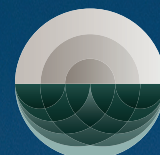


АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



RUMLA

МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 3/21

Maritime Law Journal



МОРСКОЕ ПРАВО

Выпуск 3 / 2021 (апрель, май, июнь)

О ЖУРНАЛЕ

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

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Ерохова М.А., к.ю.н., LL.M.

Карчемов А.С., LL.M.

Лобода А.И., к.ю.н.

Огородов Д.В., к.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M.

ВЕРСТКА:

Резниченко А.С.

Журнал «Морское право»
зарегистрирован Федеральной службой
по надзору в сфере связи и массовых
коммуникаций 18.12.2020,
свидетельство о регистрации: № 77-79642.

Языки: русский и английский.

Периодичность: 4 раза в год.

Учредитель и издатель –
«Ассоциация морского права».

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

<https://rumla.org/>

E-mail: rumla@rumla.org

Тел.: +7 (812) 401 48 10

Подписано в печать 30.06.2021.

Формат А4. Тираж 500 экз.

© «Морское право», 2021

MARITIME LAW JOURNAL

Issue #3 / 2021 (April, May, June)

ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Maritime Law Association "RUMLA" and is the first bilingual (Russian-English) journal in Russia with a scientific and educational focus in the field of maritime law.

The magazine provides its readers with information on the most pressing issues of legal doctrine and law enforcement practice in the field of maritime law both in the Russian Federation and abroad. The purpose of the journal is to contribute by all appropriate means to the unification of maritime law in all its aspects.

CHIEF EDITOR:

K.I. Krasnokutsky

EDITORIAL COUNCIL:

Erokhova M.A., Ph.D., LL.M.

Falileev P.A., Ph.D.

Figurov P.K., LL.M.

Karchemov A.S., LL.M.

Loboda A.I., Ph.D.

Ogorodov D.V., Ph.D.

Putrya K.E., Ph.D.

Revyakin A.P., Ph.D.

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

DESIGNER:

Reznichenko A.S.

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications on the 18th of December, 2020. Registration certificate: № 77-79642.

Languages: Russian, English.

Publication Frequency: Quarterly.

Founder and Publisher –
Maritime Law Association.

Editorial office address: 191124, St. Petersburg, Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

<https://rumla.org/>

E-mail: rumla@rumla.org

Tel.: +7 (812) 401 48 10

Signed for print 30.06.2021.

Format A4. Circulation 500 copies.

© "Maritime Law Journal", 2021

Содержание

I. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	5
Предисловие к обзору судебной практики.....	5
Задолженность, которую не удалось взыскать из-за публичного порядка РФ Дело № А40-127542/2020 (АО «Беломортранс» в ООО «Нева-Чартер»)	11
Кто платит за выгрузку груза при смене порта назначения? Дело № А73-7921/2020 (ООО «Альянс-ДВ Камчатка» в ООО «Вентура»)	21
Ареста бояться – судно не арендовать Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 мая 2021 г. по делу № А53-42452/2019 (ООО «Управляющая компания «Река-Море»» в ООО «Просторы»)	27
Исключительная подсудность по месту нахождения перевозчика Дело № А24-3915/2020 (ООО «Камчатскэнерго» в ООО «НИКО»)	33
II. ПУБЛИКАЦИИ	39
Давыденко Д.Л. Особенности арбитража частных морских споров в России.....	39
Ждан-Пушкина Д. Преимущества и порядок урегулирования морского спора путем медиации	47
Вагин Ф. Компании «одного судна»: некоторые средства защиты кредиторов по праву США. Часть 2. Арест судов <i>in rem</i> и морские залоги	57
Спехова К.А. Проблемы ограниченных полномочий капитана как органа дознания	66
III. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	74
IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО	80
Козлов В.Б. Английское законодательство о морском страховании. К 115-летию со дня принятия английского Закона о морском страховании 1906 г.	80
Закон о морском страховании 1906 г.	112

Contents

I. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	8
Foreword to the Review	8
Indebtedness That Was Not Collected due to the Public Policy of the Russian Federation <i>Case No. A40-127542/2020 (JSC "Belomortrans" v LLC "Neva-Charter")</i>	16
Who Pays for the Discharge of Cargo When the Port of Destination Is Changed? <i>Case No. A73-7921/2020 (LLC "Alliance-DV Kamchatka" v LLC "Ventura")</i>	24
Do Not Hire a Ship If You Are Afraid of Arrest <i>Judgement of the Commercial ("Arbitrazh") Court of the North Caucasus District dated 13 May 2021 in case No. A53-42452/2019 (LLC "Management Company "River-Sea" v LLC "Vastness")</i>	30
Exclusive Jurisdiction at the Place of Seat of the Carrier <i>Case No. A24-3915/2020 (LLC "Kamchatskenergo" v LLC "NIKO")</i>	36
II. PUBLICATIONS	43
<i>Dmitry L. Davydenko</i> Specific Features of Private Maritime Disputes Arbitration in Russia	43
<i>Daria Zhdan-Pushkina</i> Advantages and Procedure for the Settlement of a Maritime Dispute through Mediation	52
<i>Philip Vagin</i> "Single Ship" Companies: Some Remedies for Creditors under US Law. Part 2. Rule C Arrest and Maritime Liens	62
<i>Kseniya Spekhova</i> Problems of the Limited Powers of the Master of a Ship as an Inquiry Body	70
III. REVIEW OF NEW RUBLICATIONS ON MARITIME LAW	77
IV. FOREIGN LAW	97
<i>Victor B. Kozlov</i> English Legislation on Marine Insurance. In Honor of the 115 th Anniversary of the Marine Insurance Act 1906	97
Marine Insurance Act 1906	112

I. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Предисловие к обзору судебной практики

Данный выпуск журнала «Морское право» охватывает календарный период с апреля по июнь 2021 г. Мы продолжаем отслеживать «морские дела», рассмотренные арбитражными судами и вести ежеквартальную статистику. Наиболее значимые дела обозреваются и комментируются в журнале.

Дела в первой инстанции

Согласно Банку решений арбитражных судов (ras.arbitr.ru), за исследуемый период насчитывается 54 решения судов первой инстанции с упоминанием «КТМ РФ» и 239 – по запросу «Кодекс торгового мореплавания (РФ /

Апелляционный суд	Категории дел
5-й ААС	– об исполнении всеобщего универсального чартера (1); – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (3); – об ответственности за нарушение обязательства по договору бербоут-чартера (1); – об ответственности за отказ в постановке судна к причалу (1)
7-й ААС	– об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (1)
9-й ААС	– об ответственности за нарушение обязательства по перевалке груза (1); – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (1)
13-й ААС	– об ответственности за нарушение обязательства по договору морского агентирования (1); – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (2); – об оплате услуг по восстановлению окружающей среды в связи с разливом бункерного топлива (1)
14-й ААС	– о возмещении расходов на спасательную операцию (1); – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (1)
15-й ААС	– об ответственности за нарушение обязательства по договору бербоут-чартера (1); – о возмещении расходов на стоянку судна при погрузке (1)
21-й ААС	– о взимании канального сбора (1)

Российской Федерации)». Из них к морскому праву можно отнести лишь 42 судебных акта, подавляющее число которых – это простейшие процессы о взыскании задолженности – фрахта, демереджа и процентов, – в которых спор сводится к разрешению вопроса о пропуске истцом исковой давности. Иногда также встречаются споры о спасании судов и другого имущества, об удержании груза, споры с участием страховых компаний (суброгация, взыскание страхового возмещения), споры о возмещении причиненного окружающей среде вреда и единичные разбирательства по другим вопросам. По запросу «капитан морского порта / судна», помимо уже указанных, в Банке решений арбитражных судов за исследуемый период нашлось еще 18 «морских дел»; по запросу «тайм-чартер» – 8; по запросу «бербоут-чартер» – 0 новых судебных актов; по запросу «лоцманская проводка» – 2 морских спора. По остальным запросам (например, «морской залог», «морское посредничество») релевантных актов, помимо уже посчитанных, не найдено. Таким образом, по данным Банка решений арбитражных судов за апрель – июнь 2021 г., арбитражными судами

первой инстанции было рассмотрено 70 споров по морскому праву.

Дела в апелляционной инстанции

В период с апреля по июнь 2021 г. в апелляционной инстанции было рассмотрено 82 дела, в которых присутствовала ссылка на КТМ РФ. Из указанных дел лишь 21 дело действительно являлось «морским». В остальных случаях КТМ РФ упоминался либо в качестве примера закона, устанавливающего обязательный претензионный порядок, либо в качестве источника норм права при рассмотрении административных дел. Административные дела, в которых упоминается КТМ РФ, в основном посвящены незаконному пересечению границ или таможенным нарушениям при декларировании товара на границе.

Дела в кассационной инстанции (суды округов)

В кассационной инстанции за период с апреля по июнь 2021 г. было рассмотрено 25 дел с упоминанием КТМ РФ. Большинство дел – в Даль-

Кассационный суд	Категории дел
Арбитражный суд Дальневосточного округа	Всего – 9 дел: – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (5); – об ответственности за нарушение обязательства по договору транспортной экспедиции (2); – о выплате страхового возмещения (1); – о неосновательном обогащении за стоянку судна без договора (1)
Арбитражный суд Северо-Западного округа	Всего – 4 дела: – о возмещении причинения вреда в сфере морского права (1); – о возмещении времени простоя судна (2); – об ответственности за ненадлежащее исполнение договора буксировки (1)
Арбитражный суд Северо-Кавказского округа	Всего – 4 дела: – об ответственности за нарушение обязательства по договору оказания услуг по погрузке, выгрузке и хранению груза (1); – об ответственности за нарушение обязательства по договору тайм-чартера (2); – об ответственности за нарушение обязательства по договору всеобщего универсального чартера (1)
Арбитражный суд Центрального округа	Всего – 1 дело: – об ответственности за ненадлежащее исполнение обязательства по перевозке пассажиров на морской линии (1)

невосточном (11), Северо-Кавказском (6) и Северо-Западном (5) округах. Из указанных 25 дел гражданско-правовым отношениям в «морской» сфере посвящено 18. Остальные 7 дел – о налоговых и административных нарушениях как со стороны частных лиц, так и со стороны государства, например об оспаривании результатов проверки для выдачи лицензии.

Дело в ВС РФ

Еще один спор, который все же хотелось бы отнести к «морским», – дело № А40-127542/2020. В данном случае критерием отнесения дела к «морским» является то, что речь идет об отмене решения Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации № 1/2019. Очевидно, что решение МАК при ТПП РФ вынесено по «морскому спору», а вопрос его отмены государственным судом весьма интересен как с практической точки зрения, так и с точки зрения правового обоснования его отмены.

Определением ВС РФ от 15 июня 2021 г. № 305-ЭС21-5826 в передаче жалобы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам ВС РФ было отказано. Точка в споре об отмене решения МАК была поставлена. Весьма спорные с точки зрения права позиции Арбитражного суда г. Москвы и Арбитражного суда Московского округа устояли.

Итог

Таким образом, за второй квартал 2021 г. арбитражные суды рассмотрели 109 «морских» дел: 70 было рассмотрено судами первой инстанции, 21 – арбитражными апелляционными судами и 18 – кассационными судами округов. Преобладающее количество дел, так же как и в предыдущем квартале, посвящено взысканию фрахта и демереджа, а также ответственности по тайм-чартеру и смежным договорам.

В настоящем выпуске авторами Обзора судебной практики даны комментарии к следующим делам, в рамках которых отмечены наиболее интересные вопросы права: № А40-127542/2020, А73-7921/2020, А53-42452/2019, А24-3915/2020.

Обзор дела № А40-127542/2020 (об отмене решения МАК №1/2019) подготовлен Ероховой М.А., к.ю.н, LL.M, доцентом кафедры гражданского и арбитражного процесса Московской высшей школы социальных и экономических наук.

Обзоры дел № А73-7921/2020, А24-3915/2020 подготовил Путря К.Е., к.ю.н., партнер "NAVICUS.LAW", вице-президент Ассоциации морского права "RUMLA", преподаватель кафедры гражданского права и процесса НИУ ВШЭ, Санкт-Петербург, член LMAA.

Обзор дела № А53-42452/2019 подготовлен Матвеевым А.В. и Бурденко Ю.С.

Над номером также работали Каримов Б.Р., Кобченко И.С., Харитоновна Е.В. ■

I. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Foreword to the Review

This issue of the journal "Maritime Law" 3/2021 covers the calendar period April-May-June of 2021. We continue to track "maritime cases" considered by commercial courts and keep quarterly statistics. The most significant cases are reviewed and commented on in the journal.

Cases which were heard in the courts of first instance

According to the Archive of commercial courts judgments (ras.arbitr.ru), for period under review, there are 54 judgments of the first instance courts with the mention of "MSC RF" and 238 – at the request of the "Merchant Shipping Code of the Rus-

sian Federation". Only 42 judicial acts of these can be attributed to the maritime law, the overwhelming number of which are the simplest debt recovery proceedings – freight, demurrage and interest, cases in which dispute boils down to resolving the issue of the claimant missing the prescriptive period. Sometimes there are also disputes on the salvage of vessels and other property, retention of cargo, disputes with the participation of insurance companies (on subrogation, or recovery of insurance compensation), compensation of damage caused to the environment and single cases on the other issues. On the request of the "captain of seaport / vessel", in addition to those already indicated, in the Archive of commercial court judgments for the period under

Appellate court	Categories of cases
The 5 th Commercial court of appeal (hereinafter – the CCA)	– on fulfilment of the general charterparty (1); – on liability for violation of obligation under the time charter agreement (3); – on liability for violation of the bareboat charter obligation (1); – on liability for refusal to berth a vessel (1).
The 7 th CCA	– on liability for violation of obligation under the time charter agreement (1).
The 9 th CCA	– on liability for violation of the transshipment of cargo obligation (1); – on liability for violation of obligation under the time charter agreement (1)
The 13 th CCA	– on liability for violation of the maritime agency obligation (1); – on liability for violation of obligation under the time charter agreement (2); – on payment for environmental reinstatement services in connection with the spill of bunker oil (1)
The 14 th CCA	– on payment for environmental reinstatement services in connection with the spill of bunker oil (1); – on liability for violation of obligation under the time charter agreement (1)
The 15 th CCA	– on liability for violation of the bareboat charter obligation (1); – on compensation of costs for the vessel parking during loading (1)
The 21 st CCA	– on the collection of canal dues (1)

review, there are 18 more “maritime cases”, on the request “time charter”, there are 8 additional cases, on the request “bareboat charter”, there is not any unique judicial act, on the request “pilotage”, there are 2 maritime disputes. For other queries (for example, “maritime lien”, “maritime mediation”), relevant acts, in addition to those already considered, were not found. Therefore, according to the Archive of commercial courts judgments for April-June of 2021, the commercial courts of first instance considered 70 disputes under the maritime law.

Cases which were heard in the courts of appeal

In the period from April to June 2021, 82 cases were considered on the appellate instance, in which there was a reference to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation. Only 21 of these cases were maritime. In other cases, the Merchant Shipping Code of the Russian Federation was mentioned either as an example of a law establishing a mandatory complaint procedure, or as a source of legal norms when considering administrative cases. Administrative cases, in which the Merchant Shipping Code of the Russian Federation is mentioned, are mainly devoted to illegal border crossing or customs violation when declaring goods at the border.

Cases which were heard in the cassation instance (courts of circuits)

25 cases in which the Merchant Shipping Code was mentioned were considered in the cassation instance for the period April-June 2021. The majority of cases were heard in the courts of the Far Eastern (11), North Caucasus (6) and Northwestern (5) circuits. 18 cases out of those 25 are devoted to civil law relations in this area. The remaining 7 cases deal with tax and administrative violations both on the part of individuals and on the part of the state – for example, in regard to challenging the results of an audit for issuing a license.

Case which was heard in the Supreme court of the Russian Federation

It is desirable to attribute to the “maritime” cases one more dispute – A40-127542/2020. In this case, the criterion for qualifying the dispute as “maritime” is that this case refers to the reversal of the award of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation No. 1/2019. It is obvious that the award of the MAC was rendered in regard to the “maritime dispute”, and the issue of its reversal by the state court is extremely in-

Cassation court	Categories of cases
The commercial court of the Far Eastern circuit	9 cases in total: – on liability for violation of obligations under the time charter agreement (5); – on liability for violation of an obligation under forwarding contract (2); – on the payment of insurance compensation (1); – on unjustified enrichment for the parking of a vessel without a contract (1)
The commercial court of the Northwestern circuit	4 cases in total: – on compensation for hard incurred in the field of maritime law (1); – on the compensation of the vessel’s downtime (2); – on liability for improper fulfilment of the towage contract (1)
The commercial court of the North Caucasus circuit	4 cases in total: – on liability for breach of the services contract for loading, discharge and storage of cargo (1); – on liability for violation of obligations under the time charter agreement (2); – on liability for violation of obligations under the general charterparty (1)
The commercial court of the Central circuit	1 case in total: – on liability for improper fulfilment of the obligation to transport passengers on the sea lane (1)

teresting both from a practical point of view and from the point of view of the legal reasoning for its reversal.

By the ruling of the Supreme Court dated June 15, 2021, the transfer of the complaint for consideration at a court hearing of the Judicial Chamber of the Supreme Court for Economic Disputes was dismissed. The dispute regarding the reversal of the MAC award was put to rest. The positions of the Commercial court of Moscow and the Commercial Court of the Moscow Circuit, which are very controversial from the legal point of view, have been upheld.

Conclusion

As the result, in the second quarter of 2021, the commercial courts heard 109 “maritime” cases. 70 cases were considered by the courts of first instance, 21 – by the commercial courts of appeal, and 18 – by the cassation courts of the circuits. The bulk of the cases, as well as in the previous quarter, deal with the recovery of freight and demurrage,

as well as liability under time charter and related contracts.

In this issue, the authors of the Review of Judicial Practice provide comments on the following cases, in which the most interesting issues of law are observed: No. A40-127542/2020, A73-7921/2020, A53-42452/2019, A24-3915/2020.

The review of the case No. A40-127542/2020 (on the reversal of the MAC award No. 1/2019) was prepared by Erokhova M. A., Ph. D., LL.M, associate Professor of the Department of Civil and Commercial Procedure of the Moscow School of Social and Economic Sciences.

The reviews of the cases No. A73-7921/2020, A24-3915/2020 were prepared by Putrya K.E., Ph.D., Partner of NAVICUS. LAW, Vice-President of the Maritime Law Association RUMLA, lecturer of the Department of Civil Law and Procedure of the HSE, St. Petersburg, LMAA Supporting Member.

The review of the case No. A53-42452/2019 was prepared by Matveev A.V. and Burdenko J.S.

Karimov B.R., Kobchenko I.S., Kharitonova E.V. also worked on the issue. ■

Задолженность, которую не удалось взыскать из-за публичного порядка РФ

Дело № А40-127542/2020 (АО «Беломортранс» v ООО «Нева-Чартер»)

Государственный суд признал повторное рассмотрение дела арбитражным судом после отмены его первичного решения нарушением публичного порядка Российской Федерации и вновь отменил его решение. Также государственный суд пришел к выводу о незаконном составе арбитража, поскольку председательствующий по делу арбитр был назначен для решения вопроса компетенции, однако перешел к слушанию дела по существу.

Факты: 01.06.2016 между АО «БЕЛОМОРТРАНС» и ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» был заключен Договор об оказании услуг по буксировке на условиях суточной наемной платы.

07.11.2016 АО «БЕЛОМОРТРАНС» направил ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» счет -фактуру и акт выполненных работ на сумму 10 316 800,00 руб.

ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» признало оказание услуг на сумму 3 150 000,00 руб. Однако впоследствии эта компания не погасила задолженность даже в части.

Пункт 9.3 Договора устанавливал, что в случае неурегулирования споров и разногласий путем переговоров они передаются на рассмотрение в Морскую арбитражную комиссию при Торгово-промышленной палате РФ (далее – МАК).

АО «БЕЛОМОРТРАНС» обратилось в МАК с иском к ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» о взыскании задолженности в общем размере 12 351 736,80 руб. с учетом санкций за неисполнение денежного

обязательства. МАК признала компетенцию по рассмотрению спора.

27.07.2018 иск был удовлетворен частично, и с ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» взыскано в пользу АО «БЕЛОМОРТРАНС» 8 351 736,80 руб., а также пени в размере 528 164,13 руб. и арбитражный сбор в размере 266 396,95 руб. (дело № 8/2017).

13.09.2018 дополнительным решением с ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» было взыскано в пользу АО «БЕЛОМОРТРАНС» 3 199 063,20 руб. Дополнительное решение было принято, так как часть требований не была присуждена.

ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» обратилось в Арбитражный суд г. Москвы с заявлением об отмене решения МАК по делу №8/2017 от 27.07.2018.

06.03.2019 Арбитражный суд г. Москвы заявление ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» удовлетворил в полном объеме и отменил решение МАК, поскольку установил, что «при рассмотрении дела были нарушены фундаментальные принципы независимости и беспристрастности арбитров при рассмотрении споров, которые входят в основу процессуального международного публичного порядка, кроме того, в процессе рассмотрения дела были нарушены основополагающие принципы российского права». Соответствующие нарушения суд усмотрел в том, что после основного решения судебная коллегия МАК вынесла дополнительное решение, которым взыскала дополнительные денежные суммы, не упомянутые в арбитражном решении от 27.07.2018. Факт вынесения по-

добного решения со ссылкой на исправление технической ошибки и его содержание, по мнению суда, вступают в противоречие с выводами, указанными в основном решении о частичном удовлетворении иска.

Летом 2019 г. АО «БЕЛОМОРТРАНС» повторно предъявило иск к ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» о взыскании задолженности в размере 11 550 800,00 руб. и пеней в размере 2 653 685,14 руб. в МАК.

14.05.2020 решением МАК по делу № 1/2019 иск был удовлетворен частично. С ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» в пользу АО «БЕЛОМОРТРАНС» взысканы 8 110 800 руб. 00 коп. задолженности, пени в размере 1 863 378 руб. 25 коп., расходы по уплате регистрационного и арбитражного сборов в размере 51 888 руб. 11 коп. В удовлетворении остальной части заявления АО «БЕЛОМОРТРАНС» отказано.

ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» и АО «БЕЛОМОРТРАНС» по отдельности обратились за отменой решения МАК по делу № 1/2019. Арбитражный суд г. Москвы объединил дела в одно производство с присвоением объединенному делу номера А40-127542/20.

Позиция АО «БЕЛОМОРТРАНС», истца по арбитражному делу, в пользу отмены решения арбитражного суда основана на следующих доводах:

1) решением МАК по делу № 1/2019 нарушен публичный порядок РФ;

2) информации об арбитраже Космачевском А.А. нет на сайте МАК, следовательно, нарушены положения о назначении арбитров.

Позиция ООО «НЕВА-ЧАРТЕР», ответчика по арбитражному делу, в пользу отмены решения арбитражного суда основана на следующих доводах:

1) решением МАК по делу № 1/2019 нарушен публичный порядок Российской Федерации, так как первое решение было отменено из-за нарушения публичного порядка РФ, значит, повторно арбитражный суд не имел права рассматривать дело;

2) председательствующий по делу арбитр вышел за пределы своих полномочий. В данном случае два арбитра по делу не пришли к единому мнению о компетенции третейского суда по повторному рассмотрению спора, поэтому согласно Регламенту МАК Комитет по назначениям определил третьего арбитра – Архипову А.Г. – в качестве председательствующего по делу для решения вопроса о компетенции арбитражного

суда. После решения вопроса о компетенции Архипова А.Г. объявила о переходе к рассмотрению спора по существу, на что права не имела.

Судебные акты по делу об отмене решения Морской арбитражной комиссии.

Суд первой инстанции удовлетворил заявление ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» об отмене решения МАК по делу № 1/2019 по следующим причинам:

1. Определением Арбитражного суда г. Москвы от 06.03.2019 по делу №А40-239401/18 решение МАК по делу № 08/2017 и дополнительное решение от 13.09.2018 отменены. Согласно ч. 2 ст. 69 АПК РФ обстоятельства, установленные вступившим в законную силу судебным актом арбитражного суда по ранее рассмотренному делу, не доказываются вновь при рассмотрении арбитражным судом другого дела, в котором участвуют те же лица. В ходе рассмотрения дела № А40-239401/18 судом установлено, что решение МАК от 27.07.2018 по делу № 08/2017 нарушает принципы равноправия спорящих сторон, состязательности процесса, беспристрастности рассмотрения конфликта, справедливости выносимого решения. При таких нарушениях арбитражный суд не вправе рассматривать дело повторно (ч. 4 ст. 234 АПК РФ).

2. Решение МАК по делу № 1/2019 противоречит публичному порядку РФ, что выразилось в нарушении основополагающих принципов российского права, а именно если решение третейского суда отменено арбитражным судом полностью в связи с тем, что решение третейского суда нарушает публичный порядок РФ, стороны третейского разбирательства могут обратиться за разрешением такого спора в арбитражный суд по общим правилам, предусмотренным АПК РФ.

3. Нарушена процедура назначения арбитра. В соответствии с п. 7 § 15 Регламента МАК в случае, если при разбирательстве спора два арбитра не придут к единому мнению по вопросам права, председательствующий по делу назначается Комитетом по назначениям, как правило, из списка арбитров. В извещении МАК от 09.09.2019 указано, что председателем по делу назначена Архипова А.Г., как следует из вышеперечисленного, непосредственно для разрешения вопроса компетенции, вместе с тем указанный арбитр продолжил рассмотрение спора по существу. В данном случае имеет место превышение полномочий председателя третейского суда, т.е. выход состава арбитража за пределы своей компетенции.

Суд кассационной инстанции не нашел оснований для удовлетворения жалобы АО «БЕЛО-МОРТРАНС» и поддержал мотивы суда первой инстанции.

Судья ВС РФ Павлова Н.В. не нашла оснований для передачи дела на рассмотрение Судебной коллегией по экономическим спорам ВС РФ.

Комментарий: настоящее дело было спровоцировано отменой первичного решения МАК из-за нарушения публичного порядка дополнительным решением арбитража. Позиция суда о нарушении публичного порядка представляется небесспорной, поскольку неясным осталось, в чем проявилось грубое нарушение норм российского права, повлекшее негативный результат¹. Арбитражный суд в основном решении иск удовлетворил частично, а в дополнительном решении довыскал оставшуюся сумму, при этом все доказательства были исследованы при рассмотрении дела. Безусловно, суд допустил техническое нарушение, однако влечет ли это нарушение результат, недопустимый с точки зрения российского права?

Повторное рассмотрение дела в МАК и последовавшая отмена решения состава арбитража государственным судом позволяют сформулировать несколько актуальных для практики вопросов права, заслуживающих анализа, и оценить, какой результат оказался более вредным для характеристики российского правопорядка – присуждение долга в пользу кредитора основным и дополнительным решениями арбитража либо лишение кредитора права на присуждение задолженности из-за процедурных нарушений арбитража.

1. Имеет ли право арбитражный суд повторно рассмотреть спор после отмены государственным судом первичного решения третейского суда из-за нарушения им публичного порядка РФ?

Передача возможного спора в негосударственный (арбитражный) суд представляет собой результат волеизъявления сторон. Следовательно, при решении вопроса о компетенции

состава арбитража необходимо максимально учитывать волю сторон, выраженную в договоре. Если решение арбитражного суда отменено из-за недействительности арбитражной оговорки, т.е. государственный суд установил отсутствие волеизъявления сторон на арбитраж, повторное рассмотрение дела в арбитраже невозможно. Во всех остальных случаях ситуация иная: нарушение, допущенное арбитражем, может быть исправлено при повторном рассмотрении дела.

В поисках ответа на вопрос о праве арбитражного суда повторно рассматривать дело после отмены его решения судом следует обратиться к ч. 3–4 ст. 234 АПК РФ, где закреплено следующее: отмена решения третейского суда не препятствует сторонам третейского разбирательства повторно обратиться в третейский суд, если возможность обращения в третейский суд не утрачена. Однако в ч. 4 говорится о недопустимости повторного рассмотрения дела в арбитраже, когда недействительно арбитражное соглашение или характер спора выходит за пределы этого соглашения, а также нарушен публичный порядок РФ.

Дальше необходимо прибегнуть к толкованию ч. 3–4 ст. 234 АПК РФ. Толкование бывает грамматическим, когда юрист устанавливает буквальный смысл слов, использованных в законе, а бывает телеологическим, когда юрист стремится понять смысл нормы, ее место в системе права и цель сформулированного законодателем правила.

В комментируемом деле государственные суды пошли по пути буквального, грамматического толкования ч. 4 ст. 234 АПК РФ и не стали разбираться, в чем было нарушение публичного порядка РФ при первичном рассмотрении дела в МАК.

Телеологическое толкование ч. 4 ст. 234 АПК РФ требует определения соотношения правила о невозможности повторного рассмотрения дела после нарушения публичного порядка с необходимостью учета волеизъявления сторон на рассмотрение спора в арбитраже. Нужно найти равновесие между, с одной стороны, волеизъявлением сторон в договоре, а, с другой стороны, необходимостью соблюдения публичного порядка арбитражным судом. Такое равновесие может обеспечивать оценка устранимости допущенных третейским судом нарушений при повторном рассмотрении дела в арбитраже. Иначе говоря, если при повторном рассмотрении дела арбитражный суд может устранить нарушение публичного порядка, он вправе рассмотреть дело; если не мо-

¹ Именно как результат, недопустимый с точки зрения национального права, принято понимать нарушение публичного порядка. Похожее понимание представлено в п. 51 постановления Пленума ВС РФ от 10.12.2019 № 53 «О выполнении судами Российской Федерации функций содействия и контроля в отношении третейского разбирательства, международного арбитража».

жет, заинтересованная сторона имеет право на обращение лишь в государственный суд.

В данном случае с точки зрения критерия устранимости допущенного нарушения напрашивается вывод о праве арбитража на повторное рассмотрение дела. Взыскание суммы долга основным и дополнительным решениями является нарушением устранимым, которое арбитражный суд не повторит при новом рассмотрении спора.

Определение случаев, когда третейский суд вправе повторно рассмотреть дело после отмены первичного решения из-за нарушения публичного порядка, на основании критерия устранимости нарушения видится более гибким подходом.

2. Вправе ли арбитр, назначенный для решения вопроса о компетенции, переходить к рассмотрению дела по существу?

При рассмотрении настоящего дела суды дали отрицательный ответ на поставленный вопрос и поддержали тем самым довод ответчика. Однако позиция об отсутствии у арбитра, призванного решить вопрос о компетенции третейского суда, права переходить к рассмотрению дела по существу является крайне спорной.

В российском правопорядке общие правила назначения арбитров регулируются ст. 2 Федерального закона от 29.12.2015 № 382-ФЗ «Об арбитраже (третейском разбирательстве) в Российской Федерации», а конкретизируются в регламентах третейских судов. В силу ст. 2 названного Федерального закона арбитр всегда избирается или назначается для разрешения спора, а не решения отдельного вопроса, например вопроса о компетенции. Другими словами, позиция о назначении арбитра для рассмотрения отдельного вопроса, а не дела в целом, противоречит названной статье Закона.

3. Почему повторное решение арбитража отменено со ссылкой государственного суда на преюдицию из судебного акта об отмене первичного решения (ч. 2 ст. 69 АПК РФ)?

Преюдиция, т.е. освобождение от доказывания обстоятельств, установленных в другом деле между теми же спорящими сторонами, является одним из самых загадочных институтов российского процессуального права. Правила о преюдиции, принятые в российском праве, сильно отличаются от аналогичного по названию института в других юрисдикциях. В данном деле суд сформулировал очередную преюдициальную загадку.

Дело в том, что суд ссылается на преюдициальный характер решения арбитражного суда,

которым было отменено первичное решение арбитража и на этом основании приходит к выводу, что повторное решение арбитража также нельзя приводить в исполнение. На первый взгляд, логика не ясна, так как повторное решение иное и оно может содержать исправление ошибок, послуживших основанием для отмены первичного решения.

Логика суда становится понятной при обращении к ч. 4 ст. 234 АПК РФ, где буквально написано об отсутствии у арбитражного суда права на повторное рассмотрение дела, если при первом рассмотрении был нарушен публичный порядок. Однако для применения ч. 4 ст. 234 АПК РФ ссылки на преюдицию не требуется, – она лишь усложняет восприятие позиции суда.

4. Имеет ли кредитор третью попытку по взысканию задолженности за неоплату услуг по договору буксировки? Проблема исковой давности.

При изучении комментируемого дела вспоминается анекдот начала XX в. о молодом и многословном адвокате, представлявшем ответчика, и пожилым присяжном поверенном, выступавшем на стороне истца. Молодой адвокат на основании витиеватых правовых конструкций пытался обосновать отказ в иске, а присяжный поверенный произнес всего пару слов: «Если есть долг, его надобно взыскать». Суд поддержал истца.

В данном случае истец оказал услугу, может и с просрочкой, но которая не оплачена. Как ему взыскать долг в российской юрисдикции после двукратной отмены решения арбитражного суда государственными судами?

Из ч. 3 ст. 233 АПК РФ следует право истца обратиться в государственный суд с иском о взыскании долга. Однако в данном случае есть вероятность, что требование задавнено.

По спорам из буксировки установлен годичный срок исковой давности (ст. 409 КТМ РФ). Когда дело находится в третейском суде, исковая давность приостанавливается (п. 3 ст. 202 ГК РФ), а когда в государственном суде – исковая давность не течет (п. 1 ст. 204 ГК РФ). Если после приостановления или нетечения срока спор по существу не решен, исковая давность увеличивается на шесть месяцев (п. 4 ст. 202 и п. 3 ст. 204 ГК РФ).

Без изучения материалов дела дать ответ на вопрос об исковой давности невозможно, однако есть основания полагать, что этот срок пропущен, так как нарушение права произошло

осенью 2016 г., а между разбирательствами в арбитраже были полугодовые перерывы.

Представляется, что вопрос о дальнейшей защите истца и ситуацию с исковой давностью должен был учитывать государственный суд, когда он по формальным основаниям отменял повторное решение арбитража.

5. Почему суд удовлетворяет заявление ответчика об отмене решения арбитражного суда, а не обеих сторон? Истец по делу тоже просил отмены повторного решения третейского суда.

Обе стороны просили государственный суд отменить повторное решение арбитража, однако суд указывает на удовлетворение только заявления ООО «НЕВА-ЧАРТЕР». Иначе говоря, судебный акт принят в его пользу. Это обстоятельство дает право ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» потребовать возмещения судебных расходов с АО «БЕЛОМОРТРАНС», которому так и не удалось взыскать задолженность в российской юрисдикции за оказанные услуги.

Вновь процессуальное действие суда вызывает сомнение. Видимо, логика суда была такая: мотивы в пользу отмены решения арбитража у ООО «НЕВА-ЧАРТЕР» убедительнее, поэтому его заявление следует удовлетворить.

В то же время в силу ст. 168 и 170 АПК РФ суд, принимая судебный акт, не связан правовыми доводами сторон, а связан лишь доказательствами, которые представили стороны. Это означает, что суд в первую очередь должен оценивать, имеет ли право заявитель на тот результат, о котором он просит. Следовательно, суд имел возможность удовлетворить требование обеих сторон об отмене арбитражного решения и тем самым оста-

вить на каждой стороне понесенные судебные расходы.

Вывод

Комментируемое дело является примером грамматического толкования ч. 4 ст. 234 АПК РФ и позволяет сделать вывод: если решение арбитражного суда отменено государственным судом из-за нарушения публичного порядка РФ, третейский суд не имеет права повторно рассмотреть дело, независимо от того, является ли допущенное при первом рассмотрении дела нарушение устранимым. Это спорная формальная позиция, которая может быть изменена с течением времени с помощью телеологического толкования закона.

Каждый читатель имеет возможность оценить, какой из результатов является более вредным для характеристики российской юрисдикции: 1) оставление в силе присуждения кредитором задолженности основным и дополнительным решениями арбитражного суда, что является, по сути, техническим нарушением; либо 2) присуждение кредитором задолженности арбитражным судом при новом рассмотрении, несмотря на отмену предыдущего решения по основанию противоречия публичному порядку (а не по основаниям недействительности арбитражного соглашения или выхода характера спора за пределы этого соглашения), ведь арбитражное соглашение, обладающее автономностью, заключено и продолжает свое действие; либо 3) лишение кредитора возможности получить присуждение задолженности из-за двукратной отмены решений арбитражного суда на фоне сокращенного срока исковой давности по требованию. ■

Indebtedness That Was Not Collected due to the Public Policy of the Russian Federation

Case No. A40-127542/2020 (JSC “Belomortrans” v LLC “Neva-Charter”)

The state court ruled that the revising of the case by the arbitral tribunal after the reversal of the award was a violation of the public policy of the Russian Federation and the award was reversed again. Also, the state court concluded that the arbitral tribunal was convened unlawfully since the presiding arbitrator was appointed to resolve the issue of jurisdiction, but it proceeded to the hearing on the merits.

Facts of the case: On June 1, 2016, the towing contract was concluded between JSC “BELOMORTRANS” and LLC “NEVA-CHARTER” on the terms of daily rental fee.

On November 7, 2016, JSC “BELOMORTRANS” sent to LLC “NEVA-CHARTER” an invoice and a certificate of work performed in extent of 10,316,800.00 rubles.

LLC “NEVA-CHARTER” admitted that services were rendered to it in amount of 3,150,000.00 rubles. However, subsequently, LLC “NEVA-CHARTE” did not pay off the debt, even partially.

It was set out in clause 9.3 of the Contract that in case of non-settlement of disputes and disagreements through negotiations, they shall be brought to the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (hereinafter – the MAC).

JSC “BELOMORTRANS” filed a claim to the MAC against LLC “NEVA-CHARTE” to recover the debt in the total amount of 12,351,736.80 rubles, including the penalties for non-fulfillment of the monetary

obligation. The MAC established its jurisdiction over the dispute.

On July 27, 2018, arbitration tribunal found partially in favour of JSC “BELOMORTRANS”. 8,351,736.80 rubles, as well as penalties in the amount of 528,163.13 rubles and arbitration fee in the amount of 266,396.95 rubles, were recovered from LLC “NEVA-CHARTER” in favour of JSC “BELOMORTRANS” (case No. 8/2017).

On September 13, 2018, 3,199,063.20 rubles were recovered through additional award from LLC “NEVA-CHARTER” in favour of JSC “BELOMORTRANS”. The additional award was rendered because some of the damages had not been awarded previously.

LLC “NEVA-CHARTER” filed a claim to the Commercial court of Moscow to reverse the award of the MAC in case No. 8/2017 dated July 27, 2018.

On March 6, 2019, the Commercial court of Moscow found fully in favour of LLC “NEVA-CHARTER” and reversed the MAC award. It established that *“during the consideration of the cases, the fundamental principles of independence and impartiality of arbitrators, considering disputes, which form the basis of procedural international public policy, were violated. Moreover, in the process of considering the case, the fundamental principles of Russian law were violated”*. The court found the relevant violation in the fact that after the main award, the MAC arbitral tribunal rendered an additional award. It recovered additional sums which were not mentioned in the award dated July 27, 2018.

In the opinion of the court, rendering such an award with reference to the correction of a technical mistake and its content contradicts the conclusions set out in the main award partially in favour of the Claimant.

In the summer of 2019, JSC “BELOMORTTRANS” repeatedly filed a claim to the MAC against LLC “NEVA-CHARTER” recover the debt in the amount of 11,550,800 rubles and penalties in the amount of 2,653,685.14 rubles.

On May 14, 2020, by the award of the MAC in case No. 1/2019, the arbitral tribunal found partially in favour of the Claimant. The debt in amount of 9,110,800.00 rubles, penalties in amount of 1,863,378.25, and registration and arbitration fees in amount of 51,888.11 rubles were recovered from LLC “NEVA-CHARTER” in favour of JSC “BELOMORTTRANS”. The rest of the claims of JSC “BELOMORTTRANS” was dismissed.

LLC “NEVA-CHARTER” and JSC “BELOMORTTRANS” separately applied to reverse the award of the MAC in case No. 1/2019. The Commercial court of Moscow consolidated the claims into one proceeding and assigned the joint case number A40-127542/20.

Position of JSC “BELOMORTTRANS”, the claimant to the case, pleading for reversal of the arbitration award:

1) the MAC award in case No. 1/2019 violated the public policy of the Russian Federation;

2) there is no information regarding the arbitrator Kosmachevsky A. A. on the MAC website, therefore, the terms in regard to the composition of arbitral tribunal are violated.

The position of LLC “NEVA-CHARTER”, the defendant to the case, pleading for the reversal of the arbitration award:

1) the MAC award in case No. 1/2019 violated the public policy of the Russian Federation since the initial award was reversed due to violation of the public policy of the Russian Federation. That means that the arbitral tribunal was not entitled to reconsider the case;

2) the presiding arbitrator exceeded its competence. In this case, two arbitrators did not come to the common opinion on the jurisdiction of the arbitral tribunal to revise the dispute, therefore, according to the MAC Rules the Appointing Committee appointed the third arbitrator – A.G. Arkhipova as the presiding arbitrator to adjudge in regard to the jurisdiction of the arbitral tribunal. After resolving the issue of the jurisdiction, A.G. Arkhipova an-

nounced the transition to the hearing on the merits, even though she was not entitled to.

Judgments reversing the Maritime Arbitration Commission award.

The court of first instance found in favour of LLC “NEVA-CHARTER”, reversed the MAC award in case No. 1/2019 on the following grounds:

1. By the Ruling of the Commercial court of Moscow dated March 3, 2019, in case No. A40-239401/18, the MAC award in case No. 8/2017 and an additional award dated September 13, 2018 were reversed. According to part 2 of Art. 69 of the Commercial Procedure Code the circumstances established by an effective act of a commercial court in a previously considered case shall not be proved again if the arbitration court considers another case with the same parties. During the consideration of the case No. A40-239401/18, the court established that the MAC award dated July 27, 2018, in case No. 08/2017 violates the principles of equality of the parties to the dispute, adversarial procedure, impartiality, fairness of the award. In the event of such violations, the arbitral tribunal is not entitled to hear the case again (part 4 of Art. 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation).

2. The MAC award in case No. 1/2019 violates the public policy of the Russian Federation. There was a violation of the fundamental principles of Russian law, namely, if the award of the arbitral tribunal was fully reversed by the commercial court due to the fact that the award of the arbitral tribunal violates the public policy of the Russian Federation, the parties to the commercial dispute may apply for a resolution of such dispute to a commercial court on accordance with the general rules provided for by the Commercial Procedure Code of the Russian Federation.

3. The procedure for appointing an arbitrator was violated. In accordance with subparagraph 7 of paragraph 15 of the MAC Rules in the event that during the proceedings two arbitrators do not come to a common opinion on issues of law, the presiding arbitrator shall be appointed by the Appointing Committee, as a rule, from the list of arbitrators. In the notice of the MAC dated September 9, 2019, it is set out that A. G. Arkhipova was appointed as a presiding arbitrator. As follows from the above she was appointed only to resolve the issue of jurisdiction, at the same time, this arbitrator proceed to the hearings on the merits. In this case, there is an excess of the jurisdiction of the chairman, i.e. the arbitral tribunal exceeded its jurisdiction.

The cassation court found no grounds for rendering judgment in favour of JSC “BELOMORTTRANS” and supported the reasoning of the court of first instance.

The Supreme Court Judge N.V. Pavlova found no grounds for referring the case to the Judicial Chamber of the Supreme Court of the Russian Federation for Economic Disputes.

Comment: the present dispute was triggered by the reversal of the MAC initial award due to the violation of the public policy of the Russian Federation. The position of the court on the violation of public policy seems to be controversial since it remains unclear why a gross violation of the norms of Russian law, which led to negative result, took place¹. The arbitral tribunal found in the main award partially in favour of the Claimant and through additional award recovered the remaining sum, while all the evidence were examined during the consideration of the case. Of course, the court committed a technical violation. However, there is a doubt as to whether this violation leads to the result that is inadmissible according to Russian law.

The reconsideration of the case in the MAC and the subsequent reversal of the arbitration award by the state court suggests several issues of law, which have practical relevance and deserve to be analysed. We also can assess what result turns out to be more harmful for the portrait of the Russian legal order – the recovery of debt in favour of the creditor through the main and additional awards of the arbitral tribunal or the deprivation of the right to recover debt due to procedural violations of the arbitral tribunal.

1. Is the arbitral tribunal entitled to reconsider the dispute after the state court had reversed the initial arbitration award due to violation of public policy of the Russian Federation?

The transfer of a possible dispute to a non-state court (arbitration) is the result of the expression of the parties’ will. Therefore, when deciding on the jurisdiction of arbitral tribunal, it is necessary to consider the will of the parties, expressed in the contract. If the arbitration award is reversed due

to invalidity of the arbitration clause, i.e., the state court has established the absence of the will of the parties to arbitration, reconsideration of the case in arbitration is impossible. In all other cases, the situation is different, the violation committed by the arbitral tribunal can be eliminated when the case is being reconsidered.

In search of an answer to the question of the arbitral tribunal’s right to reconsider the case after the state court has reversed its award, one should refer to Parts 3–4 of Art. 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, which establish the following: the reverse of a tribunal’s award shall not interfere with the right of the parties of the arbitration procedure to turn to the arbitration tribunal again, if the possibility of turning to the tribunal is not lost. However, inadmissibility of reconsideration of the case in arbitration is established in the part 4 of this article. It takes place the arbitration agreement is invalid, or the nature of the dispute exceeds the scope of this agreement, or the public policy of the Russian Federation is violated.

Then it is necessary to rely on the interpretation of Parts 3–4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation. The interpretation can be grammatical, when the lawyer establishes the literal meaning of the words used in the statute, and it can be teleological, when the lawyer tries to comprehend the meaning of the norm, its place in the legal system and the purpose of the rule formulated by the legislator.

In the case under comment, the state courts followed the path of a literal grammatical interpretation of Part 4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation and did not endeavour to establish what was the violation of public policy of the Russian Federation during the initial consideration of the case by the MAC.

The teleological interpretation of Part 4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation requires determining the correlation of the rule where it is impossible to reconsider the case in arbitration after violation of public order, with the necessity to take into account the will of the parties to resolve the dispute in arbitration. It is necessary to find a balance between, on the one hand, the will of the parties to the contract, and, on the other hand, the necessity for public policy to be obeyed by the arbitral tribunal. Such a balance can be provided by an assessment of the eliminability of violations committed by the arbitral tribunal when the case is being revised by the arbitral

¹ It is customary to interpret the violation of public policy precisely as a result that is inadmissible according to national law. A similar interpretation is set out in § 51 of the Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation dated December 10, 2019 No. 53 “On the performance of the functions of assistance and control by the courts of the Russian Federation in relation to arbitration procedure, international arbitration”.

tral tribunal. In other words, if the arbitral tribunal can eliminate the violation of public policy during the revising of the case, it is entitled to hear the case; if it cannot, the party concerned has the right to take legal action only with the state court.

In this case, from the point of view of the criterion of the eliminability of the violation, the conclusion offers itself that the arbitral tribunal is entitled to revise the case. The recovery of the debt by the main and additional award is an eliminable violation, which the arbitral tribunal will not repeat at a reconsideration of the dispute.

Determining the circumstances when the arbitral tribunal is entitled to revise the case after the reversal of the initial award due to a violation of public policy, on the basis of the eliminability of the violation, seems to be a more flexible approach.

2. Is the arbitrator appointed to resolve the issue of jurisdiction entitled to proceed to the hearing on the merits?

In consideration of the present case, the courts gave a negative answer to the question raised and thereby sustained the defendant's argument. However, the position that the arbitrator, who is appointed to resolve the issue of the jurisdiction of the arbitral tribunal, is not entitled to proceed to the hearing on the merits is highly controversial.

In the Russian legal order, the general rules for appointing arbitrators are established by Article 2 of the Federal Law "On Arbitration (Arbitration Proceedings) in the Russian Federation", and are specified in the rules of arbitration courts. By virtue of Article 2 of the aforementioned Federal Law, an arbitrator is always and only elected or appointed to resolve a dispute, and not to resolve a separate issue, for example, the issue of jurisdiction. In other words the position where the appointment of an arbitrator to resolve as separate issue and not the case altogether, contradicts to the above article of law.

3. Why was the new award reversed with the reference of the state court to res judicata in regard to the judicial act on the reversal of the initial award (part 2 of Article 69 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation)?

Res judicata, that is, the exemption from proving the facts established in another dispute between the same parties, is one of the most mysterious institutions of Russian procedural law. The rules on res judicata adopted in Russian law are very different from the similar institution in other jurisdictions. In this case, the court formulated another res judicata mystery.

The point is that the court refers to the pre-judicial nature of the state court's judgment, which reversed the initial arbitration award, and on this basis comes to the conclusion that the new arbitration award shall also not be enforced. At first glance, the reasoning is not clear, since the new award is different and it may contain elimination of errors that were the basis for reversal of the initial decision.

The reasoning of the court becomes clear when referring to Part 4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, where it is expressly stipulated that the arbitral tribunal is not entitled to revise the case if public policy was violated at the first consideration. However, for the application of Part 4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, a reference res judicata is not required, this reference only complicates the comprehension of the court's position.

4. Is the creditor entitled to the third attempt to recover the debt for non-payment of services under the towing contract? The problem of a prescriptive period.

When studying the case under comment, an anecdote of the early twentieth century can be recalled. It is about a young and verbose lawyer who represented the defendant, and an elderly counsellor-at-law who acted on behalf of the claimant. The young lawyer tried to sustain the dismissal of the claim on the basis of ornate legal constructions, and the counsellor-at-law said only a couple of words: if there is a debt, it shall be recovered. The court found in favour of the claimant.

In this case, the claimant rendered services, maybe with a delay, but services were not paid. How can the debt be recovered in the Russian jurisdiction after the two-fold reversal of the arbitration award by state courts?

The claimant is entitled to file a claim to the state court for the recovery of the debt under part 3 of Article 233 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation. However, in this case, there is a chance that the claim will be time-barred.

A one-year prescriptive period is established for disputes arising from towing contract (Article 409 of the Merchant Shipping Code). When the dispute is heard before the arbitration court, the running of the prescriptive period shall be suspended (Part 3 of Article 202 of the Civil Code of the Russian Federation), and when it is heard before the state court – the prescriptive period shall not run (Part 1 of Article 204 of the Civil Code of the Russian Fed-

eration). If, after the suspension or the period when the prescriptive period was not running, the dispute is still not resolved, the prescriptive period shall be extended to six months (Part 4 of Article 202 and Part 3 of Article 204 of the Civil Code of the Russian Federation).

It is impossible to deal with the issue of the prescriptive period without studying the case materials, but there are reasons to believe that this period expired since the violation of the right was committed in the fall of 2016, and there were six-month breaks between the proceedings in the arbitration.

It seems that the issue of further defence of the claimant and the situation with the prescriptive period should have been taken into account by the state court when it reversed the new arbitration award on formal grounds.

5. Why does the court find in favour of the respondent and reverse the arbitration award, but not in favour of both parties? The claimant also pleaded for the reversal of the new arbitration award.

Both parties asked the state court to reverse the new arbitration award, but the court finds only in favour of LLC "NEVA-CHARTER". This entitles LLC "NEVA-CHARTER" to recover reimbursement of legal costs from JSC "BELOMORTTRANS", which has not succeeded to recover the debt in the Russian jurisdiction for the services rendered.

Once again, the procedural action of the court is questionable. Apparently, the reasoning of the court was as follows: the arguments in favour of reversal the arbitration award provided by LLC "NEVA-CHARTER" are more convincing, therefore its appeal should be allowed.

At the same time, by virtue of Articles 168 and 170 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, when taking a judicial act, the court is not bound by the legal arguments of the parties

but is bound only by the evidence submitted by the parties. This means that the court shall first assess whether the applicant is entitled to the result that he is seeking for. Consequently, the court was entitled to find in favour of both parties, to reverse the arbitration award and thereby leave on each side the legal costs incurred.

Conclusion

The case under comment is an example of the grammatical interpretation of part 4 of Article 234 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation and brings us to the conclusion that if the arbitration award is reversed by a state court due to a violation of public policy of the Russian Federation, the arbitral tribunal is not entitled to reconsider the case, regardless of whether the violation committed during the first consideration of the case is eliminable. This is a controversial formal position that can be changed over time with the help of the teleological interpretation of the statute.

Each reader can evaluate which of the results is more harmful to the portrait of the Russian jurisdiction: 1) the upholding of the recovery of the debt in favour of the creditor through the main and additional arbitration awards, which is essentially a technical violation; or 2) the arbitration award of the debt in favour of the creditor during a reconsideration, despite the reversal of the previous award on the grounds of violation of public policy (and not on the grounds of invalidity of the arbitration agreement or because the nature of the dispute goes beyond the scope of this agreement), because the arbitration agreement, given its autonomy, has been concluded and continues to be valid; or 3) the creditor is deprived of the right to recover the debt due to the two-fold reversal of the arbitration awards amid a reduced prescriptive period for its claim. ■

Кто платит за выгрузку груза при смене порта назначения?

Дело № А73-7921/2020 (ООО «Альянс-ДВ Камчатка» v ООО «Вентура»)

Обстоятельства спора: между ООО «Альянс-ДВ Камчатка» (Перевозчик) и ООО «Вентура» (Заказчик) был заключен договор морской перевозки груза, по условиям которого груз должен быть доставлен в п/п Палана и выдан лицу, уполномоченному Заказчиком. Кроме того, договор содержал условие, согласно которому выгрузка груза в порту назначения производится силами и за счет Перевозчика.

В ходе следования судна Грузополучатель (ООО «Мирастрой») дал инструкции Перевозчику на выгрузку груза в порту Петропавловск-Камчатский вместо изначально согласованного порта выгрузки по договору морской перевозки груза.

Вместе с инструкцией Грузополучатель направил в адрес Перевозчика письмо, по условиям которого гарантировал оплату погрузочно-разгрузочных работ в порту Петропавловск-Камчатский, а также дисбурсментских расходов.

По результатам успешной выгрузки груза в измененном порту назначения Перевозчик обратился к Грузополучателю за оплатой дисбурсментских расходов и выгрузки груза с судна.

Грузополучатель претензию оставил без удовлетворения, что и стало поводом для обращения Перевозчика с иском в арбитражный суд.

Судебные акты: удовлетворяя исковые требования, Арбитражный суд Хабаровского края квалифицировал правоотношения между Перевозчиком и Грузополучателем как договор возмездного оказания услуг. Суд посчитал, что гарантийное письмо Грузополучателя, содержащее инструкцию по выгрузке груза в ином порту и гарантию оплаты такой выгрузки, является

офертой, а фактические действия Перевозчика по выгрузке – ее акцептом.

При этом суд отметил, что Грузополучатель стороной договора морской перевозки груза не является, в связи с чем услуги по выгрузке груза в новом порту должны быть оплачены им и не могут быть возложены на Перевозчика.

В рамках разбирательства Грузополучатель также возражал, что груз от Перевозчика в указанном им в гарантийном письме порту не получал. Однако суд этот довод отклонил со ссылкой на то же самое гарантийное письмо, в котором Грузополучатель подтвердил оплату услуг нового указанного им порта назначения.

Любопытно отметить, что Перевозчик в материалы дела представил договор перевозки иной, нежели был в действительности заключен между Перевозчиком и Заказчиком. Это обстоятельство было подтверждено Заказчиком. Вполне вероятно, что представленный Перевозчиком экземпляр договора мог содержать условие о выгрузке груза за счет Грузополучателя для обоснования требования Перевозчика. Однако поскольку договор морской перевозки груза не был основанием для взыскания платы, то суд не стал вникать в вопросы редакций двух договоров.

На первый взгляд, может показаться несправедливым, что согласованные расходы на выгрузку груза в ином порту были возложены на Грузополучателя, в то время как, очевидно, неслучайно в договоре перевозки содержалось условие о выгрузке груза именно за счет Перевозчика.

Однако можно возразить, что и перевозчик при заключении договора с Заказчиком, возмож-

но, не согласился бы на выгрузку груза в ином порту в силу, например, каких-либо технологических особенностей порта или по крайней мере увеличил бы размер фрахта. Иными словами, Перевозчик согласился на выгрузку груза в конкретном порту на конкретных условиях. Таким образом, Перевозчик должен сохранять возможность пересмотра своего вознаграждения в случае изменения изначально согласованного порта выгрузки. В рассматриваемом случае такая возможность реализовалась путем заключения обособленного договора с Грузополучателем, хотя то же самое могло быть сделано и в рамках отношений с Заказчиком.

Интересным является вопрос правомерности изменения порта назначения Грузополучателем. Грузополучатель обладает весьма ограниченным количеством прав и обязанностей по договору морской перевозки груза. Представляется, что права на изменение условий договора морской перевозки груза у Грузополучателя в рассматриваемом случае нет. Именно поэтому суд и посчитал, что между Грузополучателем и Перевозчиком сложились обособленные правоотношения.

В рассматриваемой ситуации Перевозчик на момент обращения к нему ООО «Мирастрой» был, скорее всего, поставлен в известность о том, кто является Грузополучателем, и был уверен в том, что со стороны третьих лиц претензий по выгрузке груза в ином порту, чем указанный в договоре, не будет. Вероятно, это стало причиной, по которой Перевозчик принял инструкции Грузополучателя, несмотря на изначально согласованный в договоре иной пункт выдачи груза. На практике такие ситуации часто приводят к тому, что перевозчик требует предоставления ему гарантийного письма (Letter of Indemnity), по условиям которого перевозчику будут возмещены возможные убытки, вызванные, например, выдачей груза в порту, отличном от порта назначения, получателю без коносамента (или иному, нежели указанный в коносаменте, получателю). Клубы взаимного страхования относятся к такой практике отрицательно, признавая такие действия перевозчика в качестве девиации, ведущей к возможной утрате страхового покрытия.

Вместе с тем можно оценить такие действия Перевозчика как нарушение договора морской перевозки груза, если бы выгрузка груза в новом порту повлекла бы какого-либо рода убытки, поскольку принятие Перевозчиком инструкций

от Грузополучателя по изменению порта выгрузки идет вразрез с обязательствами Перевозчика перед Заказчиком. Разумеется, многое зависит от условий договора морской перевозки груза между Заказчиком и Перевозчиком. В этом смысле Перевозчик взял на себя определенные риски. Для того чтобы их минимизировать, Перевозчику следовало бы узнать у Заказчика о возможности изменения порта выгрузки в соответствии с инструкциями Грузополучателя.

С другой стороны, действия Грузополучателя, имеющего право и обязанность по получению груза, в обход Заказчика по номинации нового порта выгрузки привели к тому, что расходы по выгрузке груза, которые изначально по условиям договора предполагались к несению Перевозчиком, легли на плечи самого Грузополучателя.

Наконец, нужно отметить, что ситуация, описанная в споре, и результат ее разрешения во многом основываются на давнем теоретическом споре о правовом положении грузополучателя в договоре морской перевозки груза. Вкратце напомним, что в общем и целом существуют позиции, согласно которым грузополучатель может выступать либо стороной договора, самостоятельным субъектом отношений перевозки, вступающим в них на определенной стадии его исполнения, либо третьим лицом, в пользу которого заключается договор или производится исполнение по нему, т.е. лицом, не являющимся стороной договора.

Российское право исходит из того, что грузополучатель не является стороной договора морской перевозки груза, что вытекает из легального определения договора. Кроме того, ст. 119 КТМ РФ этот тезис подтверждает и уточняет, что отношения между перевозчиком и не являющимся стороной договора морской перевозки груза получателем определяются коносаментом.

Нужно заметить, что если бы российское право исходило из концепции трехстороннего договора морской перевозки груза, то, скорее всего, действия Грузополучателя были бы квалифицированы иначе, а условия договора о выгрузке груза за счет Перевозчика в случае изменения порта и в отсутствие возражений Перевозчика на такую замену могли бы быть применены в полной мере.

Шестой арбитражный апелляционный суд и Арбитражный суд Дальневосточного округа с решением суда первой инстанции согласились,

попутно отметив, что груз выгружен по просьбе Грузополучателя в ином порту, в связи с чем доводы о том, что выгрузку Перевозчик обязан оказать за свой счет в рамках договора, заключенного с третьим лицом (Заказчиком), правомерно отклонены судом первой инстанции.

Стоит заметить, что в обоснование довода о неполучении груза от Перевозчика Грузополучатель ссылался на то, что ни ему, ни Заказчику не было известно лицо, которое получило груз. При этом инструкции Грузополучателя в гарантийном письме не содержали конкретного лица, которому груз должен был быть выдан. Однако, по мнению суда первой инстанции, это не свидетельствовало о том, что груз все-таки не был выдан (вопрос лишь кому, но в рамках этого спора он не имел значения). Если груз действительно был выдан неизвестному лицу (и этот довод не является способом совместной защиты Заказчика и Грузополучателя против иска Перевозчика), то логичным продолжением инцидента станет иск Заказчика/Грузополучателя в адрес Перевозчика о взыскании убытков в связи с выдачей груза неуполномоченному лицу. Однако, судя по тексту судебного акта, груз был выдан работникам порта, которые, скорее всего, были инструктированы в отношении получения и последующей передачи груза Грузополучателю.

Выводы

1. Следует разграничивать изменение порта выгрузки, которое осуществляется сторонами договора морской перевозки груза относительно изначально оговоренного порта выгрузки,

от «нового» (иного) порта выгрузки, который перевозчик может принять в результате номинации грузополучателем на свой страх и риск вне рамок договора морской перевозки груза.

2. Направление каких-либо инструкций грузополучателем в адрес перевозчика, если иное не предусмотрено договором морской перевозки груза, и их выполнение перевозчиком могут свидетельствовать о заключении обособленного договора между грузополучателем и перевозчиком, отличного от их отношений в рамках договора морской перевозки груза. В связи с выполнением таких инструкций у грузополучателя возникнет обязанность по оплате оказанных перевозчиком услуг вне зависимости от содержания условий договора морской перевозки груза, даже если последние устанавливают оказание таких услуг силами и за счет перевозчика.

3. В случае необходимости изменения порта выгрузки в ходе следования судна грузополучателю следует обратиться с соответствующей инструкцией к грузоотправителю, который должен дать указания перевозчику. В любом случае сторонам правоотношений рекомендуется максимально точно обозначить, что изменение порта выгрузки производится применительно к отношениям, вытекающим из договора морской перевозки груза.

4. В случае получения инструкций о замене порта назначения со стороны управомоченных третьих лиц, включая грузополучателя, перевозчику рекомендуется информировать об этом грузоотправителя/заказчика, чтобы снизить риск возможных претензий в связи с выдачей груза в порту, отличном от согласованного в договоре морской перевозки груза. ■

Who Pays for the Discharge of Cargo When the Port of Destination Is Changed?

Case No. A73-7921/2020 (LLC "Alliance-DV Kamchatka" v LLC "Ventura")

Facts of the case: an agreement for the carriage of goods was concluded between LLC "Alliance-DV Kamchatka" (the Carrier) and LLC "Ventura" (the Consignor), under which the cargo shall be delivered to the destination point Palana and handed over to a person authorized by the Consignor. In addition, the contract contained a provision under which the discharge of cargo at the destination port shall be carried out by and at the expense of the Carrier.

In the course of the vessel's passage, the Consignee – LLC "Mirastroy" – gave instructions to the Carrier to discharge the cargo in the port Petropavlovsk-Kamchatsky instead of the initially agreed discharge port under the contract of carriage of goods by sea.

Together with the instructions, the Consignee sent a letter to the Carrier, under which he guaranteed payment for loading and discharge operations in the port Petropavlovsk-Kamchatsky, as well as to compensate disbursements.

After the successful discharge of the cargo at the changed destination port, the Carrier asked the Consignee to compensate the disbursements and pay for the discharge of the cargo from the vessel.

The Consignee dismissed the complaint, which became the reason for the Carrier to file a claim with the commercial court.

Ruling of the courts: the Commercial Court of Khabarovsk Krai pronounced in favour of the Claimant and qualified the legal relationship between the Carrier and the Consignee as a services agreement.

The court held that the Consignee's letter of guarantee containing instructions for the discharge of cargo in another port and a guarantee of payment for such discharge is an offer, and the actions of the Carrier – discharge – are its acceptance.

In this respect, the court noted that the Consignee is not a party to the contract for the carriage of goods by sea, and therefore the services for discharge of cargo in the changed port shall be paid by the Consignee, and cannot be imposed on the Carrier.

In the proceedings, the Consignee also objected that he had not received the cargo from the Carrier in the port emphasised in the letter of guarantee. However, the court dismissed this argument with reference to the same letter of guarantee in which the Consignee confirmed payment for the services of the new destination port.

It is interesting to notice that the Carrier submitted a contract for the carriage other than it was actually concluded between the Carrier and the Consignor. This fact was confirmed by the Consignor. It is likely that the copy of the contract submitted by the Carrier could contain a provision regarding discharge of the cargo at the expense of the Consignee to justify the Carrier's claim. However, since the contract for the carriage was not the basis for the award of payment, the court did not delve into the questions of the wording of the two contracts.

At first glance, it may seem unfair that the agreed costs for discharge of cargo in another port were

imposed on the Consignee, while, obviously, it was not accidental that the contract for the carriage contained a provision regarding the discharge of cargo at the sole expense of the Carrier.

However, it can be argued that the Carrier, when concluding a contract with the Consignor, might not have agreed to discharge the cargo in another port, for example, because of some technological characteristics of the port. The carrier also might at least have raised the freight. In other words, the Carrier agreed to discharge the cargo at a particular port and given particular terms. Thus, the Carrier should be entitled to change its remuneration when there is a change of the initially agreed discharge port. In the case under consideration, such a right was exercised by concluding a separate contract with the Consignee, even though the same consequences could be reached within the legal relations with the Consignor.

An interesting question is the lawfulness of the destination port's change made by the Consignee. The consignee has a very limited number of rights and duties under the contract for the carriage of goods by sea. It seems that the Consignee is not entitled to change the terms of the contract for the carriage of goods in this case. That is why the court held that there were separate legal relations between the Consignee and the Carrier.

In the situation under consideration, the Carrier was most likely informed, at the time of LLC "Mirstroy" contacted it, regarding who the consignee was, and the Carrier was sure that there would be no claims brought by third parties for discharge of cargo at a port other than specified in the contract. This was probably the reason why the Carrier accepted the instructions of the Consignee despite the other destination port initially stipulated in the contract. In practice, such situations often lead to the fact that the Carrier requires the provision of a letter of indemnity to him, under the terms of which the carrier will be reimbursed for possible losses caused by for example, the release of cargo at a port other than the port of destination, to a party other than the one specified in the bill of lading etc. P&I Clubs do not approve of this practice, recognizing such actions of the carrier as a deviation, which could jeopardize insurance cover.

At the same time, it is possible to consider such actions of the Carrier as a violation of the contract for the carriage of goods by sea, if discharge of the cargo in a new port would lead to any losses, since the Carrier's acceptance of instructions provided

by the Consignee to change the discharge port is contrary to the Carrier's obligations towards the Consignor. Of course, much depends on the terms of the contract for the carriage between the Consignor and the Carrier. In this aspect, the Carrier has assumed certain risks. In order to minimise them, the Carrier should have asked the Consignor regarding the possibility of changing the discharge port in accordance with the instructions of the Consignee.

On the other hand, the actions of the Consignee, who has the right and obligation to accept the cargo, bypassing the Consignor by nominating a new discharge port led to the fact that the costs of discharge, which were originally (under the terms of the contract) supposed to be borne by the Carrier, rested on the shoulders of the Consignee himself.

Finally, it should be noted that the situation described in the dispute and the result of its resolution are largely based on a long-standing theoretical dispute about the legal status of the consignee in the contract for the carriage of goods by sea. Let us briefly recall that, in general, there are positions according to which the consignee can act either as a party, an independent subject of relations, or as a third party in whose favor the contract is concluded or the performance under it, that is, a person who is not a party to the contract.

Russian law proceeds from the fact that the consignee is not a party to the contract of carriage by sea, which follows from the legal definition of the contract. In addition, Article 119 of the Commercial Shipping Code of the Russian Federation confirms and clarifies that the relationship between the carrier and the supplier of services for the carriage of goods by sea *who is not the party to the contract* shall be governed by the bill of lading.

It should be noted that if Russian law proceeded from the concept of a trilateral agreement for the carriage of goods by sea, then, most likely, the actions of the Consignee would have been qualified differently, and the terms of the agreement on the unloading of goods at the expense of the carrier in the event of a change in the port and the absence of objections to such a replacement, could be fully applied.

The Sixth Commercial Court of Appeal and the Commercial Court of the Far Eastern Circuit upheld the decision of the court of first Instance. The court noted that the cargo was discharged in another port at the request of the Consignee, and in that sense, the arguments that the Carrier is obliged to

discharge the goods at its own expense under the contract concluded with a third person (the Consignor) were lawfully dismissed by the court of first instance.

It is worth mentioning that in support of the argument regarding failure to accept the cargo provided by the Carrier, the Consignee referred to the fact that neither it nor the Consignor were aware of the person who accepted the cargo. At the same time, the instructions of the Consignee in the letter of guarantee did not contain a particular person to whom the cargo was to be handed over. However, according to the court of first instance, these circumstances did not indicate that the cargo was not actually handed over (the question is only to whom, but within this dispute, this question did not matter). If the cargo was indeed handed over to an unknown person (and this is not a joint defence of the Consignor and the Consignee against the Carrier's claim), then the logical continuation of the incident will be the claim of the Consignor/Consignee to the Carrier for damages in connection with the discharge of the cargo to an unauthorized person. However, given the text of the judgment, the cargo was handed over to the port employees, who, most likely, were instructed to accept and then deliver the cargo to the Consignee.

Conclusions

1. It is necessary to distinguish the change of the discharge port by the parties to the contract for the carriage in regard to the initially agreed discharge port, and the "new" (other) discharge port, which

the carrier can accept as a result of the nomination by the consignee at its own risk not under the contract for the carriage of goods by sea.

2. Forwarding of any instructions by the consignee to the carrier, unless otherwise provided for in the contract for the carriage of goods by sea, and their performance by the carrier may indicate that there is a separate contract between the consignee and the carrier, which is different from their relations under the contract for the carriage of goods by sea. In connection with the performance of such instructions, the consignee has an obligation to pay for the services rendered by the carrier, regardless of the terms of the contract for the carriage of goods by sea, even if the latter stipulates that such services are to be rendered by and at the expense of the carrier.

3. If it is necessary to change the discharge port in the course of the vessel's passage, the consignee should apply with according instructions to the consignor, who should give instructions to the carrier. In any case, the parties are recommended to accentuate as accurately as possible that the change of the discharge port is made in relation to the contract for the carriage of goods by sea.

4. If the Carrier accepts instructions regarding the change of the destination port provided by authorized third parties, including the consignee, the carrier is recommended to inform the consignor concerning that in order to reduce the risk of possible claims in connection with the discharge of the cargo at a port other than that stipulated in the contract for the carriage of goods by sea. ■

Ареста бояться – судно не арендовать

Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 мая 2021 г. по делу № А53-42452/2019 (ООО «Управляющая компания «Река-Море»» v ООО «Просторы»)

Факты: ООО «УК «Река-Море»» (Судовладелец, Истец) предоставило ООО «Просторы» (Фрахтователь, Ответчик) в тайм-чартер судно – т/х «Казак».

В период действия договора судно было арестовано турецкими властями в порту Мерсин за неуплату долга перед третьими лицами. Период нахождения судна под арестом составил 8 суток.

В связи с арестом в порту Мерсин, судно не могло использоваться по назначению, и Фрахтователь не смог исполнить договор морской перевозки грузов, который в связи с этим был расторгнут.

Впоследствии судно было возвращено Судовладельцу, заправленное топливом.

По условиям договора помимо оплаты фрахта фрахтователь был обязан предоставлять и оплачивать все виды бункерного топлива, агентские расходы и т.д.

В связи с образовавшейся задолженностью Судовладелец обратился в арбитражный суд с иском к Фрахтователю о взыскании 657 376,40 руб. стоимости топлива, 3 092 206,09 руб. стоимости фрахта, 70 000,00 руб. в возмещение сюрвейерских услуг за инспекцию количества топлива, масла, воды на борту (эксплуатационные расходы) по тайм-чартеру.

В свою очередь Фрахтователь обратился к Судовладельцу со встречным иском о взыскании 4 200 000,00 руб. упущенной выгоды и 1 931 997,50 руб. расходов по приобретению

для судна топлива, которым оно было заправлено на момент возврата Истцу.

Встречные требования были мотивированы тем, что (i) по условиям договора Судовладелец должен был обеспечить мореходность судна и возможность его беспрепятственного использования, а вместо этого судно находилось под арестом; (ii) судно было возвращено заправленным топливом, стоимость которого подлежит возмещению.

Судебные акты: решением суда первой инстанции, оставленным без изменения вышестоящими инстанциями, первоначальный иск был удовлетворен полностью. Ответчик не оспаривал требования Истца.

Встречный иск был удовлетворен только в части расходов Ответчика на возвращенное топливо. При этом Истец признавал факт принятия топлива, но просил отказать в удовлетворении требования ввиду непередачи ему товарной накладной для возмещения налога. При этом суд указал, что отсутствие товарной накладной на топливо не может служить основанием для освобождения Истца от возмещения указанной суммы.

Судом произведен зачет требований.

Основной спор развернулся вокруг требования о взыскании упущенной выгоды Фрахтователя, что послужило причиной дальнейшего обжалования решения Ответчиком в указанной части.

Отказывая Ответчику во взыскании упущенной выгоды, суд первой инстанции исходил

из того, что из материалов дела следует, что нахождение судна под арестом в указанный период не зависело от действий Истца, отсутствуют доказательства, что убытки Фрахтователю причинены неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства Судовладельцем.

В рамках настоящего дела суды оценивали решение турецких властей (суда) о наложении ареста на судно, из которого следует, что арест судна был связан с неоплатой его бункеровки, а также решение Первого торгового суда первой инстанции (в качестве морского суда) г. Мерсина о снятии ареста с т/х «Казак».

Как подтверждается решением Первого торгового суда Мерсина, арест был наложен на судно ошибочно, в результате незаконных действий третьих лиц (по требованию к компании, не являвшейся фрахтователем судна).

При этом суды приняли во внимание обстоятельства, свидетельствующие о должной заботливости Истца в обеспечении мореходности судна и возможности его беспрепятственного использования:

- судно в мореходном состоянии было подано готовым к погрузке во всех отношениях в порту Мерсин, о чем Фрахтователю был подан соответствующий нотис;
- Истец принял меры для своевременного оспаривания ареста;
- Истец до снятия ареста внес гарантию для освобождения судна, несмотря на то, что арест наложен в обеспечение исполнения требований к лицу, не имеющему отношения к судну.

Суд кассационной инстанции пришел к выводу, что нижестоящие суды правомерно не усмотрели оснований для оценки поведения Истца как противоречащего принятым по тайм-чартеру обязательствам и находящегося в причинной связи с убытками Ответчика.

Отдельно суд кассационной инстанции отметил, что Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (заключена в г. Брюсселе 10.05.1952), и ст. 393 КТМ РФ неприменимы в настоящем деле, поскольку они относят возмещение убытков к ответственности лица, по требованию которого судно было незаконно или необоснованно арестовано.

Комментарий: данное дело показательное с точки зрения того, что риск ареста судна (и соответствующих убытков) может нести как судов-

ладелец, так и фрахтователь. Более того, распределение этого риска зависит от судовладельца, действия которого подлежат судебной оценке на предмет установления того, была ли им проявлена должная заботливость, чтобы избежать ареста или минимизировать убытки.

Наиболее интересным представляется вопрос о том, какие действия должен предпринять судовладелец для снятия с себя этого риска. Суд не рассматривал данный вопрос достаточно подробно, поскольку обстоятельства позволяли разрешить спор, не давая полного ответа на него. При этом отметим, что в рассмотренном деле Судовладелец (Истец) действительно не мог предвидеть, что судно будет арестовано, а также он проявил высокую степень заботливости – своевременно оспорил решение об аресте и внес обеспечение для освобождения судна. Поэтому стоит согласиться с возложением риска ареста на Фрахтователя (Ответчика).

Суд справедливо отметил, что положения Конвенции об аресте судов и ст. 393 КТМ РФ в любом случае не могут быть применены к правоотношениям между Истцом и Ответчиком, поскольку эти нормы устанавливают ответственность лица, по требованию которого судно было незаконно или необоснованно арестовано. Истец не является таким лицом, его ответственность регламентируется общими положениями об ответственности за нарушение обязательств.

Сделаем также оговорку о необходимости разграничения обязанности судовладельца обеспечить бесперебойную эксплуатацию судна и его обязанности по приведению судна в мореходное состояние и его поддержанию в таком состоянии. Некоторая путаница между указанными обязанностями по тексту судебных актов может объясняться формулировкой п. 13 тайм-чартера, на который Ответчик ссылается в обоснование своего требования о взыскании упущенной выгоды. Как представляется, арест судна не относится к мореходности по смыслу ст. 203 КТМ РФ.

Определенный интерес представляет еще одна правовая позиция. Суд указал, что обязанность судовладельца возместить расходы на топливо, которым оно было заправлено на момент возврата, не зависит от наличия товарной накладной на это топливо. Соответственно, товарная накладная является не единственным возможным доказательством передачи топлива. Данный подход представляется правомерным и справедливым.

Поскольку порядок расчета упущенной выгоды по аналогичным делам, как правило, вызывает споры, отдельно хочется обратить внимание на позицию суда первой инстанции по данному вопросу. В частности, суд отметил, что Ответчик в качестве упущенной выгоды заявляет о взыскании дохода от сделки по перевозке груза, при этом не учитывая, что на исполнение контракта им должны были быть также затрачены денежные средства:

на топливо, сборы, зарплату и т.п. В то же время суд указывает, что Истец не доказал, что размер расходов на выполнение данного контракта превысил сумму дохода. К сожалению, ввиду отсутствия оснований для удовлетворения требований о взыскании упущенной выгоды суды не рассматривали данный вопрос подробно, однако мы полагаем возможным учитывать данную позицию в целях аргументации по схожим вопросам. ■

Do Not Hire a Ship If You Are Afraid of Arrest

Judgement of the Commercial (“Arbitrazh”) Court of the North Caucasus District dated 13 May 2021 in case No. A53-42452/2019 (LLC “Management Company “River-Sea” v LLC “Vastness”)

Facts: LLC “MC “River-Sea” (Shipowner, Claimant) provided LLC “Vastness” (Charterer, Respondent) the ship m/v “Caucasus” for time-charter.

During the period of the contract, the ship was arrested by the Turkish authorities in the port of Mersin for non-payment of a debt to third parties. The period when the ship was under arrest was 8 days.

In connection with the arrest in the port of Mersin, the ship could not be used for its intended purpose, and the Charterer was unable to fulfill the contract of carriage of goods by sea, which was terminated in this regard.

Subsequently, the ship was returned to the Shipowner filled with fuel.

Under the terms of the contract, in addition to paying of the freight, the charterer was obliged to provide and pay for all types of bunker fuel, agency costs, etc.

In connection with the resulting debt, the Shipowner applied to the commercial court with the claim against the Charterer for the recovery of RUB 657,376.40 fuel cost, RUB 3,092,206.09 freight cost, RUB 70,000.00 in compensation of survey services for the inspection of the amount of fuel, oil, water on board (operating costs) under a time-charter.

In turn, the Charterer applied to the Shipowner with a counterclaim for the recovery of RUB 4,200,000.00 missed profits and RUB 1,931,997.50 expenses for the purchase of fuel for the ship, with which it was fueled at the time of return to the Claimant.

The counterclaims were motivated by the fact that (i) under the terms of the contract, the Shipowner had to ensure the seaworthiness of the ship and the possibility of its unimpeded use, but instead, the ship was under arrest; (ii) the ship was returned filled with fuel, the cost of which is subject to compensation.

Ruling of the courts: by the decision of the court of first instance, upheld by the higher instances, the initial claim was satisfied in full. The Respondent did not dispute the claims of the Claimant.

The counterclaim was satisfied only in part of the Respondent’s expenses for the returned fuel. Meanwhile, the Claimant admitted the fact of accepting the fuel, but asked to refuse to satisfy the claim due to the failure to hand over the consignment note to him for tax refund. At the same time, the court stated that the absence of a consignment note for fuel cannot justify exempting the Claimant from compensation of the specified amount.

The court set off the claims.

The main dispute revolved around the claim to recover the missed profits of the Charterer, which caused the further appeal of the decision by the Respondent in this part.

Refusing to the Respondent to recover the missed profits, the court of first instance proceeded from the fact that it follows from the materials of the case that the ship’s being under arrest during the specified period did not depend on the actions of the Claimant, there is no evidence, there is no evidence that the Charterer’s losses were caused

by non-performance or improper performance of the obligation by the Shipowner.

In this case, the courts assessed the decision of the Turkish authorities (court) to seize the ship, from which follows that the arrest of the ship was associated with non-payment of its bunkering, as well as the decision of the First Commercial Court of First Instance (as a maritime court) in Mersin on removal of arrest from the ship m/v "Caucasus".

As confirmed by the decision of the First Commercial Court of Mersin, the seizure was imposed on the ship by mistake, as a result of illegal actions of third parties (at the request of a company that was not a charterer of the ship).

At the same time, the courts took into account the circumstances testifying to the Claimant's due diligence in ensuring the seaworthiness of the ship and the possibility of its unimpeded use:

- the ship in a seaworthy condition was handed over ready for loading on all grounds in the port of Mersin, about which the Charterer was given an appropriate notice;
- the Claimant took steps to challenge the arrest in a timely manner;
- the Claimant, prior to the lifting of the arrest, made a guarantee for the release of the ship, despite the fact that the arrest was imposed in order to ensure the fulfillment of the requirements for a person not related to the ship.

The court of cassation concluded that the lower courts rightly did not see the grounds for assessing the behavior of the Claimant as contrary to the obligations accepted under the time-charter and being in causal connection with the losses of the Respondent.

Separately, the court of cassation noted that the International Convention relating to the arrest of seagoing ships (signed at Brussels, on 10 May 1952) and Art. 393 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation, are inapplicable in the present case, since they attribute compensation for damages to the responsibility of the person at whose request the ship was unlawfully or unreasonably arrested.

Comment: this case is significant from the point of view of the fact that both the shipowner and the charterer can bear the risk of the arrest of the ship (and the corresponding losses). Moreover, the distribution of this risk depends on the shipowner, whose actions are subject to judicial review to determine whether he has been given due diligence to avoid arrest or minimize losses.

The most interesting question seems to be what actions the shipowner should take to remove this risk from himself. The court did not consider this issue in sufficient detail, since the circumstances made it possible to resolve the dispute without giving a full answer to it.

At the same time we note that in the considered case the Shipowner (Claimant) really could not foresee that the ship would be arrested, and he also showed a high degree of care – he timely challenged the decision on the arrest and made security for the release of the ship. Therefore, the assignment of the risk of arrest to the Charterer (Respondent) should be agreed.

At the same time the court rightly noted that the provisions of the International Convention relating to the arrest of seagoing ships and Art. 393 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation in any case cannot be applied to legal relations between the Claimant and the Respondent, since these rules establish the responsibility of the person at whose request the ship was illegally or unreasonably arrested. The Claimant is not such a person, his liability is governed by the general provisions on liability for breach of obligations.

We will also make a clause about the necessity to delimit the shipowner's obligation to ensure the uninterrupted operation of the ship and his obligation to bring the ship to a seaworthy condition and maintain it in such a condition. Some confusion between these obligations under the text of judicial acts can be explained by the wording of § 13 of the time-charter, to which the Respondent refers in support of his claim to recover the missed profits. It appears that the arrest of the ship does not relate to seaworthiness within the meaning of Art. 203 of the Merchant Shipping Code of the Russian Federation.

Another legal position is of certain interest. The court indicated that the shipowner's obligation to compensate the cost of the fuel with which it was fueled at the time of return does not depend on the presence of a consignment note for this fuel. Accordingly, a consignment note is not the only possible evidence of fuel transfer. This approach seems legitimate and fair.

Since the procedure for calculating missed profits usually causes disputes in similar cases, there is a wish to draw your attention to the position of the first instance court on this issue separately. In particular, the court noted that the Respondent claims to collect income from the transaction for the carriage

of goods as a missed profits, while not taking into account that he should have also spent money on fuel, fees, salaries, etc. to fulfill the contract. At the same time the court points out that the Claimant did not prove that the amount of expenses for the execution of this contract exceeded the amount of

income. Unfortunately, due to the lack of grounds for satisfying the claims for the recovery of missed profits, the courts did not consider this issue in detail, however, we believe it is possible to take this position into account for the purpose of argumentation on similar issues. ■

Исключительная подсудность по месту нахождения перевозчика

Дело № А24-3915/2020 (ООО «Камчатскэнерго» v ООО «НИКО»)

Факты: между ООО «Камчатскэнерго» (Фрахтователь) и ООО «НИКО» (Перевозчик) был заключен договор морской перевозки груза – мазута в количестве 6711 т (здесь и далее для удобства указано приблизительное количество груза), по условиям которого Перевозчик обязался перевезти мазут на танкере из порта Находка в порт Петропавлоск-Камчатский.

В порту погрузки груз был погружен на борт танкера из береговых резервуаров. В порту выгрузки груз выгружен из танкера также в береговые резервуары.

По окончании выгрузки груза и его замеров было установлено, что количество выгруженного груза составило 6674 т, т.е. с разницей около 37 т. Остатка груза на борту судна не обнаружено.

Фрахтователь посчитал, что Перевозчик допустил утрату груза в количестве 37 т, в связи с чем предъявил требование о взыскании стоимости утраченного нефтепродукта.

Судебные акты: Арбитражный суд Камчатского края удовлетворил иск в полном объеме, посчитав, что Перевозчик не доказал отсутствие его вины в утрате груза и наличие обстоятельств, исключающих его ответственность. При этом факт, характер и момент возникновения ситуации, повлекшей утрату спорного груза, были установлены судом в ходе судебного разбирательства.

Пятый арбитражный апелляционный суд согласился с выводами суда нижестоящей инстанции, отметив соблюдение правил о распределении бремени доказывания и подчеркнув, что ответчик как перевозчик в данном случае несет

ответственность за утрату груза, вверенного ему истцом.

При рассмотрении кассационной жалобы Арбитражным судом Дальневосточного округа были установлены существенные нарушения норм процессуального права, влекущие безусловную отмену судебного акта.

Таким нарушением стало рассмотрение спора Арбитражным судом Камчатского края, который при принятии и рассмотрении иска по существу руководствовался пунктом договора, относящим рассмотрение всех споров из договора к его компетенции (договорная подсудность).

Суд кассационной инстанции отменил судебные акты нижестоящих инстанций и направил дело на новое рассмотрение по месту нахождения Перевозчика в связи с нарушением правил исключительной подсудности, предусмотренных ч. 3 ст. 38 АПК РФ. Последняя устанавливает, что иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, в том числе в случае, если перевозчик является одним из ответчиков, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Комментарий: нужно отметить, что согласование сторонами договора морской перевозки груза компетентного суда (договорная подсудность (ст. 37 АПК РФ)) – распространенное явление. Однако зачастую стороны не учитывают, что законодатель императивно отнес споры по требованиям, вытекающим из договора перевозки груза, к исключительной подсудности суда по месту нахождения перевозчика, что делает такое согласование по сути бессмысленным и вводя-

щим в заблуждение стороны договора. Конкуренция между договорной и исключительной подсудностью заканчивается победой последней. Тем не менее в ситуации, когда в договор по той или иной причине все же были включены условия о компетентном суде ином, чем по месту нахождения перевозчика, то бесполезность такого включения не всегда абсолютна. Это связано с тем, что исключительная подсудность является одной из «гарантий» прав перевозчика и «защищает» только интересы перевозчика. Из этого следует, что договорная подсудность, согласованная сторонами, должна игнорироваться по требованиям против перевозчика, но применяться к требованиям перевозчика к фрахтователю. Иными словами, она должна действовать лишь в одностороннем порядке (поскольку обе стороны были согласны на определенный суд, что делает неправильным полное игнорирование такой согласованной подсудности).

Таким образом, сторонам отношений перевозки следует помнить о невозможности изменения по своему усмотрению компетенции суда по месту нахождения перевозчика. Договорные условия, устанавливающие такую подсудность (если только фактически согласованная договорная подсудность не совпадает с исключительной; такое фактическое совпадение, разумеется, не означает, что договорная подсудность имеет для суда какую-либо силу), не имеют для суда какой-либо силы, кроме ситуации обращения в суд самого перевозчика с иском к заказчику, фрахтователю.

Вопросы подсудности по требованиям из перевозки – достаточно очевидный, но очень важный аспект судебных споров в области перевозки, поскольку пересмотр дела другим, компетентным судом не только влечет увеличение судебных расходов и временных затрат, но и создает риск принятия судьей иного решения, нежели то, которое было вынесено ранее.

Впрочем, последнее вовсе не обязательно плохо для той стороны спора, не в пользу которой вынесен судебный акт по существу. И хотя формально компетентный суд не связан уже вынесенным и отмененным решением, на практике судьи очень часто занимают позицию, аналогичную той, что занял суд, неправоммерно рассмотревший спор (в особенности в делах, в которых вышестоящие суды указывают лишь на нарушение правил подсудности, а не на иные нарушения по делу).

Скорее всего, именно так закончится и комментируемое дело при его рассмотрении после передачи по подсудности в Арбитражный суд Приморского края. В этой связи в этом выпуске мы не будем давать подробный комментарий по существу спора, ограничившись лишь некоторыми процессуальными вопросами, иждеждемся вынесения судебных актов судом, к чьей подсудности рассмотрение этого дела отнесено. Безусловно, дело представляет не только теоретический, но и практический интерес и будет обязательно освещено нами в следующих выпусках по результатам вынесения судебных актов.

Наконец, особый интерес при рассмотрении вопросов исключительной подсудности по искам к перевозчикам представляют собой требования лиц, основанные на нормах о причинении внедоговорного вреда (деликтные требования). Хотя комментируемое дело к таким спорам не относится, на наш взгляд, здесь будет уместно сделать оговорку о таких деликтных исках.

Большая часть споров, вытекающих из отношений перевозки, действительно связана с договорными требованиями, и в таких случаях, как правило, проблем с применением правил об исключительной подсудности не возникает.

Однако как быть, если на стадии принятия иска к производству или в ходе предварительного судебного заседания суд не может однозначно определить, является ли требование договорным или деликтным? Проблема усугубляется тем, что истец самостоятельно формулирует исковые требования и в неочевидных случаях, в делах с большим количеством документов, в том числе представленных на определенном этапе на иностранном языке без приложения перевода, может (ошибочно или целенаправленно) сослаться на нормы о деликтах. В такой ситуации существует риск рассмотрения дела судом с нарушением правил подсудности (кроме ситуаций, когда перевозчик является единственным ответчиком по делу, поскольку в таком случае иск предъявляется по месту нахождения ответчика, что фактически совпадает с правилами об исключительной подсудности; в такой ситуации логика должна быть ровно такой же, как и в описанных выше случаях с договорной подсудностью). Так, например, в деле № А40-174613/2019 по требованиям к двум ответчикам (договорному и фактическому перевозчикам) истец взыскивал стоимость поврежденного груза на судне, ссылаясь одновременно и на нормы о договорах морской

перевозки груза, и на нормы о причинении внедоговорного вреда. При проверке определения суда первой инстанции об отказе в передаче дела по подсудности, суды всех вышестоящих инстанций посчитали, что нарушений исключительной подсудности нет, поскольку иск заявлен на основании норм о внедоговорном причинении вреда, а суд не обязан выяснять все обстоятельства дела при принятии иска к производству для определения правильной компетенции суда (с чем, конечно, сложно согласиться, поскольку такой подход существенно нагружает судебную систему, когда впоследствии суд все-таки придет к выводу о применении норм о перевозке).

В подобных делах сложность кроется в буквальной формулировке ч. 3 ст. 38 АПК РФ, указывающей на иски, вытекающие именно из договора (основанные на договоре).

Однако на практике суды иногда признают необходимость применения норм о перевозке к заявленным требованиям и в случаях с деликтными требованиями к перевозчикам. Так, например, в случаях с деликтными требованиями к перевозчикам суды иногда указывают на необходимость соблюдения обязательного претензионного порядка (хотя по деликтным требованиям такой порядок не требуется). Также суды применяют нормы о перевозке к таким деликтным требованиям, мотивируя это тем, что требования хотя и не вытекают из договора перевозки, но предъ-

явлены *в связи с перевозкой груза* (например, в делах № А51-7384/2011, А63-10184/2015, А40-174613/2019). Отсюда можно сделать логичный вывод, что и правила об исключительной подсудности по деликтным требованиям к перевозчикам могут применяться аналогичным образом.

Вопрос определения действительной природы требования, от которого может зависеть правильное определение подсудности, может стоять весьма остро, поскольку зачастую стороны предъявляют свои требования под конец срока исковой давности. Все зависит от того, на какой стадии суд установит нарушение подсудности. Если нарушение будет установлено при рассмотрении дела, то оно будет передано по подсудности (ст. 33 АПК РФ), равно как и при отмене вышестоящим судом, как в рассматриваемом деле (ст. 287 АПК РФ). Однако если нарушение подсудности будет установлено судом до принятия иска к производству, то иск будет возвращен заявителю, что при определенных обстоятельствах может создать для него серьезный риск пропуска срока исковой давности (ст. 129 АПК РФ), как, например, в деле № А41-34703/2021. Такой риск, скажем, возможен, если ошибочно квалифицированный заявителем деликтный иск предъявлен в последние дни специального срока исковой давности, что может существенно затруднить своевременную повторную подачу иска в компетентный суд. ■

Exclusive Jurisdiction at the Place of Seat of the Carrier

Case No. A24-3915/2020 (LLC “Kamchatskenergo” v LLC “NIKO”)

Facts of the case: LLC “Kamchatskenergo” (Charterer) and LLC “NIKO” (Carrier) concluded an agreement for the carriage of goods by sea – fuel oil in the amount of 6,711 tons (hereinafter, the amount of cargo is approximate for convenience), under which the Carrier had to transport fuel oil from the port of Nakhodka to the port of Petropavlosk-Kamchatsky. At the port of loading, the cargo was loaded on board the tanker from shore tanks. At the port of discharge, the cargo was unloaded from the tanker also into the shore tanks.

Upon completion of the discharge of the cargo and its measurements, it was established that the amount of the unloaded cargo was 6,674 tons, that is, with a difference of about 37 tons. The rest of the cargo on board the vessel was not found.

The Charterer alleged that the Carrier allowed the loss of cargo in the amount of 37 tons and filed a claim to recover the value of the lost oil product.

Ruling of the courts: the Commercial Court of the Kamchatka Territory found fully in favour of the Claimant, considering that the Carrier did not prove absence of its fault in the loss of cargo and the existence of circumstances precluding his responsibility. The fact, nature and moment of the situation that resulted in the loss of the disputed cargo were established by the court.

The 5th Commercial Court of Appeal agreed with the conclusions of the first instance court, noting the observance of the rules on the distribution of the burden of proof and emphasizing that the defendant as a carrier in this case is responsible for the loss of the cargo entrusted to it by the claimant.

When considering the cassation appeal, the Commercial Court of the Far Eastern Circuit confined itself to establishing a significant violation of the rules of commercial procedure law, which leads to the unconditional reversal of the judicial act.

Such a violation was the consideration of the dispute by the Commercial Court of the Kamchatka Territory, which, when accepting and considering the claim, was essentially guided by the clause of the contract, which set out the consideration of all disputes from the contract to its jurisdiction (jurisdiction clause).

The court of cassation overruled the judgments and remitted the case for revising at the location of the Carrier in connection with violation of the rules of exclusive jurisdiction provided for in part 3 of Article 38 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation. The latter establishes that a claim against the carrier arising from the contract for the carriage of goods, including the event that the carrier is one of the defendants, shall be brought to the commercial court at the location of the carrier.

Commentary: It should be noted that the jurisdiction agreement between the parties to a contract for the carriage of goods by sea (jurisdiction clause, Article 37 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation) is a common phenomenon. However, often the parties do not take into account that the legislator imperatively attributed disputes arising from the contract for the carriage of goods to the exclusive jurisdiction of the court at the location of the carrier, which makes such an agreement in fact meaningless and misleading of the parties to the contract. The competition between jurisdiction

clause and exclusive jurisdiction ends in victory for the latter.

Nevertheless, in a situation where the clauses in regard to the competent court other than at the location of the carrier were included in the contract, then the unenforceability of such clauses is not always absolute. This is due to the fact that exclusive jurisdiction is one of the “guarantees” of the carrier’s rights and it “protects” only the interests of the carrier. It follows that the jurisdiction clause agreed by the parties should be ignored in case of the claim against the carrier, but it should be applied in relation to the claims of the carrier against the charterer. In other words, it should have force only unilaterally since both parties agreed to a certain court, which makes it wrong to completely ignore such an agreed jurisdiction.

Therefore, the parties to the carriage relationship should remember that it is impossible to rescind at their own discretion the jurisdiction of the court at the location of the carrier. The contractual clauses establishing such jurisdiction have no effect for the court, except for the situation when the carrier itself files a claim against the customer, the charterer.

The issues of jurisdiction over claims arising from the carriage of goods are of great importance for litigation in the field of carriage by sea since the revising of the case by another, competent court not only leads to an increase in legal costs and time costs, but also creates the risk of a judge making a judgment different from that which has been rendered previously.

However, the latter is not at all necessarily adverse for the party to the dispute that lost the case on the merits. And even though the competent court is not formally bound by the already rendered and reversed judgment, in practice, the judges very often take a position similar to that taken by the tribunal that improperly heard the dispute (especially in cases where the higher courts only establish a violation of the commercial procedure law, but not other violations in regard to the case).

This is how the commented case most likely will terminate when it is heard after it has been transferred in accordance with prescribed jurisdiction to the Commercial Court of the Primorsky Territory. In this regard, we will not give here a detailed commentary on the merits of the dispute, confining ourselves to only some commercial procedure issues, and we will wait for the judgments by the court, whose jurisdiction over this case is established. Of course, the case is not only of theoretical inter-

est, but also of a practical one, and it will certainly be expanded on in the next commentary, based on the judgments to be rendered.

Finally, a particular interest in of the sphere of exclusive jurisdiction over claims against carriers is the claims arising from non-contractual damage (in tort claims). Even though the considered case does not refer to such a dispute, in our opinion, it would be appropriate to make a reservation in regard to such tort claims.

Most of the disputes arising from the carriage relationship are indeed related to contractual claims, and in such cases, as a rule, there are no problems with the application of the rules of exclusive jurisdiction.

However, what if the court cannot unambiguously determine at the stage of accepting the claim for consideration or during the preliminary court hearing – whether the claim is nevertheless contractual or a tort one? The problem is aggravated by the fact that the claimant formulates its claims independently and in non-obvious cases, i.g. with a large number of documents, including those submitted at a certain stage in a foreign language without due translation, may (erroneously or purposefully) refer to the rules of tort law. In such case, there may be a risk of the case heard in lack of the jurisdiction (reservation – except for situations where the carrier is the only defendant in the case, since in this situation the claim is brought at the court if the respondent’s location, which actually coincides with the rules on exclusive jurisdiction; in such situation the rationale should be exactly the same as in the situations with jurisdiction clauses described above).

So, for example, in case No. A40-174613/2019 in regard to claims against two defendants (contractual and actual carrier), the claimant recovered the value of the damaged cargo on the vessel, referring simultaneously to the contract and tort law. In the appellate proceedings the judgment of the court of first instance concerning the dismissal to transfer the case to the competent court, the courts of all higher instances held that there were no violations of exclusive jurisdiction since the claim was filed on the basis of the contractual terms, and the court was not obliged to explore all the circumstances of the case when accepting the claim for consideration to establish the correct jurisdiction (of course, it is difficult to agree with this position since such an approach significantly burdens the judicial system, when the court nevertheless comes to the conclu-

sion that the rules of the carriage by sea are to be applied).

In such cases, the challenge is the literal wording of part 3 of Article 38 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation, dealing with claims *arising from the contract* (based on the contract).

However, in practice courts sometimes finds that the rules concerning carriage shall be applied even to the tort claims against carriers. So, for example, the courts sometimes finds that the mandatory complaints procedure for claims against carriers shall be obeyed (for tort claims, such a procedure is not stipulated). The courts also apply the rules of the carriage by sea to such tort claims, arguing that the claims, although they do not arise from the contract of carriage, *are brought in connection with the carriage of goods* (for example, in the cases No. A51-7384/2011, A63-10184/2015, A40-174613/2019). Hence, it can be concluded that the rules regarding exclusive jurisdiction can be applied to the tort claims against carriers in a similar way.

The issue of determining the actual nature of the claim and often accordingly the correct jurisdiction

can be very pressing since often the parties bring their claims at the end of the prescriptive period. It all depends on the stage at which the court establishes a violation of jurisdiction rules. If a violation is found during the consideration of the case, then it will be transferred according to the jurisdiction rules (Article 33 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation), as well as if the judgment was reversed by a higher court as in the case under consideration. However, if a violation of jurisdiction rules is established by the court before the claim is accepted for consideration, the claim will be returned to the claimant (Article 129 of the Commercial Procedure Code of the Russian Federation), which, under certain circumstances, may pose a serious risk of the prescriptive period to be time-barred, as, for example, in the case No. A41-34703/2021. Such a risk, for example, is possible if a claim was erroneously qualified as a tort claim by the claimant, and it is filed in the last days of the special prescriptive period, which can significantly complicate the timely re-bringing the claim to the competent court. ■

II. ПУБЛИКАЦИИ



Дмитрий Леонидович Давыденко,

к.ю.н., доцент кафедры международного частного и гражданского права им. С.Н. Лебедева МГИМО, арбитр МАК и МКАС при ТПП РФ

Особенности арбитража частных морских споров в России

В статье рассматриваются особенности арбитража морских споров в России. Анализ проводится на основе Закона РФ от 7 июля 1993 г. № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже», Положения о Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (далее – МАК), которое является приложением к указанному Закону, а также Регламента МАК 2017 г.

Хотя МАК не единственное арбитражное учреждение в России, в котором разрешаются частные морские споры, она является старейшим и специализированным арбитражным учреждением, вследствие чего речь идет подробно о ней.

В статье рассмотрены специфика Регламента МАК 2017 г., предмет споров и принципы арбитражного разбирательства, порядок формирования третейского суда, отводы арбитров, подготовка разбирательства дела, проведение слушаний по делам.

Основным выводом является то, что МАК имеет значительный потенциал и широкие возможности учета потребностей сторон в современных условиях. Этот потенциал может быть востребован российскими и зарубежными компаниями морской отрасли.

Одним из главных вопросов, связанных с морской отраслью, является эффективное разрешение споров в сфере торгового мореплавания. На протяжении более 90 лет споры, возникающие в этой сфере, разрешаются в Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации (далее – МАК)¹.

С момента ее образования в 1930 г. в МАК рассмотрено более 4000 дел. Правовой статус МАК определен Законом РФ от 7 июля 1993 г. № 5338-1 «О международном коммерческом арбитраже». Положение о МАК является приложением к указанному Закону.

¹ См.: Международный коммерческий арбитраж: опыт отечественного регулирования. 80 лет МАК при ТПП

СССР/ТПП РФ. 1930–2010 гг.: Сборник избранных документов и аналитических материалов. Размещен на сайте МАК по адресу: <http://mac.tpprf.ru/ru/information/>.

Помимо МАК практика разрешения частных морских споров есть и в других арбитражных учреждениях, например в МКАС при ТПП РФ. Однако МАК является специализированным арбитражным судом, вследствие чего далее речь пойдет подробно о ней. В 2017 г. были утверждены новый Регламент и рекомендованный список арбитров². Последний включает ведущих российских и иностранных специалистов в сфере торгового мореплавания, морского права и арбитража, включая судоводителей, корпоративных юристов, адвокатов и авторитетных ученых.

1. Особенности Регламента МАК 2017 г.

Регламент МАК 2017 г. учитывает многолетний опыт разрешения споров в МАК и общемировые тенденции арбитража. Он предусматривает наличие общей и ускоренной процедуры разбирательства; возможность для истца получить обеспечительные меры еще до формирования состава арбитров³; широкое использование электронного обмена информацией; возможность соединить несколько требований в одном иске (в том числе предъявить иск из нескольких договоров); возможность объединения арбитражных разбирательств по нескольким делам.

В отличие от прежнего Регламента 2007 г., у арбитров нет ограничительного срока для вынесения решения по делу, который ранее был равен 30 дням после даты последнего слушания по делу. Вместо этого предусмотрен срок для завершения разбирательства по делу – шесть месяцев с даты формирования состава третейского суда⁴.

В бумажном виде Секретариат МАК направляет только самые важные документы, такие как исковые заявления, отзывы на исковые заявле-

ния, повестки, арбитражные решения и постановления⁵.

2. Предмет споров и принципы арбитражного разбирательства

В МАК рассматриваются споры из договорных и других гражданско-правовых отношений из торгового мореплавания, в том числе из договоров перевозки грузов, фрахтования судов, морского страхования, спасания и столкновения между судами. Сторонами по поступившим в МАК в 2016–2020 гг. делам выступали компании не только из России, но и из других государств, в том числе из Великобритании, Гонконга, Кипра, Норвегии, Мальты, Польши, ОАЭ, Туркмении, Сейшельских и Маршалловых островов.

Поступившие в 2016–2020 гг. иски вытекают из отношений по морскому страхованию (на сегодняшний день это наиболее распространенная категория споров, рассматриваемых в МАК); перевозке; фрахтованию; ремонту судов; буксировке; выполнению морских сейсморазведочных работ; спасанию судов и грузов.

Разрешая спор, арбитры руководствуются законом, Регламентом и явно выраженным соглашением сторон. Они обязаны проявлять к сторонам равное отношение и предоставлять каждой из них разумные возможности для защиты своих интересов. При этом стороны должны пользоваться своими правами добросовестно, не допускать злоупотребления этими правами и соблюдать установленные сроки их осуществления⁶.

Следует отметить, что едва ли не во всех делах МАК активно участвуют (через представителей) обе стороны, а не только истец.

3. Порядок формирования третейского суда

Третейский суд формируется, как правило, в составе двух арбитров. Каждая сторона вправе избрать основного и запасного арбитра⁷. Арбитром может быть избрано как лицо, включенное в рекомендованный список МАК, так и лицо, которое в этот список не входит. Комитет по назна-

² См. сайт МАК (<http://mac.tpprf.ru/ru/>).

³ Председатель МАК может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования, в частности вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны. Председатель МАК вправе потребовать от любой стороны предоставить надлежащее обеспечение в связи с указанными мерами (§ 2 «Обеспечительные меры Председателя» Регламента МАК; здесь и далее имеется в виду Регламент МАК 2017 г.). Обеспечительные меры могут принимать и арбитры (см. § 31 «Обеспечительные меры» Регламента МАК).

⁴ Этот срок может быть при необходимости продлен Президиумом МАК.

⁵ Пункт 3 § 11 «Направление и вручение документов» Регламента МАК.

⁶ Параграф 19 «Общие начала разбирательства» Регламента МАК.

⁷ Если стороны не выберут арбитра в срок, его за них назначает Комитет по назначениям.

чениям может решить, что дело подлежит разрешению единоличным арбитром, если размер требований не превышает, как правило, 15 000 долл. США в эквиваленте. Такое решение может быть принято и в иных случаях, например, если дело явно несложное. Однако зачастую степень сложности дела нельзя определить на стадии поступления искового заявления.

Если при разбирательстве спора два арбитра не придут к единому мнению, как разрешить спор, председатель третейского суда назначается Комитетом по назначениям. Такие ситуации время от времени действительно возникают. Однако на размере арбитражного сбора это не отражается. В 90% случаев стороны активно пользуются своим правом избрать арбитра.

4. Отводы арбитров

Каждая из сторон вправе заявить об отводе арбитра, если у нее есть обоснованные сомнения в беспристрастности или независимости либо если арбитр не соответствует иным требованиям, предъявляемым соглашением сторон или применимым законодательством.

Заявление об отводе подается в Комитет по назначениям не позднее 15 дней после того, как сторона узнала о формировании третейского суда или об основаниях для отвода. При незападении об отводе в указанный срок сторона считается отказавшейся от своего права заявить такой отвод⁸.

Если лицо, которому заявлен отвод, не берет самоотвод или другая сторона не соглашается с ним, вопрос об отводе арбитра решает Комитет по назначениям. Он вправе решить вопрос об отводе и по своей инициативе.

На практике стороны иногда пользуются правом заявить отвод арбитра, обычно того, который не входит в рекомендованный список арбитров.

Впрочем, для отвода нужны веские основания. Например, само по себе деловое знакомство арбитра с представителями стороны причиной для отвода не является. Сторонам следует руководствоваться, в первую очередь, Правилами о беспристрастности и независимости третейских судей 2010 г.⁹, а также Руководством Меж-

дународной ассоциации юристов по конфликту интересов в международном арбитраже (в актуальной редакции)¹⁰.

5. Подготовка разбирательства дела

На практике арбитры все чаще принимают на ранней стадии постановление, в котором устанавливают график разбирательства. Вопрос о принятии от сторон новых материалов решается с учетом соблюдения этого графика. При нарушении установленных сроков арбитры действуют в зависимости от обстоятельств, в том числе от его причины. Арбитры вправе учесть это нарушение при распределении арбитражных расходов по делу¹¹.

6. Слушания

Слушания проходят в здании ТПП, где находится Секретариат МАК¹².

Чаще всего для рассмотрения спора одного слушания оказывается недостаточно. Обычно потому, что представители одной из сторон ходатайствуют о предоставлении им возможности подачи в МАК дополнительных доказательств. В среднем по делу МАК проводится 2–4 слушания. Как правило, в слушаниях участвуют обе стороны. Бывают, однако, случаи, когда сторона просит рассмотреть дело в ее отсутствие.

Практике МАК также известны случаи, когда по договоренности между сторонами разбирательство дела проходило без устного слушания¹³.

¹⁰ См. подробнее: *Савранский М.Ю.* Независимость и беспристрастность арбитров: новые международные стандарты // Вестник международного коммерческого арбитража. 2016. № 2 (http://arbitrationreview.ru/wp-content/uploads/2017/03/Vestnik_MKA_2016_2.pdf).

¹¹ Это право вытекает из полномочия арбитров взыскать в пользу одной из сторон с другой стороны понесенные первой излишние расходы, вызванные нецелесообразными или недобросовестными действиями второй, в том числе повлекшими за собой неоправданную задержку разбирательства (§ 11 «Иное распределение арбитражных расходов» Регламента МАК).

¹² Стороны могут договориться об ином, однако тогда они сами несут соответствующие расходы.

¹³ Параграф 28 «Разбирательство дела на основе письменных материалов» Регламента МАК. Третейский суд вправе провести разбирательство дела на основе письменных материалов и без такой договоренности сторон, если без неоправданной задержки ни одна из них не попросит провести слушание.

⁸ Пункт 4 § 16 «Отвод арбитра» Регламента МАК.

⁹ Правила о беспристрастности и независимости третейских судей, утвержденные приказом Торгово-промышленной палаты РФ от 27 августа 2010 г. № 39.

7. Заключение

Обзоры практики МАК публикуются в отраслевых периодических изданиях¹⁴, а извлечения из ее решений – в виде сборников¹⁵.

МАК имеет значительный потенциал и широкие возможности учета потребностей сторон в современных условиях. Этот потенциал может быть востребован российскими и зарубежными компаниями морской отрасли. ■

¹⁴ См., например, некоторые публикации: *Давыденко Д.Л.* Вахтенный уснул от усталости. Разрешение в МАК спора касательно рыбного промысла // *Морские вести России*. 2018. № 2. С. 7–8; *Ждан-Пушкина Д.А.* Практика Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ по спорам из договоров страхования: 2015–2016 гг. // *Морское страхование*. 2017. № 1. С. 22–29; *Кузнецов Э.А.* Взгляд не со стороны – 2 // *Морское страхование*. 2017. № 1. С. 30–37; *Маркалова Н.Г.* Удержание груза по договору морской перевозки груза // *Труды ИГП РАН*. 2017. № 6. Т. 12. С. 74–92.

¹⁵ См.: Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации.

1987–2005 годы / Под ред. С.Н. Лебедева, А.И. Лободы, Д.Б. Филимонова. М.: Статут, 2009; Из практики Морской арбитражной комиссии при Торгово-промышленной палате Российской Федерации. 2005–2010 годы / Сост. А.И. Лобода, Д.Б. Филимонов; под ред. С.Н. Лебедева, А.И. Лободы, Д.Б. Филимонова. М.: Статут, 2011.

II. PUBLICATIONS



Dmitry L. Davydenko,

Ph.D., Associate Professor of the Department of International Private and Civil Law named after S.N. Lebedev, Moscow State Institute of International Relations (University), Arbitrator of MAC and ICAS at the RF CCI

Specific Features of Private Maritime Disputes Arbitration in Russia

The article deals with specific features of private maritime disputes arbitration in Russia. The analysis is based on the Law of the Russian Federation of July 7, 1993, No. 5358-O "On International Commercial Arbitration"; Regulation on Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (hereinafter – MAC), which is an appendix to this Law, and the 2017 MAC Rules.

Although MAC is not the only arbitration institution in Russia, which resolves private maritime disputes, it is the oldest and specialized arbitration centre, hence it will be discussed further in detail.

The article discusses the specifics of the 2017 MAC Rules, subject matters of disputes, principles of arbitration, procedure for the composition of an arbitration tribunal, disqualification of arbitrators, preparations of the cases, preparation to the hearings.

The main conclusion is that MAC has significant potential and extensive opportunities to meet the needs of the parties in modern conditions. This potential can be helpful for Russian and foreign maritime companies.

One of the main issues related to the maritime industry is the effective resolution of disputes in the merchant shipping area. For more than 90 years the disputes arising in this sphere have been resolved in the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation (hereinafter – MAC)¹. Since its

establishment in 1930, MAC has considered more than 4,000 cases. The legal status of the MAC is set by the Law of the Russian Federation of July 7, 1993, No. 5338-I "On International Commercial Arbitration". The MAC Rules is an appendix to this law.

MAC is not the only arbitration institution in Russia, which resolves private maritime disputes. For example, the ICAS at the RF CCI has such expe-

¹ See: International Commercial Arbitration: experience of domestic regulation. 80 years of MAC at the USSR CCI / RF CCI. 1930-2010: compilation of selected documents and

analytical materials. MAC website: <http://mac.tpprf.ru/ru/information/>.

rience. However, MAC is a specialized arbitration centre, so it will be discussed further in detail. In 2017, the new Rules and the recommended list of arbitrators were approved². The latter includes leading Russian and foreign experts in the area of maritime shipping, maritime law, and arbitration, including navigators, corporate lawyers, advocates and reputable scientists.

1. Features of the 2017 MAC Rules of 2017

The 2017 MAC Rules considers many years of experience in dispute resolution of MAC and global trends in arbitration. It provides for general and expedited procedure; the opportunity for the claimant to obtain interim measures before the composition of the arbitral tribunal³; widespread usage of electronic exchange of information; the ability to combine several claims in one claim (including filing a claim under several contracts); the possibility to combine arbitration proceedings of several cases.

In contrast to the previous 2007 Rules, there is no time limit for arbitrators to render a judgment in a case, which was previously 30 days after the date of the last hearing. Instead, there is a time limit for the completion of the proceedings – six months from the date of the composition of the arbitral tribunal⁴.

In paper form, the MAC Secretariat forwards only the most important documents, such as claims, responses to claims, subpoenas, arbitration awards and rulings⁵.

2. Subject matter of disputes and principles of arbitration

MAC considers disputes from contractual and other civil law relations arising from merchant

shipping, including contracts for carriage of goods, chartering of ships, marine insurance, salvage, and ships collisions. The parties to the disputes resolved by MAC in 2016–2020 were not only Russian companies, but also of other countries, including the United Kingdom, Hong Kong, Cyprus, Norway, Malta, Poland, the United Arab Emirates, Turkmenistan, the Seychelles and Marshall Islands.

Claims filed in 2016–2020 are based on relations of marine insurance (today it is the most common category of disputes considered in MAC); carriage; chartering; vessels repair; towing; accomplishment of seismic exploration works; salvage of vessels and cargo.

While resolving the disputes, the arbitrators are guided by the law, the Rules and the express agreement of the parties. They should exercise equal treatment to the parties and provide each of them with reasonable opportunities to protect their interests. At the same time, the parties shall use their rights in good faith, prevent abuse of these rights and comply with the established deadlines to enjoy these rights⁶.

It should be noted that in almost all cases to be resolved by MAC both parties are actively involved in proceedings (through representatives), not only the claimants.

3. Procedure for the composition of an arbitration tribunal

An arbitration tribunal is formed, as a rule, on the composition of two arbitrators. Each side has the right to appoint main and substitute arbitrators⁷. An arbitrator can be the person included in the recommended list of MAC, or a person who is not included in this list. The Appointing Committee may decide that a dispute shall be resolved by a sole arbitrator, if the extent of the claim does not, as a rule, exceed the ruble equivalent of US \$ 15,000. Such a decision can also be made in other cases, for example, if the case is apparently not complex. However, the complexity of the case often cannot be determined at the stage of receipt of the claim.

² See: MAC website: <http://mac.tpprf.ru/ru/>.

³ Chairman may, at the request of a party, determine the extent and the form of interim measures for a claim in arbitral proceedings to be administered by MAC; for instance, he / she may impose a lien on a vessel of the other party anchored in a Russian port or a cargo of the other party located in a Russian port. MAC Chairman may demand that any party provides an appropriate security (§ 2 “Interim measures imposed by Chairman” of the MAC Rules; hereinafter the 2017 MAC Rules are to be meant). Arbitrators are also entitled to impose interim measures (see: § 31 “Interim measures” of the MAC Rules).

⁴ This period can be extended, if necessary, by the Presidium of MAC.

⁵ Point 3 of § 11 “Forwarding and Delivery of Documents” of the MAC Rules.

⁶ Paragraph 19 “General Principles of Proceeding” of the MAC Rules.

⁷ If the parties do not select an arbitrator timely, the Appointing Committee will appoint him / her instead of them.

If, during the dispute, two arbitrators do not come to a common opinion on how to resolve the dispute, the chairman of the arbitral tribunal shall be appointed by the Appointing Committee. Such situations do arise from time to time. However, this does not affect the amount of the arbitration fee. In 90% of cases, the parties exercise actively their right to appoint an arbitrator.

4. Disqualification of arbitrators

Any party may file a motion for disqualification of an arbitrator if it has justifiable doubts regarding the arbitrator's impartiality or independence. A motion can also be filed if an arbitrator lacks the qualifications set in an agreement between the parties or in applicable laws.

The motion for challenge is filed to the Appointing Committee no later than 15 days from the date after the party knew about the composition of the arbitral tribunal. Unless the party fails to file a motion within the above period it shall be deemed to have waived its right to challenge⁸.

If the challenged arbitrator does not abstain voluntarily or if the other party does not agree to the disqualification, a decision on the disqualification of the arbitrator shall be made by the Appointing Committee. It may, on its sole discretion, make the decision on the disqualification of the arbitrator.

In practice, the parties sometimes exercise the right to challenge an arbitrator, usually one who is not on the recommended list of arbitrators.

However, reasonable grounds are needed for the disqualification. For example, business acquaintance of the arbitrator with the representatives of the party, in itself, does not lead to the disqualification. The parties should be guided primarily by the 2010 Rules on the impartiality and independence of arbitrators⁹, as well as the IBA Guidelines on Conflicts of Interest in International Arbitration (in current edition)¹⁰.

⁸ Point 4 of § 16 "Challenge of an Arbitrator" of the MAC Rules.

⁹ Rules on the impartiality and independence of arbitrators, approved by order of the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation of August 27, 2010, No. 39.

¹⁰ See more: *Savranskiy M.Yu.* The Independence and Impartiality of Arbitrators: New International Standarts // International Commercial Arbitration Review. 2016. No. 2 (http://arbitrationreview.ru/wp-content/uploads/2017/03/Vestnik_MKA_2016_2.pdf).

5. Preparations of the case for arbitration

In practice, arbitrators are increasingly issuing a ruling at an early stage setting a schedule for the proceedings. The issue of accepting new materials from the parties is decided considering the observance of this schedule. In case of non-compliance with the established time periods the arbitrators act depending on the circumstances, including the cause of the non-compliance. Arbitrators are entitled to take this violation into account at the stage of arbitration costs' distribution¹¹.

6. Hearings

Hearings are held in the building of the CCI, where the MAC Secretariat is located¹².

In most of the cases, one hearing is not enough to resolve a dispute. It is usually so because representatives of one of the parties apply for the possibility of providing additional evidence to the arbitral tribunal. On average, 2–4 hearings are held in the MAC. As a rule, both parties participate in hearings. There are, however, cases when a party asks to hear the case in its absence.

MAC also has experience of cases when, under the agreement between the parties, the proceedings were held without oral hearings¹³.

7. Conclusion

Judicial reviews of MAC cases are published in specialized periodicals¹⁴, and extracts from

¹¹ This right arises from arbitrators' entitlement to award in favor of one party from the other party the excessive costs borne by the former because of the unreasonable or unfair actions of the latter, including those that caused an unjustified delay in the proceedings (§ 11 "Other distribution of arbitration costs" of the MAC Rules").

¹² The parties can agree otherwise, but then they bear the corresponding costs on their own.

¹³ Paragraph 28 "Proceeding in the Case on the Basis of Written Materials" of the MAC Rules. The arbitral tribunal may resolve the dispute on the basis of written documents even in the absence of agreement between the parties to this effect if neither of the parties requests without an unjustified delay that an oral hearing to be held.

¹⁴ See, for example, some publications: *Davydenko D.L.* The Watchman Fell Asleep from Fatigue. Resolution of a Dispute over Fishing at the Maritime Arbitration Commission // Maritime News of Russia. 2018. No. 2 P. 7–8; *Zhdan-Pushkina D.A.* Judicial Practice of the Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation: disputes arising from insurance contracts in 2015–2016 // Marine Insurance. 2017. No. 1.

its judgment are published in the form of digests¹⁵.

P. 22–29; *Kuznetsov E.A.* A View not from the Outside – 2 // *Marine Insurance*. 2017. No. 1. P. 30–37; *Markalova N.G.* Cargo retention right in the contract of carriage goods by sea // *Works of The Institute of State and Law of The Russian Academy of Science*. 2017. Vol. 12. No. 6. P. 74–92.

¹⁵ See: *From the Judicial Practice of Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. 1987–2005.* / Ed. by S.N. Lebedev,

MAC has significant potential and extensive opportunities to meet the needs of the parties in modern conditions. This potential can be helpful for Russian and foreign maritime companies. ■

A.I. Loboda, D.B. Filimonov. M.: Statut, 2009; *From the judicial practice of Maritime Arbitration Commission at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation. 2005–2010.* / Ed. by S.N. Lebedev, A.I. Loboda, D.B. Filimonov. M.: Statut, 2011.



Дарья Ждан-Пушкина,

Член Redstone Chambers,
арбитр GMAA,
член LMAA,
докладчик МАК при ТПП РФ

Преимущества и порядок урегулирования морского спора путем медиации

В статье идет речь о том, что такое медиация, какие медиативные оговорки могут быть рекомендованы для проведения медиации.

Показаны преимущества медиации, проводимой по российскому праву.

В статье также рассматриваются морской спор и то, как с ним работает медиатор, каким образом стороны могут прийти к урегулированию конфликта.

1. Что такое медиация?

Медиация – один из способов урегулирования конфликта. Это процесс, в котором нейтральная третья сторона помогает конфликтующим сторонам сотрудничать друг с другом и найти взаимовыгодное решение.

Медиацию проводит лицо, которому стороны доверяют. Стороны избирают медиатора, который может квалифицированно разобраться в споре.

Для урегулирования конфликта стороны могут назначить одного или нескольких медиаторов.

Медиатор владеет техниками урегулирования конфликта, и в его (ее) задачи входят прояснение фактических обстоятельств дела, выявление истинно спорных вопросов и помощь сторонам в обсуждении этих спорных вопросов.

Медиация подходит как для случаев, когда стороны хотели бы сохранить отношения, так и для случаев, когда стороны не намерены про-

должать сотрудничество, но хотят мирно расторгнуть договор или поделить бизнес.

В морских спорах переговоры и медиация могут быть эффективными средствами устранения конфликта. Медиация позволяет сохранить время, деньги, найти гибкое решение и дает сторонам возможность полностью контролировать процесс.

Медиация основана на принципе добровольности. Стороны могут в любой момент прекратить медиацию и перейти в стадию рассмотрения спора в суде.

2. Медиативные оговорки и правила для участников «морских» договоров

В текущих экономических условиях транспортные компании и страховщики морского рынка особенно остро нуждаются в стабильности, в сохранении отношений, в устранении затяжных конфликтов, а также, возможно, в пересмотре условий сотрудничества с клиентами.

Участие в судебном споре или в арбитраже часто накаляет конфликт и приводит к тому, что одна из сторон остается в проигрыше, несет расходы на ведение судебного процесса и другие убытки.

Порой стороны находятся в такой стадии конфликта, что не могут договориться о способе его урегулирования.

Поэтому для того, чтобы медиация действительно работала, желательно заранее (еще на стадии заключения основного договора) условиться, что в случае возникновения спора будет использована процедура медиации.

Медиативные оговорки, процедуры должны быть заранее одобрены руководством компании, изучены юристами и менеджерами, и сторонам необходимо быть готовыми к такому способу разрешения спора.

Для того чтобы подготовиться к такому способу разрешения спора стороны изучают нормативные акты и стандартные правила проведения процедуры медиации. Также можно обратиться к медиаторам для разъяснения каких-либо вопросов.

Германская морская арбитражная ассоциация (German Maritime Arbitration Association (GMAA)) предлагает использовать следующую оговорку о проведении медиации:

«Любые споры, возникшие из или в связи с настоящим договором, разрешаются в порядке медиации и в соответствии с Правилами медиации Германской морской арбитражной ассоциации». Правила проведения медиации GMAA можно найти здесь: <https://gmaa.de/index.php/en/mediation/mediation-rules>.

Лондонская морская ассоциация арбитров (London Maritime Arbitration Association (LMAA)) опубликовала Правила проведения медиации в 2002 г. (см.: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2020/08/mediationterms.pdf>). Правила медиации LMAA могут применяться, если стороны договора дадут на них ссылку в медиативной оговорке.

Балтийский и международный морской совет (Baltic and International Maritime Council (BIMCO)) предлагает следующую оговорку о медиации (согласно этой оговорке медиация может проводиться и в ходе арбитража) (в редакции 2020 г.):

«Оговорка о медиации BIMCO 2020

Стороны могут в любой момент договориться о передаче на медиацию любых разногласий и/или споров, возникающих из настоящего контракта или в связи с ним. В случае любого спора

по настоящему контракту, в отношении которого было начато арбитражное разбирательство, применяется следующее:

(a) Любая из сторон может в любое время и неоднократно принять решение о передаче спора или части спора на медиацию путем вручения другой стороне письменного уведомления («Уведомление о медиации») с просьбой к другой стороне согласиться на медиацию.

(b) После этого другая сторона должна в течение четырнадцати (14) календарных дней с момента получения Уведомления о медиации подтвердить, что она согласна на медиацию, и в этом случае стороны впоследствии должны согласовать кандидатуру медиатора в течение следующих четырнадцати (14) календарных дней. И если они не смогут согласовать кандидатуру медиатора, то по заявлению любой из сторон медиатор будет незамедлительно назначен Арбитражным трибуналом (далее – «Трибунал») или лицом, которое Трибунал может назначить для этой цели. Медиация проводится в таком месте, в соответствии с такой процедурой и на таких условиях, которые стороны смогут согласовать, или, в случае разногласий, на условиях, которые могут быть установлены медиатором.

(c) Если другая сторона не согласна на медиацию, этот факт может быть доведен до сведения Трибунала и может быть принят во внимание Трибуналом при распределении арбитражных расходов между сторонами.

(d) Медиация не должна влиять на право любой из сторон требовать такой защиты или предпринимать такие шаги, которые она считает необходимыми для защиты своих интересов.

(e) Любая из сторон может уведомить Трибунал о достигнутом согласии провести медиацию. Арбитражное разбирательство продолжается во время проведения медиации, но Трибунал может принять во внимание график медиации при установлении графика арбитражного разбирательства.

(f) Если иное не согласовано или не указано в условиях медиации, каждая сторона несет свои собственные расходы, возникшие в ходе медиации, при этом стороны поровну оплачивают вознаграждение и расходы медиатора.

(g) Процесс медиации должен проходить без ущерба для прав сторон, быть конфиденциальным, и никакая информация или документы, раскрытые в ходе медиации, не должны передаваться Трибуналу, за исключением тех случаев, когда

они подлежат раскрытию в соответствии с законом и процедурой, регулирующими арбитраж».

Благодаря пункту (с) медиативной оговорки BIMCO на сторону спора, отказавшуюся от мирного урегулирования без веских причин, арбитры могут возложить арбитражные расходы. Тем самым BIMCO побуждает стороны конфликта начать переговоры и не отказываться от них, находясь в эмоциональном порыве.

Общество морских арбитров (<https://www.smany.org/about.html>) (США, Нью-Йорк) предлагает следующую медиативную / арбитражную оговорку:

«Типовая оговорка о посредничестве / арбитраже

Если в рамках настоящего контракта возникает спор, стороны могут договориться о мирном урегулировании этого спора путем медиации в соответствии с Правилами медиации Общества морских арбитров Нью-Йорка, действующими на тот момент. Если медиация не приводит к урегулированию или если стороны не соглашаются на медиацию, спор передается в арбитраж...»

В случае если медиация не завершится успешно, стороны могут перейти к арбитражным разбирательствам, основываясь на Правилах, предлагаемых Обществом морских арбитров.

Российский арбитражный центр (РАЦ) аналогичным образом рекомендует использовать медиативную оговорку с последующей возможностью утверждения медиативного соглашения в форме арбитражного решения на согласованных условиях (см.: <https://centerarbitr.ru/about/mediation/рекомендованное-соглашение/>).

РАЦ, однако, не занимается администрированием процедуры медиации и, соответственно, не имеет правил проведения медиации.

В России действует специальное учреждение – Коллегия посредников по проведению примирительных процедур при ТПП РФ, которая предлагает использовать следующую оговорку:

«Условие об использовании примирительной процедуры

До разрешения в порядке, предусмотренном законом либо настоящим договором (соглашением), все споры, возникающие из настоящего договора (соглашения) или в связи с ним, передаются сторонами на урегулирование в Коллегию посредников по проведению примирительных процедур при Торгово-промышленной палате Российской Федерации».

В Коллегии посредников при ТПП РФ разработаны правила проведения медиации и имеются административный аппарат и стандартный документооборот для организации медиаций.

3. Как регулируется медиация в России? Преимущества проведения медиации по российскому праву

В России к процедуре медиации применяется Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 193-ФЗ «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)».

В соответствии с указанным Законом применение процедуры медиации осуществляется на основании соглашения сторон, в том числе на основании соглашения о применении процедуры медиации.

Ссылка в договоре на документ, содержащий условия урегулирования спора при содействии медиатора, признается медиативной оговоркой при условии, что договор заключен в письменной форме (п. 1 ст. 7 Закона).

Порядок проведения процедуры медиации стороны могут установить в договоре (например, на основе каких-либо стандартных правил) или дать отсылку на правила проведения медиации, утвержденные организацией, которая осуществляет деятельность по обеспечению проведения процедуры медиации.

К преимуществам проведения процедуры медиации по российскому праву можно отнести следующее:

1. Если стороны прибегли к предусмотренной законом процедуре разрешения спора во внесудебном порядке (процедура медиации, посредничество, административная процедура и т.п.), течение срока исковой давности приостанавливается на срок, установленный законом для проведения такой процедуры, а при отсутствии такого срока – на шесть месяцев со дня начала соответствующей процедуры (см. п. 3 ст. 202 ГК РФ).
2. В случае если спор рассматривается в арбитражном суде, суд может по ходатайству стороны отложить рассмотрение спора для проведения медиации (см. п. 2 и 7 ст. 158 АПК РФ).
3. Процедура медиации может быть использована на любой стадии арбитражного процесса неоднократно.

4. Медиативное соглашение, достигнутое сторонами в результате процедуры медиации, проведенной без передачи спора на рассмотрение суда или третейского суда, в случае его нотариального удостоверения имеет силу исполнительного документа.
5. Если же медиативное соглашение утверждается судом, то оно имеет силу мирового соглашения, что также дает возможность его исполнить.
6. Процедура медиации носит конфиденциальный характер.

4. Как работает медиатор со спорящими сторонами?

Рассмотрим «морской» спор, и на его примере я поясню, как работает медиатор со спорящими сторонами.

Обстоятельства дела.

Между Судовладельцем и Фрахтователем был заключен танкерный рейсовый чартер. В ходе одной из перевозок между Судовладельцем и Фрахтователем (далее – также Ответчик) возник конфликт относительно оплаты демереджа.

Судовладелец передал свои требования третьему лицу по договору цессии (далее будем называть это третье лицо – Истцом).

Истец утверждал, что сумма демереджа подтверждена актом, который подписали Судовладелец и Фрахтователь.

Ответчик усомнился в действительности указанного акта, так как на акте отсутствовала дата и так как Истец не мог объяснить, каким образом был акт подписан, как он был получен Истцом.

Ответчик использовал все возможные стратегии защиты. Он усомнился в подписи на акте и в подписи на танкерном рейсовом чартере, требовал проведения экспертизы подписи. Кроме того, Ответчик утверждал, что даже если подпись Ответчика и была действительной, то к требованию об оплате демереджа необходимо применить срок исковой давности.

До того, как Истец обратился к Ответчику с требованием о выплате демереджа, Ответчик уже выиграл другой спор с обратными требованиями в отношении Истца, т.е. конфликт имел затяжной характер.

Как проходит медиация в подобном деле?

На первой общей встрече со сторонами медиатор выслушивает официальные позиции сторон в том виде, как если бы они излагали их в суде.

Затем медиатор предлагает сторонам высказаться об истинных мотивах спора, о том, какие причины, не озвученные в суде, стали основанием возникновения конфликта. Так, в споре выше Судовладелец, Истец и Фрахтователь – компании, работавшие в одном небольшом приморском районе; управляющие компаний были связаны общими знакомствами в одном порту, давними партнерскими взаимоотношениями. Но что-то пошло не так.

Если сторона не может высказаться в присутствии другой стороны, медиатор проводит индивидуальную встречу (кокус) с каждой из сторон, в которой исследуются истинные причины конфликта, опасения и интересы. Так, медиатор может выяснить в ходе индивидуальной встречи, что между сторонами имеется спор личного характера, что одна из сторон считает поведение другой стороны недобросовестным, нарушающим моральные нормы, личные договоренности. И поэтому текущие судебные процессы между сторонами не имеют никакого реального отношения к конфликту между ними.

В ходе медиации медиатор предлагает сторонам приостановить все имеющиеся между ними судебные процессы для того, чтобы рассмотреть их спор по совокупности вопросов. Если стороны участвуют в медиации, они дают друг другу обещание не начинать новых судебных процессов до ее окончания.

Медиатор должен выяснить, кто принимает решение по спору, чтобы на встрече присутствовали не только представители, которым необходимо согласовать каждый свой шаг с владельцем компании и которые могут исказить истинные позиции и интересы. На медиации должны присутствовать лица, которые могут принять решение о прекращении конфликта.

В ходе второй встречи медиатор выясняет, хотят ли стороны сохранить отношения, обозначает темы для обсуждения и выясняет условия, на которых стороны готовы прийти к медиативному соглашению.

Темами для обсуждения могут быть, например, следующие:

1. Личные взаимоотношения сторон: каким образом должно поменяться поведение сторон, чтобы между ними изменились личные взаимоотношения.

Здесь медиатор может подсказать, как лучше высказываться о своих интересах и границах, не задевая личность собеседника. Медиатор

может рассказать об ассертивном поведении и мышлении, направленном на сотрудничество. Медиатор также может помочь сторонам открыто рассказать о своих опасениях, если они, например, уже дошли до взаимных угроз и шантажа, и снять эмоциональный накал и предубеждения разного рода.

2. Коммерческие взаимоотношения: как не допустить простоя судна, как помочь друг другу в администрировании коммерческих процессов, как наладить обмен сообщениями и документами, кого назначить ответственным за исполнение той или иной части чартера, чтобы взаимодействие проходило более гладко.

В вышеупомянутом споре стороны могли бы сохранить отношения, так как они работают на одном небольшом рынке, встречаются в одних и тех же портах и являются в какой-то степени «соседскими» компаниями. В их общие интересы входило извлечение прибыли из перевозок и стабильная общая работа.

Судебные процессы, возникшие между сторонами, оставили истца в проигрышном положении. После ряда судебных дел их личные отношения настолько ухудшились, что о сотрудничестве не могло бы быть и речи.

К сожалению, в то время, когда между Судовладельцем и Фрахтователем возник спор, им не было известно о возможности провести медиацию.

Переговоры, которые стороны проводили сами, не привели к успеху, так как каждая сторона просто доказывала верность своей позиции, основываясь на нормах закона.

Если бы они обратились к нейтральной третьей стороне, имеющей соответствующий опыт урегулирования, то они смогли бы начать говорить о своих общих интересах, а не о текстах норм и договоров и их интерпретациях. Это дело могло бы обернуться для обеих сторон куда более радужными перспективами.

Таким образом, если участники морского рынка хотят использовать процедуру медиации, то необходимо еще до возникновения спора изучить оговорки и правила, рекомендованные ассоциациями арбитров и медиаторов для «морских» споров.

Для того чтобы медиация была своевременной, правила и оговорки о медиации должны быть согласованы сторонами и их руководством заранее.

В процедуре медиации необходимо участвовать лицам, которые уполномочены принять решение относительно судьбы спора и владеют информацией об истинных причинах конфликта.

Если стороны морского договора имеют взаимный интерес в сохранении отношений, соседствуют в одном порту или взаимосвязаны иным образом, то медиация может быть для них перспективным способом урегулирования спора. ■



Daria Zhdan-Pushkina,

Member of Redstone Chambers
Member of the GMAA,
Supporting member of the LMAA,
Reporter of the MAC at the RF CCI

Advantages and Procedure for the Settlement of a Maritime Dispute through Mediation

The article discusses what mediation is, and what mediation clauses can be recommended for mediation.

The article shows the advantages of mediation conducted under the Russian law.

The article also considers a maritime dispute and how a mediator is managing such a dispute, how the parties to the conflict can come to a settlement of the dispute.

What is mediation?

Mediation is a method of conflict resolution. It is a process where a neutral third party helps the conflicting parties to cooperate with each other and to find a mutually beneficial solution.

Mediation is conducted by a person whom the parties trust and who, in the parties' opinion, may competently understand the dispute.

To resolve the conflict, the parties may choose one or more mediators.

A mediator is proficient in conflict resolution techniques, and his / her tasks include clarifying the factual circumstances of the case, identifying truly controversial issues and helping the parties to discuss these controversial issues.

Mediation is suitable both for cases where the parties would like to keep the relationship, and for cases where the parties do not intend to continue cooperation, but when they wish to peacefully terminate the contract or split the business

In maritime disputes, negotiation and mediation can be effective means of resolving conflict. Media-

tion allows you to save time, money, find a flexible solution and gives the parties full control over the process.

Mediation is based on the principle of voluntariness. The parties may terminate mediation at any time and proceed to the stage of considering the dispute in the court.

Mediation clauses and rules for the parties to a maritime contract

In the current market conditions, transport companies and insurers of the maritime market are especially in need of stability, maintaining relations, eliminating protracted conflicts and also, possibly, revising the terms of cooperation with clients.

Participation in a litigation or arbitration often heightens the conflict and leads to the fact that one of the parties is left as a loser, bears the costs of the litigation and other losses.

Sometimes the parties are in such a stage of the conflict that they cannot agree on a way to resolve it.

Therefore, in order for mediation really works, it is advisable to agree in advance (even at the stage of starting the cooperation) that in the event of a dispute, the mediation procedure will be used.

Mediation clauses, procedures should be approved in advance by the company's management, studied by lawyers and managers, and the parties are advised to be prepared for this method of resolving the dispute.

In order to prepare for this method of resolving a dispute, the parties study the regulations and standard rules of mediation procedure. You may also contact mediators to clarify any questions.

The German Maritime Arbitration Association (GMAA) suggests using the following mediation clause:

"Any disputes arising out of or in connection with this contract shall be submitted to mediation under the Mediation Rules of the German Maritime Arbitration Association". The GMAA Mediation Rules can be found here: <https://gmaa.de/index.php/en/mediation/mediation-rules>.

The London Maritime Arbitrators' Association published the Mediation Rules in 2002 (see: <https://lmaa.london/wp-content/uploads/2020/08/mediationterms.pdf>). The LMAA mediation rules can be applied if the parties to the contract refer to them in the mediation clause.

BIMCO suggests using the following mediation clause (according to this clause, mediation may also take place in the course of arbitration) (2020 revision):

"BIMCO Mediation Clause 2020

The parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this contract. In the case of any dispute under this contract in respect of which arbitration has been commenced, the following shall apply:

(a) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation.

(b) The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or

such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

(c) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties.

(d) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest.

(e) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration.

(f) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

(g) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration".

By virtue of Clause (c) of the BIMCO Mediation Clause, a party to a dispute that has refused from an amicable settlement without compelling reason can be obliged to pay arbitration costs. Thus, BIMCO encourages the parties to the conflict to start negotiations and not abandon them, being in an emotional rush.

The Society of Maritime Arbitrators (<https://www.smany.org/about.html>) (USA, New York) recommends using the following mediation / arbitration clause:

"Model Mediation/Arbitration Clause

If a dispute arises under this contract, the parties may agree to seek an amicable settlement of that dispute by mediation under the Mediation Rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. (SMA) of New York then in force. If there is then a mediation but it does not result in a settlement, or if the parties do not agree to mediate, the dispute shall be referred to arbitration ..."

If the mediation is not successfully completed, the Parties may proceed to arbitration based on

the Rules proposed by the Society of Maritime Arbitrators.

The Russian Arbitration Center similarly recommends the use of a mediation clause with the subsequent possibility of approving a mediation agreement in the form of an arbitration award on agreed terms (see: <https://centerarbitr.ru/about/mediation/recommended-agreement/>).

The RAC, however, does not administer the mediation procedure and, accordingly, does not have mediation rules.

In Russia there is a special institution – the Board of Mediators for Conducting Conciliation Procedures at the RF CCI, which proposes to use the following clause:

“Stipulation of Conducting Conciliation Procedure

Any and all disputes, differences or claims arising out of or in connection with this Contract (Agreement), before be settled in a manner required either by law or by this Contract (Agreement) shall be brought for conciliation procedure before the Panel of Mediators in Conciliation Proceedings at the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation”.

The Board of Mediators at the RF CCI has developed rules for mediation and has an administrative support and standard document flow for organizing mediation.

How is mediation regulated in Russia? The advantages of conducting a mediation procedure under Russian law

In Russia, the mediation procedure is subject to the Law on the Alternative Dispute Resolution Procedure with the Participation of a Mediator (Mediation Procedure) No. 193-FZ of 27 July 2010.

In accordance with the specified law, the application of the mediation procedure is carried out on the basis of an agreement of the parties, including on the basis of an agreement on the application of the mediation procedure.

A reference in the agreement to a document containing the terms of the dispute settlement with the assistance of a mediator is recognized as a mediation clause, provided that the agreement is concluded in writing (Clause 1 of Article 7 of the Law).

The parties can determine the rules of the mediation in the contract (for example, on the basis of any standard rules) or provide a reference to the

mediation rules approved by the organization that manages the mediation procedure.

The advantages of conducting a mediation procedure under Russian law include the following:

1. If the parties have resorted to an out-of-court dispute resolution procedure provided for by law (mediation procedure, mediation, administrative procedure, etc.), the limitation period is suspended for the period established by law for conducting such procedure, and in the absence of such period – for six months from the date of the commencement of the corresponding procedure (see Clause 3 of Article 202 of the Civil Code of the Russian Federation).
2. If a dispute is being considered in an Arbitrazh (commercial) court, the court may, at the request of a party, postpone consideration of the dispute for mediation (see Paragraphs 2 and 7 of Article 158 of the Arbitration Procedure Code of the Russian Federation).
3. The mediation procedure can be used at any stage of the arbitration process repeatedly.
4. The mediation agreement reached by the parties as a result of the mediation procedure carried out without referring the dispute to a court or arbitration tribunal, in the case of its notarization, has the force of an executive document.
5. If the mediation agreement is approved by the court, then it has the force of an amicable agreement, which also makes it possible to enforce it.
6. The mediation procedure is confidential.

How does a mediator deal with disputing parties?

Using an example of a maritime dispute, I will show how a mediator may work with disputing parties.

Circumstances of the case.

A voyage tanker charter was entered between the Shipowner and the Charterer. During one of the shipments, a conflict arose between the Shipowner and the Charterer (also – the Respondent) regarding the payment of demurrage.

The shipowner decided to transfer his claims to a third party under an assignment agreement (hereinafter we will call this third party – the Claimant).

The Claimant argued that the amount of demurrage was confirmed by an act signed by the Shipowner and the Charterer.

The Respondent doubted the validity of the said act, since the date was missing on the act and since

the Claimant could not explain how the act was signed, how it was received by the Claimant.

The Respondent used all possible strategies of defence. He doubted the signature on the act and the signature on the tanker voyage charter, he demanded an examination of the signature. In addition, the Respondent argued that even if the Respondent's signature was valid, the statute of limitations should be applied to the claim for payment of demurrage.

Before the Claimant addressed the Respondent with a demand to pay demurrage, the Respondent had already won another dispute with opposite claims against the Claimant, that is, the conflict was of a protracted nature.

How is mediation going in such a case?

At the first general meeting with the parties, the mediator listens to the official positions of the parties as if they were setting them out in court.

Then the mediator invites the parties to speak out about the true motives of the dispute, about what reasons, which were not voiced in court, became the basis for the conflict.

Thus, in the dispute above, the Shipowner, the Claimant and the Charterer are companies operating in the same small seaside region, the management of those companies were linked by common acquaintances in the same port, and by long-standing partnerships. But something went wrong.

If a party cannot speak in the presence of the other party, the mediator holds an individual meeting (caucus) with each of the parties, in which the true causes of the conflict, concerns and interests are investigated.

So, the mediator can find out during an individual meeting that there is a dispute of a personal nature between the parties, that one of the parties considers the behavior of the other party to be unfair, violating moral norms, personal agreements. Therefore, the current litigation between the parties has no real bearing on the conflict between them.

During mediation, the mediator invites the parties to suspend all litigation between them in order to consider their dispute on a set of issues. If the parties are involved in mediation, they promise each other not to start new litigation until after it is over.

The mediator shall find out who makes the decision on the dispute, so that the meeting is attended not only by representatives who need to coordinate every step with the owner of the company and who

can distort the true positions and interests. The mediation should be attended by persons who can decide to end the conflict.

During the second meeting, the mediator assesses whether the parties want to maintain the relationship; indicates topics for discussion; and clarifies the conditions on which the parties are ready to come to a mediation agreement.

Discussion topics may be, for example:

1. Personal relationships of the parties: how should the behavior of the parties change so that personal relationships between them may change.

Here, the mediator can suggest how best to speak out about your interests and boundaries, without touching the personality of the interlocutor. The mediator can talk about assertive behavior and cooperative thinking. The mediator can also help the parties openly disclose their concerns if, for example, they have already reached mutual threats and blackmail, and remove emotional tension and various kinds of prejudices.

2. Commercial relationships: how to prevent vessel downtime, how to help each other in administering commercial processes, how to establish the exchange of messages and documents, whom to appoint responsible for the execution of one or another part of the charter, so that the interaction goes smoother.

In the aforementioned dispute, the parties could retain relations, since they operate in the same small market, meet in the same ports, and are, to some extent, neighboring companies. Their common interests included making profit from transportation and stable common work.

The litigations between the parties left the Claimant in a losing position. After a number of court cases, their personal relations have deteriorated so much that there could be no question of cooperation.

Unfortunately, at the time when the dispute arose between the Shipowner and the Charterer, they were not aware of the possibility of mediation.

The negotiations, which the parties conducted themselves, were not successful, since each party simply was proving the correctness of its position, based on the norms of the law.

If they turned to a neutral third party with relevant settlement experience, they could start talking about their common interests, and not about the texts of regulations and treaties and their different interpretations. This case could turn out to be much more rosy prospects for both of them.

Thus, if the participants in the maritime market would like to use the mediation procedure, then it is necessary to study the clauses and rules recommended by the associations of arbitrators and mediators for maritime disputes even before the dispute arises.

For mediation to be timely, mediation rules and clauses must be agreed by the parties and their management in advance.

It is necessary to participate in the mediation procedure by persons who are authorized to decide on the fate of the dispute and have information about the true causes of the conflict.

If the parties to a sea contract have a mutual interest in maintaining relations, they are adjacent in the same port, or are otherwise interconnected, then mediation can be a promising way for them to resolve the dispute. ■



Филипп Вагин,

юрист в юридической фирме Zeiler Floyd Zadkovich
(Нью-Йорк, США; Лондон, Англия)

Компании «одного судна»: некоторые средства защиты кредиторов по праву США. Часть 2. Арест судов *in rem* и морские залогов

Часть 2 настоящей статьи касается так называемого ареста судов in rem по правилу C (in rem Rule C arrest), при котором иск подается непосредственно против судна как ответчика для реализации морского залога. С опорой на американскую судебную практику и законодательство автор рассматривает специфику морских залогов в целом и их применение в США в особенности, а также приводит примеры ситуаций, в которых арест по правилу C наиболее эффективен против компаний «одного судна».

Настоящая статья состоит из нескольких частей. Часть 1¹ была посвящена проблеме компаний «одного судна» для морских кредиторов по праву США и так называемого *alter ego* ареста по правилу B (*alter ego Rule B attachment*) – разновидности ареста судна, при котором «прокалывается корпоративная вуаль» ответчика.

Часть 2 касается так называемого ареста судов *in rem* по правилу C (*in rem Rule C arrest*), при котором иск подается непосредственно против судна как ответчика для реализации морского залога. Кроме того, автор рассматривает специфику морских залогов в целом и их приме-

нение в США в особенности, а также приводит примеры ситуаций, в которых арест по правилу C наиболее эффективен против компаний «одного судна».

В последующих частях настоящей статьи будут рассмотрены иные способы воздействия на компании «одного судна» по праву США, не связанные с арестом активов. В частности, автор в сжатом виде описывает субординацию морских ипотек и залогов (*equitable subordination*), оспаривание мошеннических переводов активов (*fraudulent conveyances*), а также получение доказательств в Соединенных Штатах в поддержку иностранных судебных и арбитражных процессов по ст. 1782 титула 28 Свода законов США (28 U.S.C. §1782).

¹ См.: Морское право. 2021. № 2. С. 89–95.

Арест по Правилу С (*in rem Rule C arrest*)

Эта разновидность ареста морских судов (и не только)² является уникальной для права США и не встречается ни в одном другом правовом порядке. По сути арест по правилу С представляет собой иск против судна как ответчика, который подается для реализации морского залога на это судно. Личность судовладельца в таком иске не имеет значения, ведь ответственным признается именно судно (так называемая доктрина персонификации). В то же время, по американскому праву морским залогом обеспечивается практически любое «морское» требование (что толкуется крайне широко)³. Сочетание этих факторов делает арест по правилу С мощным оружием против компаний «одного судна», особенно в случаях продажи судна в пределах одной группы компаний.

Морские залогов в общем

Вкратце, морской залог – это мощный способ обеспечения, который «прикрепляется», следует за судном и дает истцу право арестовать и продать это судно. Морские залогов в целом кардинально отличаются от залогов и прав удержания «на земле». Например, во многих юрисдикциях, в том числе в России, они имеют следующие особенности:

1. Морской залог не требует отдельного соглашения и обременяет судно автоматически при возникновении требования у истца⁴.
2. Такой залог может быть реализован исключительно посредством судебной продажи

² Например, по правилу С можно арестовать груз или фрахт, если в отношении них возник морской залог. В таком случае ответчик обозначается как «субфрахт судна X» или, например, «4885 мешков льняных семян».

³ Требование считается «морским», если (1) вытекает из «договора, связанного с морскими услугами или транзакциями» (*Norfolk S. Ry. Co. v. Kirby*, 543 U.S. 14, 23 (2004)) или же (2) вытекает из деликта, совершенного или причинившего вред на судоходных водах в ходе традиционно связанной с морем деятельности (*Jerome B. Grubart, Inc. v. Great Lakes Dredge & Dock Co.*, 513 U.S. 527, 534 (1995)).

⁴ См., например: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / Под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2005. Ст. 367, п. 2. В США см., например, *ING Bank N.V. v M/V TEMARA*, 892 F.3d 511, 518 (2d Cir. 2018) (“[the maritime lien] endows the creditor with a “special property” in the ship that comes into existence when the debt arises and gives the creditor the right to have the ship sold so that the creditor’s debt may be paid out of the proceeds of the sale”).

судна⁵ (однако держатель морского залога может потерять его, если не участвует в продаже)⁶.

3. Морской залог действителен без какой-либо регистрации⁷, и истцу не нужно удерживать владение над судном, чтобы сохранить залог.
4. Этот залог следует за судном вне зависимости от добросовестности последующего приобретателя такого судна⁸. Иными словами, это «секретный» залог.
5. Наконец, в отношении стоимости судна морской залог имеет приоритет перед любыми залогов, правами удержания и иными способами обеспечения «на земле»⁹ – причем как в банкротстве, так и при внебанкротной продаже судна при аресте.

Морские залогов: особенности в США

Однако морские залогов в США представляют собой еще более своеобразное явление и дают еще больше защиты кредиторам компаний «одного судна». Это так по нескольким причинам.

Во-первых, по американскому праву морской залог может возникнуть в отношении судна, даже если собственник этого судна лично не несет ответственности. Например, если тайм-фрахтователь приобретает бункерное

⁵ См., например, ст. 370, п. 1 ст. 371 КТМ РФ. В США см., например, *Leopard Marine & Trading, Ltd. v. Easy St., Ltd.*, 896 F.3d 174, 182 (2d Cir. 2018) (“Authorities concur that a maritime lien may be enforced only through an action in rem – that is, by proceeding against the vessel itself”).

⁶ См., например, абзац четвертый п. 1 ст. 385 и п. 1 ст. 386 КТМ РФ. В США см., например: *The Trenton*, 4 Fed. 657, 659 (E.D. Mich. 1880); *Zimmern Coal Co. v. Coal Trading Ass’n of Rotterdam*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929).

⁷ См., например: Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ. Ст. 370, п. 2. В США см., например, *Bermuda Exp., N.V. v M/V Litsa (Ex. Laurie U)*, 872 F.2d 554, 560 (3d Cir. 1989) (“[T]here is no statutory requirement that a maritime lien be filed in order to be valid”).

⁸ См., например, ст. 370 КТМ РФ. В США см., например, *Piedmont & George’s Creek Coal Co. v. Seaboard Fisheries Co.*, 254 U.S. 1, 12 (1920) (“The maritime lien is a secret one. It may operate to the prejudice of prior mortgagees or of purchasers without notice”).

⁹ См. схожую норму в ст. 368 КТМ РФ. В США см., например: *United Shipping Servs. Three, Inc. v. U.S. Exp. Lines, Ltd.*, 1998 WL 770599, at *3 (E.D. Pa. Nov. 5, 1998) (“Maritime liens customarily have priority over other security interests”); *Wolcott v. Commercial Inv. Trust*, 7 F. Supp. 809, 810 (S.D.N.Y. 1934) (“[T]he general rule [is] that a maritime lien on a vessel takes precedence over an ordinary mortgage, irrespective of whether the mortgage is prior or subsequent in date”).

топливо для судна и не оплачивает его, судно все равно будет обременено залогом¹⁰. Аналогичным образом, если столкновение или навал происходят по вине обязательного лоцмана¹¹ или бербоут-фрахователя¹², в отношении судна также возникает залог (хотя собственник очевидно не несет ответственности).

Во-вторых, перечень требований, которые подкрепляются морским залогом в США, намного шире, чем в других юрисдикциях. Обычно морской залог обеспечивает требования о причинении вреда жизни и здоровью, о выплатах морякам, а также требования из столкновений / навалов и о вознаграждении за спасание¹³. Однако по американскому праву залог возникает также для обеспечения других требований, в том числе вытекающих из:

- нарушения любого договора фрахтования¹⁴;
- предоставления каких-либо товаров или услуг, необходимых для эксплуатации судна (necessaries)¹⁵, например поставки бункерного топлива, контейнеров, ремонта судна, стивидорных услуг, буксировки, лоцманской проводки, а также в отношении портовых, причальных и канальных сборов;
- ущерба грузу, причиненного перевозчиком¹⁶;
- неуплаты фрахта или демереджа¹⁷;
- любого морского деликта¹⁸ (включая некоторые типы исков за загрязнение окружающей среды, в том числе возникающих в силу ряда федеральных законов);
- морской ипотеки (как американской¹⁹, так и иностранной)²⁰;
- общей аварии²¹;

- невыплаты премии по договору морского страхования²² и т.д.

Заметными исключениями остаются договоры купли-продажи судна²³, судостроительные контракты²⁴, а также иски по так называемому Закону Джонса (*Jones Act*)²⁵ о компенсации за вред жизни и здоровью моряков²⁶. Тем не менее даже с учетом этих исключений перечень обеспечиваемых залогом требований значительно шире, чем в любой другой юрисдикции.

В-третьих, американские суды намного охотнее признают иностранные морские залоговые требования. В большинстве стран возникновение морского залога – вопрос процессуального права, а потому регулируется только правом форума²⁷. В таком случае суд может применять только те залоговые требования, которые уже признаны в стране, где рассматривается спор. Например, российский суд чаще всего²⁸ не будет признавать, что у поставщика бункерного топлива возникает залог на судно, так как он не предусмотрен ст. 367 КТМ РФ.

Однако для американских судов вопрос возникновения залога материальный, а потому может регулироваться иным правом, нежели право места суда (например, правом, применимым к обеспеченному залогом требованию)²⁹. В результате, если стороны подчиняют свой договор морскому праву США, то американские суды признают залог возникшим, даже если ни сам договор, ни стороны не имеют никакой связи с США, кроме факта ареста судна в Штатах³⁰.

¹⁰ 46 U.S.C.A. § 31341(a)(4)(B), 31342(a)(1).

¹¹ *The China*, 74 U.S. (7 Wall.) 53 (1868).

¹² *The Barnstable*, 181 U.S. 464, (1901).

¹³ См., например, ст. 367 КТМ РФ. Схожий перечень требований, обеспеченных морским залогом, применяется и в Англии (*Jackson D.C. Enforcement of Maritime Claims*. 4th ed. Informa, 2005. § 2.39).

¹⁴ *Rainbow Line, Inc. v M/V Tequila*, 341 F. Supp. 459, 463 (S.D.N.Y. 1972), *aff'd*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973).

¹⁵ 46 U.S.C.A. § 31326(b).

¹⁶ *Associated Metals & Mins. Corp. v Alexander's Unity MV*, 41 F.3d 1007, 1011 (5th Cir. 1995).

¹⁷ *In re 4,885 Bags of Linseed*, 66 U.S. 108 (1861).

¹⁸ 46 U.S.C.A. § 31301(5)(B).

¹⁹ 46 U.S.C.A. § 31325(a).

²⁰ 46 U.S.C.A. § 31301(6)(B).

²¹ 46 U.S.C.A. § 31301(5)(E).

²² *Equilease Corp. v M/V Sampson*, 793 F.2d 598, 604 (5th Cir. 1986).

²³ *S. C. Loveland, Inc. v E. W. Towing, Inc.*, 608 F.2d 160, 164 (5th Cir. 1979).

²⁴ *The Jefferson*, 61 U.S. 393 (1857); *Roach v Chapman*, 63 U.S. 129, 16 L. Ed. 291 (1859).

²⁵ 46 U.S.C.A. § 30104.

²⁶ *Plamals v The Pinar Del Rio*, 277 U.S. 151, 155–157.

²⁷ См. ст. 424 КТМ РФ. Того же взгляда придерживаются суды в Англии (*The Halcyon Isle* [1981] AC 221) и Сингапуре (*The Andres Bonifacio* [1993] 3 SLR(R) 71).

²⁸ Что не мешает некоторым российским судам считать, что морское требование «прикрепляется» к судну и следует за ним даже после продажи (см.: Арест судна *in rem* по требованию поставщика бункерного топлива: практика в США и России (<https://rumla.org/2020/06/24/arrest-sudna-in-rem-po-trebovaniyu-postavshhika-bunkernogo-topliva-praktika-v-ssha-i-rossii/>)).

²⁹ *Gulf Trading & Transp. Co. v Vessel Hoegh Shield*, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981).

³⁰ См., например: *Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v M/V Pacific Chukotka*, 575 F.3d 409, 413 (4th Cir. 2009); *World Fuel Servs.*

В частности, этим активно пользуются поставщики бункерного топлива. Например, сингапурский поставщик может через агента в Тайване продать топливо тайваньскому тайм-фрахователю судна, ходящему под флагом Малайзии. Стандартные условия поставщика при этом будут подчинены федеральному морскому праву США. Если тайм-фрахователь не оплачивает счет за топливо, поставщик может арестовать судно по правилу С при его заходе в американский порт, ведь в отношении судна уже возник морской залог³¹.

Арест по правилу С против компаний «одного судна»

В контексте компаний «одного судна» *in rem* арест по правилу С наиболее эффективен как минимум в двух сценариях, когда другая разновидность ареста по американскому праву (об аресте по правилу В см. часть 1 настоящей статьи) неприменима.

Во-первых, при возникновении требования против судна (например, из-за повреждения груза при перевозке) контролирующие лица судовладельческого холдинга могут попытаться избежать ареста и обращения взыскания на судно посредством его продажи внутри группы своих компаний. В некоторых ситуациях истцу удастся собрать достаточно доказательств того, что компания-покупатель является лишь *alter ego* компании-продавца («проколоть корпоративную вуаль» покупателя). Тогда истцу доступен *alter ego* арест по правилу В, так как судно фактически все еще принадлежит компании-продавцу или лицам, контролирующим обе компании³².

Однако у истца не всегда получается собрать достаточно доказательств для «прокалывания корпоративной вуали» компании-покупателя. В таком случае истец может попытаться арестовать судно *in rem* по правилу С на том основании, что в отношении корабля возник морской залог из причинения вреда грузу. Поскольку такой залог следует за судном и после продажи, а иск предъявляется непосредственно к судну как к от-

ветчику, компания-покупатель не сможет возражать, что технически не является перевозчиком поврежденного груза, так как коносамент не был подписан от ее имени³³.

Вторая ситуация, в которой *in rem* арест по правилу С более эффективен, возникает, если ответчик-судовладелец является крупной компанией (или холдингом) и имеет представительства, филиалы или специально назначенных агентов в большинстве крупных портов США. В таком случае арест по правилу В может быть невозможен, так как истец не сможет показать, что ответчик не подлежит юрисдикции американского суда в конкретном судебном районе³⁴. Иногда крупные судовладельцы специально назначают агентов в портах, чтобы избежать ареста по правилу В.

Но для ареста по правилу С истцу не требуется доказывать неподсудность ответчика в конкретном судебном районе. Истец должен показать лишь, что (1) в отношении судна существует на первый взгляд действительный морской залог и (2) что судно находится или скоро прибудет на территорию судебного района³⁵.

При успешном наложении ареста по правилу С ответчик³⁶ может (1) отказаться предоставлять обеспечение и участвовать в рассмотрении спора, (2) предоставить обеспечение для освобождения судна (чаще всего в виде гарантийного письма P&I клуба), (3) оспаривать законность ареста и наличие у истца морского залога (*restricted appearance*)³⁷ либо же (4) будет возражать по существу требования (*general appearance*). От стратегии поведения ответчика может зависеть размер его ответственности. В случае проигрыша в ситуациях (1) и (3) размер судебного решения против ответчика не может превышать

Singapore Pte, Ltd. v Bulk Juliana M/V, 822 F.3d 766, 774 (5th Cir. 2016).

³¹ *Trans-Tec Asia v M/V Harmony Container*, 518 F.3d 1120 (9th Cir. 2008)

³² См., например, *Fimbank PLC v Discover Inv. Corp.*, 2020 WL 3519159 (S.D. Tex. May 21, 2020), report and recommendation adopted, 2020 WL 3504179 (S.D. Tex. June 29, 2020).

³³ *Cactus Pipe & Supply Co. v M/V Montmartre*, 756 F.2d 1103, 1113 (5th Cir. 1985).

³⁴ Именно это требуется для наложения ареста по правилу В. См. Federal Rules of Civil Procedure, Supplemental Rule B(1)(a) (“If a defendant is not found within the district... a verified complaint may contain a prayer for process to attach the defendant’s tangible or intangible personal property” (https://www.law.cornell.edu/rules/frcp/rule_C)).

³⁵ См. Federal Rules of Civil Procedure, Supplemental Rule C(1)(a), 2(c).

³⁶ То есть лицо, заявляющее о праве собственности или ином интересе в арестованном судне (см. Federal Rules of Civil Procedure, Supplemental Rule C(6)(a)(i)).

³⁷ См. Federal Rules of Civil Procedure, Supplemental Rule E(8) (https://www.law.cornell.edu/rules/frcp/rule_E).

стоимости судна (так как иск предъявляется против судна). В ситуации (2) стороны обычно договариваются о размере обеспечения, которого в большинстве случаев более чем достаточно для покрытия всех требований истца. При этом судебное решение в отношении ответчика не может присудить истцу сумму, превышающую стоимость судна (если только ответчик отдельно не признал свою подсудность суду). Наконец, при проигрыше в ситуации (4) ответчик рискует получить судебное решение на сумму, превышающую

стоимость судна, так как, возражая по существу, ответчик признает свою личную подсудность американскому суду.

В качестве финального комментария необходимо отметить, что одно и то же судно может быть одновременно арестовано как по правилу В, так и по правилу С. Это часто происходит, когда истец желает перестраховаться на случай возможной отмены ареста (например, если не удастся доказать действительность морского залога). ■



Philip Vagin,

associate at Zeiler Floyd Zadkovich
(New York, USA; London, England)

“Single Ship” Companies: Some Remedies for Creditors under US Law. Part 2. Rule C Arrest and Maritime Liens

Part 2 of this article deals with in rem arrests, known in the US as Rule C arrests. This type of proceeding means action is brought directly against the vessel as defendant in order to enforce a maritime lien. Drawing on US case law and legislation, the author considers the peculiarities of maritime liens in general and the special features of these liens in the US, in particular. The article then goes on to discuss several scenarios where Rule C arrests are most effective against one-ship companies.

This article is split into several parts. Part 1¹ addressed issues maritime creditors face when dealing with one-ship companies under US law and discussed the so-called *alter ego* Rule B attachment – a type of ship arrest which involves piercing the defendant’s corporate veil.

In turn, Part 2 deals with *in rem* arrests, known in the US as Rule C arrests. This type of proceeding means action is brought directly against the vessel as defendant in order to enforce a maritime lien. The author considers the peculiarities of maritime liens in general and the special features of these liens in the US, in particular. The article then goes on to discuss several scenarios where Rule C arrests are most effective against one-ship companies.

Subsequent parts of this article will address other, non-arrest tools which creditors of one-ship enti-

ties have at their disposal under US law. In particular, the author will briefly consider equitable subordination of claims secured by maritime liens and mortgages, the doctrine of fraudulent conveyances (transfers), as well as obtaining evidence in the US in support of foreign court and arbitral proceedings under 28 USC §1782.

***In rem* (Rule C) arrest**

This type of ship arrest² is probably unique to US law and may no longer be encountered elsewhere³.

² Although Rule C also permits cargo and (sub)freight to be arrested if a maritime lien arises against them. The defendant in this type of proceedings is then styled as “subfreights of M/V X” or “4,885 linseed bags”, for example.

³ Even though actions *in rem* also exist under English law and in several other common law jurisdictions, most of such actions require the defendant shipowner or charterer to be

¹ See: Maritime Law Journal. 2021. No. 2. P. 96–102.

In essence, a Rule C action is a claim against the vessel as defendant which is brought to enforce (“execute”) a maritime lien on that vessel. Importantly, the identity of the shipowners is irrelevant in this kind of action, since the ship itself becomes liable on the claim. This is known as the ‘personification doctrine’. In the meantime, almost every “maritime” claim – broadly construed⁴ – in the US is secured by a maritime lien. The combination of these two factors (vessel personification and recognition of a large number of liens) may make Rule C arrest a powerful weapon against one-ship companies in an appropriate scenario – e.g. when the offending ship is sold within one group of companies.

Maritime liens – in general

In essence, a maritime lien is a strong security device which attaches to and follows the ship, giving the claimant a right to arrest it and have it sold. Maritime liens differ drastically from liens, mortgages, charges, and retention rights “on land”. In many jurisdictions (including Russia):

- 1) A maritime lien does not require a separate agreement to arise. Rather, it emerges automatically by operation of law and attaches to the vessel when the underlying cause of action arises⁵.
- 2) The lien may only be enforced by court proceedings (e.g. a judicial sale)⁶; however, a holder of

liable *in personam* on the underlying maritime claim – see, e.g., Senior Courts Act 1981, s 21(4)(b) (England). As a result, in these jurisdictions a claim may not be brought against the ship itself, independently of any personal liability of its operators.

- ⁴ A claim is considered “maritime” in the US if it (1) arises out of a contract which has “reference to maritime service or maritime transactions” (*Norfolk S. Ry. Co. v Kirby*, 543 U.S. 14, 24 (2004)) or (2) arises out of a tort committed or causing damage on navigable waters as a result of engaging in a traditional maritime activity (*Jerome B. Grubart, Inc. v Great Lakes Dredge & Dock Co.*, 513 U.S. 527, 534 (1995)).
- ⁵ See, e.g., G.G. Ivanov (ed.), *Commentary to the Russian Merchant Shipping Code* (Spark, 2005), Art. 367, § 2 (“Commentary to the MSC”). For the position in the US see, e.g., *ING Bank N.V. v M/V Temara*, 892 F.3d 511, 518 (2d Cir. 2018) (“[t]he maritime lien” endows the creditor with a “special property” in the ship that comes into existence when the debt arises and gives the creditor the right to have the ship sold so that the creditor’s debt may be paid out of the proceeds of the sale”).
- ⁶ See, e.g., Art. 370(1) of the Russian Merchant Shipping Code 1999 (“MSC”). For the position in the US see, e.g., *Leopard Marine & Trading, Ltd. v Easy St. Ltd.*, 896 F.3d 174, 182 (2d Cir. 2018) (“Authorities concur that a maritime lien may be enforced only through an action in rem—that is, by proceeding against the vessel itself”).

a lien may lose it if it does not participate in the sale⁷.

- 3) Maritime liens are valid without registration⁸ and a lienholder is not required to retain possession of the vessel to maintain the lien.
- 4) This type of lien follows the vessel even into the hands of a bona fide purchaser (for value without notice) of that vessel⁹. In other words, maritime liens are “secret”.
- 5) Lastly, at least in relation to the value of the vessel to which it attaches, a maritime lien gives priority over most other types of security “on land” (mortgages, charges, rights of retention, etc.)¹⁰ – both in bankruptcy proceedings and in non-bankruptcy admiralty sales.

Maritime liens – in the US

Still, maritime liens as they exist under US law are an even more peculiar type of security and afford their holders even more protection against one-ship companies. This is so for several reasons.

First, US courts recognize that a lien arises against the vessel even if the shipowner may not be personally liable on the underlying claim. For instance, if a time charterer purchases bunkers supplied to the vessel and fails to pay for them, a lien would still attach to that ship (even though the owners are not liable under the sale contract)¹¹. Likewise, if a collision or an allision is caused by the fault of a bareboat charterer¹² or a compulsory pi-

⁷ See, e.g., Arts. 385(1), para 4, and 386(1) MSC. For the position in the US see, e.g., *The Trenton*, 4 Fed. 657, 659 (E.D. Mich. 1880); *Zimmern Coal Co. v Coal Trading Ass’n of Rotterdam*, 30 F.2d 933 (5th Cir. 1929).

⁸ See, e.g., *Commentary to the MSC*, Art. 370, § 2. For the position in the US see, e.g., *Bermuda Exp., N.V. v M/V Litsa (Ex. Laurie U)*, 872 F.2d 554, 560 (3d Cir. 1989) (“[T]here is no statutory requirement that a maritime lien be filed in order to be valid”).

⁹ See, e.g., Art. 370 MSC. For the position in the US see, e.g., *Piedmont & George’s Creek Coal Co. v Seaboard Fisheries Co.*, 254 U.S. 1, 12 (1920) (“The maritime lien is a secret one. It may operate to the prejudice of prior mortgagees or of purchasers without notice”).

¹⁰ See a similar rule in Art. 368 MSC. For the position in the US see, e.g., *United Shipping Servs. Three, Inc. v U.S. Exp. Lines, Ltd.*, 1998 WL 770599, at *3 (E.D. Pa. Nov. 5, 1998) (“Maritime liens customarily have priority over other security interests”); *Wolcott v Commercial Inv. Trust*, 7 F. Supp. 809, 810 (S.D.N.Y. 1934) (“[T]he general rule [is] that a maritime lien on a vessel takes precedence over an ordinary mortgage, irrespective of whether the mortgage is prior or subsequent in date”).

¹¹ 46 U.S.C.A. § 31341(a)(4)(B), 31342(a)(1).

¹² *The Barnstable*, 181 U.S. 464, (1901).

lot¹³, a lien would still arise (even though the owners would not be personally liable here).

Second, the number of claims secured by maritime liens is much larger in the US than in other jurisdictions. Ordinarily, a lien secures claims for personal injury and death, collision/allision damage, crew wages and related payments, as well as claims for salvage rewards¹⁴. However, US law recognizes that a maritime lien would also secure claims for:

- Breach of any type of charterparty¹⁵
- Supply of goods or services necessary for the exploitation of the vessel¹⁶ (known as necessities – e.g. bunkers, containers, repairs, stevedoring services, towage, pilotage, port, canal and wharfage fees, etc.)
- Loss of or damage to cargo due to carrier's fault¹⁷
- Unpaid freight or demurrage¹⁸
- Any maritime tort¹⁹ (which includes several causes of action for pollution and claims under several federal pollution statutes)
- Ship mortgages (both US²⁰ and foreign²¹)
- General average²²
- Unpaid insurance premiums in marine insurance contracts²³, etc.

The several notable exceptions which do not give rise to maritime liens are contract for the sale of vessels²⁴, shipbuilding contracts²⁵, and also seamen's claims under the Jones Act²⁶ for personal injury and death²⁷. Nevertheless, even with these exceptions,

the overall list of claims secured by a maritime lien in the US is significantly wider than in most other jurisdictions.

Third, US courts are much more willing to recognize and enforce foreign maritime liens. The position in most other countries is that creation and existence of liens is a procedural matter, which is therefore governed exclusively by the law of the forum (*lex fori*)²⁸. In such jurisdictions, a court may only enforce liens which are similar to those already recognized in the forum jurisdiction. For example, a Russian court would ordinarily²⁹ decline to recognize and enforce a lien for bunkers, for the simple reason that Art. 367 MSC does not list claims by bunker suppliers as giving rise to maritime liens.

For the US courts, however, the issue of creation and existence of liens is substantive, not procedural. It follows that it may be governed by a law other than the law of the forum (e.g. by the law applicable to the underlying claim)³⁰. As a result, if a maritime contract contains a US federal maritime choice of law clause, a US court would most likely recognize that a lien has arisen – even though neither the contract nor the parties may have no other connection to the US, except perhaps for the fact that the vessel is arrested there³¹.

This conflict of laws feature is actively used by bunker suppliers. For instance, a Singaporean supplier may, through an agent in Taiwan, sell fuel to a Taiwanese time charterer of a Malaysian-flagged vessel. The supplier's standard terms would then be governed by US federal maritime law. If the time charterer fails to pay the invoice, the supplier may proceed to arrest the vessel under Rule C when it calls at a US port, since a lien has already arisen against that ship³².

¹³ *The China*, 74 U.S. (7 Wall.) 53 (1868).

¹⁴ See, e.g., Art. 367 NSC. A similar list of claims secured by a maritime lien is recognized in England – see *Jackson D.C. Enforcement of Maritime Claims*. 4th ed. Informa, 2005. § 2.39.

¹⁵ *Rainbow Line, Inc. v M/V Tequila*, 341 F. Supp. 459, 463 (S.D.N.Y. 1972), *aff'd*, 480 F.2d 1024 (2d Cir. 1973).

¹⁶ 46 U.S.C.A. § 31326(b).

¹⁷ *Associated Metals & Mins. Corp. v Alexander's Unity MV*, 41 F.3d 1007, 1011 (5th Cir. 1995).

¹⁸ *In re 4,885 Bags of Linseed*, 66 U.S. 108 (1861).

¹⁹ 46 U.S.C.A. § 31301(5)(B).

²⁰ 46 U.S.C.A. § 31325(a).

²¹ 46 U.S.C.A. § 31301(6)(B).

²² 46 U.S.C.A. § 31301(5)(E).

²³ *Equilease Corp. v M/V Sampson*, 793 F.2d 598, 604 (5th Cir. 1986).

²⁴ *S. C. Loveland, Inc. v E. W. Towing, Inc.*, 608 F.2d 160, 164 (5th Cir. 1979).

²⁵ *The Jefferson*, 61 U.S. 393 (1857); *Roach v Chapman*, 63 U.S. 129, 16 L. Ed. 291 (1859).

²⁶ 46 U.S.C.A. § 30104.

²⁷ *Plamals v The Pinar Del Rio*, 277 U.S. 151, 155-157.

²⁸ See, e.g., Art. 424 MSC. The position is the same in England (*The Halcyon Isle* [1981] AC 221) and Singapore (*The Andres Bonifacio* [1993] 3 SLR(R) 71).

²⁹ That said, some courts in Russia occasionally find that a maritime claim "attaches" to the vessel and follows it even after a subsequent sale – see *Arrests In Rem by Physical Bunker Suppliers: Position in the US and Russia*.

³⁰ *Gulf Trading & Transp. Co. v Vessel Hoegh Shield*, 658 F.2d 363 (5th Cir. 1981).

³¹ See, e.g., *Triton Marine Fuels Ltd., S.A. v M/V Pacific Chukotka*, 575 F.3d 409, 413 (4th Cir. 2009); *World Fuel Servs. Singapore Pte, Ltd. v Bulk Juliana M/V*, 822 F.3d 766, 774 (5th Cir. 2016).

³² *Trans-Tec Asia v M/V Harmony Container*, 518 F.3d 1120 (9th Cir. 2008).

Rule C arrest as a tool against one-ship companies

When it comes to one-ship entities, a Rule C arrest may be most effective in at least two scenarios, especially where the other type of arrest under US law (known as *alter ego* Rule B attachment – see Part 1 of this article) is not available.

The first scenario may occur when a claim arises against a ship (e.g. for cargo damage during carriage) and persons controlling the shipowning operation sell the vessel to a different entity within the same group of companies, in order to avoid arrest and subsequent enforcement proceedings. In some cases, the creditor may be able to prove that the purchasing entity is a mere *alter ego* of the seller (i.e. pierce the seller's corporate veil). The creditor may then be able to attach the ship under Rule B, since the vessel will still be deemed to be owned by the selling entity or by the persons controlling both companies³³.

However, a creditor may find it difficult to collect sufficient evidence to prove an *alter ego* relationship in this intragroup sale scenario. If this is the case, what the creditor may try to do is arrest the vessel *in rem* under Rule C on the basis that damage to the cargo caused a maritime lien to arise against that ship. Since the lien follows the vessel into the hands of subsequent purchasers, the buying entity would be unable to escape liability, e.g., on the basis that it is not the "carrier" of the damaged cargo, since the relevant bill of lading was not signed on its behalf³⁴.

The second scenario where an *in rem* Rule C arrest may prove effective concerns situations where the defendant is a large shipowning company (or holding) and maintains branches and appointed agents in most large US ports. In this case, a Rule B attachment may not be readily available, since the creditor will find it difficult to show that the defendant may *not* be "found" (subject to the court's jurisdiction) within the relevant judicial district³⁵.

Sometimes, large shipowning entities appoint agents in ports specifically to avoid a looming Rule B attachment.

By contrast, in a Rule C arrest a plaintiff is not required to demonstrate that the defendant may not be "found" in the jurisdiction. What needs to be shown is (1) that a *prima facie* valid maritime lien arose against the vessel sought to be arrested and (2) that the vessel is within the relevant judicial district or will be there while the action is pending³⁶.

If a court authorizes the arrest under Rule C, the defendant³⁷ may (1) refuse to provide security and refuse to appear; (2) provide security to release the vessel (usually in the form of a P&I Club letter of undertaking); (3) enter a so-called *restricted appearance* to try to vacate the arrest³⁸, or (4) enter a so-called *general appearance* and answer the complaint on the merits without seeking to vacate the arrest.

The defendant's strategy at this stage may define the extent of his potential liability. If the defendant loses in situations (1) or (3) above, judgment against him may not exceed the value of the arrested vessel (since the action is brought and won against the vessel itself). In situation (2) the parties would usually agree on the amount of the letter of undertaking, which would be more than sufficient to cover any claims of the plaintiff, but the judgment then may not be entered for a greater sum (unless, perhaps, the defendant separately consents to personal jurisdiction of the arresting court). However, in situation (4) the defendant risks getting a judgment entered against him in an amount exceeding the vessel's value, since by appearing generally and answering on the merits he consents to the court's personal jurisdiction over him.

As a final comment, it should be mentioned that Rule B and Rule C actions may be filed simultaneously against the same vessel. This often happens when the plaintiff wishes to protect itself against an arrest/attachment being vacated (e.g. because no valid maritime lien turns out to exist). ■

³³ See, e.g., *Fimbank PLC v Discover Inv. Corp.*, 2020 WL 3519159 (S.D. Tex. May 21, 2020), report and recommendation adopted, 2020 WL 3504179 (S.D. Tex. June 29, 2020).

³⁴ *Cactus Pipe & Supply Co. v M/V Montmartre*, 756 F.2d 1103, 1113 (5th Cir. 1985).

³⁵ Which is required for a Rule B attachment. See Federal Rules of Civil Procedure ("FRCP"), Supplemental Rule B(1) (a) ("If a defendant is not found within the district... a verified complaint may contain a prayer for process to attach the

defendant's tangible or intangible personal property" (https://www.law.cornell.edu/rules/frcp/rule_C)).

³⁶ See FRCP, Rule C(1)(a), 2(c).

³⁷ I.e. a person who asserts a right of possession or any ownership interest in the arrested vessel – see FRCP, Rule C(6)(a)(i).

³⁸ See FRCP, Rule E(8) (https://www.law.cornell.edu/rules/frcp/rule_E).



Ксения Александровна Спехова,

студентка 3-го курса Санкт-Петербургского института (филиала)
Всероссийского государственного университета юстиции
(РПА Минюста России)

Проблемы ограниченных полномочий капитана как органа дознания

Согласно действующему законодательству РФ в случае установления на судне, находящемся в прибрежном или заграничном плавании, признаков нарушения Уголовного кодекса РФ капитан судна возлагает на себя функции органа дознания. Действия капитана судна как органа дознания регламентированы уголовно-процессуальным законодательством РФ, а также Кодексом торгового мореплавания РФ. В данной статье анализируется проблема тонкостей и нюансов выполнения капитаном функций органа дознания: на какие законы и нормативно-правовые акты он опирается, а также как проходит процесс дознания. Анализ проводится на основе действующих законов Российской Федерации. Автор приходит к выводу, что статус капитана как органа дознания в уголовном процессе нуждается в изменениях для большей эффективности следственного процесса на судах, находящихся в плавании.

В каких случаях капитан судна выполняет функции органа дознания?

В соответствии с принципом профессионализма осуществление правоохранительной деятельности, в том числе и действий по следствию и дознанию, должно осуществляться высококвалифицированными специалистами – людьми, которые имеют знания и опыт в данной конкретной области. Профессионализм – один из важнейших принципов эффективной и качественной деятельности правоохранительных органов¹. Одна-

ко бывают ситуации, при которых сотрудники необходимых правоохранительных подразделений не могут оказаться на месте свершения правонарушения. Одним из таких случаев является уголовное преступление, совершенное на судне, находящемся под российским флагом в плавании. В данном случае роль органа дознания возлагается на старшего члена экипажа – капитана судна.

Следует отметить, что действующее уголовно-процессуальное регулирование предусматривает широкий перечень функций органов дознания в рамках уголовного процесса. Как отмечает А.Х. Нартоков, орган дознания в большинстве случаев является первым уполномоченным государственным органом, на который возложены обязанности по фиксации всех следов правонарушения, а также по установлению и задержанию

¹ Грандонян К.А., Мошкина Н.А. Профессионализм как основное качество личности сотрудника правоохранительных органов // Правовая политика и правовая жизнь. 2020. № 1 (<https://cyberleninka.ru/article/n/professionalizm-kak-osnovnoe-kachestvo-lichnosti-sotrudnika-pravoohranitelnyh-organov>).

по горячим следам лиц, виновных в совершении данного правонарушения².

От того, насколько качественно будет выполнена работа органами дознания, во многом зависит исход уголовного дела и возможность привлечения к ответственности лиц, совершивших уголовное преступление.

Законодательная база и компетенция капитана судна при проведении дознания

В ряде ситуаций органы законодательной власти вынуждены отступить от принципа профессионализма в том случае, если обеспечить присутствие профессионального дознавателя на месте совершения уголовного преступления невозможно. В соответствии со ст. 2 УПК РФ на судне, идущем под флагом Российского государства, действует территориальная юрисдикция РФ в контексте обеспечения расследования преступлений. Функция органа дознания в данном случае возлагается на капитана судна (п. 1 ч. 3 ст. 40 УПК РФ).

Статус капитана как органа дознания прямо предусмотрен как в УПК РФ, так и в КТМ РФ. Так, в соответствии со ст. 69 КТМ РФ на капитана возлагается ряд функций уголовно-процессуального характера:

- возбуждение уголовного дела публичного обвинения;
- осуществление неотложных следственных действий.

Компетенция капитана морского или речного судна, находящегося в дальнем плавании, является ограниченной по сравнению с общей компетенцией органа дознания. Данное положение представляется правильным, учитывая, что капитан не имеет достаточных полномочий для того, чтобы полностью расследовать уголовное дело, например, в том случае, если УПК РФ предусмотрено расследование дела в форме дознания.

Вместе с тем ряд положений действующего правового регулирования не способствует соблюдению разумного баланса между необходимым профессионализмом по расследованию уголовного дела и важностью неотложной фиксации всех следов правонарушения.

Возбуждение уголовного дела капитаном судна

Как было упомянуто ранее, капитан судна не вправе возбуждать дела частного и частно-публичного обвинения. В соответствии с ч. 4 ст. 20 УПК РФ руководитель следственного органа, следователь, а также с согласия прокурора дознаватель возбуждают уголовное дело о любом преступлении даже при отсутствии заявления потерпевшего или его законного представителя в случае, если преступление совершено по отношению к лицу, которое в силу обстоятельств не может защитить свои права: в связи с его состоянием здоровья, скоропостижной кончиной или с тем, что оно является недееспособным (в том числе временно недееспособным, например, находится в коме).

К иным причинам относится также случай совершения преступления лицом, данные о котором не известны. Следует отметить, что УПК РФ и КТМ РФ содержат неопределенность относительно права капитана судна расследовать такие дела, и буквальная трактовка ст. 69 КТМ РФ не позволяет капитану судна осуществлять досудебное расследование такого дела.

Следовательно, для возбуждения такого дела лицо, в отношении которого на судне совершено преступление, относящееся к делам частного или частно-публичного обвинения, должно подать соответствующее заявление в орган досудебного расследования, что возможно сделать только после прибытия на сухопутную территорию Российской Федерации. Данная ситуация делает практически невозможным дальнейший сбор доказательств по делам частного и частно-публичного обвинения, что позволяет виновным лицам избежать наказания за совершение правонарушения. Исходя из вышеизложенного, предлагается расширить полномочия капитана в КТМ РФ, позволив ему возбуждать уголовные дела как публичного, так и частно-публичного, а также частного обвинения.

Капитан судна как субъект оперативно-розыскной деятельности

Следует также отметить, что капитан судна не является субъектом оперативно-розыскной деятельности. Из вышеизложенного складывается достаточно парадоксальная ситуация: с одной стороны, капитан, будучи наделенным полномочиями

² *Нартоков А.Х.* Роль органов дознания в расследовании преступлений // Теория и практика общественного развития. 2016. № 5 (<https://cyberleninka.ru/article/n/rol-organov-doznaniya-v-rassledovanii-prestupleniy>).

органа дознания, обязан осуществлять неотложные следственные действия, а с другой стороны, лишен одного из важнейших элементов для сбора доказательств по уголовному делу (осуществление оперативно-розыскных мероприятий). Как справедливо отмечает Л.В. Михайлова, как правило, капитан выступает инициатором и организатором проведения непроцессуальных действий в случае совершения преступления на судне. Фактически он становится субъектом управления системой расследования, которая включает в себя и систему оперативно-розыскного обеспечения раскрытия преступления³.

Можно заметить, что в литературе представлено мнение относительно возможности наделения капитана судна оперативно-розыскными функциями. Однако с таким подходом сложно согласиться по причине того, что в соответствии с ч. 2 ст. 41 УПК РФ совмещение в одном лице функций дознания и оперативно-розыскных мероприятий фактически запрещено. При этом право капитана осуществлять неотложные следственные действия представляется достаточным для разрешения задач, возложенных на капитана судна.

Необходимо отметить, что вопросы наделения капитана судна уголовно-процессуальными функциями нашли свое отражение также и в международно-правовых актах. Так, в соответствии с ч. 1 ст. 8 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, капитан судна государства-участника («государство флага») может передать компетентным органам любого другого государства-участника («принимающее государство») любое лицо, в отношении которого у него имеются разумные основания считать, что оно совершило одно из преступлений, указанных в ст. 3⁴.

Практика дознания на судах в зарубежном законодательстве

Достаточно детально вопрос наделения капитана судна уголовно-процессуальными полномо-

чиями разрешен в законодательстве Украины. Так, в соответствии с гл. 41 Уголовно-процессуального кодекса Украины капитан судна, равно как и глава дипломатического ведомства, признается лицом, уполномоченным на совершение процессуальных действий. При этом капитану судна предоставляется право задерживать подозреваемое лицо на срок, необходимый для доставления такого лица на территорию Украины. Более того, капитан судна наделен правом осуществлять обыски в жилых помещениях без санкции суда⁵.

Очевидно, что украинское правовое регулирование представляет собой иную крайность: свобода действий капитана на судне является практически неограниченной, что может привести к серьезным злоупотреблениям. Однако сам факт внесения соответствующей главы в УПК Украины можно расценивать как позитивный, учитывая актуальность данной проблемы для любого морского государства.

Серьезными полномочиями обладает капитан судна и в рамках английского права. Так, в соответствии с Законом о торговом мореплавании 1995 г.⁶ капитан судна имеет право принудительно ограничить перемещение (задержать) любое лицо на такой срок, какой будет сочтен необходимым или целесообразным в интересах безопасности или для поддержания порядка или дисциплины на борту судна. Такие полномочия капитана распространяются не только на членов экипажа, но и на пассажиров и лиц, незаконно находящихся на борту судна.

Главные проблемы и способы их решения

Еще одним проблемным аспектом являются те случаи, когда сам капитан является лицом, совершившим правонарушение на борту. Очевидно, что в этом случае расследовать преступление и фиксировать его следы попросту некому, более того, капитан, обладая единоличной властью на судне, находясь вне судебного или прокурорского контроля, может полностью уничтожить

³ Михайлова Л.В. О целесообразности включения в перечень субъектов оперативно-розыскной деятельности капитана морского судна // Вестник КГУ. 2018. № 1 (<https://cyberleninka.ru/article/n/o-tselesoobraznosti-vklyucheniya-v-perechen-subektov-operativno-rozysknoy-deyatelnosti-kapitana-morskogo-sudna>).

⁴ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Рим, 10 марта 1988 г.) (https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml).

⁵ УПК Украины (последняя редакция) (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>).

⁶ Merchant Shipping Act 1995 ("105 Master's power of arrest. The master of any United Kingdom ship may cause any person on board the ship to be put under restraint if and for so long as it appears to him necessary or expedient in the interest of safety or for the preservation of good order or discipline on board the ship").

либо сфальсифицировать материалы предварительного расследования.

Подобная ситуация была проанализирована Холмским городским судом Сахалинской области по иску истицы в отношении капитана судна, которого истица обвиняла в ряде неправомерных действий. В указанном судебном решении суд установил, что судно заходило в порты Холмск и Ванино, что позволяло истице подать заявление о преступлении, возможно, совершенном капитаном, в органы полиции⁷. Вместе с тем вопрос привлечения к ответственности и пресечения дальнейших преступлений со стороны капитана в том случае, если маршрут судна не предусматривает в течение длительного времени захода в порты остается открытым и нерешенным в правоприменительной практике Российской Федерации.

Исходя из вышеизложенного, необходимо предусмотреть в уголовно-правовом регулировании право старшего помощника капитана осуществлять функции органа дознания в том случае, если существуют основания считать, что сам капитан может быть причастен к совершению правонарушения.

Существуют также сложности с задержанием лица, подозреваемого в совершении правонарушения. Конституция РФ императивно требует, чтобы такое задержание не превышало 48 часов без судебного решения. Как справедливо отмечает В.Ю. Стельмах, совершенно очевидно, что соблюсти установленный Конституцией РФ и УПК РФ 48-часовой срок задержания объективно невозможно. Как поступать после его истечения, неясно⁸.

⁷ Решение Холмского городского суда Сахалинской области от 14 августа 2019 г. по делу № 2-1177/2019 (<https://sudact.ru/regular/doc/nyAyQayViaHv/>).

⁸ *Стельмах В.Ю.* Особенности уголовно-процессуальной деятельности в дальнем плавании, на территории экспедиций и зимовок, в Антарктике, на территории дипломатических и консульских представительств Российской Федерации // Журнал российского права. 2017. №6 (246) (<https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-ugolovno-protsessualnoy-deyatelnosti-v-dal-nem-plavanii-na-territorii-ekspeditsiy-i-zimovok-v-antark-tike-na-territorii>).

Так как нормы Конституции имеют прямое действие на всей территории Российской Федерации, очевидно, что капитан судна, согласно действующему регулированию, обязан выпустить лицо после истечения 48-часового срока. Изменить данное регулирование можно, лишь предусмотрев специальную упрощенную процедуру избрания меры пресечения судом для лиц, задержанных капитаном судна. Такая процедура позволит не нарушать норму Конституции и избрать указанному лицу меру пресечения на установленный судом срок.

Такая процедура потребует внесения изменений в действующее правовое регулирование, так как очевидно, что общая процедура избрания меры пресечения, предусмотренная ст. 108 УПК РФ, в данном случае применена быть не может. В то же время благодаря процессу цифровизации судопроизводства судья сможет заслушать капитана судна и подозреваемого удаленно, ознакомиться с документами и решить вопрос о необходимости дальнейшего содержания лица под стражей. Признавая некоторые недостатки предложенной процедуры (невозможность обеспечения общения подозреваемого со своим адвокатом, невозможность прямого исследования судом необходимых материалов дела), я считаю, что данная процедура представляет оптимальный баланс частных и публичных интересов, а ныне отсутствующее правовое регулирование данного вопроса ставит капитана перед дилеммой: освободить потенциального преступника, который может быть опасен для других лиц, либо же самому совершать правонарушение, задерживая лицо без судебного решения на несколько недель плавания.

Как можно заметить, статус капитана как органа дознания в уголовном процессе нуждается в изменениях, направленных на осуществление законного и эффективного расследования преступлений, совершаемых на борту судна. ■

nem-plavanii-na-territorii-ekspeditsiy-i-zimovok-v-antark-tike-na-territorii).



Kseniya Spekhova,

3rd-year student of law faculty Saint-Petersburg Institute (subsidiary) of Russian State University of Justice (Russian Legal Academy of the Ministry of Justice)

Problems of the Limited Powers of the Master of a Ship as an Inquiry Body

According to the current legislation of the Russian Federation, if signs of violation of the Criminal Code of the Russian Federation are established on a ship that is on a coastal or foreign voyage, the master of a ship assumes the functions of an inquiry body. The actions of the master of a ship as an inquiry body are regulated by the criminal procedure legislation of the Russian Federation, as well as the Code of Merchant Shipping. This article analyzes the problem of the subtleties and nuances of the captain's performance of the inquiry body functions: what laws and regulations they rely on, as well as how the process of inquiry goes on. The analysis is carried out based on the current laws of the Russian Federation. The author comes to the conclusion that the status of the master of a ship as an inquiry body in criminal proceedings needs to be changed for greater efficiency of the inquiry process on ships that are at sea.

In what cases does the master of a ship perform the inquiry body functions?

According to the professionalism principle, the implementation of law enforcement activities, including actions on investigation and inquiry, should be carried out by highly qualified specialists – by the people who have knowledge and experience in this particular area. Professionalism is one of the most important principles of effective and high-quality activities of law enforcement agencies¹. However, there are situations in which employees of the necessary law enforcement units cannot be at the scene of the offense. One of such cases is a crim-

inal offense committed on a ship sailing under the Russian flag. In this case, the role of the inquiry body is assigned to the senior member of the crew – the master of the ship.

It should be noted that the current criminal procedure regulation provides for a wide range of functions of the inquiry bodies within criminal proceedings. According to A. Kh. Nartokov, the inquiry body in most cases is the first authorized state body, which is entrusted with the duties of fixing all traces of an offense, as well as identifying and detaining persons guilty of committing this offense without delay².

The outcome of the criminal case and the possibility of bringing the persons who have committed

¹ Grandonyan K.A., Moshkina N.A. Professionalism as the main quality of the personality of a law enforcement officer // Legal policy and legal life. 2020. No. 1 (<https://cyberleninka.ru/article/n/professionalizm-kak-osnovnoe-kachestvo-lichnosti-sotrudnika-pravoohranitelnyh-organov>).

² Nartokov A.H. Role of the inquiry bodies in the investigation of crimes // Theory and practice of social development. 2016. No. 5 (<https://cyberleninka.ru/article/n/rol-organov-doznaniya-v-rassledovanii-prestupleniy>).

a criminal offense to justice largely depends on how well the work of the inquiry bodies will be carried out.

Legal framework and competence of the master of a ship in conducting an inquiry

In a number of situations, the legislative authorities are forced to deviate from the professionalism principle in the event that it is impossible to ensure the presence of a professional inquiry officer at the scene of a criminal offense. In accordance with Article 2 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, a crime on a ship flying the Russian flag is the territorial jurisdiction of the Russian Federation in the context of ensuring the investigation of crimes. The function of the inquiry body in this case is assigned to the master of a ship (paragraph 1, part 3, Article 40 of the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation).

The status of the master of a ship as an inquiry body is directly provided for both in the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation and in the Code of Merchant Shipping of the Russian Federation (hereinafter – the CMS of the Russian Federation). Thus, in accordance with Article 69 of the CMS of the Russian Federation, the captain is assigned a number of functions of a criminal procedural nature:

- initiating a criminal case of public prosecution;
- performing urgent investigative actions.

The competence of the master of a sea or river ship on a long voyage is limited in comparison with the general competence of the inquiry body. This provision seems to be correct, given that the master of a ship does not have sufficient powers to fully investigate a criminal case (for example, if the Criminal Procedure Code of the Russian Federation provides for an investigation of the case in the form of an inquiry).

At the same time, a number of provisions of the current legal regulation do not contribute to maintaining a reasonable balance between the necessary professionalism in the investigation of a criminal case and the importance of urgently fixing all traces of an offense.

Initiation of a criminal case by the ship captain

As mentioned earlier, the master of a ship does not have the right to initiate cases of private and private-public prosecution. In accordance with Part 4 of Article 20 of the Criminal Procedure Code of the

Russian Federation, the head of the investigative body, the investigator, and also with the prosecutor's consent, the inquiry officer initiates a criminal case about any crime, even in the absence of a statement from the victim or their legal representative. If the crime is committed against a person who, due to circumstances, cannot protect their rights: is legally incapable, due to their sudden death or for health reasons (including temporary incapacity, for example, coma).

Other reasons also include the case of a crime committed by a person whose data is not known. It should be noted that the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation and the CMS of the Russian Federation contain uncertainty about the right of the master of a ship to investigate such cases and the literal interpretation of Article 69 of the CMS of the Russian Federation does not allow the master of a ship to conduct a pre-trial investigation of such a case.

Therefore, in order to initiate such a case, the person against whom a crime related to private or public prosecution cases has been committed on a ship must submit an appropriate application to the pre-trial investigation body, which can be done only after arriving on the land territory of the Russian Federation. This situation makes it almost impossible to further collect evidence in cases of private and public-private prosecution, which allows the guilty persons to avoid punishment for committing an offense. Based on the above, it is proposed to expand the powers of the master of a ship in the KTM of the Russian Federation, allowing them to initiate criminal cases of both public and private-public, as well as private charges.

Ship captain as the subject of operational and investigative activities

It should also be noted that the master of a ship is not the subject of operational and investigative activity. A rather paradoxical situation develops from the above: on the one hand, the master of a ship, being endowed with the powers of the inquiry body, is obliged to carry out urgent investigative actions, and on the other hand, they are deprived of one of the most important elements for collecting evidence in a criminal case (carrying out operational and investigative measures). As L.V. Mikhailova rightly notes, the master of a ship acts as the initiator and organizer of non-procedural actions in the event of a crime on the ship, as a rule.

In fact, they become the subject of the investigation system management, which includes a system of operational and investigative support for the solving the crime³.

It can be noted that the literature presents an opinion on the possibility of giving the master of a ship operational and investigative functions. However, it is difficult to agree with this approach due to the fact that in accordance with Part 2 of Article 41 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, combining the functions of inquiry and operational and investigative measures in one person is actually prohibited. At the same time, the master of a ship's right to perform urgent investigative actions is sufficient to solve the tasks assigned to the master of a ship.

It should be noted that the issues of granting the ship captain criminal procedural functions are also reflected in international legal acts. Thus, in accordance with part 1 of Article 8 of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, the master of a ship of a State party (the "Flag State") may deliver to the authorities of any other State party (the "Receiving State") any person they have reasonable grounds to believe that they have committed one of the offences referred to in article 3⁴.

Inquiry practice of foreign legislation on ships

The issue of granting criminal procedural powers to the master of a ship is resolved in sufficient detail in the legislation of Ukraine. Thus, in accordance with chapter 41 of the Criminal Procedure Code of Ukraine, the master of a ship, as well as the head of the diplomatic department, is recognized as the person authorized to perform procedural actions. At the same time, the master of a ship is granted the right to detain a suspected person for the period necessary for the delivery of such a person to the territory of Ukraine. Moreover, the master of a ship is

entitled to carry out searches in residential premises without court approval⁵.

It is obvious that the Ukrainian legal regulation represents a different extreme: the freedom of action of the master of a ship on the ship is practically unlimited, which can lead to serious abuses. However, the very fact of introducing the relevant chapter in the Criminal Procedure Code of Ukraine can be regarded as positive, given the relevance of this problem for any maritime state.

The master of a ship also has serious powers within the English law. Thus, in accordance with the Merchant Shipping Act of 1995⁶, the master of a ship has the right to forcibly restrict the movement (detain) any person for such a period as is deemed necessary or appropriate in the interests of security or to maintain order or discipline on board the ship. Such powers of the master of a ship extend not only to the crew members, but also to passengers and persons who are illegally on board the ship.

Main problems and ways to solve them

Another problematic aspect is those cases when the master of a ship is themselves the person who committed an offense on board. It is obvious that in this case there is simply no one to investigate the crime and record its traces, moreover, the master of a ship, having sole authority on the ship, being outside the judicial or prosecutor's control, can completely destroy or falsify the materials of the preliminary investigation.

A similar situation was analyzed by the Kholmsky City Court of the Sakhalin Region on the plaintiff's claim against the master of a ship, whom the plaintiff accused of a number of illegal actions. In this court decision, the court found that the ship called at the ports of Kholmsk and Vanino, which allowed the plaintiff to file a statement about a crime possibly committed by the master of the ship to the police. At the same time, the issue of bringing to justice and preventing further crimes on the part of the master of a ship in the event that the ship's route

³ Mikhailova L.V. On the expediency of including the master of a sea ship in the list of subjects of operational search activity // Bulletin of KSU. 2018. No. 1 (<https://cyberleninka.ru/article/n/o-tselesoobraznosti-vklyucheniya-v-perechen-subektov-operativno-rozysknoy-deyatelnosti-kapitana-morskogo-sudna>).

⁴ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml).

⁵ Code of Criminal Procedure of Ukraine (latest edition) (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>).

⁶ Merchant Shipping Act 1995, "105 Master's power of arrest. The master of any United Kingdom ship may cause any person on board the ship to be put under restraint if and for so long as it appears to him necessary or expedient in the interest of safety or for the preservation of good order or discipline on board the ship".

does not provide for a long time to call at ports remains open and unresolved in the law enforcement practice of the Russian Federation.

Proceeding from the above, it is necessary to provide in the criminal law regulation the right of the senior assistant of the master of a ship to carry out the functions of the inquiry body in the event that there are grounds to believe that the master of a ship may themselves be involved in the commission of an offense.

There are also difficulties regarding the detention of a person suspected of committing an offense. The Constitution of the Russian Federation imperatively requires that such detention does not exceed 48 hours without a court decision. As V.Y. Stelmakh rightly notes, it is quite obvious that it is objectively impossible to observe the 48-hour period of detention established by the Constitution of the Russian Federation and the Criminal Procedure Code of the Russian Federation. It is unclear what to do after its expiration⁷.

Since the norms of the Constitution have direct effect on the entire territory of the Russian Federation, it is obvious that, according to the current regulation, the master of a ship is obliged to release the person after the expiration of the 48-hour period. It is possible to change this regulation only

by providing for a special simplified procedure for choosing a preventive measure by the court for persons detained by the master of a ship. Such a procedure will allow not to violate the norm of the Constitution and to choose a preventive measure for the specified person for the period established by the court.

Such a procedure will require amendments to the current legal regulation, since it is obvious that the general procedure for choosing a preventive measure provided for in Article 108 of the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation cannot be applied in this case. At the same time, thanks to the process of legal proceedings digitalization, the judge will be able to hear the master of a ship and the suspect remotely, get acquainted with the documents and decide whether the person should be further detained. Recognizing some shortcomings of the proposed procedure (the impossibility of ensuring communication between the suspect and their lawyer, the impossibility of direct investigation of the necessary case materials by the court), I believe that this procedure represents a more optimal balance of private and public interests than the currently absent legal regulation of this issue, which puts the master of a ship in a dilemma: to release a potential criminal who may be dangerous to other persons, or to commit an offense themselves, detaining a person without a court decision for several weeks of sailing.

As can be seen from the above, the status of the master of a ship as an inquiry body in the criminal process needs changes aimed at carrying out a legitimate and effective investigation of crimes committed on board the ship. ■

⁷ *Stelmakh V.Yu.* Features of criminal procedural activity in long-distance navigation, on the territory of expeditions and wintering grounds, in Antarctica, on the territory of diplomatic and consular missions of the Russian Federation // *Journal of Russian Law*. 2017. No. 6 (246) (<https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-ugolovno-protsessualnoy-deyatelnosti-v-dalnem-plavanii-na-territorii-ekspeditsiy-i-zimovok-v-antarktike-na-territorii>).

III. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. Искусственный интеллект и автономное судоходство. Развитие международной правовой базы. Под ред. Бариса Соьера, Эндрю Теттенборна | Artificial Intelligence and Autonomous Shipping. Developing the International Legal Framework. Ed. by Baris Soyer, Andrew Tettenborn

В этом сборнике эссе критически оценивается существующая и разрабатываемая нормативная база, регулирующая эксплуатацию морских судов в международных водах. Книга содержит мнения о том, что внесение поправок в международные конвенции необходимо для решения вопросов ответственности. Оставление этих проблем на усмотрение национального законодательства, особенно вопросов об ответственности за качество товара, может не только ограничить или затруднить возможности страхования ответственности, но и замедлить технологическое развитие в этой области. Написанная всемирно известными экспертами по конкретным областям, эта книга предлагает комплексный подход к обсуждению автономных судов и является актуальным и ценным доктринальным вкладом.

2. Автономные суда и право. Под ред. Хенрика Рингбома, Эрика Росаега, Тронда Солванга | Autonomous Ships and the Law. Ed. by Henrik Ringbom, Erik Rosaeg, Trond Solvang

В последние годы интерес к автономным судам растет в геометрической прогрессии. В то же время обсуждение нормативных аспектов этого явления все еще находится в зачаточном состоянии, и, хотя уже было поднято много новых вопросов, до сих пор на них было дано немного ответов. Возросшая автоматизация задач, которые традиционно выполнялись экипажами судов, поднимает интересные правовые проблемы по всему спектру морского права. В этой первой в своем роде книге проблема автономных судов рассматривается в самых разных юридических перспективах, включая частное и публичное право на международном и национальном уровнях,

что делает доступным это передовое исследование, которое будет представлять значительный интерес для исследователей морского права.

3. Морской бизнес, менеджмент и ответственность: юридический анализ новых вызовов в морской отрасли. Под ред. Стивена Гирвина, Вайба Ульфбека | Maritime Organisation, Management and Liability: A Legal Analysis of New Challenges in the Maritime Industry. Ed. by Stephen Girvin, Vibe Ulfbeck

В этой книге выявляются и исследуются правовые проблемы, с которыми сегодня сталкиваются судоходство и менеджмент судов. В первую очередь здесь рассматриваются право государства флага и международное частное право. Затем в фокусе внимания оказываются требования экологической устойчивости и ответственность судоходных компаний, управляющих цепочками поставок и судами как источниками экологического загрязнения. В третьем разделе изучаются проблемы, возникающие в периоды финансового кризиса, и подвергаются анализу глобальные последствия банкротств судоходных компаний. Наконец, четвертый раздел касается диджитализации и автоматизации, а также некоторых аспектов права автономных судов, в особенности морского страхования и перевозки грузов. Эта книга будет полезным ресурсом для ученых и практикующих юристов, работающих в области судоходства и морского права.

4. Арбитраж по Южно-Китайскому морю: к международному правовому порядку в Мировом океане. Йошифуми Танака | The South China Sea Arbitration: Toward an International Legal Order in the Oceans by Yoshifumi Tanaka

Помимо урегулирования споров между Филиппинами и Китаем, арбитражное решение по Южно-Китайскому морю, как можно предполагать, значительно повлияет на развитие международного права в целом и морского публичного права в частности. Поэтому в данной книге делается

попытка изучить арбитраж по Южно-Китайскому морю с точки зрения развития международного публичного права и его ограничений. В частности, автором рассматриваются вопросы юрисдикции третейского суда по Приложению VII [к Конвенции ООН по морскому праву], исторически возникшие права, правовой статус морских объектов, правомерность различных действий Китая и значение арбитража по Южно-Китайскому морю для разрешения международных споров.

5. Предсказуемость и гибкость при делимитации морских пространств. Йошифуми Танака (2-е изд.) | Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation by Yoshifumi Tanaka (2nd edition)

Это полностью переработанное новое издание предлагает исчерпывающую правовую картину разграничения морских пространств, включая все последние судебные споры и практику государств в данной сфере. Как и любое правовое регулирование, право делимитации морских пространств должно обладать определенной степенью предсказуемости. С другой стороны, поскольку примеры разграничения морских границ различаются, для достижения справедливых результатов также требуется гибкий учет географических и негеографических факторов. Как в таком случае можно обеспечить предсказуемость и одновременное принятие во внимание ряда различных факторов для достижения справедливого результата? Этот вопрос лежит в основе регулирования делимитации морских пространств. В данной книге предлагается хорошо сбалансированная правовая основа, сочетающая предсказуемость и гибкость при разграничении морских пространств.

6. Руководство по судостроительным договорам. Альберт Лазарус | A Guide to Shipbuilding Contracts by Albert Lazarus

Будучи более 20 лет погруженным в судоходную отрасль на различных должностях, Альберт Лазарус хотел опубликовать книгу по комплексной тематике договоров на строительство судов. Его сотрудничество с норвежскими судоходными компаниями, которые постоянно обновляли свой флот, сделало эту тему еще более интересной благодаря личному опыту работы на различных верфях. Мысли о развитии, происходящем вокруг индийского побережья, и внимании правительства Индии к развитию морского сектора побу-

дили автора написать эту книгу. Она посвящена различным нюансам договоров на строительство судов.

7. Международный трибунал по морскому праву. Криангсак Киттичайсари | The International Tribunal for the Law of the Sea by Kriangsak Kittichaisaree

Написанная действующим судьей Международного трибунала по морскому праву, эта книга из серии «Элементы международного права» показывает, почему стабильный правовой режим, регулирующий использование океанов и управление ими, является такой важной частью международных отношений. Благодаря личному опыту и подробному анализу актуальных инструментов и знаковых споров, судья Киттичайсари проливает свет на внутреннюю работу Трибунала, создавая доступный и бесценный ресурс как для студентов, так и для практикующих юристов.

8. Столкновения на море. 15-е издание. Под ред. Эндрю Теттенборна, Джона Кимбелла | Marsden and Gault on Collisions at Sea. 15th edition. Ed. by Andrew Tettenborn, John Kimbell

Эта книга является частью авторитетной серии «Британское право торгового мореплавания». Она служит подробным руководством по узкоспециализированной и самостоятельной сфере столкновений и убытков в морском праве, в котором рассматриваются недавние споры и изменения в конвенциях. 15-е издание, отредактированное профессором Эндрю Теттенборном и королевским адвокатом Джоном Кимбеллом, было обновлено не только по существу, но и по расположению частей, что привело к более современной и четкой структуре изложения.

9. Спасание на море. Фрэнсис Роуз (10-е издание) | Kennedy and Rose on the Law of Salvage by Francis Rose (10th edition)

Эта книга является частью ведущей серии «Британское право торгового мореплавания». Она является глубоким руководством по узкоспециализированным сферам спасания и поднятия затонувших судов в контексте применимого английского и международного права. 10-е издание, написанное профессором Фрэнсисом Роузом, было полностью обновлено с тем, чтобы учесть изменения в законодательстве и практике спасания, поднятия затонувших судов и связанных с ними областях права.

10. Право торгового мореплавания. Роберт Сэмюэл Теодор Чорли, О.Ч. Джайлз, Н.Дж.Дж. Гаскелл, Ч. Дебаттиста (9-е переработанное издание) | Chorley and Giles Shipping Law by Robert Samuel Theodore Chorley, O.C. Giles, N.J.J. Gaskell, C. Debattista (9th revised edition)

Изначально эта книга была опубликована для студентов экономических специальностей и работников судоходных компаний, а теперь она переживает свое девятое издание. Широко используемый в настоящее время преподавателями, студентами и практикующими в сфере морского права юристами, данный текст был переработан с учетом изменений в прецедентном праве, статутах и коммерческой практике за последние пять лет. Это единственный профильный учебник для студентов, в котором в рамках одного тома всесторонне исследуется регулирование собственности на суда и их регистрации, эксплуатации судов и морского страхования.

11. Справочник издательства «Routledge» по Южно-Китайскому морю. Под ред. Цзоу Кейуань | Routledge Handbook of the South China Sea. Ed. by Zou Keyuan

Эта работа представляет собой всесторонний и глубокий анализ проблем Южно-Китайского моря. Она очерчивает динамику развития последних лет и определяет факторы, которые способствуют урегулированию споров и налаживанию совместного менеджмента одно-

го из самых важных морей в мире, которое не только несет в себе богатство морских ресурсов и отчетливое биоразнообразие, но также является важным морским путем для мировой торговли и коммуникаций. В соответствии с этим данный справочник представляет собой авторитетный источник по изучению Южно-Китайского моря, полезный для студентов и исследователей, занимающихся международными отношениями, историей, морскими и азиатскими исследованиями.

12. Глобальные вызовы и морское публичное право. Под ред. Марты Шанталь Рибейро, Фернандо Лоурейро Бастос, Торе Хенриксена | Global Challenges and the Law of the Sea. Ed. by Marta Chantal Ribeiro, Fernando Loureiro Bastos, Tore Henriksen

В этой книге анализируется ряд проблем, связанных с имплементацией и применением Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS), с упором на несколько областей: международные организации, рыболовство, безопасность, сохранение морского биоразнообразия, урегулирование споров и взаимосвязь с другими сферами международного права. Конвенцию 1982 г. называют Конституцией Мирового океана. В ней излагаются основные права, обязанности и юрисдикция государств в отношении доступа к океанам и морям и их ресурсам, а также в отношении их использования и управления ими. ■

III. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Artificial Intelligence and Autonomous Shipping. Developing the International Legal Framework. Ed. by Baris Soyer, Andrew Tettenborn

This collection of essays critically evaluates the legal framework necessary for the use of autonomous ships in international waters. The work is divided into three parts:

Part 1 evaluates how far national shipping regulation, and the public international law background that lies behind it, may need modification and updating to accommodate the use of autonomous ships on international voyages.

Part 2 deals with private law and insurance issues such as collision and pollution liability, salvage, limitation of liability and allocation of risk between carrier and cargo interests.

Part 3 analyses international convention regimes dealing with maritime safety and other matters, arguing for specific changes in the existing conventions such as SOLAS and MARPOL, which would provide the international framework that is necessary for putting autonomous ships into commercial use.

The book also takes the view that amendment of international conventions is important in the case of liability issues, arguing that leaving such matters to national law, particularly issues concerning product liability, could not only restrict or hinder the availability of liability insurance but also hamper the development of technology in this field.

Written by internationally-known experts in their respective areas, the book offers a holistic approach to the debate on autonomous ships and makes a timely and important contribution to the literature.

2. Autonomous Ships and the Law. Ed. by Henrik Ringbom, Erik Rosaeg, Trond Solvang

Interest in autonomous ships has grown exponentially over the past few years. However, the regulatory discussion is still in its infancy, and while many new questions have been raised, few answers have been provided to them to date. Increased automation of tasks that have traditionally been

undertaken by ships' crews raises interesting legal questions across the whole spectrum of maritime law. The first of its kind, this book explores the issue of autonomous ships from a wide range of legal perspectives, including both private law and public law at international and national level, making available cutting-edge research which will be of significant interest to researchers in maritime law.

3. Maritime Organisation, Management and Liability: A Legal Analysis of New Challenges in the Maritime Industry. Ed. by Stephen Girvin, Vibe Ulfbeck

This book identifies and examines the legal challenges facing the shipping industry and ship management today. It first addresses flag state rules and private international law. It then focuses on sustainability requirements and the liability of shipping companies managing supply chains and ships as waste. The third section considers challenges stemming from times of financial crisis and deals with the cross-border impact of shipping insolvencies. Finally, the fourth section concerns digitalisation and automation and particular aspects of the law relating to autonomous ships, notably in marine insurance and carriage of goods. The book will be a useful resource for academics and practising lawyers working in shipping and maritime law.

4. The South China Sea Arbitration: Toward an International Legal Order in the Oceans by Yoshifumi Tanaka

Beyond the scope of the dispute settlement between the Philippines and China, the South China Sea arbitral award can be thought to significantly influence the development of international law and the law of the sea. Accordingly, this book seeks to examine the South China Sea arbitration from the perspective of the development of public international law and its limitations. Specifically, it addresses the issues of jurisdiction of the Annex VII Arbitral Tribunal, the historic rights, the legal status of maritime features, the lawfulness of various acti-

vities of China, and the role of the South China Sea arbitration in the international dispute settlement.

5. Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation by Yoshifumi Tanaka (2nd edition)

This fully revised new edition offers a comprehensive picture of the law of maritime delimitation, incorporating all new cases and State practice in this field. As with all types of law, the law of maritime delimitation should possess a degree of predictability. On the other hand, as maritime delimitation cases differ, flexible considerations of geographical and non-geographical factors are also required in order to achieve equitable results. How, then, is it possible to ensure predictability while taking into account a number of diverse factors in order to achieve an equitable result? This is the question at the heart of the law of maritime delimitation. This book explores a well-balanced legal framework that reconciles predictability and flexibility in the law of maritime delimitation.

6. A Guide to Shipbuilding Contracts by Albert Lazarus

Having been involved in the shipping industry for more than 20 years in different roles, Albert Lazarus has been wanting to publish a book on the complex subject of ship building contract. His association with Norwegian shipping companies who constantly upgraded their fleet of ships made the subject all the more interesting with first-hand experience at various shipyards. The thought of the development taking place around the Indian coast and the Government of India focus on developing the maritime sector prompted the author to write this book. This book guides on the various aspects of a ship building contract.

7. The International Tribunal for the Law of the Sea by Kriangsak Kittichaisaree

Written by an incumbent Judge of the International Tribunal for the Law of the Sea, this volume in the Elements of International Law series shows why a stable legal regime governing the uses and management of the oceans is such an important feature of international relations. With first-hand experience and detailed analysis of the relevant instruments and prominent cases, Judge Kittichaisaree sheds light on the inner workings of the Tribunal, providing an accessible and invaluable resource for students and practitioners alike.

8. Marsden and Gault on Collisions at Sea. 15th edition. Ed. by Andrew Tettenborn, John Kimbell

Marsden forms part of the highly respected British Shipping Law Series. It serves as an in-depth guide to the specialist and self-contained area of Collision and Loss in maritime law examining recent cases and convention developments. The 15th edition, edited by Professor Andrew Tettenborn and John Kimbell QC, has been updated not only in substance, but in arrangement, instigating a more modern and clearer structure.

9. Kennedy and Rose on the Law of Salvage by Francis Rose (10th edition)

Kennedy and Rose forms part of the leading British Shipping Law Series. It serves as an in-depth guide to the specialist areas of salvage and wreck in the context of applicable English and international law. The 10th edition, written by Professor Francis Rose, has been fully updated to take account of developments in law and practice in salvage, wreck and related areas of law.

10. Chorley and Giles Shipping Law by Robert Samuel Theodore Chorley, O.C. Giles, N.J.J. Gaskell, C. Debattista (9th revised edition)

“Chorley and Giles Shipping Law” was originally published for students of commerce and employees in shipping offices and is now in its ninth edition. Currently used extensively by teachers, students and practitioners of maritime law this text has been revised, with five years’ change in case law, statutes and commercial practice. This is the only major student textbook to deal comprehensively with the law relating to ownership and registration of ships, the running of ships, and marine insurance within one volume.

11. Routledge Handbook of the South China Sea. Ed. by Zou Keyuan

The Routledge Handbook of the South China Sea presents a comprehensive and in-depth analysis of South China Sea issues. It evaluates the dynamics of the latest developments and identifies factors that contribute to dispute settlement and a cooperative management regime of one of the most important seas in the world – one which not only contains rich marine resources and distinctive biodiversity but is also a critical sea route for global trade and communications. As such, the Handbook provides an authoritative reference to South China Sea Studies,

useful for students and scholars of international relations, history, maritime and Asian studies.

12. Global Challenges and the Law of the Sea.
Ed. by Marta Chantal Ribeiro, Fernando Loureiro Bastos, Tore Henriksen

This book analyses a selection of challenges in the implementation and application of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea (UNCLOS),

III. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

focusing on several areas: international organizations, fisheries, security, preserving marine biodiversity, dispute settlement, and interaction with other areas of international law. UNCLOS has been described as the Constitution for the Oceans. It sets out the fundamental rights, obligations and jurisdictions of States regarding the access to, uses and management of the oceans and seas and their resources. ■

IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО



Виктор Борисович Козлов,

Управляющий партнер,
«ФортисЮрис Адвокатское Бюро»

Английское законодательство о морском страховании. К 115-летию со дня принятия английского Закона о морском страховании 1906 г.

В текущем 2021 г. исполняется 115 лет английскому Закону о морском страховании (Marine Insurance Act 1906 (далее – также Закон 1906 г.)), который был принят парламентом Великобритании 21 декабря 1906 г. и вступил в силу с 1 января 1907 г.

Полное название Закона 1906 г. – «Закон, кодифицирующий право, имеющее отношение к морскому страхованию» (An Act to Codify the Law Relating to Marine Insurance). В ходе недавней реформы английского страхового права 2015–2016 гг. в Закон о морском страховании 1906 г. были внесены некоторые существенные изменения, однако большая часть норм этого Закона сохранилась в неизменном виде со дня его принятия – 21 декабря 1906 г.

Настоящая статья предваряет перевод английского Закона о морском страховании 1906 г., в котором автор постарался отразить все изменения, внесенные в текст Закона, в ходе прове-

денной в 2015–2016 гг. реформы английского законодательства.

Поскольку часть норм Закона о морском страховании 1906 г. была отменена Законом о страховании 2015 г., в настоящей статье приводится текст новых положений английского законодательства, введенных в силу вместо отмененных норм Закона 1906 г.

Кроме того, автору хотелось поделиться своими впечатлениями от участия в применении английского Закона 1906 г. в течение последних 30 лет его практики в области морского права и морского страхования.

1. Краткая история принятия Закона 1906 г.

Закон 1906 г. был не первым актом английского парламента, который регулировал отношения по морскому страхованию в Великобритании.

Ему предшествовали, в частности, Закон 1601 г. о вопросах страхования в отношениях между коммерсантами (*An Act Concerning Matters of Assurances amongst Merchants*), законы о морском страховании (*Marine Insurance Acts*) 1745 и 1788 гг., Закон о полисах морского страхования (*Policies of Marine Assurance Act*) 1868 г.

Например, Закон 1601 г. (43 Eliz A.D. 1601, с. 12)¹ подтверждал в своей преамбуле, что страхование является обычаем, существующим между коммерсантами с незапамятных времен, пояснял, что понимается под полисом страхования и в чем заключается сущность страхования грузов, товаров, судов и морских предприятий². Закон указывал, что целью страхования является поощрение морской торговли и иных венчурных предприятий посредством распределения убытков тех отдельных лиц, которые рискуют, между теми многими лицами, которые не рискуют³. Кроме того, Закон 1601 г. отмечал, что рассмотрение королевскими судами споров, вытекающих из отношений по морскому страхованию, связано со значительными издержками и проволочками, и поэтому Закон уполномочил лорда-канцлера и лорда-хранителя королевской печати учредить постоянную Комиссию из 14 человек для рассмотрения страховых споров⁴. Закон, определял компетенцию и поряд-

док рассмотрения споров, порядок обжалования решений указанной Комиссии, требовал, чтобы ее члены при рассмотрении споров были беспристрастными.

Закон о морском страховании 1745 г. (19 Geo. II, с. 37.), кроме прочего, запрещал страхование судов и грузов при отсутствии страхового интереса, а также страхование в порядке азартной игры или пари, за исключением страхования частных военных кораблей, а также имущества, следующего из портов Европы и Америки, находящихся во владении Испании и Португалии. Закон 1788 г. (28 Geo. III, с. 5б.) запрещал и объявлял ничтожными полисы страхования судов и грузов без указания в них лица, имеющего интерес в застрахованном имуществе.

Закон о полисах морского страхования 1868 г. (31 & 32 Vict., с. 86), кроме прочего, содержал определение понятия «полис страхования», разрешал любую передачу полиса посредством индоссамента, разрешал приобретателю полиса предъявлять иски к страховщику от собственного имени при наличии у страхователя права на застрахованное имущество, определял, какие возражения страховщик может заявлять против требований приобретателя полиса.

В отличие от предыдущих актов английского парламента, которые регулировали лишь некоторые отдельные вопросы, включая порядок рассмотрения страховых споров, страховой интерес, правила передачи полиса морского страхования, уступку прав страхователя третьему лицу и др., Закон 1906 г. объявлял, что он кодифицирует право, имеющее отношение к морскому страхованию в целом.

Проект Закона 1906 г. был подготовлен сэром Макензи Чалмерсом (*Sir Mackenzie Dalzell Edwin Stewart Chalmers*) и изначально представлен в Палату Лордов английского парламента лордом Хёршелом в 1894 г.

Основной задачей Закона 1906 г. в период его подготовки объявлялись точное воспроизводство и кодификация действовавших в Англии правовых норм, относящихся к регулированию морского страхования, без попыток внесения в них каких-либо изменений⁵.

hear, examine, order, and decree all and every such Cause and Causes concerning Policies of Assurances in a brief and summary Course, as to their Discretion shall seem meet, without Formalities of Pleadings or Proceedings”.

⁵ The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. VII.

¹ Текст Закона опубликован в сборнике: *The Statutes Relating to the Admiralty, Navy, Shipping of the United Kingdom, from 9 Hen. III to 3 Geo. IV. Inclusive. With Notes.* London, 1823. P. 40–41.

² “...it hath been a Time out of Mind an Usage amongst Merchants, both of this Realm and of foreign Nations, when they make any great Adventure (especially into remote Parts) to give some Consideration of Money to other Persons (which commonly are in no small Number) to have from them Assurance made of their Goods, Merchandizes, Ships and Things adventured or some Part thereof, at such Rates and in such Sort as the Parties Assurers and the Parties assured can agree, which Course of Dealing is commonly termed a Policy of Assurance...”

³ “...by Means of which Policies of Assurance it cometh to pass upon the Loss or perishing of any Ship, there follows not the undoing of any Man, but the Loss lighteth rather easily upon many than heavily upon few, and rather upon them that adventure not than those that do adventure, whereby all Merchants, especially of the younger Sort, are allured to venture more willingly and more freely...”

⁴ “...which Commission shall be directed to the Judge of the Admiralty for the Time being, the Recorder of London for the Time being, Two Doctors of the Civil Law, and Two Common Lawyers, and Eight grave and discreet Merchants, or to any Five of them; which Commissioners, or the greater Part of them, which shall sit and meet, shall have by virtue of this present Act full Power and Authority to

В проекте Чалмерса (и в тексте Закона впоследствии) нашли свое отражения нормы вышеуказанных английских законов 1745, 1788, 1868 гг. Однако в основном и в первую очередь при подготовке проекта Закона 1906 г. речь шла о кодификации так называемого прецедентного права, так как английское страхование в целом и морское страхование в частности по большей части регулировалось именно правилами, которые были сформулированы в судебной практике⁶.

В английских источниках отмечается, что количество опубликованных судебных решений, имеющих отношение к морскому страхованию и использованных Чалмерсом для подготовки проекта Закона 1906 г., превышало 2 тыс.⁷

При кодификации страхового права в Законе 1906 г. перед его разработчиками была поставлена задача сформулировать нормы таким образом, чтобы обеспечить предсказуемость правового регулирования. Считалось, что ясность норм Закона 1906 г. гораздо важнее их безупречности с точки зрения теории права (“...the certainty of the rule laid down is of more importance than its theoretical perfection”)⁸.

2. Структура и общая характеристика Закона 1906 г.

Закон 1906 г. в момент его принятия состоял из 94 статей (sections), которые были сгруппированы в 17 разделов, не получивших какой-либо нумерации. К настоящему времени ст. 18, 19, 20, второе предложение ст. 17, ч. 2–5 ст. 23, ч. 2 ст. 25, второе предложение ч. 3 ст. 33, ст. 34, ст. 92, 93 и Приложение 2 Закона 1906 г. отменены. В остальном текст сохранился без изменений в той форме, которая существовала в момент принятия Закона в 1906 г.

Сохранилось также Приложение 1 к Закону 1906 г., которое включает в себя форму полиса Ллойда 1779 г. и правила его толкования. Приложение 2, содержащее список актов парламента Великобритании, отмененных при принятии Закона 1906 г., напротив, было отменено Законом о реформе статутного права 1927 г.

Разделы Закона 1906 г.⁹ и правила толкования полиса в Приложении 1 имеют следующие наименования:

1. Морское страхование
2. Страховой интерес
3. Страховая стоимость
4. Раскрытие информации и заявления
5. Полис
6. Двойное страхование
7. Страховые гарантии и прочее
8. Рейс
9. Передача полиса
10. Премия
11. Убытки и абандон
12. Частичные убытки (включая спасательные, общеаварийные и частные расходы)
13. Страховое возмещение
14. Права страховщика при выплате возмещения
15. Возврат премии
16. Взаимное страхование
17. Дополнительные положения

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Форма полиса

Полис Ллойда по страхованию судов и грузов

Правила толкования полиса

1. Независимо от гибели
 2. От
 3. В и от
 4. С момента их погрузки
 5. Безопасно доставлен на берег
 6. Заходить и останавливаться
 7. Опасности морей
 8. Пираты
 9. Воры
 10. Аресты и пр. королями, властями и народами
 11. Баратрия
 12. Все иные опасности
 13. Авария, кроме общей
 14. Посадка на мель
 15. Судно
 16. Фрахт
 17. Грузы
- #### Приложение 2

⁶ The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. VII–VIII.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibid. P. X.

⁹ Нумерация разделов, отсутствующая в тексте Закона, здесь добавлена для наглядности.

При применении Закона 1906 г. необходимо учитывать, что его нормы, конечно, не исчерпывают правовое регулирование отношений по морскому страхованию.

В соответствии с указаниями ч. 2 ст. 91 Закона 1906 г. нормы общего права, включая право торговое, кроме тех, которые несовместимы с прямыми положениями Закона 1906 г., продолжают применяться к договорам морского страхования в Англии.

В действительности именно общее (прецедентное) право содержит большую часть английских правовых норм, регулирующих отношения по морскому страхованию. Общее право также определяет сферу применения, действительное содержание и толкование норм Закона 1906 г., зачастую придавая им значение, прямо противоположное тому, которое можно было бы ожидать при простом прочтении текста соответствующих статей Закона 1906 г.

Вопрос об императивности норм Закона 1906 г. решается на основании положений его ст. 87. Часть 1 последней устанавливает, что, если какое-либо право, обязанность или ответственность возникают по договору морского страхования в силу закона (*by implication of law*), они могут быть отменены или изменены прямым соглашением сторон или деловым обыкновением, если деловое обыкновение связывает обе стороны договора.

Таким образом, в силу общего правила ч. 1 ст. 87 Закона соглашение сторон и обычай делового оборота имеют преимущественную силу перед его нормами. Границы применения этого общего правила определяются положениями ч. 2 ст. 87 Закона, которая устанавливает, что нормы рассматриваемой статьи распространяются на любое право, обязанность или ответственность, предусмотренные Законом 1906 г., которые могут быть законно изменены соглашением сторон.

С практической точки зрения для точного ответа на вопрос, какие права, обязанности и ответственность, предусмотренные Законом 1906 г., могут, а какие не могут быть изменены соглашением сторон, следует в каждом конкретном случае обратиться к применимым нормам общего (прецедентного) права и правовой доктрине английского морского страхования. Считается, например, что нормы ст. 4 Закона 1906 г. о том, что страхователь должен иметь страховой интерес в предмете страхования, являются

ся императивными и не могут быть отменены ни соглашением сторон, ни обычаем. То же самое относится к ст. 22 Закона, которая требует, чтобы договор страхования был инкорпорирован в полис, и к его же ст. 41, предусматривающей, что страхователь гарантирует страховщику законность своего морского предприятия и то, что, насколько это зависит от страхователя, оно будет осуществляться законным способом¹⁰.

В целом по прошествии почти 115 лет со дня принятия Закона 1906 г. можно смело утверждать, что с точки зрения абстрактной ясности и лаконичности формулировок сэру Макензи Чалмерсу удалось создать поистине бессмертное творение.

В Англии подготовленный Чалмерсом текст Закона о морском страховании применяется по аналогии ко всем отношениям по имущественному (и отчасти неимущественному) страхованию, независимо от того, связаны или нет такие отношения с какими-либо морскими рисками.

Закон 1906 г. стал образцом при принятии законов о морском страховании в целом ряде других государств, в особенности стран общего права, включая Австралию (в 1907 г.), Новую Зеландию (в 1909 г.), Сингапур (в 1993 г.), Канаду (закон от 6 мая 1993 г.) и др.

Примечательно, что, например, в Канаде при подготовке федерального закона о морском страховании в начале 90-х годов XX в. законодатель практически без изменений включил в него текст, написанный Чалмерсом почти 100 лет назад.

3. Применение Закона 1906 г. английскими судами

Можно смело утверждать, что с точки зрения абстрактной ясности и лаконичности формулировок нормы Закона 1906 г. полностью соответствуют той цели, которая ставилась перед его разработчиками. Отчасти в этом, по-видимому, заключается желание других стран пользоваться текстом Закона 1906 г. и даже спустя 100 лет после его принятия практически без изменений переносить его тексты в свое внутреннее законодательство.

Совсем другое дело – соответствие текста Закона 1906 г. реальному содержанию норм

¹⁰ См., например: Arnould's Law of Marine Insurance and Average. 19th ed. Sweet & Maxwell Ltd., 2018. § 3-18.

английского права в области морского страхования, а также требованиям предсказуемости правового регулирования и разумным ожиданиям участников страховых правоотношений, к которым применяется английское право.

Английские юристы любят цитировать судебные решения лорда Мансфилда, который отмечал, что во всех коммерческих сделках доминирующей целью должна быть определенность правового регулирования¹¹. Ничто не может навредить больше, чем неопределенность в коммерческом праве¹².

В этом вопросе, наверное, трудно где-либо еще в мире найти закон, который породил бы такое колоссальное количество ненужных судебных споров и абсолютно непредсказуемых, несправедливых решений, как английский Закон о морском страховании 1906 г.

При рассмотрении страховых споров английские суды во многих случаях давали такое толкование и применение нормам Закона 1906 г., которые защищают исключительно экономические интересы страховщика и ущемляют интересы страхователей. При этом английские судьи оставляют безнаказанными любые, самые недобросовестные, а иногда и откровенно мошеннические действия со стороны страховщиков. В ходе рассмотрения споров игнорируются совершенно очевидные факты, включая, в частности, и то, что при современном уровне развития средств связи, сбора, хранения, оценки и передачи информации именно страховщики являются значительно более сильной стороной страховых отношений как до, так и после заключения договора страхования.

Под воздействием английской судебной практики английским страховщикам зачастую самим приходится изменять условия своих договоров присоединения в пользу страхователей после того, как очередной английский судья, презируя все мыслимые нормы и принципы добросовестности, соразмерности и разумности, полностью отказывает очередному страхователю в защите его прав и интересов, а страхователи в очередной раз реагируют на это массовым бегством с английского рынка морского страхования.

Для иллюстрации того, как применяются нормы Закона 1906 г. английскими судьями, можно было бы привести сотни примеров, относящихся к таким болезненным темам английского страхового права, как «высшая добросовестность» (utmost good faith), раскрытие информации страховщику (disclosure), применение страховых гарантий (warranties), применение предварительных условий ответственности страховщика (conditions precedent), оговорки о «фундаменте договора» (basis of contract clauses), однако все эти вопросы недавно стали предметом реформы законодательства о морском страховании, и, возможно, в этой сфере удастся навести порядок¹³.

В данной статье мы остановимся на таком редко освещаемом вопросе, как концепция и определение договора морского страхования в английском праве.

3.1. Определение и концепция договора морского страхования

Определение понятия договора морского страхования приводится в ст. 1 Закона 1906 г.:

«1. Определение морского страхования»

Договор морского страхования является договором, по которому страховщик обязуется возместить страхователю способом и в пределах, которые согласованы договором, морские убытки, т.е. убытки, связанные с морским предприятием».

В определении ст. 1 Закона говорится только об обязательстве страховщика и ничего нет об обязанностях страхователя. В остальном российский юрист мог бы сказать, что такое же точно определение договора морского страхования и обязательства страховщика содержится и в российском законодательстве.

Это, однако, было бы заблуждением.

В английском праве для правильного понимания концепции и правовой природы договора морского страхования (и вообще любого договора имущественного страхования), а также обязательства страховщика по такому договору текст ст. 1 Закона 1906 г. не имеет никакого значения.

¹¹ "In all mercantile transactions the great object should be certainty" (*Vallejo v Wheeler* (1774) 1 Cowp 143, at 153).

¹² "Nothing is more mischievous than uncertainty in mercantile law" (*Medcalf v Hall* (1782) 3 Doug 113, at 115).

¹³ Еще одна тема, которая в отличие от вышеназванных не стала предметом реформы в 2015–2016 гг., – это, конечно, ст. 55 Закона 1906 г. и правило *causa proxima non remota spectatur*. Она в данной статье не освещается и, видимо, будет рассмотрена в будущих публикациях.

Вместо ясно сформулированного Чалмерсом определения (ст. 1 Закона 1906 г.) в английском страховом праве применяется абсурдная юридическая фикция¹⁴, так называемое исторически сложившееся правило (*historic rule*), согласно которому «договор страхования рассматривается как договор, аналогичный договору с охранным предприятием, по которому последнее обязуется предотвратить, например, проникновение в жилище или на территорию предприятия. Таким образом, обязательство страховщика по английскому праву заключается в обязанности предотвратить убыток, а не компенсировать его»¹⁵.

Применительно к морскому страхованию английская концепция договора имущественного страхования означает, что, например, каско-страховщик, страхующий судно от так называемых морских опасностей, в силу договора морского страхования принимает на себя обязательство оградить страхователя от убытков, т.е. предотвратить вредоносное воздействие на судно штормов, цунами, землетрясений, извержений вулканов; защитить застрахованное судно от попадания молнии, столкновения с другими судами, посадки на мель, небрежности капитана, экипажа, лоцмана, сторонних ремонтных организаций и т.д.

Такая концепция договора морского страхования нашла свое отражение в целом ряде судьбоносных решений английских судов, включая следующие:

- 1) *Chandris v Argo Insurance Co. Ltd.* [1963] 2 Lloyd's Rep. 65;
- 2) *President of India v La Pintada Compania Navigacion SA (The La Pintada)* [1985] A.C. 104;
- 3) *President of India v Lips Maritime Corp. (The Lips)* [1988] A.C. 395, 425, per Lord Brandon;
- 4) *Firma C-Trade SA v Newcastle P & I Association (The Fanti)* [1991] 2 A.C. 1;
- 5) *Ventouris v Mountain (The Italia Express (No. 2))* [1992] 2 Lloyd's Rep. 281;
- 6) *The Kyriaki* [1993] 1 Lloyd's Rep. 137;
- 7) *Callaghan v Dominion Insurance Co. Ltd.* [1997] 2 Lloyd's Rep. 541;

8) *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd.* [1999] Lloyd's Rep. I.R. 111;

9) *Apostolos Konstantine Ventouris v Trevor Rex Mountain (The Italia Express (No. 3))* [1992] 2 Lloyd's Rep 281.

Понимая всю несостоятельность английской концепции договора страхования, некоторые английские юристы со ссылкой на прецедентное право¹⁶, английскую правовую доктрину¹⁷ и практику в других странах общего права¹⁸ наглядно показывают, что гораздо удачнее было бы считать, что по договору страхования страховщик обязуется возместить убыток, причиненный застрахованному имуществу опасностями, от которых осуществляется страхование.

Однако это мнение, очевидно, не является определяющим в Англии.

В решении по недавно рассмотренному делу судна *Renos* Верховный суд Великобритании, давая определение понятия «договор морского страхования» и устанавливая обязанности страховщика по такому договору, даже не пытался цитировать ст. 1 Закона о морском страховании 1906 г. Вместо этого Верховный суд в очередной раз сформулировал английскую концепцию договора имущественного страхования (в данном деле – договора каско-страхования судна) следующим образом:

«Во-первых, необходимо отметить, что по общему правилу убытки по полису страхования корпуса и оборудования судна возникают во время аварийного происшествия, а не когда определен размер [подлежащего уплате] страхового возмещения. Требование, заявляемое по страховому полису, является требованием об уплате заранее не исчисленных убытков. Обязательство страховщика заключается в том, чтобы оградить страхователя от застрахованного убытка (to hold the assured harmless against an insured loss), из чего следует, что в случае страхования от физического повреждения имущества страховщик является нарушившим указанное обязательство, как только возникают убытки»¹⁹.

¹⁴ *Lord Mance*. The 1906 Act, Common Law and Contract Clauses – All in Harmony? // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2011. No. 3. P. 349.

¹⁵ См., например: *The Law Commission Consultation Paper No. 201 and The Scottish Law Commission Discussion Paper No. 152. Insurance Contract Law: Post Contract Duties and Other Issues*. 2011. § 2.19. См. также: *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*. § 6-19, 12-05, 12-06,

¹⁶ *Campbell N.* The Nature of an Insurer's Obligation // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2000. P. 58–61.

¹⁷ *Ibid.* P. 61–62.

¹⁸ *Ibid.* P. 62–63.

¹⁹ См. § 10 решения Верховного суда Великобритании по делу *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) and others (Appellants) v Connect Shipping Inc and another (Respondents)* [2019] UKSC 29 (The RENOS)

При этом Верховный Суд Великобритании сослался на решение по делу *Chandris v Argo Insurance Co Ltd.* [1963] 2 Lloyd's Rep 65, 73–74 и на § 35 печально известного решения Палаты лордов по делу *Firma C-Trade SA v Newcastle Protection and Indemnity Association ("The FANTI")* [1991] 2 AC 1.

Исходя из такой концепции договора морского страхования, следует прийти к выводу, что по английскому праву страховщик принимает на себя обязательство, в отношении которого уже при заключении договора абсолютно ясно, что, во-первых, его исполнение невозможно, а во-вторых, что страховщик даже и не собирается исполнять это обязательство в соответствии с его содержанием (и, соответственно, не делает никаких приготовлений и не несет никаких расходов, хотя может и должен произвести эти траты, готовясь к выполнению своего обязательства по договору страхования).

Понятно при этом, что поведение страховщика абсолютно не соответствует принципу наивысшей добросовестности, который объявлен определяющим для договора морского страхования положениями ст. 17 Закона о морском страховании 1906 г.

Кроме того, исходя из английской концепции обязательства страховщика по договору морского страхования, страховщик считается нарушившим это обязательство не когда он отклоняет законное требование страхователя об уплате страхового возмещения (как это, например, предусмотрено российским правом), а уже в момент возникновения убытка, т.е. когда опасность, от которой осуществляется страхование, причинила вред застрахованному имуществу²⁰.

(per Lord Sumption): "The first point to be made is that as a general rule, the loss under a hull and machinery policy occurs at the time of the casualty and not when the measure of indemnity is ascertained. A claim on an insurance policy is a claim for unliquidated damages. The obligation of the insurer is to hold the assured harmless against an insured loss, from which it follows that where the insurance is against physical damage to property the insurer is in breach of that obligation as soon as the damage occurs: *Chandris v Argo Insurance Co Ltd.* [1963] 2 Lloyd's Rep 65, 73–74; *Firma C-Trade SA v Newcastle Protection and Indemnity Association ("The FANTI")* [1991] 2 AC 1, para 35 (Lord Goff of Chieveley)".

²⁰ Интересно, что, например, в деле *Callaghan v Dominion Insurance Co. Ltd.* [1997] 2 Lloyd's Rep. 541 судья *Peter Webster* пришел к выводу, что страховщик не принимал на себя обязательство (не давал обещания) предотвратить убыток, но все равно постановил, что страховщик нарушил свое обязательство в момент возникновения убытка.

Соответственно, в этот же момент считаются нарушенными и права страхователя.

Английская концепция договора морского страхования имеет определяющее значение практически для всех остальных институтов страхового права. Так, например, ст. 5 английского Закона об исковой давности устанавливает, что иск, основанный на договоре, не может быть предъявлен по истечении 6 лет с даты возникновения права на иск (six years from the date on which the cause of action accrued). В связи с этим считается, что срок исковой давности по требованиям из договора имущественного страхования начинается свое течение в момент, когда убыток причинен опасностью, от которой осуществляется страхование.

Согласно ч. 1 ст. 35А английского Закона о высших судах (*Senior Courts Act*) 1981 г. страхователь может взыскать проценты со страховщика с даты возникновения права на иск (the date when the cause of action arose), т.е. опять-таки с момента возникновения убытка²¹.

Поскольку обязательство страховщика считается нарушенным с момента возникновения убытка, за нарушение своего обязательства страховщик несет ответственность в форме возмещения убытков. Однако при этом страхователь не имеет право взыскать со страховщика убытки за неплату или просрочку выплаты сумм, за которые отвечает страховщик, так как согласно правилу прецедентного права у страхователя нет права на взыскание убытков за невозмещение убытков ("there is no such thing as a cause of action in damages for late payment of damages")²², а согласно ст. 67 и 68 Закона о морском страховании 1906 г. ответственность страховщика ограничена лимитом страховой суммы (по таксированному полису) или страховой стоимостью (по нетаксированному полису). Недобросовестные страховщики активно пользуются этими надуманными ограничениями права страхователя на взыскание убытков и, бывает, годами не выплачивают страховое возме-

²¹ На практике суды по своему усмотрению могут исключить из периода, в течение которого начисляются проценты, «разумное время для проведения расследования», которое является довольно коротким ("...interest runs from the date of accrual of the cause of action, in this context the date of loss, but in practice a reasonable time for investigation is often allowed under the court's discretion, which tends to be quite short") (см.: *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*. § 27-03).

²² См. *President of India v Lips Maritime Corp. (The Lips)* [1988] A.C. 395, 425, per Lord Brandon.

ние совершенно безнаказанно даже в тех случаях, когда они сами признают, что обязаны платить²³.

Кроме того, в недавнем решении по делу судна *Renos* Верховный суд Великобритании постановил, что для целей определения, является ли судно конструктивно погибшим, «[весь] убыток (the loss) считается причиненным в момент аварийного происшествия... Если аварийное происшествие происходит в течение периода действия полиса и убыток увеличивается после прекращения действия полиса, превращаясь в конструктивную полную гибель, то по-прежнему имеет место конструктивная полная гибель по этому полису»²⁴. «Из того факта, что [весь] убыток понесен в момент аварийного происшествия... следует, что «повреждение судна», о котором говорится в п. (ii) ч. 2 ст. 60 Закона 1906 г., – это в принципе все повреждения, обусловленные аварийным происшествием с момента его возникновения...»²⁵ Фраза «расходы по ремонту поврежденных» в п. (ii) ч. 2 ст. 60 Закона 1906 г. для цели определения, является ли судно полностью конструктивно погибшем, включает в себя все разумные расходы на спасание и сохранение судна с момента аварийного происшествия, а также будущие расходы на его ремонт. «Расходы по ремонту» ни в коем случае не «погашаются» в силу того, что часть таких расходов могла быть произведена до момента подачи нотиса об абандоне и предъявления иска по полису²⁶.

3.2. Полис морского страхования Ллойда (Приложение 1 к Закону 1906 г.)

Согласно положениям ст. 30 Закона 1906 г. полис морского страхования может быть составлен в форме, приведенной в Приложении 1 к указан-

ному Закону. С учетом положений Закона 1906 г. и если контекст полиса не требует иного, термины и выражения, изложенные в Приложении 1 к Закону 1906 г., должны толковаться как имеющие сферу применения и значение, придаваемые им в указанном Приложении.

Согласно комментариям автора английского Закона о морском страховании, текст полиса в той форме, которая приложена к Закону о морском страховании 1906 г., окончательно сложился в 1779 г., но большая часть его положений гораздо старше. Принято считать, что буквы “S.G.”²⁷ означают судно (ship) и груз (goods), однако есть также мнение, что они означают *salutis gratia*, т.е. «для безопасности».

В английских судебных решениях полис Ллойда, приведенный в Приложении 1 к Закону 1906 г., характеризуется как «форма, едва ли доступная для понимания» (hardly intelligible form), как «инструмент, абсурдный и бессвязный» (absurd and incoherent instrument) или как документ, составленный с «чрезвычайной небрежностью» (policy... drawn with so much laxity) и содержащий «кабалистические начертания» (cabalistic letters)²⁸.

Сохранение полиса Ллойда в качестве приложения к Закону о морском страховании часто оправдывалось многолетней практикой применения полиса английскими судами. Отмечалось, что при рассмотрении вопроса о том, не стоит ли отменить или изменить освященную веками форму полиса, нельзя забывать, что его текст и термины так часто становились предметом судебных споров и решений, что значение, которое английские суды придают почти каждому слову полиса, является общеизвестным фактом (common knowledge)²⁹.

Однако, несмотря на многолетнюю практику применения полиса английские судьи отказывались страхователям в страховом возмещении, ссылаясь именно на то, что им неизвестно правовое значение его терминов. Например, в деле *Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Assn (Bermuda) Ltd.* [1983] QB 647, 661, когда судно *Andreas Lemos* стояло на якоре в территориаль-

²³ См. вопиюще несправедливое решение английского суда по делу *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd.* [1999] Lloyd’s Rep. I. R. 111. Согласно изменениям, внесенным в английский Закон о страховании 2015 г. ст. 28 Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. теперь в каждом договоре страхования, подчиненном английскому праву, имеется подразумеваемое условие, что страховщик должен оплачивать требования страхователя в рамках разумного срока (within reasonable time). Однако это подразумеваемое условие имеет диспозитивный характер, и страховщик может исключить его применение в своем договоре присоединения (см. об этом далее).

²⁴ *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) and others (Appellants) v Connect Shipping Inc and another (Respondents)* [2019] UKSC 29 (The *Renos*), § 10

²⁵ Ibid. § 13

²⁶ Ibid. § 19.

²⁷ The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. 140.

²⁸ См.: Arnould’s Law of Marine Insurance and Average. 15th ed. London: Stevens & Sons, 1961. Vol. I. P. 15. См. также: The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. 140–141.

²⁹ *Templeman F. Marine Insurance: Its Principles and Practice.* London, 1903. P. 15.

ных водах Бангладеш, на его борт зашла группа вооруженных боевыми ножами оборванцев. Они были готовы ограбить, но, не встретив сопротивления, забрали имущество судна и ушли. Известный английский судья *J. Staughton* отказал судовладельцу в признании того, что судно подверглось нападению морских разбойников (*rovers*). Несмотря на то что полис к моменту рассмотрения дела уже более 300 лет применялся в Англии, судья отметил, что значение термина *rovers* ему неизвестно:

«Мне абсолютно неясно, что такое *rovers*... Я полагаю, что единственным действующим и популярным значением этого термина является марка автомобиля, такая же, как «Форд» или «Воксхолл»»³⁰.

Во взыскании убытков страхователю было отказано.

В настоящее время на английском рынке страхования все чаще используются такие документы, как *MRS (Market Reform Slip)*, *GPD (Global Placing Document)*, проформа *MRC (Market Reform Contract)* и др. Пока ни у кого не вызывает сомнений применимость этих документов для оформления договора страхования. Однако после ознакомления с некоторыми английскими судебными решениями нельзя исключить, что в один прекрасный день какой-нибудь английский судья скажет, что ему неизвестны такие документы; они не предусмотрены Законом о морском страховании 1906 г.; ст. 30 Закона говорит, что полис может быть составлен в форме, приведенный в Приложении 1 к Закону, а никакие *MRS*, *GDP* или *MRC* в Приложении 1 не содержатся.

4. Реформа 2015 и 2016 гг.

Непредсказуемость правового регулирования, а также неадекватность и архаичность некоторых норм английского Закона 1906 г. (и в гораздо большей степени практики их применения английскими судами) привели к тому, что к началу XXI в. для многих страхователей уход с английского рынка морского страхования стал насущной необходимостью.

Международный бизнес, участвующий в морской торговле XXI в., просто не мог позволить, чтобы его отношения со страховой компанией регулировались пыльными томами с прецедентами XVIII в. и при этом любой английский судья мог разрешить страховщику абсолютно безнаказанно нарушать требования добросовестности, разумности и справедливой деловой практики, игнорируя при этом современные технические и информационные возможности, которые находятся в распоряжении страховых компаний и позволяют им полностью доминировать в страховых правоотношениях.

Все большее число страхователей, особенно те, в чьем управлении находился современный флот, начинали искать страховое покрытие на других страховых рынках, в особенности на норвежском, который предлагал (и предлагает) гораздо более современные нормы морского страхования, гарантирующие в подавляющем большинстве случаев не только справедливый баланс интересов страхователей и страховщиков, но также и их совместный вклад в повышение безопасности мореплавания.

В 2002 г. комитет Британской ассоциации страхового права (без особого энтузиазма) пришел к выводу о необходимости реформы английского страхового законодательства³¹. Подготовка реформы была поручена членам Английской и Шотландской комиссий по реформе законодательства³², которые с 2006 г. подготовили ряд заключений и рекомендаций, а также проекты соответствующих законодательных актов.

Реформа английского страхового законодательства состоялась посредством принятия парламентом Великобритании следующих нормативных правовых актов:

1) Закона о потребительском страховании (о раскрытии информации и заверениях) (*Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act*) от 8 марта 2012 г.³³;

³⁰ "I am by no means clear what are rovers... Its only current and popular meaning is, I suppose, a species of motor car, such as a Ford or a Vauxhall" (*Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Assn (Bermuda) Ltd.* [1983] QB, p. 647, 661).

³¹ См.: British Insurance Law Association, *Insurance Contract Law Reform – Recommendations to the Law Commission*. London: BILA, 2002.

³² The Law Commission and the Scottish Law Commission. Рекомендации, заключения и пояснения к законопроектам, подготовленным Английской и Шотландской комиссиями по реформе законодательства опубликованы на интернет-сайтах: <https://www.lawcom.gov.uk> и <https://www.scotlawcom.gov.uk>.

³³ В настоящей статье не рассматривается.

2) Закона о страховании (Insurance Act) от 12 февраля 2015 г. и

3) Закона о предпринимательской деятельности (Enterprise Act) от 4 мая 2016 г.

5. Закон о страховании 2015 г.

Сразу надо отметить, что в ходе реформы страхового законодательства ее авторы наотрез отказались пересматривать английскую концепцию договора имущественного страхования³⁴.

В английском праве по-прежнему применяется архаичная фикция, согласно которой страховщик по договору морского (и неморского) страхования принимает на себя обязанность не компенсировать убытки, а оградить (защитить) страхователя и его имущество от вредоносного воздействия застрахованных опасностей. Эта фикция подлежит применению, невзирая на нормы любого закона или договора, который в этом вопросе предусматривает иное правовое регулирование.

Соответственно, в английском праве по-прежнему применяется сформулированная прецедентным правом норма о том, что страхователь не может взыскать убытки за просрочку или неплату убытков страховщиком (т.е. в российской терминологии, если бы она была применима, мы бы сказали: «...за невыплату или просрочку в выплате страхового возмещения»). Эта норма является общим правилом, однако ст. 28, 29 и 30 Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. внесли в это правило некоторые незначительные изменения.

В остальном Закон о страховании 2015 г.³⁵ отменил целый ряд норм Закона 1906 г., включая второе предложение ст. 17, ст. 18, 19, 20, второе предложение ч. 3 ст. 33 и ст. 34.

В целом, не вдаваясь в подробности, изменения, внесенные в Закон 1906 г. Законом о страховании 2015 г., можно суммировать следующим образом.

5.1. Наивысшая добросовестность

Статья 17 Закона 1906 г. по-прежнему предусматривает, что договор морского страхова-

ния есть договор, основанный на наивысшей добросовестности. Однако ч. 1 ст. 14 Закона о страховании 2015 г. теперь устанавливает, что «любая правовая норма, разрешающая стороне договора страхования расторгнуть договор на том основании, что наивысшая добросовестность не была соблюдена другой стороной, отменяется»³⁶.

Пункт (а) ч. 3 ст. 14 Закона о страховании 2015 г. в этой связи прямо указывает, что в ст. 17 Закона 1906 г. утратили силу и не применяются слова «и если наивысшая добросовестность не соблюдена какой-либо из сторон, договор может быть расторгнут другой стороной».

5.2. Новая обязанность страхователя «честно представить риск»

Часть 2 ст. 21 Закона о страховании 2015 г. содержит следующие указания:

«(2) В Законе о морском страховании 1906 года статья 18 (раскрытие информации страхователем), 19 (раскрытие информации агентом, заключающим договор страхования) и 20 (заявления в ходе переговоров о заключении договора) утратили силу»³⁷.

Кроме того, ч. 3 ст. 21 Закона о страховании также отменила «любую правовую норму, имеющую такой же правовой эффект», что и ст. 18, 19 и 20 Закона 1906 г.

Вместо ранее действовавших положений ст. 18, 19 и 20 Закона 1906 г. разд. II (ст. 2–8) Закона о страховании 2015 г. ввел обязанность страхователя «честно представить риск» (duty of fair presentation).

В связи с этим следует отметить, что взамен отмененных положений ст. 18, 19 и 20 Закона 1906 г. ст. 2–8 Закона о страховании 2015 г. устанавливают следующие правила:

«РАЗДЕЛ 2 ОБЯЗАННОСТЬ ЧЕСТНО ПРЕДСТАВИТЬ РИСК»

Статья 2. Применение и толкование

(1) Настоящий Раздел применяется только к договорам непотребительского страхования.

³⁴ См.: Law Commission (No. 353) and The Scottish Law Commission (No. 238) Insurance Contract Law: Business Disclosure; Warranties; Insurers' Remedies for Fraudulent Claims; and Late Payment. 2014. § 28.83.

³⁵ Вступил в силу 12 августа 2016 г.

³⁶ См. далее перевод Закона 1906 г., выделенный серым цветом текст ст. 17.

³⁷ См. далее перевод Закона 1906 г., выделенный серым цветом текст ст. 18, 19 и 20.

(2) Настоящий Раздел применяется в отношении изменений в договоры непотребительского страхования так же, как он применяется к самим договорам, однако:

(а) указания на риск следует считать указаниями на изменения риска, имеющие значение для предлагаемого изменения [договора], а

(б) указания на договор страхования следует считать указаниями на изменения.

Статья 3. Обязанность честно представить риск

(1) До заключения договора страхования страхователь обязан сделать честное представление риска страховщику.

(2) Обязанность, возложенная частью (1) называется в настоящем Законе «обязанностью честно представить риск».

(3) Честным является такое представление риска:

(а) которое совершает раскрытие [информации] согласно требованиям части (4);

(б) которое совершает указанное раскрытие таким образом, который являлся бы разумно ясным и доступным для осмотрительного страховщика, и

(с) в котором каждое существенное заявление о каком-либо факте является правильным по существу, а каждое существенное заявление по вопросу ожидания или предположения сделано добросовестно.

(4) Требуемым раскрытием [информации], за исключением случаев, указанных в части (5), является:

(а) раскрытие каждого существенного обстоятельства, которое известно или должно быть известно страхователю, или

(б) при несовершении такового раскрытие, которое дает страховщику достаточную информацию для того, чтобы предусмотрительный страховщик был поставлен в известность о том, что ему необходимо навести дальнейшие справки для выяснения таких существенных обстоятельств.

(5) При отсутствии запроса часть (4) не требует, чтобы страхователь раскрывал какое-либо обстоятельство, если

(а) оно уменьшает риск;

(б) оно известно страховщику;

(с) оно должно быть известно страховщику;

(д) презюмируется, что оно известно страховщику, или

(е) оно относится к чему-то, в отношении чего страховщик отказался от права на получение информации.

(6) Статьи 4 и 6 устанавливают правила о том, что известно страхователю и страховщику, а статья 7 включает в себя дополнительное правило.

Статья 4. Осведомленность страхователя

(1) Настоящая статья устанавливает то, что страхователь знает или должен знать для целей статьи 3(4)(а).

(2) Страхователь, который является физическим лицом, знает только:

(а) то, что известно этому физическому лицу, и

(б) то, что известно одному или нескольким физическим лицам, которые отвечают за страхование страхователя.

(3) Страхователь, не являющийся физическим лицом, знает только то, что известно одному или нескольким физическим лицам, которые

(а) являются частью старшего звена управления страхователя или

(б) отвечают за страхование страхователя.

(4) Страхователь в силу части (2)(б) или (3)(б) не считается знающим конфиденциальную информацию, известную физическому лицу, если:

(а) такое физическое лицо является агентом или работником агента страхователя и

(б) информация была получена агентом страхователя (или работником этого агента) через деловые отношения с лицом, которое не связано договором страхования.

(5) Для целей части (4) лицами, связанными договором страхования, являются:

(а) страхователь и любые другие лица, которым предоставлено покрытие договором, а также

(б) если договор перестраховывает риски, покрытые другим договором, лица, которые (в силу этой части настоящей статьи) связаны с этим другим договором.

(6) Независимо от того, является, или нет, он физическим лицом, страхователь должен знать то, что должно было бы выясниться посредством разумного поиска информации, доступной для страхователя (независимо от того, ведется ли такой поиск посредством наведения справок или какими-либо иными методами).

(7) В части (6) термин «информация» подразумевает информацию, имеющуюся в орга-

низации страхователя или у любого иного лица, которому покрытие предоставлено договором страхования.

(8) Для целей настоящей статьи:

(а) термин «работник» в отношении агента страхователя предполагает любое физическое лицо, работающее на агента, в каком бы качестве ни действовало такое физическое лицо;

(b) физическое лицо является ответственным за страхование страхователя, если это физическое лицо участвует от имени страхователя в процессе получения страхования страхователя (независимо от того, участвует в этом такое физическое лицо в качестве работника или агента страхователя, в качестве работника агента страхователя или в каком-либо ином качестве), и

(с) термин «старшее звено управления» означает тех физических лиц, которые играют важные роли в принятии решений о том, как деятельность страхователя должна управляться и быть организована.

Статья 5. Осведомленность страховщика

(1) Для целей статьи 3(5)(b) страховщик знает что-либо, только если это известно одному или нескольким физическим лицам, которые участвуют от имени страховщика в решении вопроса о том, принимается ли риск на страхование, и если да, то на каких условиях (независимо от того, участвует в этом такое физическое лицо в качестве работника или агента страховщика, в качестве работника агента страховщика или в каком-либо ином качестве).

(2) Для целей статьи 3(5)(с) страховщик должен знать что-то, только если:

(а) работник или агент страховщика знает это и должен был разумно передать соответствующую информацию какому-либо из физических лиц, указанных в части (1) настоящей статьи, или

(b) соответствующая информация находится у страховщика и она непосредственно [легко-] доступна для какого-либо из физических лиц, указанных в части (1) настоящей статьи.

(3) Для целей статьи 3(5)(d) страховщик презюмируется знающим:

(а) вопросы, которые являются общеизвестными, а также

(b) вопросы, о которых страховщик, предлагающий страхование данного вида для страхователей в данной сфере деятельности, мог бы иметь

знания при обычном ходе деятельности в рамках разумных ожиданий.

Статья 6. Осведомленность: общие положения

(1) Для целей статей 3–5 указания на знание физического лица включают не только фактическую осведомленность, но также и обстоятельство, о которых такое физическое лицо подумывало и которые были бы известны такому физическому лицу, если бы оно намеренно не уклонилось от их подтверждения или получения [информации] о них.

(2) Ничто в настоящем Разделе не влияет на действие любого правила Закона, в соответствии с которым осведомленность об обмане, совершенном физическим лицом («Ф»), на стороне страхователя или на стороне страховщика не должна вменяться (соответственно) страхователю или страховщику, если:

(а) в тех случаях, когда обман совершен со стороны страхователя, «Ф» является любым из физических лиц, указанных в статье 4(2)(b) или (3), или

(b) в тех случаях, когда обман совершен со стороны страховщика, «Ф» является любым из физических лиц, указанных в статье 5(1).

Статья 7. Дополнительное правило

(1) Настоящий Закон не требует, чтобы честное представление риска содержалось только в одном документе или устном заявлении.

(2) Термин «обстоятельство» подразумевает любое сообщение, сделанное страховщику, или информацию, полученную страховщиком.

(3) Обстоятельство или заявление является существенным, если бы оно повлияло на суждение осмотрительного страховщика при решении вопроса о том, принимает ли он риск [на страхование] и, если да, то на каких условиях.

(4) Примерами того, что может быть существенным, являются:

(а) особые или необычные факты, имеющие отношение к риску;

(b) любое конкретное опасение, которое привело страхователя к тому, чтобы искать страховое покрытие для риска;

(с) все то, что лица, имеющие отношение к данному виду страхования и данной сфере деятельности, как правило, считали бы вопросом, который должен быть отражен в честном представлении риска данной категории.

(5) Существенное заявление является правильным по существу, если бы предусмотрительный страховщик не посчитал существенным различие между тем, что заявлено, и тем, что действительно правильно.

(6) Заявление может быть отозвано или исправлено до [момента] заключения договора.

Статья 8. Средства правовой защиты

(1) Страховщик имеет средство правовой защиты против страхователя при нарушении обязанности честно представить риск только в том случае, если страховщик докажет, что, если бы не это нарушение, страховщик:

(а) не заключил бы договор страхования вообще или

(b) сделал бы это на иных условиях.

(2) Средства правовой защиты указаны в Приложении 1 [не приводится. – В.К.].

(3) Нарушение, при котором у страховщика имеется средство правовой защиты против страхователя, именуется в настоящем Законе «квалифицирующим нарушением».

(4) Квалифицирующее нарушение может быть совершено:

(а) умышлено или по грубой неосторожности, или

(b) не являться ни умышленным, ни совершенным по грубой неосторожности.

(5) Квалифицирующее нарушение является умышленным или совершенным по грубой неосторожности, если страхователь:

(а) знал, что он нарушает обязанность честно представить риск, или

(b) относился безразлично к тому, нарушает или нет он эту обязанность.

(6) Страховщик должен доказать, что квалифицирующее нарушение было совершено умышлено или по грубой неосторожности».

5.3. Страховые гарантии

Пункты (а) и (b) ч. 7 ст. 10 Закона о страховании 2015 г. устанавливают, что в Законе о морском страховании 1906 г. полностью утратили силу второе предложение ч. 3 ст. 33 (сущность гарантии), а также вся ст. 34 (когда нарушение гарантии допустимо)³⁸.

Кроме того, ст. 10 Закона о страховании 2015 г. также содержит следующие правила:

«Статья 10 Нарушение гарантии

(1) Любая правовая норма (прямо выраженная или подразумеваемая), устанавливающая, что нарушение гарантии по договору страхования влечет освобождение страховщика от ответственности по договору, настоящим отменяется.

(2) Страховщик не несет ответственности по договору страхования в отношении какого-либо убытка, который возник или может быть отнесен на какое-либо событие, происшедшее после того, как гарантия (прямо выраженная или подразумеваемая) по договору была нарушена, но до того, как такое нарушение было устранено.

(3) Однако, часть (2) настоящей статьи не применяется, если:

(а) из-за изменения обстоятельств гарантия прекращает быть применимой к обстоятельствам договора,

(b) выполнение гарантии стало противоправным в силу какого-либо последующего закона, или

(c) страховщик отказывается от права ссылаться на нарушение гарантии.

(4) Часть (2) настоящей статьи не затрагивает ответственность страховщика в отношении убытков, которые возникли или могут быть отнесены на какое-либо событие, происшедшее:

(а) до нарушения гарантии или,

(b) если нарушение может быть устранено, после того, как оно было устранено.

(5) Для целей настоящей статьи нарушение гарантии должно считаться устраненным:

(а) в случае, подпадающем под действие части (б) настоящей статьи, если риск, к которому относится гарантия, позднее становится по существу таким же риском, который изначально имелся в виду сторонами;

(b) в любом другом случае – если страхователь прекращает нарушение гарантии.

(6) Ситуация подпадает под действие данной части настоящей статьи, если:

(а) соответствующая гарантия требует, чтобы к какому-либо определенному времени что-то было сделано (или не сделано), или какое-либо условие было выполнено, или какое-либо положение вещей существовало бы (или нет), и

(b) это требование не соблюдено».

³⁸ См. далее перевод Закона 1906 г., выделенный серым цветом текст ст. 33.

5.4. Оговорки о «фундаменте договора» (basis of contract clauses) и предварительные условия (conditions precedent to insurer's liability)

Статьи 9 и 11 Закона о страховании 2015 г., наконец-то, запрещают недобросовестную практику страховщиков, объявляющих любые или отдельные заявления, сделанные страхователем в ходе заключения или изменения договора, так называемым фундаментом договора (*basis of contract*).

Проблемы, которые могут возникнуть из такого рода оговорок, как правило, относятся к абсолютно второстепенным вопросам, которые могут не иметь никакого отношения к риску.

Представим, например, что в ходе переговоров о заключении договора страхования каско-страховщик склоняет судовладельца к заявлению о том, что на дату договора у судна отсутствуют какие бы то ни было неотремонтрованные повреждения и объявляет такое заявление страхователя «фундаментом договора». Позднее выясняется, что до заключения договора страхования на судне по вине кока был испорчен и не работал один из нагревательных элементов камбузного устройства, о чем экипаж сообщал суперинтенданту, а суперинтендант – менеджеру судовладельца. После заключения договора суперинтендант в удобном порту обеспечил замену неисправного элемента, а через месяц после замены судно получает многомиллионные повреждения в результате столкновения с другим судном, которое полностью виновно в столкновении.

Судовладелец, который не обратил внимания на то, что его заявление было объявлено страховщиком «фундаментом договора» и не придавал значения поврежденному нагревательному элементу на камбузе, при предъявлении требования о выплате страхового возмещения за убытки от столкновения судов получает отказ со ссылкой на то, что страховщик вообще не несет какого-либо риска по договору с момента его заключения, так как рапорт сюрвейера подтверждает неисправность нагревательного элемента на камбузе, а судовладелец при заключении договора страхования сделал заявление (об отсутствии неотремонтрованных повреждений на дату договора), которое было объявлено страховщиком «фундаментом договора». Само собой разумеется, английский суд в таком случае, через несколько лет судебной тяжбы, откажет в возмещении убытков страхователя.

Аналогичным образом может сложиться судьба требования страхователя о возмещении убытков от столкновения, если правильность его заявления в ходе переговоров о заключении договора страхования будет объявлена «условием ответственности страховщика» (*condition precedent to insurer's liability*).

Для таких и подобных случаев ст. 9 и 11 Закона о страховании 2015 г. содержат положения, которые запрещают преобразование заявлений страхователя, сделанных в связи с заключением или изменением договора страхования, в страховые гарантии:

«Статья 9. Гарантии и заявления

(1) Настоящая статья применяется к заявлениям, сделанным страхователем в связи с:

- (a) предложенным договором непотребительского страхования или
- (b) предложенным изменением договора непотребительского страхования.

(2) Такое заявление не может быть преобразовано в гарантию при помощи какого-либо положения договора непотребительского страхования (или условия его изменения) или какого-либо другого контракта (и независимо от того, объявлено оно формирующим фундамент договора или имеющим какое-либо иное значение)».

«Статья 11. Условия, не имеющие значения для фактически понесенных убытков

(1) Настоящая статья применяется к условию (прямо выраженному или подразумеваемому) договора страхования, отличному от условия, которое определяет риск в целом, если бы его соблюдение вело к уменьшению риска возникновения одного или нескольких из нижеперечисленных [убытков]:

- (a) убытка какого-либо определенного вида,
- (b) убытка в каком-либо определенном месте,
- (c) убытка в какой-либо определенный момент времени.

(2) Если убыток возникает и указанное условие не соблюдено, страховщик не может ссылаться на такое несоблюдение для того, чтобы исключить, ограничить или освободиться от своей ответственности по договору за убыток, если страхователь соблюдает требования части (3) настоящей статьи.

(3) Страхователь соблюдает требования данной части настоящей статьи, если он доказал, что несоблюдение указанного условия не могло

увеличить риск убытка, который фактически возник в тех обстоятельствах, в которых он возник.

(4) Настоящую статью можно применять в дополнение к статье 10».

Закон о страховании 2015 г. также содержит нормы о последствиях заявления страхователем мошеннических требований, однако эти нормы не будут рассмотрены в настоящей статье.

6. Закон о предпринимательской деятельности 2016 г.

6.1. Право страхователя на взыскание убытков со страховщика

Статьи 28, 29 и 30 Закона о предпринимательской деятельности предусматривают, что теперь страхователь может взыскать со страховщика убытки за неправомерный отказ или просрочку в возмещении убытков, причиненных опасностью, от которой осуществляется страхование.

Эти правила смягчают неблагоприятные для страхователя последствия концепции договора имущественного страхования в английском праве, согласно которой страховщик обязуется не возместить убытки страхователя, а защитить (оградить) страхователя от убытков и несет ответственность за неисполнения своей обязанности с момента возникновения убытков. Это, конечно, еще не штрафные убытки (*punitive damages*), которые взыскиваются с недобросовестных страховщиков в Канаде и США и которые назначаются в качестве наказания за особо циничное и недобросовестное поведение страховщика в ходе рассмотрения требования страхователя и могут в сотни раз превышать реально причиненный страхователю вред³⁹. Но все же указанные нормы английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. – большой шаг вперед по сравнению с тем, что было еще совсем недавно, когда в английском праве

полностью отсутствовали нормы, дающие право страхователю на взыскание убытков.

Как отмечалось выше, по общему правилу английского права страховщик несет ответственность в форме возмещения убытков, причиненных страхователю опасностями, от которых осуществляется страхование.

Размер ответственности страховщика определяется ст. 67 и 68 Закона о морском страховании 1906 г., которые ограничивают ответственность страховщика лимитом страховой суммы (при страховании по таксированному полису) и страховой стоимостью (при страховании по нетаксированному полису). Ранее английское право не допускало взыскания убытков за отказ или просрочку в возмещении убытков по договору страхования.

Теперь в силу ст. 28 Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. (ч. 1 ст. 13А Закона о страховании 2015 г.) в каждом договоре страхования, заключенном по английскому праву, имеется так называемое подразумеваемое условие (*implied term*), согласно которому, если страхователь заявляет какое-либо требование по договору, страховщик обязан уплатить сумму, причитающуюся в отношении такого требования, в пределах разумного срока (*within reasonable time*).

Согласно ч. 3 ст. 13А Закона о страховании «разумность срока» будет зависеть от всех имеющих значение обстоятельств.

В качестве примера обстоятельств, которые, возможно, потребуется принять во внимание, в п. (a)–(d) ч. 3 ст. 13А Закона о страховании указываются:

- (a) вид страхования;
- (b) размер и сложность требования;
- (c) соблюдение любых правил или руководств, установленных законом или подзаконным актом;
- (d) факторы, не зависящие от страховщика (находящиеся вне его контроля).

Если страховщик докажет, что у него имелись разумные основания оспаривать требование страхователя в целом или в части заявленной к возмещению суммы, тогда в силу положений п. (a) ч. 4 ст. 13А Закона страховщик не считается нарушившим подразумеваемое условие договора о платеже в пределах разумного срока, пока продолжается спор; однако в силу п. (b) ч. 4 ст. 13А Закона поведение страховщика в процессе рассмотрения требования может иметь значение для определения того, было или не было нарушено указанное подразумеваемое условие и, если да, то когда оно было нарушено.

³⁹ Практикующие юристы прекрасно помнят, например, решение по делу *Campbell v State Farm Mutual Automobile Insurance Company*, 2001 UT 89, 65 P.3d 1134 (2001). Верховный суд штата Юта оставил в силе решение суда первой инстанции и вердикт жюри присяжных того же штата, по которым со страховой компании было взыскано 2,4 млн долл. США в качестве компенсационных убытков (*compensatory damages*) и 145 млн долл. США в качестве штрафных убытков (*punitive damages*) за недобросовестные практики рассмотрения требований страхователя (*bad faith claims handling practices*). Впоследствии суммы были уменьшены до 1 млн и 9 018 780,75 млн долл. США соответственно.

Часть 5 ст. 13А Закона о страховании предусматривает, что средствами правовой защиты страхователя в случае нарушения страховщиком подразумеваемого условия о платеже в пределах разумного срока может быть, кроме прочего, взыскание убытков. При этом в п. (а) и (b) ч. 5 ст. 13А Закона прямо говорится, что указанные средства правовой защиты страхователя являются дополнительными и отличными от (а) любого права на взыскание сумм, причитающихся страхователю по его основному требованию, и (b) любого права на взыскание процентов по таким суммам, независимо от того, основано оно на договоре, ином нормативном акте, усмотрении суда или на чем-то еще.

Таким образом, требование страхователя о возмещении убытков за нарушение страховщиком подразумеваемого условия договора страхования об оплате требований страхователя в пределах разумного срока не подпадает под ограничения, установленные в ст. 67, 68 и других статьях Закона 1906 г., предусматривающих, что убытки страхователя возмещаются только в пределах страховой суммы или страховой стоимости застрахованного имущества.

В силу ст. 30 Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. (ч. 1 ст. 5А английского Закона об исковой давности 1980 г.) для требований в связи с нарушением подразумеваемого условия о платеже в пределах разумного срока установлен годичный срок исковой давности, течение которого начинается с даты, когда страховщик уплатил все суммы, истребованные страхователем на основании договора.

Общий срок исковой давности для других требований страхователя по договору страхования установлен ст. 5 Закона об исковой давности 1980 г. и составляет 6 лет со дня возникновения права на иск (from the date on which the cause of action accrued).

Согласно упомянутому выше правилу об обязанности страховщика защитить страхователя от убытков ("hold harmless" rule) право на иск (основание требования) возникает у страхователя в день, когда опасность, от которой осуществляется страхование, причинила вред застрахованному имуществу.

7. Результаты реформы

Только практика применения новых законов сможет ответить на вопрос, удалось ли английскому законодателю в какой-либо степени при-

близиться к созданию баланса интересов страховщиков и страхователей.

По своему содержанию новые нормы оставляют такое впечатление, что за их многословием и декларированным намерением предложить страхователям «более выгодные» условия по сравнению с тем практически тотальным бесправием, в котором они находятся в силу практики применения Закона 1906 г., скрывается упорное желание оставить все как есть и, возможно, даже ухудшить положение страхователей (предотвратив при этом их бегство с английского страхового рынка). Например, в отличие от положений отмененного теперь п. (d) ч. 3 ст. 18 Закона о морском страховании 1906 г., который освобождал страхователя от обязанности раскрывать страховщику любое обстоятельство, в раскрытии которого нет необходимости в силу прямо выраженной или подразумеваемой гарантии, ч. 5 ст. 3 Закона о страховании 2015 г. не содержит аналогичного освобождения страхователя от обязанности раскрыть такие обстоятельства.

Теперь в дополнение к той явно избыточной информации, которую страхователь и страховой брокер должны раскрыть страховщику согласно ст. 3 и 4, ч. 4 ст. 22 Закона о страховании 2015 г., страхователь должен также раскрывать информацию, которая относится к действию любой прямо выраженной или подразумеваемой гарантии, если, например, такая информация должна быть раскрыта в силу требований ст. 3, 4, 6 и 7 Закона о страховании 2015 г.

8. Диспозитивность нового страхового законодательства

Практически все новые нормы, введенные в английское страховое законодательство Законом о страховании 2015 г. и Законом о предпринимательской деятельности 2016 г., являются диспозитивными и при соблюдении требований «транспарентности», предусмотренных ст. 17 Закона 2015 г., страховщик может исключить применение этих норм в своем договоре присоединения, который он заключает со страхователем (см. ст. 16, 17 и 18 Закона о страховании 2015 г.).

Исключение из этого правила, очевидно, составляет отмененное ч. 3 ст. 14 Закона о страховании 2015 г. право страховщика в любом случае и в любое время расторгнуть договор страхования *ab initio* при подозрении, что страхователем не соблюдена исключительная добросовест-

ность, как это предусматривалось действовавшей до реформы ст. 17 Закона 1906 г.

Закон о страховании 2015 г. не предусматривает, что страховщик может вернуть себе право на расторжение договора в той форме, в которой оно существовало в отмененной части ст. 17 Закона 1906 г., хотя в самом Законе о страховании 2015 г. предусмотрено достаточно возможностей для страховщика расторгнуть договор страхования в одностороннем порядке, например, при нарушении страхователем обязанности честно представить риск, независимо от степени его вины или когда вина страхователя вовсе отсутствует (см. ст. 16 Закона о страховании 2015 г.).

Английские страховщики уже подготовили комплекты стандартных оговорок, исключающих применение всех или любой в отдельности нормы нового страхового регулирования, которое содержится в Законе о страховании 2015 г и в Законе о предпринимательской деятельности 2016 г.⁴⁰

Кроме того, применение новых положений Закона о страховании 2015 г. и Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. может быть также исключено или ограничено оговоркой, подготовленной для конкретного договора страхования.

9. Перевод английского Закона о морском страховании 1906 г. на русский язык

Прилагаемый к настоящей статье перевод Закона 1906 г. является наиболее полным с учетом

⁴⁰ См., например, оговорки: LMA5254, LMA5255, LMA5256, LMA5257, LMA5258, LMA 5259, LMA5260, LMA5261, LMA5262, LMA5263, LMA5264, LMA5281, LMA5282, LMA9117, LMA9118, LMA9119, LMA9120, LMA9121, LMA9122, подготовленные Ассоциацией страхового рынка Ллойда (Lloyd's Market Association). В отношении правил страхования ответственности см., например: правило 5L и правило 7D в UK P&I Club Rules 2021; правило 6 Entry, п. (iv) правила 7 Certificate of Entry, п. (viii) правила 48 Dispute Resolution, Adjudication в Steamship Mutual Rules 2021/2022; п. (5) правила 3, п. (2) правила 6 в Britannia P&I Rule Book 2021/2022; ст. 5 и 7 ч. VI в правилах Britannia Charterers Liability Insurance 2021/2022; ст. 40A, 62, 63 в правилах British Marine Liability, Protection and Legal Expenses Terms & Conditions 2021.

всех изменений, внесенных в указанный Закон о морском страховании 1906 г., по состоянию на 13 июля 2021 г.

В связи с тем, что большинство страховщиков, правила которых известны автору, либо полностью, либо в значительной части исключают применение Закона о страховании 2015 г. и Закона о предпринимательской деятельности 2016 г., к отношениям, вытекающим из договоров страхования, заключенных такими страховщиками, по-прежнему применяются отмененные в ходе последней реформы английского законодательства правила Закона о морском страховании 1906 г.

По этой причине в прилагаемом к настоящей статье переводе английского Закона о морском страховании 1906 г. автор сохранил все нормы, отмененные Законом о страховании 2015 г., выделив их в тексте перевода серым цветом. Это сделано для удобства пользования переводом Закона 1906 г. в тех случаях, когда договор страхования полностью или в соответствующей части исключает применение норм Закона о страховании 2015 г.

Предлагаемый читателям перевод, конечно, не первое изложение Закона 1906 г. на русском языке. Известные автору более ранние переводы Закона 1906 г. опубликованы в следующих изданиях:

- 1) Английский закон 1906 года о морском страховании / Пер. с англ. Х.Я. Горкиной. Петроград: Тип. А. Бенке, 1916;
 - 2) *Линденбратен З.Я., Долгов С.Н.* Морское страхование. Ч. 2 (Английский закон 1906 года, clauses, французские условия, Гаагские правила). М., 1924. С. 5–38;
 - 3) *Виноградов П.П.* Морское страхование. М., 1934. С. 152–175;
 - 4) Материалы по морскому праву зарубежных стран. Вып. VI. М., 1980. С. 47–78 (перевод В.А. Мусина);
 - 5) Marine Insurance Act 1906. Закон о морском страховании 1906 г. Одесса, 2001. С. 4–63.
- Указанные издания принимались во внимание автором при подготовке перевода, прилагаемого к настоящей статье. ■

IV. FOREIGN LAW



Victor B. Kozlov,
Managing Partner,
"FortisJuris Law Office"

English Legislation on Marine Insurance. In Honor of the 115th Anniversary of the Marine Insurance Act 1906

Year 2021 marks the 115th anniversary of the Marine Insurance Act 1906 (hereinafter also MIA 1906), which was enacted by Parliament of the UK on December 21, 1906 and entered into force on January 1, 1907.

The full title of the MIA 1906 is "Act to Codify the Law Relating to Marine Insurance". In the recent reform of English insurance law in 2015–2016, some significant amendments were made to the Marine Insurance Act 1906. However, most of the provisions of the Act have remained unamended since the date of its enactment on December 21, 1906.

This article accompanies the translation of the Marine Insurance Act 1906, in which the author has tried to demonstrate all the amendments made to the text of the Act under the 2015–2016 English law reform.

Since some of the provisions of the Maritime Insurance Act 1906 were abolished by the Insurance Act 2015, this article provides for the text of the new provisions of English law, which came into force instead of the omitted provisions of the MIA 1906.

Moreover, the author would like to share his impressions in regard to his participation in the application of the MIA 1906 over the last 30 years of his practice in the area of maritime law and maritime insurance.

1. A Brief History of the Enactment of the MIA 1906

MIA the 1906 was not the first act of Parliament of the UK that regulates relations on marine insurance. It was preceded, inter alia, by An Act concerning Matters of Assurances amongst Merchants 1601, Marine Insurance Acts 1745 and 1788, Policies of Marine Assurance Act 1868.

For example, the 1601 Act (43 Eliz.A.D. 1601 p. 12)¹ confirmed in his preamble that insurance is a custom which has existed between merchants since

¹ The text of the Act is published in the digest *The Statutes Relating to the Admiralty, Navy, Shipping of the United Kingdom*, from 9 Hen. III to 3 Geo. IV. Inclusive. With Notes. London, 1823. P. 40–41.

time immemorial, explained what is meant by an insurance policy and what is the essence of insurance of goods, merchandises, vessels and maritime ventures². The Act provided that the purpose of insurance is encouragement of marine trade and other ventures by distributing the losses of few, who risk, among the many, who do not³. In addition, the 1601 Act noted that the consideration of disputes arising from relations on marine insurance by royal court was associated with significant costs and delays. In this regard, the Act authorized the Lord Chancellor and the Lord Keeper of the Royal Seal to establish a permanent Commission of 14 persons to deal with insurance disputes⁴. The law stipulated the competence of the Commission and hearing procedure for disputes, appeal procedure against decisions of the Commission, required that its members be impartial.

The Marine Insurance Act 1745 (19 Geo. II. c. 37.), *inter alia*, prohibited the insurance of vessels and goods in the absence of insurable interest, as well as wagering or gaming insurance, with the exception of private warships insurance, and property proceeding out the ports of Europe and America, which are in possession of Spain and Portugal. The 1788 Act (28 Geo. III., c. 56.) prohibited and declared void insurance policies for ships and goods without specifying in them a person with an interest in the insured property.

² "...it hath been a Time out of Mind an Usage amongst Merchants, both of this Realm and of foreign Nations, when they make any great Adventure (especially into remote Parts) to give some Consideration of Money to other Persons (which commonly are in no small Number) to have from them Assurance made of their Goods, Merchandizes, Ships and Things adventured or some Part thereof, at such Rates and in such Sort as the Parties Assurers and the Parties assured can agree, which Course of Dealing is commonly termed a Policy of Assurance..."

³ "...by Means of which Policies of Assurance it cometh to pass upon the Loss or perishing of any Ship, there follows not the undoing of any Man, but the Loss lighteth rather easily upon many than heavily upon few, and rather upon them that adventure not than those that do adventure, whereby all Merchants, especially of the younger Sort, are allured to venture more willingly and more freely..."

⁴ "...which Commission shall be directed to the Judge of the Admiralty for the Time being, the Recorder of London for the Time being, Two Doctors of the Civil Law, and Two Common Lawyers, and Eight grave and discreet Merchants, or to any Five of them; which Commissioners, or the greater Part of them, which shall sit and meet, shall have by virtue of this present Act full Power and Authority to hear, examine, order, and decree all and every such Cause and Causes concerning Policies of Assurances in a brief and summary Course, as to their Discretion shall seem meet, without Formalities of Pleadings or Proceedings".

The Marine Insurance Policies Act 1868 (31 & 32 Vict. c. 86), *inter alia*, defined an "insurance policy"; allowed any transfer of the policy by endorsement; allowed the policyholder to sue the insurer on his own behalf, if the policyholder had right to the insured property; determined what objections the insurer can raise against the requirements of the policyholders.

In contrast to the previous acts of Parliament of the UK, which governed only some separate issues of marine insurance, including the hearing procedure for insurance disputes, insurance interest, rules for transferring a marine insurance policy, assignment of the insured's rights to a third party, etc., the MIA 1906 announced that it would codify the law related to marine insurance in general.

The MIA 1906 was drafted by Sir Mackenzie Dalzell Edwin Stewart Chalmers and was originally introduced to the House of Lords by Lord Herchel in 1894.

The main aim of the MIA 1906 during the period of its drafting was declared as the exact reproduction and codification of the existing legal provisions relating to the regulation of marine insurance, without any attempts to amend them⁵.

Chalmer's project (and later the text of the Act) reflected the provisions of the aforementioned English laws of 1745, 1788, 1868. However, basically in the drafting of the MIA 1906 the point at issue was codification of case law since English insurance in general and marine insurance in particular were largely governed by the rules which were formulated in case law⁶.

English sources note that more than 2,000 of published judgments related to marine insurance were used by Chalmer to draft the MIA 1906⁷.

When codifying insurance law in the MIA 1906, draftspersons were tasked with formulating the provisions of the Marine Insurance Act in such way as to ensure the predictability of legal regulation. It was considered that the certainty of the rule laid down in the MIA 1906 is of more importance than its theoretical perfection⁸.

⁵ The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. vii.

⁶ *Ibid.* P. vii–viii.

⁷ *Ibid.* P. vii–viii.

⁸ *Ibid.* P. x.

2. Structure and General Characteristics of the MIA 1906

The MIA 1906 at the time of its adoption consisted of 94 sections, which were consolidated into 17 parts, which were not numerated. To the date, sections 18, 19, 20, second sentence of section 17, subsection 2-5 of section 23, subsection 2 of section 25, second sentence of subsection 3 of section 33, section 34, section 92, 93, and Schedule 2 of the MIA 1906 were omitted. The rest of the text remained unamended in the form that existed at the time of the enactment of the Act in 1906.

Schedule 1 of the MIA 1906, which includes the form of Lloyd's policy 1779 and the rules of its construction, remained also unamended. Schedule 2, which contained a list of Parliament of the UK Acts that had been abolished by the adoption of the MIA 1906, in contrary, was omitted by the Statute Law Reform Act 1927.

Parts of the MIA 1906 (in the text of the Act without numbering) and the Rules For Construction Of Policy in Schedule I have the following titles:

- [1]⁹ **Marine Insurance**
- [2] **Insurable Interest**
- [3] **Insurable Value**
- [4] **Disclosure and Representations**
- [5] **The Policy**
- [6] **Double Insurance**
- [7] **Warranties, &C.**
- [8] **The Voyage**
- [9] **Assignment of Policy**
- [10] **The Premium**
- [11] **Loss and Abandonment**
- [12] **Partial Losses (Including Salvage and general Average and Particular Charges)**
- [13] **Measure Of Indemnity**
- [14] **Rights Of Insurer On Payment**
- [15] **Return Of Premium**
- [16] **Mutual Insurance**
- [17] **Supplemental**

Schedules

First Schedule

Form Of Policy

Lloyd's S.G. policy

Rules For Construction Of Policy

1. Lost or not lost

2. From

3. At and from

4. From the loading thereof

5. Safely landed

6. Touch and stay

7. Perils of the seas

8. Pirates

9. Thieves

10. Arrests, &c., of kings, princes, and people

11. Barratry

12. All other perils

13. Average unless general

14. Stranded

15. Ship

16. Freight

17. Goods

Second Schedule

It is necessary to take into account while applying the MIA 1906 that its provisions do not exhaust the legal regulation of relations on marine insurance.

Pursuant to the provisions of subsection 2 of section 91 of the MIA 1906 common law rules, including merchant law, remain in force until they are inconsistent with the express provision of the Act and continue to apply to marine insurance contracts in England.

In fact, it is common law (case law) that contains most of English provisions governing relations on marine insurance. Common law also defines the scope, actual content and construction of the MIA 1906 provisions, often interpreting them exactly opposite of what one would expect given the literal wording of the text of the MIA 1906's respective section.

The issue of the imperative character of the MIA 1906's provisions is subject to section 87 of the Act. In this regard, subsection 1 of section 87 provides that where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negated or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract. Therefore, by virtue of the general rule of subsection 1 of section 87 the agreement of the parties and the usage prevail over the provisions of the MIA 1906. The scope of this general provision is subject to subsection 2 of section 87, which provides that the provisions of section 87 extend to any right, duty, or liability declared by the MIA 1906 which may be lawfully modified by agreement.

In practice, it is needed to refer to the applicable rules of common law (case law) and legal doctrine of

⁹ Numbering was added for clarity.

English marine insurance in each case to accurately answer the question of which rights, obligations and responsibilities provided by the MIA 1906 can and which cannot be amended by the agreements of the parties.

It is recognised, for example, that the provisions of section 4 of the MIA 1906, under which the assured should have an insurable interest in the subject of insurance, are imperative and cannot be contracted out either by agreement of the parties or by usage. The same applies to section 22 under which the contract of insurance to be embodied into the policy, and to section 41 under which the assured warrants to the insurer legality of adventure assured and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner¹⁰.

All in all, almost 115 years after the enactment of the MIA 1906, it can be safely affirmed that in terms of abstract clarity and conciseness of wording, Sir Mackenzie Chalmers managed to create a truly immortal masterpiece.

The text of the Marine Insurance Act drafted by Chalmers is applied in England by analogy to all relations on property (and partly non-property) insurance, regardless of whether or not such relations are related to any marine risks.

The MIA 1906 became an example for the enactment of marine insurance acts in a number of others, especially common law, countries, including Australia (in 1907), New Zealand (in 1909), Singapore (in 1993), Canada (an Act of May 6, 1993), and others.

It is noteworthy that, for instance, in Canada, drafting the federal act on marine insurance, the Canadian legislator included in it literally unamended text written by Chalmers almost 100 years before the adoption of the 1993 Canadian Act.

3. Application of the MIA 1906 by English Courts

It can be assured that, from the point of view of abstract clarity and conciseness of wording, the provisions of the MIA 1906 fully meet the aim set for its draftspersons. Apparently, it justifies the desire of other countries to use the text of the MIA 1906 even 100 years after its adoption, to transfer its text into their domestic legislation literally unamended.

¹⁰ See, for instance, Arnould's Law of Marine Insurance and Average. 19th ed. Sweet & Maxwell Ltd., 2018. § 3-18

A different matter is the compliance of the text of the MIA 1906 with the real content of the provisions of English law in the marine insurance area, as well as requirements of predictability of legal regulation and reasonable expectations of participants of legal relations on insurance subject to English law.

In all mercantile transactions the great object should be certainty [of legal regulation]¹¹. Nothing is more mischievous than uncertainty in mercantile law¹².

In this respect, it is probably difficult to find anywhere else in the world an Act that led to the same amount of unnecessary litigation and absolutely unpredictable unfair judgments as the Marine Insurance Act 1906.

English courts hearing insurance disputes in many cases interpret the MIA 1906 in such way which exclusively protects the economic interests of insurer and derogates interests of the insured. In this regard, English judges leave unpunished any of the very bad faith, and sometimes even fraudulent, actions of insurer. Considering disputes under the contract of marine insurance, judges ignored completely obvious facts, including, inter alia, the fact that at the current level of development of communication tools, collection, storage, evaluation and transmission of information, insurers are a much stronger side of insurance relations either before and after the conclusion of contract of insurance.

Under the influence of English jurisprudence, English insurers often have to amend the terms of their contracts of adhesion in favour of insured after another English judge, ignoring all reasonable provisions and principles of good faith, proportionality and rationality, completely dismisses to protect the insured's rights and interests, and insureds are once again responding to this with a massive exit from the English maritime insurance market.

To illustrate how the provisions of the MIA 1906 are applied by English judges, there could be cited hundreds of examples relating to such sore subjects of English insurance law as "utmost good faith", "disclosure", "warranties", "conditions precedent", "basis of contract clauses". However, all of these issues have recently become the subject of the reform of the legislation on marine insurance and it may be possible to sort them out¹³.

¹¹ See *Vallejo v Wheeler* (1774) 1 Cowp 143, at 153.

¹² See *Medcalf v Hall* (1782) 3 Doug 113, at 115.

¹³ Another issue, which, in contracts to the aforementioned, did not become the subject of the 2015–2016 reform is

We will focus in this article on such a rarely covered issue as the concept and definition of contract of marine insurance in English law.

3.1. Definition and Concept of a Contract of Marine Insurance

Definition of a contract of marine insurance is provided for in section 1 of the MIA 1906:

"1. Marine insurance defined

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure".

As it can be seen from the definition in section 1, it contains only obligation of the insurer and does not mention obligation of assured. For the rest, a Russian lawyer would say that exact the same definition of a contract of marine insurance and insurer's obligation is contained in Russian legislation.

However, it would be a delusion.

In English law, the provision of section 1 of the MIA 1906 is irrelevant for a correct understanding of the concept and legal nature of a contract of marine insurance (and generally any property insurance contract), as well as the insurer's obligation under such an agreement.

Instead of the clear definition provided for in section 1 of the MIA 1906 and formulated by Chalmers, an absurd legal fiction is applied in English insurance law¹⁴ – it is so-called "historic rule" pursuant to which "insurance contract is treated as analogous to a contract with a security firm, in which the security firm undertakes to prevent a break-in. Therefore, the insurer's obligation is to prevent loss occurring rather than to compensate for loss"¹⁵.

With regard to marine insurance, the English concept of a property insurance contract means

section 55 of the MIA 1906 and the *causa proxima non remota spectator* rule. It is not covered in this article and, apparently, will be discussed in future publications.

¹⁴ *Lord Mance*. The MIA 1906, Common Law and Contract Clauses – All in Harmony? // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2011. No. 3. P. 349.

¹⁵ See, for instance: The Law Commission Consultation Paper No. 201 and the Scottish Law Commission Discussion Paper No. 152. Insurance Contract Law: Post Contract Duties and Other Issues, 2011. § 2.19. See also *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*. § 6-19, 12-05, 12-06.

that, for instance, casco insurer who insures the vessel against the so called marine perils under the contract of marine insurance undertakes an obligation to protect the assured from loss, i.e. prevent the harmful effects of storms, tsunamis, earthquakes, volcanic eruptions; protect the insured vessel from lightning strikes, collisions, stranding, negligence of the master, crew, pilot, third party repair organisation, etc.

This concept of a contract of marine insurance has been used in a number of the England courts fateful judgments, including:

[1] *Chandris v Argo Insurance Co. Ltd* [1963] 2 Lloyd's Rep. 65;

[2] *President of India v La Pintada Compania Navigacion SA (The La Pintada)* [1985] A.C. 104;

[3] *President of India v Lips Maritime Corp. (The Lips)* [1988] A.C. 395, 425, per Lord Brandon;

[4] *Firma C-Trade SA v Newcastle P & I Association (The Fant)* [1991] 2 A.C. 1;

[5] *Ventouris v Mountain (The Italia Express (No. 2))* [1992] 2 Lloyd's Rep. 281;

[6] *The Kyriaki* [1993] 1 Lloyd's Rep. 137;

[7] *Callaghan v Dominion Insurance Co. Ltd* [1997] 2 Lloyd's Rep. 541;

[8] *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* [1999] Lloyd's Rep. I.R. 111;

[9] *Apostolos Konstantine Ventouris v Trevor Rex Mountain (The Italia Express (No 3))* [1992] 2 Lloyd's Rep 281.

Realising the entire inconsistency of the English concept of a contract of insurance, some English lawyers, referring to case law¹⁶, English legal doctrine¹⁷ and judicial practice in the other common law countries¹⁸, clearly show that it would be much more useful to consider that under the contract of insurance the insurer undertakes to compensate for the loss caused to the insured property by the perils insured against.

However, this opinion is not defining in England.

In the judgment in the recently heard case of the vessel *Renos* the Supreme Court of the UK qualified a contract of marine insurance and the insurer's obligation under such a contract and did not ever try to cite section 1 of the Marine Insurance Act 1906. Instead, the Supreme Court once again formulated the English concept of a property insurance contract

¹⁶ *Campbell N*. The Nature of an Insurer's Obligation // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2000. P. 58–61.

¹⁷ *Ibid*. P. 61–62.

¹⁸ *Ibid*. P. 62–63.

(in this case, a ship's casco insurance contract) as follows:

"The first point to be made is that as a general rule, the loss under a hull and machinery policy occurs at the time of the casualty and not when the measure of indemnity is ascertained. A claim on an insurance policy is a claim for unliquidated damages. The obligation of the insurer is to hold the assured harmless against an insured loss, from which it follows that where the insurance is against physical damage to property the insurer is in breach of that obligation as soon as the damage occurs"¹⁹.

The Supreme Court of the UK referred to the judgment in the case *Chandris v Argo Insurance Co Ltd* [1963] 2 Lloyd's Rep 65, 73-74 and to § 35 of the notorious House of Lords decision in case *Firma C-Trade SA v Newcastle Protection and Indemnity Association ("The FANTI")* [1991] 2 AC 1.

In this regard, based on this concept of a contract of marine insurance, one should conclude that pursuant to English law the insurer undertakes the obligation in respect of which it is absolutely clear already at the conclusion the contract that, firstly, its execution is impossible, and secondly, that the insurer is even not going to fulfil this obligation in accordance with its content (and, consequently, does not make any preparations and does not bear any costs, even though it can and should bear the costs for preparation to fulfil its obligation under the contract of insurance).

It is clear that the conduct of the insurer is absolutely inconsistent with the principle of the utmost good faith, which is provided for by the provisions of section 17 of the Marine Insurance Act 1906.

Moreover, based on the English concept of an insurer's obligation under a contract of marine insurance, the insurer is deemed to have breached this obligation not when it dismisses the insured's claim for payment of measure of indemnity (as, for instance, it is provided for in Russian law), but already at the moment the loss occurs, i.e., when the peril insured against has caused damage to the insured property²⁰.

¹⁹ See § 10 of the Judgment of the Supreme Court of the UK in case *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) and others (Appellants) v Connect Shipping Inc and another (Respondents)* [2019] UKSC 29 (The RENOS) (per Lord Sumption).

²⁰ It is interesting that, for instance, in case *Callaghan v Dominion Insurance Co. Ltd.* [1997] 2 Lloyd's Rep. 541 the

Consequently, at the same moment the insured's rights are also deemed violated.

The English concept of a contract of marine insurance is of decisive importance for almost all other institutions of insurance law.

For instance, section 5 of the Limitation Act provides for that a claim based on a contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued. Moreover, it is stipulated that the running of the time limit for actions founded on the property insurance contract commences at the moment when the loss is caused by the perils insured against.

Pursuant to subsection 1 of section 35A of the Senior Courts Act 1981, the insured can recover interest from the insurer from the date when the cause of action arose, i.e., again, from the moment the loss occurred²¹.

Since the insurer's obligation is deemed to be breached from the moment the loss occurred, the insurer is liable for the breach of its obligation and must recover losses incurred. However, an insured is not entitled to recover damages from the insurer for non-payment or delay in payment, for which the insurer is liable, since under case law rules there is no such thing as a cause of action in damages for late payment of damages²², and pursuant to section 67 and 68 of the Marine Insurance Act 1906, insurer's liability is limited to the sum insured (under a valued policy) or of insurable value (under an unvalued policy). Bad faith insurer misuses these pointless limitations of the assured's right to recover damages and sometimes such insurer does not pay measure of indemnity for years unpunished, even in cases when they admit that they are obliged to pay²³.

Judge Peter Webster concluded that the insurer did not undertake (did not make a promise) to prevent the loss, but still ruled that the insurer had breached its obligation at the time the loss occurred.

²¹ "...interest runs from the date of accrual of the cause of action, in this context the date of loss, but in practice a reasonable time for investigation is often allowed under the court's discretion, which tends to be quite short". See Arnould's Law of Marine Insurance and Average. § 27-03.

²² See *President of India v Lips Maritime Corp. (The Lips)* [1988] A.C. 395, 425, per Lord Brandon.

²³ See flagrantly unfair judgment of English court in case *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* [1999] Lloyd's Rep. I.R. 111. Pursuant to amendments made to the Insurance Act 2015 by section 28 of the Enterprise Act 2016, now there is an implied term in every contract of insurance under the English Law that if the insured makes a claim under the contract, the insurer must pay any sums due in

Moreover, in a recent judgment in vessel *Renos* case, the Supreme Court of the UK ruled that, for the purposes of determining whether a vessel is constructively lost: “the loss occurs at the time of the casualty ... if a casualty occurs within the policy period, and the loss develops after its expiry into one which is constructively total, there is still a constructive total loss under the policy”²⁴. “From the fact that [all] the loss suffered at the time of the casualty... it follows that the damage referred to in section 60(2)(ii) of the Act is in principle the entire damage arising from the casualty from the moment that it happens...”²⁵. The phrase “cost of repairing the damage” in paragraph (ii) of subsection 2 of section 60 of the MIA 1906 for the purpose of determining whether the vessel was a constructively lost included all the reasonable costs of salving and safeguarding the vessel from the time of the casualty onwards, together with the prospective cost of repairing her. “The cost of repairing the damage” was in no way “adeemed” because part of it had already been incurred at the time when notice of abandonment was given and action was brought on the policy²⁶.

3.2. Lloyd’s marine insurance policy (the First Schedule to the MIA 1906)

Pursuant to section 30 of the MIA 1906 a policy may be in the form in the First Schedule to this Act. Subject to the provisions of the MIA 1906, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to the MIA 1906 shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

Pursuant to the comments of the author of the Marine Insurance Act, the policy text in the form that was attached to the Marine Insurance Act form was finally formed in 1779, but most of its provisions are much older. It is deemed that the letters “S.G.”

mean ship and goods²⁷. However, there is another opinion that they mean “salutis gratia”, i.e., for safety.

In the English judgments *Lloyd’s Policy*, attached in the First Schedule to the MIA 1906, is characterised as “hardly intelligible form”, as “absurd and incoherent instrument” as a policy drawn “with so much laxity” and containing “cabalistic letters”²⁸.

The retention of the SG Policy as a schedule to the Marine Insurance Act was often justified by many years’ practice of the application of the Policy by English courts. It was noted that in consideration whether it is worth abolishing or amending the time-honored form of policy, it should not be forgotten that its text and terms so often become the subject of litigation and judgments that the meaning the English courts attach to almost every word of the Policy is common knowledge²⁹.

However, despite the “long-term practice” of applying the Policy, English judges dismissed the payment of measure of indemnity precisely with reference to the fact that they were not aware of the legal meaning of its terms.

For instance, in the case *Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Assn (Bermuda) Ltd.* [1983] QB 647, 661, when vessel *Andreas Lemos* anchored in the territorial waters of Bangladesh, group of ragamuffins armed with the combat knives came aboard. They were ready to rob, but they did not encounter resistance and took the property from the ship and left. The well-known English judge Staughton J. dismissed to admit that the vessel had been attacked by rovers.

Despite the fact that the Policy had been applied in England for more than 300 years, the Judge noted that he was not aware of the meaning of the term “rovers”:

“I am by no means clear what are rovers... Its only current and popular meaning is, I suppose, a species of motor car, such as a Ford or a Vauxhall”³⁰.

The insured’s claim for damages was dismissed.

respect of the claim within a reasonable time. However, this implied term is non-imperative, and the insurer can contract out it in the contract of adhesion (see further regarding that).

²⁴ *Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club) and others (Appellants) v Connect Shipping Inc and another (Respondents)* [2019] UKSC 29 (The RENOS), § 10.

²⁵ *Ibid.* § 13.

²⁶ *Ibid.* § 19.

²⁷ The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. 140.

²⁸ See Arnould’s Law of Marine Insurance and Average. 15th ed. 1961. Vol. I. P. 15. See also: The Marine Insurance Act 1906 by Sir M.D. Chalmers and Douglas Owen. 1907. P. 140–141.

²⁹ *Templeman F.* Marine Insurance: Its Principles and Practice. London, 1903. P. 15.

³⁰ See *Athens Maritime Enterprises Corp v Hellenic Mutual War Risks Assn (Bermuda) Ltd.* [1983] QB, pp. 647, 661.

In the current English insurance market documents such as MRS (Market Reform Slip), GPD (Global Placing Document), standard form MRC (Market Reform Contract) and others are increasingly applied. To the day there were no doubts in the usability of such documents for drawing up a contract of insurance. However, after examination of some English courts judgments, it cannot be ruled out that one day some English judge will say that he is not aware of such documents, and they are not provided by the Marine Insurance Act 1906, section 30 of the Act provides that a policy may be in the form in the First Schedule to this Act, and MRS, GDR or MRC are not listed in the First Schedule.

4. The reform of 2015 and 2016

The unpredictability of legal regulation, as well as inadequacy and archaism of some provisions of the MIA 1906 (and, to a much greater extent, the practice of their application by English courts) led to the fact that by the beginning of the 2000s, exit the English marine insurance market has become urgent necessity for many insureds.

International business involved in maritime commerce of the 21st century could not afford to have their relations with an insurance company to be governed by the dusty 18th century precedents. Moreover, any English judge could allow insurer to break the requirements of good faith, reasonableness and fairness of business practice with complete impunity, ignoring modern technical and informational capabilities which are at the disposal of insurance companies, and allow them to dominate over legal relations on insurance completely.

An increasing number of insureds, especially those who manage a modern fleet, began to look for insurance coverage in the other insurance markets, especially in the Norwegian one, which offered (and still offers) much more modern regulation of marine insurance, which guarantees in the vast majority of cases not only fair balance of interests of insureds and insurers, but also their joint contribution to improving the safety of shipping.

In 2002, the committee of British Insurance Law Association concluded without great enthusiasm that it was necessary to reform the English insurance law³¹. Reform drafting was entrusted to members

³¹ See British Insurance Law Association, Insurance Contract Law Reform – Recommendations to the Law Commission. London: BILA, 2002.

of the English and Scottish Law Reform Commissions³². Ones have prepared a number of reports and recommendations, as well as drafts of relevant legislative acts.

The English insurance legislation was reformed through the UK Parliament enactment of the following Acts:

- (1) Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act of March 8, 2002³³,
- (2) Insurance Act of February 12, 2015, and
- (3) Enterprise Act of May 4, 2016.

5. Insurance Act 2015

First of all, it should be noted that in the course of the reform of the insurance legislation, its authors flatly refused to revise the English concept of a contract of property insurance³⁴.

The archaic fiction is still used in English law, pursuant to which the insurer under the contract of marine (and non-marine) insurance undertakes the obligation not to indemnify against losses, but to hold harmless / protect the assured and his property from the harmful effects of the insured perils. This fiction applies regardless of the provisions of any law or contract that provides for a different legal regulation in this respect.

Consequently, the rule formulated by common law that the insured cannot recover damages for delay or non-payment of damages by the insurer is still applied in English law (i.e., in Russian terminology, if it were applicable, we would say – for non-payment or delay in payment of measure of indemnity). This rule is a general principle, but Articles 28, 29 and 30 of the Enterprise Act 2016 slightly amended this rule.

Apart from that, the Insurance Act 2015³⁵ abolished a number of provisions of the MIA 1906, including the second sentence of section 17, sections 18, 19, 20, the second sentence of subsection 3 of section 33 and section 34.

³² The Law Commission and the Scottish Law Commission. Recommendations, reports and accompanying bills, prepared by the English and Scotland Law Reform Commissions, could be found on the web-sites: <https://www.lawcom.gov.uk> and <https://www.scotlawcom.gov.uk>.

³³ Not considered in this article.

³⁴ See Law Commission (No. 353) and The Scottish Law Commission (No. 238). Insurance Contract Law: Business Disclosure; Warranties; Insurers' Remedies for Fraudulent Claims; and Late Payment. 2014. § 28.83.

³⁵ Came into force on 12 August 2016.

In general, without getting into specifics, the amendments incorporated into the MIA 1906 by the Insurance Act 2015 can be summarised as follows.

5.1. Utmost good faith

Section 17 of the MIA 1906 still provides that a contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith. However, subsection 1 of section 14 of the Insurance Act 2015 now provides for that “any rule of law permitting a party to a contract of insurance to avoid the contract on the ground that the utmost good faith has not been observed by the other party is abolished”³⁶.

Paragraph (a) of subsection 3 of section 14 of the Insurance Act 2015 directly provides for in this respect that the following words are abolished and omitted:

“and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party”.

5.2. The new duty of fair presentation of the risk

After the reform of 2015, subsection 2 of section 21 of the Insurance Act 2015 comprises the following provision:

“(2) In the Marine Insurance Act 1906, sections 18 (disclosure by assured), 19 (disclosure by agent effecting insurance) and 20 (representations pending negotiation of contract) are omitted”³⁷.

Moreover, subsection 3 of section 21 of the Insurance Act also abolished “any rule of law to the same effect as any of those [sections 18, 19 and 20 of the MIA 1906] provisions”.

Instead of the previously effective provisions of sections 18, 19 and 20 of the MIA 1906, Part 2 (sections 2 – 8) of the Insurance Act 2015 imposed on the insured the duty of fair presentation of the risk.

In this regard, it should be noted that instead of the abolished provisions of sections 18, 19, 20 of the MIA 1906, sections 2–8 of the Insurance Act 2015 provide for the following rules:

“PART 2 THE DUTY OF FAIR PRESENTATION

Section 2. Application and interpretation

(1) This Part applies to non-consumer insurance contracts only.

(2) This Part applies in relation to variations of non-consumer insurance contracts as it applies to contracts, but –

(a) references to the risk are to be read as references to changes in the risk relevant to the proposed variation [of the contract], and

(b) references to the contract of insurance are to the variation.

Section 3. The duty of fair presentation

(1) Before a contract of insurance is entered into, the insured must make to the insurer a fair presentation of the risk.

(2) The duty imposed by subsection (1) is referred to in this Act as “the duty of fair presentation”.

(3) A fair presentation of the risk is one –

(a) which makes the disclosure [of the information] required by subsection (4),

(b) which makes that disclosure in a manner which would be reasonably clear and accessible to a prudent insurer, and

(c) in which every material representation as to a matter of fact is substantially correct, and every material representation as to a matter of expectation or belief is made in good faith.

(4) The disclosure [of the information] required is as follows, except as provided in subsection (5) –

(a) disclosure of every material circumstance which the insured knows or ought to know, or

(b) failing that, disclosure which gives the insurer sufficient information to put a prudent insurer on notice that it needs to make further enquiries for the purpose of revealing those material circumstances.

(5) In the absence of enquiry, subsection (4) does not require the insured to disclose a circumstance if –

(a) it diminishes the risk,

(b) the insurer knows it,

(c) the insurer ought to know it,

(d) the insurer is presumed to know it, or

(e) it is something as to which the insurer waives information.

(6) Sections 4 to 6 make further provision about the knowledge of the insured and of the insurer, and section 7 contains supplementary provision.

³⁶ See text of the translation of the MIA 1906 that was highlighted in gray colour, section 17.

³⁷ See the text of the sections 18, 19, 20 of the MIA 1906 that was highlighted in gray colour.

Section 4. Knowledge of insured

(1) This section provides for what an insured knows or ought to know for the purposes of section 3(4)(a).

(2) An insured who is an individual knows only –

(a) what is known to the individual, and

(b) what is known to one or more of the individuals who are responsible for the insured's insurance.

(3) An insured who is not an individual knows only what is known to one or more of the individuals who are –

(a) part of the insured's senior management, or

(b) responsible for the insured's insurance.

(4) An insured is not by virtue of subsection (2) (b) or (3)(b) taken to know confidential information known to an individual if –

(a) the individual is, or is an employee of, the insured's agent; and

(b) the information was acquired by the insured's agent (or by an employee of that agent) through a business relationship with a person who is not connected with the contract of insurance.

(5) For the purposes of subsection (4) the persons connected with a contract of insurance are –

(a) the insured and any other persons for whom cover is provided by the contract, and

(b) if the contract re-insures risks covered by another contract, the persons who are (by virtue of this subsection) connected with that other contract.

(6) Whether an individual or not, an insured ought to know what should reasonably have been revealed by a reasonable search of information available to the insured (whether the search is conducted by making enquiries or by any other means).

(7) In subsection (6) "information" includes information held within the insured's organisation or by any other person (such as the insured's agent or a person for whom cover is provided by the contract of insurance).

(8) For the purposes of this section –

(a) "employee", in relation to the insured's agent, includes any individual working for the agent, whatever the capacity in which the individual acts,

(b) an individual is responsible for the insured's insurance if the individual participates on behalf of the insured in the process of procuring the insured's insurance (whether the individual does so as the insured's employee or agent, as an employee of the insured's agent or in any other capacity), and

(c) "senior management" means those individuals who play significant roles in the making of decisions

about how the insured's activities are to be managed or organised.

Section 5. Knowledge of insurer

(1) For the purposes of section 3(5)(b), an insurer knows something only if it is known to one or more of the individuals who participate on behalf of the insurer in the decision whether to take the risk, and if so on what terms (whether the individual does so as the insurer's employee or agent, as an employee of the insurer's agent or in any other capacity).

(2) For the purposes of section 3(5)(c), an insurer ought to know something only if –

(a) an employee or agent of the insurer knows it, and ought reasonably to have passed on the relevant information to an individual mentioned in subsection (1), or

(b) the relevant information is held by the insurer and is readily available to an individual mentioned in subsection (1).

(3) For the purposes of section 3(5)(d), an insurer is presumed to know –

(a) things which are common knowledge, and

(b) things which an insurer offering insurance of the class in question to insureds in the field of activity in question would reasonably be expected to know in the ordinary course of business.

Section 6. Knowledge: general

(1) For the purposes of sections 3 to 5, references to an individual's knowledge include not only actual knowledge, but also matters which the individual suspected, and of which the individual would have had knowledge but for deliberately refraining from confirming them or enquiring about them.

(2) Nothing in this Part affects the operation of any rule of law according to which knowledge of a fraud perpetrated by an individual ("F") either on the insured or on the insurer is not to be attributed to the insured or to the insurer (respectively), where –

(a) if the fraud is on the insured, F is any of the individuals mentioned in section 4(2)(b) or (3), or

(b) if the fraud is on the insurer, F is any of the individuals mentioned in section 5(1).

Section 7. Supplementary

(1) A fair presentation need not be contained in only one document or oral presentation.

(2) The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the insured.

(3) A circumstance or representation is material if it would influence the judgement of a prudent insurer in determining whether to take the risk and, if so, on what terms.

(4) Examples of things which may be material circumstances are –

- (a) special or unusual facts relating to the risk,
- (b) any particular concerns which led the insured to seek insurance cover for the risk,
- (c) anything which those concerned with the class of insurance and field of activity in question would generally understand as being something that should be dealt with in a fair presentation of risks of the type in question.

(5) A material representation is substantially correct if a prudent insurer would not consider the difference between what is represented and what is actually correct to be material.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract of insurance is entered into.

Section 8. Remedies for breach

(1) The insurer has a remedy against the insured for a breach of the duty of fair presentation only if the insurer shows that, but for the breach, the insurer –

- (a) would not have entered into the contract of insurance at all, or
- (b) would have done so only on different terms.

(2) The remedies are set out in Schedule 1 [the latter is not provided here. – V. K.].

(3) A breach for which the insurer has a remedy against the insured is referred to in this Act as a “qualifying breach”.

(4) A qualifying breach is either –

- (a) deliberate or reckless, or
- (b) neither deliberate nor reckless.

(5) A qualifying breach is deliberate or reckless if the insured –

- (a) knew that it was in breach of the duty of fair presentation, or
- (b) did not care whether or not it was in breach of that duty.

(6) It is for the insurer to show that a qualifying breach was deliberate or reckless”.

5.3. Warranties

Paragraphs (a) and (b) of subsection 7 of section 10 of the Insurance Act 2015 provide for that the second sentence of subsection 3 of section 33

(nature of warranty) and the whole section 34 (when breach of warranty excused) of the MIA 1906 are omitted³⁸.

Moreover, section 10 of the Insurance Act 2015 also comprises with the following rules:

“Section 10. Breach of warranty

(1) Any rule of law that breach of a warranty (express or implied) in a contract of insurance results in the discharge of the insurer’s liability under the contract is abolished.

(2) An insurer has no liability under a contract of insurance in respect of any loss occurring, or attributable to something happening, after a warranty (express or implied) in the contract has been breached but before the breach has been remedied.

(3) But subsection (2) does not apply if –

(a) because of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract,

(b) compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law, or

(c) the insurer waives the breach of warranty.

(4) Subsection (2) does not affect the liability of the insurer in respect of losses occurring, or attributable to something happening –

(a) before the breach of warranty, or

(b) if the breach can be remedied, after it has been remedied.

(5) For the purposes of this section, a breach of warranty is to be taken as remedied –

(a) in a case falling within subsection (6), if the risk to which the warranty relates later becomes essentially the same as that originally contemplated by the parties,

(b) in any other case, if the insured ceases to be in breach of the warranty.

(6) A case falls within this subsection if –

(a) the warranty in question requires that by an ascertainable time something is to be done (or not done), or a condition is to be fulfilled, or something is (or is not) to be the case, and

(b) that requirement is not complied with”.

5.4. Basis of contract clauses and conditions precedent to insurer’s liability

Sections 9 and 11 of the Insurance Act 2015 finally prohibit the bad faith practice of the insurers

³⁸ See text of the translation of the MIA 1906 that was highlighted in gray colour, section 33.

that declare any or separate statements made by the insured during the conclusion or amendment of the contract the so-called “basis of contract”.

The problems that may arise from such reservations, as a rule, relate to absolutely minor issues that may have no bearing on the risk.

For instance, let us assume that in the course of negotiation on the conclusion of a casco insurance contract, the insurer persuades the shipowner to make a statement that the ship does not have any unrepaired damage at the date of the contract, and the insurer declares such a statement of the insured as the “basis of the contract”. Later it turns out that before the conclusion of the contract of insurance one of the heating elements of the galley device on the vessel was damaged due to the fault of the cook, and it did not work, which the crew reported to the superintendent, and the superintendent to the shipowner’s manager. After the conclusion of the contract, the superintendent ensured in a convenient port the replacement of the faulty element, and the vessel incurs multi-million damage a month after the replacement as a result of a collision with another vessel that is solely liable for the collision.

The shipowner who did not pay attention to the fact that his statement was declared by the insurer as the “basis of the contract” and attached little importance to the damaged heating element in the galley, meets a dismissal of his claim for payment of measure of indemnity in respect of losses arising from a collision of vessels with reference to the fact that the insurer does not bear any risk under the contract at all from the moment of its conclusion, because the surveyor’s report confirms the malfunction of the heating element in the galley, and the shipowner made a statement at the conclusion of the contract of insurance (regarding the absence of unrepaired damage on the date of the contract), which was declared by the insurer as the “basis of the contract”. It goes without saying that in this case the English court will dismiss to recover the losses of the insured after several years of litigation.

The same consequences for the insured’s claim for recovery of collision damage will take place if his statement made in the course of negotiation over the conclusion of a contract of insurance is declared condition precedent to insurer’s liability.

Sections 9 and 11 of the Insurance Act 2015 comprise for those and similar cases provisions that pro-

hibit the conversion of insured’s statements made in connection with the conclusion or amendment of a contract of insurance into a warranty:

“Section 9. Warranties and representations

(1) This section applies to representations made by the insured in connection with –

(a) a proposed non-consumer insurance contract, or

(b) a proposed variation to a non-consumer insurance contract.

(2) Such a representation is not capable of being converted into a warranty by means of any provision of the non-consumer insurance contract (or of the terms of the variation), or of any other contract (and whether by declaring the representation to form the basis of the contract or otherwise)”.

“Section 11. Terms not relevant to the actual loss

(1) This section applies to a term (express or implied) of a contract of insurance, other than a term defining the risk as a whole, if compliance with it would tend to reduce the risk of one or more of the following –

- (a) loss of a particular kind,
- (b) loss at a particular location,
- (c) loss at a particular time.

(2) If a loss occurs, and the term has not been complied with, the insurer may not rely on the non-compliance to exclude, limit or discharge its liability under the contract for the loss if the insured satisfies subsection (3).

(3) The insured satisfies this subsection if it shows that the non-compliance with the term could not have increased the risk of the loss which actually occurred in the circumstances in which it occurred.

(4) This section may apply in addition to section 10”.

The Insurance Act 2015 also comprises provisions on the consequences of filing fraudulent claims by the insured, but these provisions are not discussed in this article.

6. Enterprise Act 2016

6.1. Insured’s right to recover damages from the insurer

Sections 28, 29 and 30 of the Enterprise Act provide that now the insured is entitled to recover

damages from the insurer for unreasonable refusal or delay in regard to payment of the losses caused by the perils insured against.

These rules mitigate the adverse consequences for the insured of the concept of a property insurance contract in English law, pursuant to which the insurer undertakes not to compensate the insured's losses, but to hold harmless / protect the insured from losses and is liable for non-fulfilment of its obligation from the moment after loss. Of course, these are still not punitive damages, which are recovered from bad faith insurers in Canada and the United States, and which, as a punishment for a particularly cynical and bad faith conduct of the insurer during the handling the insured's claim, can be hundreds of times higher than the actual losses incurred by the insured³⁹. Nonetheless, these provisions of the Enterprise Act 2016 are a big step forward compared to the quite recent situation when there were completely no provisions in English law that entitled the insured to recover damages.

As noted above, pursuant to the general rule of English law, the insurer is liable for losses incurred by the insured and caused by the perils insured against.

The extent of the insurer's liability is subject to Sections 67 and 68 of the MIA 1906, which limit the insurer's liability to the limit of the sum insured (under a valued policy) and the insurable value (under an unvalued policy). English law did not earlier allow for the recovery of damages for refusal or delay in regard to payment of the losses under a contract of insurance.

Now under section 28 of the Enterprise act 2016 (subsection 1 of section 13A of the Insurance Act 2015), each contract of insurance concluded under English law has an implied term that if the insured makes a claim under the contract, the insurer must pay any sums due in respect of the claim within a reasonable time.

Pursuant to subsection 3 of section 13A of the Insurance Act, what is reasonable will depend on all the relevant circumstances.

Paragraphs (a)–(d) of subsection 3 of section 13A provide for the following as the examples of things which may need to be taken into account:

- (a) the type of insurance;
- (b) the size and complexity of the claim,
- (c) compliance with any relevant statutory or regulatory rules or guidance,
- (d) factors outside the insurer's control.

Pursuant to subsection 4 of section 13A, if the insurer shows that there were reasonable grounds for disputing the claim (whether as to the amount of any sum payable, or as to whether anything at all is payable), then (under paragraph (a)) the insurer does not breach the term implied by subsection (1) merely by failing to pay the claim (or the affected part of it) while the dispute is continuing, but (under paragraph (b)) the conduct of the insurer in handling the claim may be a relevant factor in deciding whether that term was breached and, if so, when.

Subsection 5 of section 13A provides for that remedies available for breach of an implied term in regard to payment within a reasonable time include, among others, damages.

It is directly provided for by paragraphs (a) and (b) of subsection 5 of section 13A in this respect that these remedies are in addition to and distinct from (a) any right to enforce payment of the sums due, and (b) any right to interest on those sums (whether under the contract, under another enactment, at the court's discretion or otherwise).

Therefore, the insured's claim for recovery of damages for the insurer's breach of an implied term in regard to payment within a reasonable time is not subject to the limitations provided for by sections 67, 68 and other sections of the MIA 1906, under which the sums which the assured can recover in respect of a loss are limited to the sum insured or the insurable value of the property insured.

Section 30 of the Enterprise Act 2016 (subsection 1 of section 5A of the Limitation Act 1980) provides for a one-year time limit for an action in respect of breach of the implied term in regard to payment within a reasonable time which begins its running from the date on which the insurer has paid all the sums claimed by the insured under the contract.

The general time limit for other actions of the insured founded on the contract of insurance is provided for by section 5 of the Limitation Act 1980 and amounts to 6 years from the date on which the cause of action accrued.

Pursuant to the abovementioned "hold harmless" rule, right of action (cause of action) accrues to the

³⁹ For instance, legal practitioners remember well the judgment in *Campbell v State Farm Mutual Automobile Insurance Company*, 2001 UT 89, 65 P.3d 1134 (2001). The Utah Supreme Court upheld the judgment of the court of first instance and the verdict of the jury of the same state, in which US\$ 2.4 million was recovered from the insurance company as compensatory damages and US\$ 145 million as punitive damages for bad faith practices of handling the insured's claims. The sums were reduced later to US\$ 1 million and US\$ 9,018,780.75, respectively.

insured on the date when the perils insured against caused damage to the property insured.

7. Results of the reform

Only the practical application of the new Acts will be able to answer the question of whether the English legislator has managed to get closer to creating a balance of interests of insurers and insureds to any extent.

In their content, the new provisions leave the impression that behind their verbosity and the declared intention to offer insureds “more favourable” conditions compared to the almost total disenfranchisement that they incur due to the application of the MIA 1906, there is a persistent desire to leave everything as before, and perhaps even aggravate the position of insureds (preventing their exit from the English insurance market).

For instance, in contrast to the provisions of the now abolished paragraph (d) of subsection 3 of section 18 of the MIA 1906, which exempted the assured from the obligation to disclose to the insurer any circumstance which is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty, subsection 5 of section 3 of the Insurance Act 2015 does not provide for a similar exemption for the insurer from the obligation to disclose such circumstances.

Now, in addition to the obviously superfluous information that the insured and the insurance broker must disclose to the insurer under sections 3 and 4, subsection 4 of section 22 of the Insurance Act 2015, the insurer must also disclose information that refers to any express or implied warranty, if, for example, such information must be disclosed pursuant to sections 3, 4, 6 and 7 of the Insurance Act 2015.

8. Non-imperative character of the new insurance legislation

Almost all the new provisions inserted into the English insurance legislation by the Insurance Act 2015 and the Enterprise Act 2016 are non-imperative, and (subject to the transparency requirements under section 17 of the Insurance Act 2015) the insurer is entitled to contract out these terms from its contract of adhesion, which it concludes with the insured (see sections 16, 17 and 18 of the Insurance Act 2015).

It is obvious that the exception to this rule is the abolished by subsection 3 of section 14 of the Insurance Act 2015 right of the insurer to avoid the

contract of insurance *ab initio* in any case and at any time if it is suspected that the insured has not observed the utmost good faith, as it was provided for by section 17 of the MIA 1906 before the reform.

The Insurance Act 2015 does not provide that the insurer is entitled to restore its right to avoid the contract in the form that was stipulated in the abolished part of section 17 of the MIA 1906, even though the Insurance Act 2015 itself provides for sufficient opportunities for the insurer to avoid the contract of insurance unilaterally, for example, if the insured breaches its duty to make a fair presentation of the risk regardless of the degree of its fault or if the insured is absolutely not at fault (see section 16 of the Insurance Act 2015).

English insurers have already prepared sets of model clauses that contract out the application of all or any of the provisions of the new insurance legislation provided by the Insurance Act 2015 and the Enterprise Act 2016⁴⁰.

Moreover, the application of the new provisions of the Insurance Act 2015 and the Enterprise Act 2016 may also be contracted out or limited under a clause prepared for a specific contract of insurance.

9. Translation of the Marine Insurance Act 1906 into Russian language

The translation of the MIA 1906 attached to this article is the most complete edition of such a translation with all amendments to the said Act as of July 13, 2021.

Due to the fact that most insurers, whose rules are known to the author, either completely or in large part contract out the application of the Insurance Act 2015 and the Enterprise Act 2016, the provisions of the MIA 1906, which were abolished during the recent reform of English legislation, are

⁴⁰ See, for instance, model clauses LMA5254, LMA5255, LMA5256, LMA5257, LMA5258, LMA 5259, LMA5260, LMA5261, LMA5262, LMA5263, LMA5264, LMA5281, LMA5282, LMA9117, LMA9118, LMA9119, LMA9120, LMA9121, LMA9122, prepared by the Lloyd’s Market Association. In regard to the rules of liability insurance see, for example, rule 5L and rule 7D in the UK P&I Club Rules 2021; rule 6 Entry, paragraph iv of rule 7 of the Certificate of Entry, paragraph viii of rule 48 of the Dispute Resolution, Adjudication in the Steamship Mutual Rules 2021/2022; paragraph (5) of rule 3, paragraph (2) of rule 6 in the Britannia P&I Rule Book 2021/2022; sections 5 and 7 of subsections VI in the Britannia Charterers Liability Insurance Rules 2021/2022; sections 40A, 62, 63 in the British Marine Liability, Protection and Legal Expenses Terms & Conditions Rules 2021.

still applied to relations arising from contracts of insurance entered into by such insurers.

For this reason, in the translation of the MIA 1906 attached to this article, the author has retained all the provisions abolished by the Insurance Act 2015, highlighting them in the text of the translation in a dark colour. It has been done for the convenience of reference to the translation of the MIA 1906 in those cases when the application of the provisions of the Insurance Act 2015 is contracted out completely or in the relevant part under the contract of insurance.

The translation proposed to readers is, of course, not the first translation of the MIA 1906 into Russian. The following translations of the MIA 1906 known to the author and published earlier can be listed:

1. English Act 1906 on Marine Insurance / Transl. from English by H.Ya. Gorkina, Ph.D. of the Petrograd Polytechnic Institute. Petrograd: Printing House of A. Benke, 1916 [Angliyskiy zakon 1906 goda o morskoy strahovanii. Perevod s angliyskogo H.Ya. Gorkinoy, kandidata ekonomicheskoyh nauk Petrogradskogo Polytehnicheskogo instituta. Petrograd: Tipografiya A. Benke, 1916].

2. Translation published in the book: *Lindenbraten Z.Ya., Dolgov S.N.* Marine Insurance. Part 2 (English Act 1906, clauses, French provisions, Hague rules). Moscow, 1924. P. 5–38 [Lindenbraten Z.Ya., Dolgov S.N. Morskoye strahovaniye. Ch. 2 (Angliyskiy zakon 1906 goda, clauses, francuzskiye usloviya, Gaagskiye pravila). Moskva, 1924. Str. 5–38].

3. Translation published in the book: Vinogradov P.P. Marine Insurance. Moscow, 1934. P. 152–175 [Vinogradov P.P. Morskoye strahovaniye. Moskva, 1934. Str. 152–175].

4. Translation by Musin V.A. published in the book: Materials on Maritime Law of the Foreign Countries. Issue VI. Moscow, 1980. P. 47–78 [Materialy po morskoy pravu zarubezhnykh stran. Vypusk VI. Moskva, 1980. Str. 47–78].

5. Translation published in the book: Marine Insurance Act 1906. Odessa, 2001. P. 4–63 [Marine Insurance Act 1906. Zakon o morskoy strahovanii 1906 g. Odessa, 2001. Str. 4–63].

These publications were taken into account by the author in the preparation of the translation attached to this article. ■

Закон о морском страховании 1906 г. ГЛАВА 41 6 Эдв. 7

**Закон, кодифицирующий право,
имеющее отношение к морскому
страхованию,
[от 21 декабря 1906 г.]**

Морское страхование

1. Определение морского страхования

Договор морского страхования является договором, по которому страховщик обязуется возместить² страхователю способом и в пределах, которые согласованы договором, морские убытки, т.е. убытки, связанные с морским предприятием.

2. Смешанные морские и сухопутные риски

(1) Договор морского страхования в силу его прямо выраженных условий либо в силу торгового обыкновения может быть распространен на защиту страхователя от убытков на внутренних водах или от всякого сухопутного риска, который может быть связан с каким-либо морским рейсом.

(2) Если судно, находящееся в процессе постройки, или спуск судна на воду, или какое-либо предприятие, аналогичное морскому предприятию, покрывается полисом, имеющим форму морского полиса, положения настоящего Закона, насколько они применимы, подлежат применению в этом случае; однако, за исключением того, что установлено настоящей статьей, ничто в настоящем Законе не изменяет и не затрагивает какие-либо правовые нормы, применимые к лю-

Marine Insurance Act 1906 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7

**An Act to codify the Law relating
to Marine Insurance.
[21st December 1906]**

Marine Insurance

1. Marine insurance defined

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

2. Mixed sea and land risks

(1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

(2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto, but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

бому договору страхования, отличному от договора морского страхования, как он определяется настоящим Законом.

3. Определение терминов «морское предприятие» и «морские опасности»

(1) С учетом положений настоящего Закона всякое законное морское предприятие может являться предметом договора морского страхования.

(2) В частности, морское предприятие имеет место, если:

(а) какое-либо судно, груз или иное движимое имущество подвергаются морским опасностям. Такое имущество в настоящем Законе именуется «страхуемое имущество»;

(b) возможность заработать или получить какой-либо фрахт, плату за проезд пассажиров, комиссию, прибыль или иной денежный доход либо обеспечение по каким-либо авансированным платежам, займу или расходам находится под угрозой утраты вследствие того, что страхуемое имущество подвергается морским опасностям;

(с) какая-либо ответственность перед третьим лицом может возникнуть у собственника или иного лица, которое заинтересовано в страхуемом имуществе или отвечает за него, по причине морских опасностей.

Термин «морские опасности» означает опасности, возникающие вследствие или связанные с плаванием по морю, то есть опасности [происходящие от] морей, пожара, военных действий³, пиратов, морских разбойников, воров, захватов, изъятий, ограничений и задержаний властями и народами, выбрасывания имущества за борт, баратрии, а также любые иные опасности подобного рода либо опасности, которые могут быть предусмотрены полисом.

Страховой интерес

4. Ничтожность⁴ договоров в виде пари или азартной игры

(1) Любой договор морского страхования, имеющий характер азартной игры или пари, ничтожен.

(2) Договор морского страхования считается договором, имеющим характер азартной игры или пари:

3. Marine adventure and maritime perils defined

(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where –

(a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

Insurable Interest

4. Avoidance of wagering or gaming contracts

(1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.

(2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract –

(а) если страхователь не имеет страхового интереса, как он определен настоящим Законом, и договор заключен без ожидания приобрести такой интерес; или

(b) если полис заключен на условии «независимо от наличия или отсутствия интереса», либо «без других доказательств интереса, кроме самого полиса», либо «без участия страховщика в выгодах от спасания», либо на любом ином подобном условии.

При этом, если отсутствует возможность спасания, полис может быть выдан на условии «без участия страховщика в выгодах от спасания».

5. Определение страхового интереса

(1) С учетом положений настоящего Закона страховой интерес имеет любое лицо, которое заинтересовано в морском предприятии.

(2) В частности, лицо заинтересовано в морском предприятии, если оно находится в любом основанном на праве или справедливости⁵ отношении к предприятию или какому-либо страхуемому имуществу, которое подвергается риску в таком предприятии, вследствие чего данное лицо может извлечь выгоду от безопасности или надлежащего прибытия страхуемого имущества, либо может быть поставлено в невыгодное положение от его утраты, или от его повреждения, или от его задержания, либо может понести ответственность в связи с ним.

6. Когда должен возникнуть страховой интерес

(1) Страхователь должен быть заинтересован в застрахованном предмете в момент возникновения убытка, хотя нет необходимости, чтобы он был заинтересован в момент, когда заключено страхование.

При этом, если имущество застраховано на условии «независимо от гибели», страхователь может получить возмещение, даже если он приобрел свой интерес после возникновения убытка, кроме случаев, когда во время заключения договора страхования страхователю было известно о таком убытке, а страховщику нет.

(2) Если страхователь не имеет интереса в момент возникновения убытка, он не может приобрести интерес каким-либо действием или решением⁶ после того, как ему становится известно об убытке.

(a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or

(b) Where the policy is made 'interest or no interest,' or 'without further proof of interest than the policy itself' or 'without benefit of salvage to the insurer,' or subject to any other like term:

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

5. Insurable interest defined

(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

(2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

6. When interest must attach

(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured 'lost or not lost,' the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

7. Временный или условный интерес

(1) Может быть застрахован временный интерес, а также условный интерес.

(2) В частности, если покупатель грузов застраховал их, он имеет страховой интерес, невзирая на то, что он мог бы по своему выбору отказаться от таких грузов или считать их находящимися на риске продавца по причине допущенной последним просрочки в доставке или по иным причинам.

8. Частичный интерес

Может быть застрахован частичный интерес любого характера.

9. Перестрахование

(1) Страховщик по договору морского страхования имеет страховой интерес в своем риске и может его перестраховать.

(2) Если полисом не предусмотрено иное, первоначальный страхователь не имеет ни прав, ни интереса в отношении такого перестрахования.

10. Бодмерея

Займодавец, дающий деньги на условии бодмереи или респонденции, имеет страховой интерес в отношении займа⁷.

11. Заработная плата капитана и экипажа

Капитан или любой член экипажа судна имеет страховой интерес в отношении своей заработной платы.

12. Авансированный фрахт

В случае уплаты фрахта авансом лицо, авансировавшее фрахт, имеет страховой интерес, если такой фрахт не подлежит возврату в случае возникновения убытка.

13. Расходы по страхованию

Страхователь имеет страховой интерес в отношении расходов по любому страхованию, которое он может заключить.

7. Defeasible or contingent interest

(1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.

(2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

8. Partial interest

A partial interest of any nature is insurable.

9. Re-insurance

(1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.

(2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

10. Bottomry

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

11. Master's and seamen's wages

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

12. Advance freight

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

13. Charges of insurance

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

14. Величина интереса

(1) Если застрахованное имущество заложено, залогодатель имеет страховой интерес в полной стоимости такого имущества, а залогодержатель имеет страховой интерес в отношении любой суммы, которая причитается либо может причитаться согласно залому.

(2) Залогодержатель, грузополучатель либо иное лицо, имеющее интерес в застрахованном имуществе, могут застраховать его от имени и в пользу других заинтересованных лиц, а также в свою собственную пользу.

(3) Собственник страхуемого имущества имеет страховой интерес в отношении полной стоимости такого имущества, невзирая на то, что какое-либо третье лицо согласилось или обязано уплатить ему возмещение в случае возникновения убытка.

15. Уступка интереса

Если страхователь уступает или иным образом отчуждает свой интерес в застрахованном имуществе, он тем самым не передает правопреемнику свои права по договору страхования, кроме случаев, когда имеется прямо выраженное или подразумеваемое соглашение с правопреемником о такой передаче. Однако положения настоящей статьи не затрагивают переход интереса в силу закона.

Страховая стоимость

16. Размер страховой стоимости

С учетом любых прямых указаний или оценки в полисе страховая стоимость застрахованного имущества должна определяться следующим образом:

(1) при страховании судна страховой стоимостью является стоимость судна в момент начала действия риска, включая его оборудование, продовольствие и снабжение для офицеров и экипажа, деньги, выплаченные авансом в счет заработной платы экипажу, а также другие расходы (если таковые имелись), произведенные для того, чтобы привести судно в состояние, пригодное для рейса или предприятия, предусмотренного полисом, а также расходы по страхованию в целом.

Страховая стоимость применительно к паровому судну включает также механизмы, котлы,

14. Quantum of interest

(1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage.

(2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.

(3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

15. Assignment of interest

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect. But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

Insurable Value

16. Measure of insurable value

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:

(1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole:

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and

запасы угля и машинное оборудование⁸, если они принадлежат страхователю, и применительно к судну, которое используется в каком-либо специальном виде торгового мореплавания, обычное оборудование, необходимое для такого вида торгового мореплавания;

(2) при страховании фрахта, независимо от того, уплачен он авансом или иным образом, страховой стоимостью является валовая сумма фрахта, находящаяся на риске страхователя, а также расходы по страхованию;

(3) при страховании грузов или товаров страховой стоимостью является первоначальная стоимость застрахованного имущества с прибавлением расходов, связанных с отгрузкой, а также расходов по страхованию в целом;

(4) при страховании любого иного имущества страховой стоимостью является сумма, находящаяся на риске страхователя в момент начала действия полиса, а также расходы по страхованию.

Раскрытие информации и заявления

17. Страхование основано на наивысшей добросовестности (*uberrimae fidei*)

Договор морского страхования есть договор, основанный на наивысшей добросовестности, и если наивысшая добросовестность не соблюдена какой-либо из сторон, то договор может быть расторгнут другой стороной.

Изменения в тексте Закона

[Выделенная серым] фраза исключена из текста Закона 12.08.2016 положениями ст. 14(3)(a), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 14(3)(b), 22(1) указанного Закона 2015 г.)

18. Раскрытие информации страхователем

(1) С учетом положений настоящей статьи страхователь обязан раскрыть страховщику до заключения договора всякое существенное обстоятельство, которое известно страхователю, и при этом страхователь считается знающим всякое обстоятельство, которое при обычном ходе деятельности должно быть ему известно. Если страхователь не совершает такое раскрытие, страховщик может расторгнуть договор.

engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:

(2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance:

(3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole:

(4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

Disclosure and Representations

17. Insurance is *uberrimae fidei*

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

Textual Amendments

Words in s. 17 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 14(3)(a), 23(2) (with ss. 14(3)(b), 22(1))

18. Disclosure by assured

(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

(2) Существенным является всякое обстоятельство, которое повлияло бы на суждение предусмотрительного страховщика при назначении премии или решении вопроса о том, примет ли он риск.

(3) При отсутствии запроса нет необходимости раскрывать следующие обстоятельства, а именно:

(a) любое обстоятельство, которое уменьшает риск;

(b) любое обстоятельство, которое известно либо презюмируется⁹ известным страховщику. Страховщик презюмируется знающим notorious и общеизвестные факты, а также факты, которые страховщик как таковой должен знать при обычном ходе своей деятельности;

(c) любое обстоятельство, в отношении которого страховщик отказался от права на получение информации;

(d) любое обстоятельство, раскрывать которое нет необходимости¹⁰ по причине какой-либо прямо выраженной или подразумеваемой гарантии.

(4) Является ли какое-либо конкретное обстоятельство, которое не было раскрыто, существенным или нет, это в каждом случае вопрос факта.

(5) Термин «обстоятельство» включает любое сообщение, сделанное страхователю, или информацию, полученную страхователем.

Изменения в тексте Закона

Статья 18 отменена (12.08.2016) положениями ст. 21(2), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 21(3)(b), 22(1) указанного Закона 2015 г.)

19. Раскрытие информации агентом, заключающим страхование

(1) С учетом положений предыдущей статьи касательно обстоятельств, которые нет необходимости раскрывать, если страхование заключается для страхователя агентом, агент обязан раскрыть страховщику:

(a) всякое существенное обстоятельство, которое известно ему самому, и при этом страховой агент считается знающим всякое обстоятельство, которое при обычном ходе деятельности должно быть ему известно или должно было быть ему сообщено, а также

(b) всякое существенное обстоятельство, которое обязан раскрыть страхователь, кроме слу-

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:

(a) Any circumstance which diminishes the risk:

(b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;

(c) Any circumstance as to which information is waived by the insurer;

(d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.

(4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.

(5) The term 'circumstance' includes any communication made to, or information received by, the assured.

Textual Amendments

S. 18 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 21(2), 23(2) (with ss. 21(3), 22(1))

19. Disclosure by agent effecting insurance

(1) Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer –

(a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and

(b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his

чаев, когда оно доходит до его сведения слишком поздно, чтобы сообщить о нем агенту.

(2) Настоящая статья не применяется в отношении договора морского страхования, если он является договором потребительского страхования в смысле Закона о (раскрытии информации и заявлениях в) потребительском страховании 2012 г.

Изменения в тексте Закона

Статья 19 отменена (12.08.2016) положениями ст. 21(2), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 21(3), 22(1) указанного Закона 2015 г.)

20. Заявления во время переговоров о заключении договора

(1) Всякое существенное заявление, сделанное страхователем или его агентом страховщику в ходе переговоров о заключении договора и до того, как договор заключен, должно быть верным. Если оно является неверным, страховщик может расторгнуть договор.

(2) Существенным является заявление, которое повлияло бы на суждение предусмотрительного страховщика при назначении премии или решении вопроса о том, примет ли он риск.

(3) Заявление может быть либо заявлением о факте, либо заявлением по вопросу ожидания или предположения.

(4) Заявление о факте является соответствующим действительности, если оно правильно по существу, то есть если различие между тем, что заявлено, и тем, что соответствует действительности, не считалось бы существенным предусмотрительным страховщиком.

(5) Заявление по вопросу ожидания или предположения является верным, если оно сделано добросовестно.

(6) Заявление может быть отозвано или исправлено до момента заключения договора.

(7) Является ли конкретное заявление существенным или нет, это в каждом случае вопрос факта.

Изменения в тексте Закона

Статья 20 отменена 12.08.2016 положениями ст. 21(2), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 21(3), 22(1) указанного Закона 2015 г.)

knowledge too late to communicate it to the agent.

(2) This section does not apply in relation to a contract of marine insurance if it is a consumer insurance contract within the meaning of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.

Textual Amendments

S. 19 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 21(2), 23(2) (with ss. 21(3), 22(1))

20. Representations pending negotiation of contract

(1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.

(2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

(3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.

(4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

(5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.

(7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

Textual Amendments

S. 20 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 21(2), 23(2) (with ss. 21(3), 22(1))

21. Когда договор считается заключенным

Договор морского страхования считается заключенным, когда предложение страхователя акцептовано¹¹ страховщиком, независимо от того, был тогда выдан полис или нет; а для цели доказывания того, когда предложение было акцептовано, ссылка может быть сделана на слип, или ковернот, или на иной общепринятый меморандум о договоре¹².

Изменения в тексте Закона

Последняя фраза ст. 21 отменена в отношении договоров, заключенных или оформленных после 01.08.1959 г. (см. ч. II Приложения 8 Закона о финансах 1959 г.)¹³

Полис

22. Договор должен быть инкорпорирован в полис

С учетом положений любого закона договор морского страхования не допускается в качестве доказательства, если он не инкорпорирован в морской полис в соответствии с настоящим Законом. Полис может быть оформлен и выдан либо в момент заключения договора, либо впоследствии.

23. Что должно быть указано в полисе

Морской полис должен указывать:

- (1) Наименование страхователя либо лица, которое заключает страхование от его имени.
- (2)–(5) [Отменены]

Изменения в тексте Закона

Параграфы (2)–(5) ст. 23 отменены в отношении договоров, заключенных или оформленных после 01.08.1959 (см. ч. II Приложения 8 Закона о финансах 1959 г.)¹⁴

24. Подпись страховщика

(1) Морской полис должен быть подписан страховщиком или от его имени при условии, что в случае корпорации¹⁵ наличие оттиска корпоративной печати может быть достаточным; однако ничто в настоящей статье не должно быть истолковано как требование о том, что подпись корпорации должна быть сделана за печатью.

21. When contract is deemed to be concluded

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

Textual Amendments

Words repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

The Policy

22. Contract must be embodied in policy

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

23. What policy must specify

A marine policy must specify -

- (1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf:
- (2)–(5) [Repealed].

Textual Amendments

S. 23(2)–(5) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

24. Signature of insurer

(1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.

(2) Если полис подписан двумя или бóльшим количеством страховщиков или от их имени, каждая подпись, если прямо не указано иное, образует отдельный договор со страхователем.

25. Рейсовые полисы и полисы на срок

(1) Если договор заключается, чтобы застраховать предмет на условии «в и от» либо от одного места до другого или других мест, полис именуется «рейсовым полисом», а если договор заключается, чтобы застраховать предмет на определенный период времени, полис именуется «полисом на срок». В один и тот же полис может быть включен договор как на рейс, так и на срок.

(2) [отменен]

Изменения в тексте Закона

Статья 25(2) отменена в отношении договоров, заключенных или оформленных после 01.08.1959 (см. ч. II Приложения 8 Закона о финансах 1959 г.)¹⁶

26. Обозначение застрахованного предмета

(1) Застрахованный предмет должен быть обозначен в морском полисе с разумной определенностью.

(2) Характер и величину интереса страхователя в застрахованном предмете нет необходимости указывать в полисе.

(3) Если полис обозначает застрахованный предмет в общих терминах¹⁷, он должен толковаться таким образом, чтобы [его положения] применялись к интересу, который страхователь намеревался покрыть страхованием.

(4) При применении настоящей статьи следует учитывать любое обыкновение, регулирующее обозначение застрахованного предмета.

27. Таксированный полис

(1) Полис может быть таксированным или не таксированным.

(2) Таксированным полисом является полис, который указывает согласованную стоимость застрахованного предмета.

(3) С учетом положений настоящего Закона и при отсутствии обмана стоимость, установленная полисом, в отношениях между страховщиком и страхователем является окончательным [дока-

(2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

25. Voyage and time policies

(1) Where the contract is to insure the subject-matter 'at and from,' or from one place to another or other, the policy is called a 'voyage policy,' and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a 'time policy.' A contract for both voyage and time may be included in the same policy.

(2) [Repealed].

Textual Amendments

S. 25(2) repealed as to instruments made or executed after 1.8.1959 by Finance Act 1959 (c. 58), Sch. 8 Pt. II

26. Designation of subject-matter

(1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

(2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.

(3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.

(4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

27. Valued policy

(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject

зательством] страховой стоимости предмета, который имелось в виду застраховать, независимо от того, возникли полная гибель или частичный убыток¹⁸.

(4) Если иное не предусмотрено полисом, стоимость, установленная полисом, не является окончательным [доказательством] для цели определения, имела ли место конструктивная полная гибель.

28. Нетаксированный полис

Нетаксированным полисом является полис, который не указывает стоимость застрахованного предмета, но с учетом лимита страховой суммы оставляет страховую стоимость для ее определения впоследствии способом, указанным выше в настоящем Законе.

29. Генеральный полис в отношении перевозок судном или судами

(1) Генеральным полисом является полис, который излагает страхование в общих терминах и оставляет название судна или судов, а также другие подробности для их определения посредством последующего заявления.

(2) Последующие заявление или заявления могут быть сделаны посредством надписи на обороте полиса или иным общепринятым способом.

(3) Если иное не предусмотрено полисом, заявления должны делаться в порядке отправки или погрузки грузов на суда. Применительно к грузам они должны охватывать все отправки, подпадающие под условия полиса, а стоимость грузов или иного имущества должна быть объявлена честно, однако незаявление или ошибочное заявление могут быть исправлены даже после наступления убытка или прибытия при условии, что такое незаявление или [ошибочное] заявление были допущены добросовестно.

(4) Если иное не предусмотрено полисом, то в случае, когда заявление о стоимости не было сделано до уведомления о наступлении убытков или о прибытии, полис должен считаться нетаксированным в отношении предмета такого заявления.

30. Толкование условий полиса

(1) Полис может быть составлен в форме, приведенной в Первом приложении к настоящему Закону.

intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

28. Unvalued policy

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

29. Floating policy by ship or ships

(1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

(2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.

(3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

30. Construction of terms in policy

(1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.

(2) С учетом положений настоящего Закона, и если контекст полиса не требует иного, термины и выражения, изложенные в Первом приложении к настоящему Закону, должны толковаться как имеющие сферу применения и значение, придаваемые им в указанном Приложении.

31. Премия, подлежащая согласованию в будущем

(1) Если страхование заключено за премию, которая подлежит согласованию, и такое согласование не состоялось, подлежит уплате разумная премия.

(2) Если страхование заключено на условиях о том, что при наступлении определенного события подлежит согласованию дополнительная премия, и это событие наступило, а согласование не состоялось, тогда подлежит уплате разумная дополнительная премия.

Двойное страхование

32. Двойное страхование

(1) Если два или большее количество полисов заключены страхователем или от его имени в отношении одного и того же предприятия и интереса или любой их части и страховые суммы превышают возмещение, допускаемое настоящим Законом, страхователь считается чрезмерно застрахованным путем двойного страхования.

(2) Если страхователь чрезмерно застрахован посредством двойного страхования:

(a) страхователь, если иное не предусмотрено полисом, может требовать платежа от страховщиков в таком порядке, в каком он может посчитать необходимым, при условии, что он не вправе получить какую-либо сумму, превышающую возмещение, допускаемое настоящим Законом;

(b) если полис, по которому страхователь заявляет требование, является таксированным полисом, страхователь обязан включить в счет согласованной оценки любую сумму, полученную им по какому-либо другому полису, независимо от действительной стоимости застрахованного предмета;

(c) если полис, по которому страхователь заявляет требование, является нетаксированным полисом, страхователь обязан включить в счет полной страховой стоимости любую сумму, полученную им по какому-либо другому полису;

(2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

31. Premium to be arranged

(1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.

(2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

Double Insurance

32. Double insurance

(1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance –

(a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

(b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;

(d) если страхователь получает какую-либо сумму, превышающую возмещение, допускаемое настоящим Законом, он считается держателем такой суммы на условиях доверительной собственности для страховщиков в соответствии с их правом на получение взносов [в счет распределения убытка] между собой.

Страховые гарантии и прочее

33. Сущность гарантии

(1) Термин «гарантия» в последующих статьях, относящихся к гарантиям, означает обязательственную гарантию, то есть гарантию, которой страхователь обязуется, что что-либо определенное будет или не будет сделано или что какое-либо условие будет выполнено, которой страхователь утверждает или отрицает существование определенного состояния фактов.

(2) Гарантия может быть прямо выраженной или подразумеваемой

(3) Гарантия, как она определена выше, является условием, которое должно быть выполнено в точности, независимо от того, является оно существенным для риска или нет. Если она не выполнена таким образом, то с учетом любого прямого указания в полисе страховщик освобождается от ответственности с даты нарушения гарантии, но без уменьшения или освобождения от¹⁹ любой ответственности, возникшей у него до этой даты.

Изменения в тексте Закона

[Выделенная серым] фраза исключена из текста ст. 33 Закона (12.08.2016) положениями ст. 10(7), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 22(2) указанного Закона 2015 г.)

34. Когда нарушение гарантии допустимо

(1) Невыполнение гарантии допускается, когда по причине изменения обстоятельств гарантия перестает быть применимой к обстоятельствам договора или когда выполнение гарантии становится противоправным в силу какого-либо последующего закона.

(2) Если гарантия нарушена, страхователь не может ссылаться в свое оправдание на то, что нарушение было устранено и гарантия была выполнена до возникновения убытка.

(d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

Warranties, &C.

33. Nature of warranty

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

(2) A warranty may be express or implied

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

Textual Amendments

Words in s. 33(3) omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 10(7)(a), 23(2) (with s. 22(2))

34. When breach of warranty excused

(1) Non-compliance with a warranty is excused when by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.

(3) Страховщик может отказаться от своего права ссылаться на нарушение гарантии.

Изменения в тексте Закона

Статья 34 отменена (12.08.2016) положениями ст. 10(7)(b), 23(2) Закона о страховании 2015 г. (см. также ст. 22(2) указанного Закона 2015 г.)

35. Прямо выраженные гарантии²⁰

(1) Прямо выраженная гарантия может существовать в любой словесной формулировке, из которой явствует намерение гарантировать.

(2) Прямо выраженная гарантия должна быть включена или вписана в полис или должна содержаться в каком-либо документе, который посредством отсылки инкорпорирован в полис.

(3) Прямо выраженная гарантия не исключает подразумеваемую гарантию, кроме случаев, когда она несовместима с прямо выраженной гарантией.

36. Гарантия нейтральности

(1) Если страхуемое имущество, будь то судно или грузы, прямо гарантировано как нейтральное, то применяется подразумеваемое условие, что это имущество должно иметь нейтральный характер в начале действия риска и что, насколько это зависит от страхователя, нейтральный характер имущества должен сохраняться в течение риска.

(2) Если судно прямо гарантировано как «нейтральное», также применяется подразумеваемое условие, что, насколько это зависит от страхователя, судно должно быть надлежащим образом снабжено документами, то есть что оно будет иметь на борту необходимые документы, подтверждающие его нейтральность, и что оно не будет фальсифицировать или скрывать свои документы либо использовать поддельные документы. Если какой-нибудь убыток возникнет вследствие нарушения этого условия, страховщик вправе расторгнуть договор.

37. Отсутствие подразумеваемой гарантии национальности

Отсутствует подразумеваемая гарантия в отношении национальности судна или того, что его национальность не будет изменена в течение действия риска.

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

Textual Amendments

S. 34 omitted (12.8.2016) by virtue of Insurance Act 2015 (c. 4), ss. 10(7)(b), 23(2) (with s. 22(2))

35. Express warranties

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

36. Warranty of neutrality

(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.

(2) Where a ship is expressly warranted 'neutral' there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

37. No implied warranty of nationality

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

38. Гарантия полной безопасности

Если застрахованное имущество гарантировано как находящееся «в хорошем состоянии» или «в полной безопасности» в какой-нибудь определенный день, достаточно, чтобы оно было в безопасности в любое время в течение этого дня.

39. Гарантия мореходности судна

(1) В рейсовом полисе имеется подразумеваемая гарантия того, что в начале рейса судно должно быть мореходным для цели конкретного застрахованного предприятия.

(2) Если полис вступает в силу в то время, когда судно находится в порту, то имеется также подразумеваемая гарантия того, что в начале действия риска судно будет разумно готово противостоять обычным опасностям порта.

(3) Если полис относится к рейсу, который выполняется в несколько разных этапов²¹, в течение которых судну требуются разного рода либо дополнительные приготовления или оборудование, то имеется подразумеваемая гарантия, что в начале каждого этапа судно будет мореходно в отношении таких приготовлений или оборудования для целей данного этапа.

(4) Судно считается мореходным, если оно разумно готово во всех отношениях противостоять обычным опасностям морей в застрахованном предприятии.

(5) В полисе страхования на срок отсутствует подразумеваемая гарантия того, что судно будет мореходным на каком-либо этапе²² предприятия, однако если с ведома страхователя судно отправлено в море в немореходном состоянии, то страховщик не отвечает за какой-либо убыток, обусловленный немореходностью²³.

40. Отсутствие подразумеваемой гарантии того, что груз пригоден для морской перевозки

(1) В полисе страхования грузов или иного движимого имущества отсутствует подразумеваемая гарантия того, что грузы или движимое имущество пригодны для морской перевозки.

(2) В рейсовом полисе страхования грузов или иного движимого имущества имеется подразумеваемая гарантия того, что в начале рейса судно не только мореходно как таковое²⁴, но также что

38. Warranty of good safety

Where the subject-matter insured is warranted 'well' or 'in good safety' on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

39. Warranty of seaworthiness of ship

(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.

(5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

40. No implied warranty that goods are seaworthy

(1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only sea-

оно разумно готово перевезти грузы или иное движимое имущество в место назначения, предусмотренное полисом.

41. Гарантия законности

Имеется подразумеваемая гарантия того, что застрахованное предприятие является законным и что, насколько это зависит от страхователя, такое предприятие будет осуществляться законным способом.

Рейс

42. Подразумеваемое условие относительно начала действия риска

(1) Если предмет застрахован по рейсовому полису на условиях «в и от» либо «от» определенного места, то не требуется, чтобы судно находилось в этом месте в момент заключения договора, однако имеется подразумеваемое условие, что предприятие должно быть начато в пределах разумного срока, и если предприятие не будет начато таким образом, то страховщик может расторгнуть договор.

(2) Указанное подразумеваемое условие может быть отменено доказательством того, что задержка была вызвана обстоятельствами, известными страховщику до заключения договора, или доказательством того, что страховщик отказался от своего права ссылаться на это условие.

43. Изменение порта отправления

Если место отправления указано полисом, а судно вместо отхода из этого места отходит из какого-либо другого места, риск действовать не начинает.

44. Отход²⁵ судна к иному месту назначения

Если место назначения указано в полисе, а судно вместо отхода к этому месту назначения отходит к какому-либо другому месту назначения, риск действовать не начинает.

45. Изменение рейса

(1) Если после начала действия риска место назначения судна самовольно изменяется

worthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

41. Warranty of legality

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

The Voyage

42. Implied condition as to commencement of risk

(1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy 'at and from' or 'from' a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.

(2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

43. Alteration of port of departure

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

44. Sailing for different destination

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

45. Change of voyage

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed

по сравнению с местом назначения, которое предусмотрено полисом, то считается, что имеет место изменение рейса.

(2) Если иное не предусмотрено полисом, при изменении рейса страховщик освобождается от ответственности с момента изменения, то есть с того момента, когда решение изменить рейс было объявлено; и при этом не имеет значения, что, возможно, в действительности судно еще не изменило маршрут рейса, предусмотренный полисом, к моменту возникновения убытка.

46. Девиация

(1) Если судно без уважительной причины отклоняется от рейса, предусмотренного полисом, страховщик освобождается от ответственности с момента девиации, и при этом не имеет значения, что судно, возможно, вернулось на свой маршрут до того, как возник какой-либо убыток.

(2) Отклонение от рейса, предусмотренного полисом, имеет место:

(а) если маршрут рейса специально указан в полисе, и от этого маршрута было допущено отклонение; или

(б) если маршрут рейса специально не указан в полисе, но допущено отклонение от обычного и общепринятого маршрута.

(3) Намерение совершить девиацию не имеет значения; должна произойти фактическая девиация для того, чтобы освободить страховщика от его ответственности по договору.

47. Несколько портов выгрузки

(1) Если полисом указаны несколько портов выгрузки, судно может проследовать во все или в любой из них, но при отсутствии какого-либо обыкновения или достаточного основания поступить иначе оно должно следовать к таким портам или к тем из них, в которые оно направляется, в порядке, указанном в полисе. Если оно не делает этого, имеет место девиация.

(2) Если полис выдан до «портов выгрузки» в пределах определенного района и названия портов не указаны, судно должно при отсутствии какого-либо обыкновения или достаточного основания поступить иначе проследовать к таким портам или к тем из них, в которые оно направляется, в порядке их географической последовательности. Если оно не делает этого, имеет место девиация.

from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

46. Deviation

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy –

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.

(3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

47. Several ports of discharge

(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to “ports of discharge,” within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

48. Задержка рейса

В случае страхования по рейсовому полису застрахованное предприятие должно осуществляться на всем его протяжении с разумной быстротой, и если без уважительной причины оно не осуществляется таким образом, то страховщик освобождается от ответственности с момента, когда задержка стала неразумной.

49. Уважительные причины девиации или задержки рейса

(1) Девиация или задержка в выполнении рейса, предусмотренного полисом, допускаются:

(a) если они разрешены каким-либо специальным условием, содержащимся в полисе; или

(b) если они вызваны обстоятельствами, не зависящими от капитана и его нанимателя; или

(c) если они разумно необходимы для выполнения какой-либо прямо выраженной или подразумеваемой гарантии; или

(d) если они разумно необходимы для безопасности судна или застрахованного предмета; или

(e) для цели спасания человеческой жизни или оказания помощи судну, терпящему бедствие, если при этом человеческая жизнь может оказаться в опасности; или

(f) если они разумно необходимы для цели оказания медицинской или хирургической помощи какому-либо лицу на борту судна; или

(g) если они вызваны баратрией капитана или экипажа, если баратрия является одной из опасностей, от которых осуществляется страхование.

(2) Когда причина, оправдывающая девиацию или задержку, прекращает действовать, судно обязано вернуться на свой курс и выполнять свой рейс с разумной скоростью.

Передача полиса**50. Когда и каким образом может передаваться полис**

(1) Морской полис может передаваться, если он не содержит условий, прямо запрещающих передачу. Полис может быть передан до или после возникновения убытка.

(2) Если морской полис передан с тем, чтобы передать выгодоприобретательский интерес по такому полису, приобретатель полиса впра-

48. Delay in voyage

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

49. Excuses for deviation or delay

(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused –

(a) Where authorised by any special term in the policy; or

(b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or

(c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or

(d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or

(e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or

(f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or

(g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.

(2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

Assignment of Policy**50. When and how policy is assignable**

(1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.

(2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon

ве предъявлять иски на его основании от своего собственного имени; а ответчик имеет право заявлять любые возражения, вытекающие из договора, которые он имел бы право заявлять, если бы иск был предъявлен от имени лица, которым или от имени которого полис был заключен.

(3) Морской полис может быть передан посредством передаточной надписи на нем или иным общепринятым способом.

51. Страхователь, у которого нет интереса, не может передавать полис

Если страхователь передал или утратил свой интерес в застрахованном имуществе и предварительно или одновременно с этим не дал прямое или подразумеваемое согласие на передачу полиса, любая последующая передача полиса недействительна. Однако ничто в настоящей статье не затрагивает передачу полиса после возникновения убытка.

Премия

52. Когда премия подлежит уплате

Если не было согласовано иное, обязанность страхователя или его агента уплатить премию и обязанность страховщика выдать полис страхователю или его агенту являются условиями, подлежащими одновременному исполнению²⁶, и страховщик не обязан выдавать полис до оплаты или предложения оплаты премии.

53. Полис, заключенный через брокера

(1) Если не было согласовано иное, то в случае заключения морского полиса от имени страхователя брокером брокер непосредственно отвечает перед страховщиком за уплату премии, а страховщик непосредственно отвечает перед страхователем за уплату суммы, которая может подлежать выплате в отношении убытков или в отношении подлежащей возврату премии.

(2) Если не было согласовано иное, брокер против страхователя имеет право удержания полиса для обеспечения уплаты суммы премии и своих расходов по заключению полиса; и если он вел дела с лицом, которое пользуется его услугами как принципал, то он также имеет право удержания полиса для обеспечения уплаты баланса по любому страховому счету, который

in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.

(3) A marine policy may be assigned by endorsement thereon or in other customary manner.

51. Assured who has no interest cannot assign

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative: Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

The Premium

52. When premium payable

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

53. Policy effected through broker

(1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.

(2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was in-

может причитаться ему от такого лица, за исключением случаев, когда в момент возникновения долга он имел основание полагать, что такое лицо было только агентом.

54. Последствия указания в полисе о получении премии

Если морской полис, заключенный от имени страхователя брокером, подтверждает получение премии, такое подтверждение при отсутствии обмана является окончательным²⁷ в отношениях между страховщиком и страхователем, но не в отношениях между страховщиком и брокером.

Убытки и абандон

55. Включаемые и исключенные убытки

(1) С учетом положений настоящего Закона, и если полисом не предусмотрено иное, страховщик отвечает за любой убыток, непосредственно причиненный опасностью, от которой осуществляется страхование, однако с учетом указанного выше он не отвечает за любой убыток, который не был непосредственно причинен опасностью, от которой осуществляется страхование.

(2) В частности:

(a) страховщик не отвечает за любой убыток, обусловленный умышленным противоправным поведением страхователя, однако, если полисом не предусмотрено иное, страховщик отвечает за любой убыток, непосредственно причиненный опасностью, от которой осуществляется страхование, даже если такой убыток и не возник бы, если бы не противоправное поведение или неосторожность капитана или экипажа судна;

(b) если полисом не предусмотрено иное, страховщик судна или груза не отвечает за какой-либо убыток, непосредственно причиненный задержкой, хотя бы такая задержка и была причинена опасностью, от которой осуществляется страхование;

(c) если полисом не предусмотрено иное, страховщик не отвечает за естественный износ, естественную утечку или поломку, внутренние пороки или природу застрахованного имущества, либо за какой-нибудь убыток, непосредственно причиненный крысами или вредителями, либо за какое-нибудь повреждение ме-

currer he had reason to believe that such person was only an agent.

54. Effect of receipt on policy

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

Loss And Abandonment

55. Included and excluded losses

(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

(2) In particular –

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

ханизмов, которое не было непосредственно причинено морскими опасностями.

56. Частичные убытки и полная гибель

(1) Убыток может быть полным либо частичным. Любой убыток, кроме полной гибели, как она определена ниже, является частичным убытком.

(2) Полная гибель может быть фактической полной гибелью либо конструктивной полной гибелью.

(3) Если из условий полиса не явствует иное намерение, страхование от полной гибели включает как конструктивную, так и фактическую полную гибель.

(4) Если страхователь предъявляет иск в связи с полной гибелью, а доказательства подтверждают только частичный убыток, он может, если полисом не предусмотрено иное, получить возмещение за частичный убыток.

(5) Если груз прибывает в пункт назначения фактически, но вследствие уничтожения маркировки либо по иным причинам он не может быть идентифицирован, убыток, если таковой имеет место, является частичным, а не полным.

57. Фактическая полная гибель

(1) Если застрахованное имущество уничтожено или так повреждено, что перестало быть вещью [того рода], которая была застрахована, либо если страхователь безвозвратно лишен застрахованного имущества, имеет место фактическая полная гибель.

(2) В случае фактической полной гибели нет необходимости подавать заявление об абандоне.

58. Судно, пропавшее без вести

Если судно, участвующее в предприятии, пропало без вести и по истечении разумного срока о нем не было получено никаких известий²⁸, может презюмироваться фактическая полная гибель.

59. Последствия перегрузки и т.п.

Если вследствие опасности, от которой осуществляется страхование, рейс прерывается в промежуточном порту или месте при таких обстоятельствах, которые, независимо от какого-либо специального условия в договоре

56. Partial and total loss

(1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.

(2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

57. Actual total loss

(1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

58. Missing ship

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

59. Effect of transhipment, &c.

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and reshipping the goods

фрахтования, оправдывают [действия] капитана по выгрузке и обратной погрузке груза или иного движимого имущества либо по их перегрузке, и отправке к месту их назначения, ответственность страховщика продолжается, несмотря на такую выгрузку или перегрузку.

60. Определение конструктивной полной гибели

(1) С учетом любого прямого указания в полисе конструктивная полная гибель имеет место в тех случаях, когда застрахованное имущество разумно оставлено²⁹ ввиду того, что его фактическая полная гибель представляется неизбежной³⁰, или потому, что оно не могло бы быть сохранено от фактической полной гибели без производства расходов, которые превысили бы его стоимость на момент производства таких расходов.

(2) В частности, конструктивная полная гибель имеет место:

(i) если страхователь лишается владения своим судном или грузом вследствие опасности, от которой осуществляется страхование, и

(a) маловероятно, что он сможет получить обратно соответственно судно или груз, или

(b) расходы по возврату соответственно судна или груза превысили бы их стоимость на момент возврата; или

(ii) в случае повреждения судна, если оно настолько повреждено опасностью, от которой осуществляется страхование, что расходы по ремонту повреждений превысили бы стоимость отремонтированного судна.

При оценке стоимости ремонта никакие вычеты не могут быть сделаны в отношении общеаварийных взносов на ремонт, которые подлежат уплате другими заинтересованными лицами³¹, но следует принять в расчет расходы на будущие спасательные операции и любые будущие общеаварийные взносы, которые судно было бы обязано уплатить, если бы оно было отремонтировано; или

(iii) в случае повреждения груза, если расходы по ремонту повреждений и доставке груза в место назначения превысили бы его стоимость по прибытии.

61. Последствия конструктивной полной гибели

Если имеет место конструктивная полная гибель, страхователь может считать убыток частич-

or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transhipment.

60. Constructive total loss defined

(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss –

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and

(a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or

(b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

61. Effect of constructive total loss

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or

ной гибелью либо абандонировать застрахованное имущество страховщику и считать убыток таковым, как если бы он являлся фактической полной гибелью.

62. Заявление об абандоне

(1) С учетом положений настоящей статьи, если страхователь принимает решение абандонировать застрахованное имущество страховщику, он обязан подать заявление об абандоне. Если он не сделает этого, убыток может считаться только частичным.

(2) Заявление об абандоне может быть подано письменно или устно либо частично письменно и частично устно, и при этом оно может быть подано в любых выражениях, которые обнаруживают намерение страхователя безусловно отказаться от своего застрахованного интереса в застрахованном имуществе в пользу страховщика.

(3) Заявление об абандоне должно быть подано с разумной быстротой³² после получения достоверной информации об убытке, однако, если такая информация имеет сомнительный характер, страхователю предоставляется разумный срок для того, чтобы навести справки.

(4) Если заявление об абандоне подано надлежащим образом, тот факт, что страховщик отказывается принять абандон, не наносит ущерба правам страхователя.

(5) Принятие абандона может быть прямо выраженным или подразумеваемым из поведения страховщика. Простое молчание страховщика после заявления не является принятием [абандона].

(6) Если заявление об абандоне принято, абандон является безотзывным. Принятие заявления окончательно подтверждает ответственность за убыток и достаточность³³ самого заявления.

(7) Заявление об абандоне является необязательным, если в момент, когда страхователь получил информацию об убытке, для получения выгоды страховщиком [от абандона] уже не имелось бы возможности, даже если бы заявление и было ему подано.

(8) Страховщик может отказаться от своего права на получение заявления об абандоне.

(9) Если страховщик перестраховал свой риск, от него не требуется подавать заявление об абандоне.

abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

62. Notice of abandonment

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

(3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not acceptance.

(6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.

(9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63. Последствия абандона

(1) При наличии действительного³⁴ абандона страховщик имеет право приобрести интерес страхователя во всем, что может остаться от застрахованного имущества, а также все вещные права, связанные с ним.

(2) При абандоне судна его страховщик имеет право на любой фрахт, который зарабатывается и который был заработан судном после происшествия, причинившего убыток, за вычетом расходов по зарабатыванию фрахта, произведенных после такого происшествия; и если судно перевозит груз судовладельца, то страховщик имеет право на разумное вознаграждение за его перевозку после происшествия, причинившего убыток.

Частичные убытки (включая спасательные, общеаварийные и частные расходы)

64. Убыток от частной аварии

(1) Убытком от частной аварии является частичный убыток³⁵ в застрахованном предмете, причиненный опасностью, от которой осуществляется страхование, и не являющийся общеаварийным убытком.

(2) Расходы, понесенные страхователем или от его имени для безопасности или сохранения застрахованного имущества, кроме общеаварийных и спасательных расходов, называются частными расходами. Частные расходы не включаются в частную аварию³⁶.

65. Спасательные расходы

(1) С учетом любого прямого указания в полисе спасательные расходы, произведенные для предотвращения убытка от опасностей, против которых осуществляется страхование, могут быть взысканы как убыток от таких опасностей.

(2) Термин «спасательные расходы» означает расходы, которые согласно морскому праву могут быть взысканы спасателем независимо от договора. Они не включают расходы на оплату услуг, имеющих характер спасания, оказанных страхователем или его агентами либо каким-нибудь лицом, нанятым ими за плату для цели предотвращения опасности, от которой осуществляется страхование. Такие расходы, если они произведены надлежащим образом,

63. Effect of abandonment

(1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

(2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

Partial Losses (Including Salvage and General Average and Particular Charges)

64. Particular average loss

(1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

65. Salvage charges

(1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

(2) 'Salvage charges' means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

могут быть взысканы как частные расходы или как общеаварийный убыток, в зависимости от обстоятельств, при которых они были произведены.

66. Общеаварийный убыток

(1) Общеаварийным убытком является убыток, причиненный или непосредственно обусловленный актом общей аварии. Он включает общеаварийные расходы, а также общеаварийные пожертвования.

(2) Акт общей аварии имеет место, если какие-либо чрезвычайные пожертвования или расходы намеренно и разумно осуществлены или произведены во время опасности³⁷ для цели сохранения имущества, которое подвергается опасности в общем морском предприятии.

(3) При наличии общеаварийного убытка сторона, которая его понесла, имеет право с учетом установленных морским правом условий на пропорциональный взнос от остальных заинтересованных сторон, и такой взнос именуется общеаварийным взносом.

(4) С учетом любого прямого указания в полисе, если страхователь произвел общеаварийные расходы, он может взыскать со страховщика возмещение в отношении пропорциональной части убытка, которая приходится на него; а в случае общеаварийного пожертвования он может взыскать со страховщика возмещение в отношении всего убытка без осуществления своего права на получение взносов от других сторон, обязанных к их уплате.

(5) С учетом любого прямого указания в полисе, если страхователь уплатил или обязан уплатить общеаварийный взнос в отношении застрахованного имущества, он может взыскать сумму такого взноса со страховщика.

(6) При отсутствии прямого указания страховщик не отвечает за какой-либо общеаварийный убыток или взнос, если убыток не был понесен для цели предотвращения или в связи с предотвращением опасности, от которой осуществляется страхование.

(7) Если судно, фрахт и груз или какие-либо два из этих интересов принадлежат одному и тому же страхователю, ответственность страховщика в отношении общеаварийных убытков или взносов должна определяться так же, как если бы эти предметы принадлежали разным лицам.

66. General average loss

(1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

Страхование возмещение³⁸**67. Размер ответственности страховщика за убыток**

(1) Сумма, которую страхователь может взыскать в отношении убытка по полису, которым он застрахован, в случае страхования по нетаксированному полису – до полного размера страховой стоимости или в случае страхования по таксированному полису – до полного размера стоимости, установленной полисом, именуется страховым возмещением.

(2) При наличии убытка, возмещаемого согласно полису, страховщик или каждый из страховщиков, если их более одного, отвечает за такую пропорциональную часть страхового возмещения, которая соответствует отношению суммы, принятой им на страхование³⁹, к стоимости, установленной полисом, – в случае страхования по таксированному полису или к страховой стоимости – в случае страхования по нетаксированному полису.

68. Полная гибель

С учетом положений настоящего Закона и любого прямого указания в полисе при наличии полной гибели застрахованного имущества:

(1) если полис является таксированным, страховое возмещение составляет сумму, установленную полисом;

(2) если полис является нетаксированным, страховое возмещение составляет страховую стоимость застрахованного предмета.

69. Частичные убытки по судну

Если судно повреждено, но не является полностью погибшим, то с учетом любого прямого указания в полисе страховое возмещение определяется следующим образом:

(1) если судно отремонтировано, страхователь имеет право на возмещение разумной стоимости ремонта за вычетом обычных удержаний, но не свыше страховой суммы в отношении каждого отдельного происшествия;

(2) если судно только частично отремонтировано, страхователь имеет право на возмещение разумной стоимости такого ремонта, исчисляемой так, как указано выше, а также на компенсацию за разумное снижение стоимости судна,

Measure Of Indemnity**67. Extent of liability of insurer for loss**

(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy is called the measure of indemnity.

(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

68. Total loss

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured, –

(1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:

(2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

69. Partial loss of ship

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:

(1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

(2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that

если таковое имело место, вследствие неотремонтированного повреждения при условии, что общая сумма не должна превышать стоимости ремонта всех повреждений, исчисляемой так, как указано выше;

(3) если судно не отремонтировано и не продано в поврежденном состоянии в течение действия риска, страхователь имеет право на компенсацию за разумное снижение стоимости судна вследствие неотремонтированного повреждения, но не свыше разумной стоимости ремонта такого повреждения, исчисляемой так, как указано выше.

70. Частичная утрата фрахта

С учетом любого прямого указания в полисе при частичной утрате фрахта страховое возмещение составляет такую пропорциональную часть суммы, установленной полисом, – в случае страхования по таксированному полису или такую пропорциональную часть страховой стоимости – в случае страхования по нетаксированному полису, которая определяется отношением фрахта, утраченного страхователем, ко всему фрахту, находящемуся на риске страхователя в соответствии с полисом.

71. Частичные убытки по грузу, товару и т.п.

В случае частичного убытка по грузу, товарам или иному движимому имуществу страховое возмещение с учетом любого прямого указания в полисе определяется следующим образом:

(1) если часть груза, товара или иного движимого имущества, застрахованного по таксированному полису, полностью погибла, страховое возмещение составляет такую пропорциональную часть суммы, установленной полисом, которая определяется отношением страховой стоимости погибшей части к полной страховой стоимости, определяемой так же, как в случае страхования по нетаксированному полису;

(2) если часть груза, товара или иного движимого имущества, застрахованного по нетаксированному полису, полностью погибла, страховое возмещение составляет страховую стоимость погибшей части, определяемую так же, как в случае полной гибели;

(3) если весь застрахованный груз или товар либо какая-то часть застрахованного груза или

the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:

(3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

70. Partial loss of freight

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy.

71. Partial loss of goods, merchandise, &c.

Where there is a partial loss of goods, merchandise or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:

(1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:

(2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss:

(3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged

товара были доставлены в поврежденном состоянии в место их назначения, страховое возмещение составляет такую пропорциональную часть суммы, установленной полисом, – в случае страхования по таксированному полису или такую пропорциональную часть страховой стоимости – в случае страхования по нетаксированному полису, которая определяется отношением разницы между валовой неповрежденной и поврежденной стоимостью в месте прибытия к валовой неповрежденной стоимости.

(4) Термин «валовая стоимость» означает оптовую цену или, если таковая отсутствует, оценочную стоимость с добавлением в обоих случаях фрахта, расходов по выгрузке и пошлин, уплаченных авансом, при условии, что в тех случаях, когда груз или товар обычно продается с таможенного склада, цена на таможенном складе считается валовой стоимостью. Термин «валовая выручка» означает фактическую цену, полученную при продаже, когда все сборы, связанные с продажей, оплачены продавцами.

72. Распределение оценки

(1) Если различные виды имущества застрахованы по единой оценке, такая оценка должна быть распределена между различными видами имущества пропорционально их страховым стоимостям, как в случае страхования по нетаксированному полису. Застрахованная стоимость любой части отдельного вида имущества составляет такую пропорциональную долю общей застрахованной стоимости имущества данного вида, которая определяется отношением страховой стоимости упомянутой части к страховой стоимости всего имущества данного вида, устанавливаемой в обоих случаях так, как это предусмотрено настоящим Законом.

(2) Если оценка подлежит распределению, а данные о первоначальной стоимости грузов каждого отдельного вида, качества или описания не могут быть установлены, распределение оценки может быть произведено по чистой стоимости в месте прибытия неповрежденных грузов тех же видов, качеств или описаний.

73. Общеаварийные взносы и спасательные расходы

(1) С учетом любого прямого указания в полисе, если страхователь уплатил или отвечает

at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value:

(4) 'Gross value' means the wholesale price, or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. 'Gross proceeds' means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

72. Apportionment of valuation

(1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole ascertained in both cases as provided by this Act.

(2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

73. General average contributions and salvage charges

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any gen-

за уплату какого-либо общеаварийного взноса, страховое возмещение составляет полную сумму такого взноса, если имущество, с которого причитается взнос, застраховано на его полную контрибуционную стоимость; однако, если такое имущество не застраховано на его полную контрибуционную стоимость или если только часть его застрахована, возмещение, подлежащее уплате страховщиком, должно быть уменьшено пропорционально недострахованной части, а при наличии убытка по частной аварии, который образует вычет из контрибуционной стоимости и за возмещение которого отвечает страховщик, соответствующая сумма подлежит вычету из застрахованной стоимости для установления размера взноса, который страховщик обязан уплатить.

(2) Если страховщик отвечает за спасательные расходы, размер его ответственности определяется согласно такому же принципу.

74. Ответственность перед третьими лицами

Если страхователь заключил страхование на прямо выраженных условиях от какой-либо ответственности перед третьими лицами, страховое возмещение с учетом любого прямого указания в полисе составляет сумму, уплаченную или подлежащую уплате страхователем таким третьим лицам в отношении такой ответственности.

75. Общие положения о страховом возмещении

(1) Если в отношении какого-либо предмета имеет место убыток, прямо не предусмотренный в изложенных выше положениях настоящего Закона, размер страхового возмещения должен быть установлен в возможно более близком соответствии с указанными положениями, насколько они применимы к данному случаю.

(2) Ничто в положениях настоящего Закона, относящихся к страховому возмещению, не затрагивает правил, относящихся к двойному страхованию, и не запрещает страховщику опровергать наличие интереса полностью или частично или доказывать, что в момент возникновения убытка весь или какая-либо часть застрахованного предмета не находились на риске согласно полису.

eral average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but, if such subject matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

74. Liabilities to third parties

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

75. General provisions as to measure of indemnity

(1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.

(2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

76. Гарантии по частной аварии

(1) Если застрахованное имущество гарантировано как «свободное от частной аварии», страхователь не может взыскать возмещение за гибель части имущества, кроме случаев убытка, понесенного вследствие общеаварийного пожертвования, если договор, содержащийся в полисе, не является делимым; но если договор является делимым, страхователь может взыскать возмещение за полную гибель любой отделимой части.

(2) Если застрахованное имущество гарантировано как «свободное от частной аварии» полностью или ниже определенного процента, страховщик тем не менее отвечает за спасательные расходы, а также за частные расходы и другие расходы, надлежащим образом произведенные согласно положениям оговорки о предотвращении и уменьшении убытков для того, чтобы предотвратить убыток, покрываемый страхованием⁴⁰.

(3) Если иное не предусмотрено полисом, то в случае, когда застрахованное имущество гарантировано как «свободное от частной аварии» ниже обусловленного процента, общеаварийный убыток не может быть добавлен к убытку от частной аварии для достижения обусловленного процента.

(4) Для цели определения, достигнут ли обусловленный процент, следует учитывать только фактический убыток, понесенный застрахованным имуществом. Частные расходы и расходы, обусловленные и связанные с установлением и доказыванием убытка, должны быть исключены.

77. Последовательно возникающие убытки

(1) Если иное не предусмотрено полисом, и с учетом положений настоящего Закона, страховщик отвечает за последовательно возникающие убытки, даже если общая сумма таких убытков может превысить страховую сумму.

(2) Если по одному и тому же полису за частичным убытком, который не был отремонтирован или иным образом устранен, следует полная гибель, страхователь может взыскать возмещение только за полную гибель. При этом ничто в настоящей статье не затрагивает ответственность страховщика по оговорке о предотвращении и уменьшении убытков.

76. Particular average warranties

(1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

(2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouing clause in order to avert a loss insured against.

(3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.

(4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

77. Successive losses

(1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

(2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss: Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouing clause.

78. Оговорка о предотвращении и уменьшении убытков

(1) Если полис содержит оговорку о предотвращении и уменьшении убытков, установленное ей обязательство считается дополнительным по отношению к договору страхования, и страхователь может взыскать со страховщика любые расходы, надлежащим образом произведенные согласно этой оговорке, невзирая на то, что страховщик, возможно, уже заплатил за полную гибель или что имущество, возможно, гарантировано как «свободное от частной аварии» полностью либо ниже определенного процента.

(2) Общеаварийные убытки и взносы, а также спасательные расходы, как они определяются настоящим Законом, не подлежат возмещению в соответствии с оговоркой о предотвращении и уменьшении убытков.

(3) Расходы, произведенные для цели предотвращения или уменьшения каких-либо убытков, не покрытых полисом, не подлежат возмещению в соответствии с оговоркой о предотвращении и уменьшении убытков.

(4) Страхователь и его агенты обязаны во всех случаях принимать такие меры, которые могут быть разумными для цели предотвращения или уменьшения убытков.

Права страховщика при выплате возмещения

79. Право на суброгацию

(1) Если страховщик платит за полную гибель всего или в случае страхования груза какой-либо отделимой части застрахованного имущества, он на этом основании становится управомоченным приобрести интерес страхователя в том, что может остаться⁴¹ от имущества, за которое таким образом уплачено, и в силу этого к нему в порядке суброгации переходят все права и средства правовой защиты страхователя в отношении такого имущества с момента происшествия, причинившего убыток.

(2) С учетом вышеизложенных положений, если страховщик платит за частичный убыток, он не приобретает прав на застрахованное имущество или ту часть, которая может остаться от него, однако на основании платежа к страховщику в порядке суброгации переходят все права

78. Suing and labouring clause

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

Rights Of Insurer On Payment

79. Right of subrogation

(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the

и средства правовой защиты страхователя в отношении застрахованного имущества с момента происшествия, причинившего убыток, настолько, насколько страхователь таким платежом получил возмещение убытка в соответствии с настоящим Законом.

80. Право на взносы в счет возмещения убытка

(1) Если страхователь чрезмерно застрахован посредством двойного страхования, каждый страховщик обязан в своих отношениях с остальными страховщиками соразмерно участвовать в возмещении убытка пропорционально той сумме, за которую он отвечает по своему договору.

(2) Если какой-либо страховщик платит сумму, превышающую его часть убытка, он вправе предъявить к другим страховщикам иск об уплате взносов в счет возмещения убытка и может воспользоваться теми же средствами правовой защиты, что и поручитель, который уплатил сумму, превышающую его часть долга.

81. Последствия частичного страхования

Если страхователь застрахован на сумму меньшую, чем страховая стоимость, или – в случае страхования по таксированному полису – на сумму меньшую, чем полисная оценка, он считается самостраховщиком в отношении незастрахованной части.

Возврат премии

82. Порядок возврата премии

Если премия или ее пропорциональная часть в силу настоящего Закона объявляется подлежащей возврату, то:

(a) если премия уже уплачена, она может быть взыскана страхователем со страховщика;

(b) если премия еще не уплачена, она может быть удержана страхователем или его агентом.

83. Возврат премии по соглашению

Если полис содержит условие о возврате премии или ее пропорциональной части при наступлении определенного события и это событие наступает, премия или в зависимости

time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

80. Right of contribution

(1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.

(2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt.

81. Effect of under insurance

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.

Return Of Premium

82. Enforcement of return

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable, –

(a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and

(b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

83. Return by agreement

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case

от обстоятельств ее пропорциональная часть в силу указанного основания подлежит возврату страхователю.

84. Возврат премии по причине отсутствия встречного удовлетворения⁴²

(1) Если встречное удовлетворение за уплату премии полностью отсутствует и на стороне страхователя или его агентов не было обмана или правонарушения, премия в силу указанного основания подлежит возврату страхователю.

(2) Если встречное удовлетворение за уплату премии является делимым и какая-либо из отдельных частей встречного удовлетворения полностью отсутствует, пропорциональная часть премии в силу указанного основания подлежит возврату страхователю на аналогичных условиях.

(3) В частности:

(а) если полис недействителен или расторгнут страховщиком с момента начала действия риска, премия подлежит возврату при условии, что на стороне страхователя не было обмана или правонарушения, однако если риск неделим и уже начался, то премия возврату не подлежит;

(b) если застрахованный предмет или его часть никогда не подвергались опасности, премия или соответственно ее пропорциональная часть подлежит возврату.

При этом, если предмет застрахован на условии «независимо от гибели» и прибыл в сохранности к моменту, когда был заключен договор, премия не подлежит возврату, за исключением случаев, когда к такому моменту страховщик знал о благополучном прибытии;

(c) если у страхователя нет страхового интереса в течение всего времени действия риска, премия подлежит возврату при условии, что настоящее правило не применяется к полису, заключенному в порядке азартной игры или пари;

(d) если страхователь имеет временный интерес, который прекратился в течение действия риска, премия возврату не подлежит;

(e) если страхователь чрезмерно застрахован по нетаксированному полису, пропорциональная часть премии подлежит возврату;

(f) с учетом изложенных выше положений, если страхователь чрезмерно застрахован посредством двойного страхования, пропорциональная часть каждой отдельной премии подлежит возврату.

may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

84. Return for failure of consideration

(1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular –

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable;

(b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable;

Provided that where the subject-matter has been insured 'lost or not lost' and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is not returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

(c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;

(d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the premium is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable;

При этом, если полисы заключены в разное время и какой-либо более ранний⁴³ полис в течение какого-либо периода времени покрывал весь риск или если требование было оплачено по полису в полном размере предусмотренной им страховой суммы, премия возврату не подлежит в отношении такого полиса, и если двойное страхование заключено страхователем преднамеренно, то страховая премия [также] не подлежит возврату.

Взаимное страхование

85. Изменение Закона в случае взаимного страхования

(1) Если два или большее количество лиц взаимно соглашаются страховать друг друга от морских убытков, то считается, что имеет место взаимное страхование.

(2) Положения настоящего Закона, относящиеся к премии, не применяются к взаимному страхованию, однако вместо премии могут быть использованы гарантия или такой иной способ оплаты, который предусмотрен соглашением.

(3) Положения настоящего Закона, насколько они могут быть изменены соглашением сторон, в случае взаимного страхования могут быть изменены условиями полисов, выданных ассоциацией, или правилами и уставами ассоциации.

(4) С учетом исключений, упомянутых в настоящей статье, положения настоящего Закона применяются к взаимному страхованию.

Дополнительные положения

86. Одобрение договора страхователем

Если договор морского страхования добросовестно заключен одним лицом от имени другого лица, лицо, от имени которого он заключен, может одобрить договор даже после того, как ему стало известно об убытке.

87. Изменение подразумеваемых обязательств соглашением или деловым обыкновением

(1) Если какое-либо право, обязанность или ответственность возникают по договору морского страхования в силу закона, они могут быть

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

Mutual Insurance

85. Modification of Act in case of mutual insurance

(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

Supplemental

86. Ratification by assured

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

87. Implied obligations varied by agreement or usage

(1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express

отменены или изменены прямым соглашением сторон или деловым обыкновением, если деловое обыкновение является таковым, что связывает обе стороны договора.

(2) Положения настоящей статьи распространяются на любое право, обязанность или ответственность, предусмотренные⁴⁴ настоящим Законом, которые могут быть законно изменены соглашением сторон.

88. Разумный срок и т.д. является вопросом факта

Там, где настоящий Закон содержит указание на разумный срок, разумную премию или разумную быстроту⁴⁵, вопрос о том, что считается разумным, является вопросом факта.

89. Слип как доказательство

При наличии полиса с надлежаще оплаченным гербовым сбором можно, как и раньше, ссылаться на слип или ковернот в любом судебном производстве.

90. Толкование терминов

В настоящем Законе, если его контекст или предмет регулирования не требует иного толкования:

термин «иск» включает встречный иск и зачет;

термин «фрахт» включает прибыль, которая может быть получена судовладельцем от эксплуатации своего судна для перевозки собственных грузов или движимого имущества, а также фрахт, подлежащий уплате третьим лицом, но не включает плату за проезд пассажиров;

термин «движимое имущество» означает любое движимое осязаемое имущество, кроме судна, и включает деньги, ценные бумаги и иные документы;

термин «полис» означает морской полис.

91. Изъятия

(1) Ничто в настоящем Законе или произведенной им отмене других законодательных актов не затрагивает:

(a) положений Закона о гербовом сборе 1891 г. или какого-либо действующего нормативного акта, имеющего отношение к государственным доходам;

agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract.

(2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

88. Reasonable time, &c. a question of fact

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

89. Slip as evidence

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

90. Interpretation of terms

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires, –

“Action” includes counter-claim and set off:

“Freight” includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

“Moveables” means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

“Policy” means a marine policy.

91. Savings

(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect –

(a) the provisions of the Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;

(b) положений Закона о компаниях 1862 г. или какого-либо нормативного акта, изменяющего или заменяющего этот Закон;

(c) положений любого закона, прямо не отмененных настоящим Законом.

(2) Нормы общего права, включая право торговое, кроме тех, которые несовместимы с прямыми положениями настоящего Закона, продолжают применяться к договорам морского страхования.

92, 93.

*Изменения в тексте Закона
Статьи 92, 93 и Второе приложение отменены Законом о реформе статутного права 1927 г.*

94. Краткое наименование

Настоящий закон может цитироваться как Закон о морском страховании 1906 г.

(b) the provisions of the Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;

(c) the provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provisions of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

92, 93

*Textual Amendments
Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42)*

94. Short title

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906

ПРИЛОЖЕНИЯ

Статья 30

Первое приложение

Форма полиса

Полис Ллойда по страхованию судов и грузов⁴⁶

Да будет известно, что ____ как от ____ собственного имени, так и от имени всех и каждого лица или лиц, которым это⁴⁷ принадлежит, может или будет принадлежать в части или в целом, заключают страхование и делают ____ и всех их и каждого из них застрахованными на условиях «независимо от гибели» в и от ____

В отношении любого рода грузов и товаров, а также в отношении корпуса, такелажа, снаряжения, вооружения, боеприпасов, артиллерии, шлюпок и иного оборудования⁴⁸ надежного судна или корабля, именуемого _____, на котором капитаном [и первым] после Бога в указанном рейсе является _____ или какое бы то ни было иное лицо, которое пойдет капитаном на указанном судне, каким бы другим наименованием или именем ни назывались указанное судно или его капитан;

SCHEDULES

Section 30

First Schedule

Form Of Policy

Lloyd's S.G. policy

Be it known that _ as well in ____ own name as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, doth make assurance and cause ____ and them, and every of them, to be insured lost or not lost, at and from ____

Upon any kind of goods and merchandises, and also upon the body, tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat, and other furniture, of and in the good ship or vessel called the _____ whereof is master under God, for this present voyage, _____ or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be named or called;

риск в отношении указанных грузов или товаров начинается с погрузки их на борт указанного судна _____;

в отношении указанного судна и пр. – с _____;

и будет таким образом продолжаться и действовать в отношении указанного судна и пр. в течение его пребывания там и далее до тех пор, пока указанное судно со всем своим вооружением, такелажем, снаряжением и пр., а также грузами и товарами, какими бы они ни были, не придет в _____;

в отношении указанного судна и пр. – до тех пор, пока оно не простоит на якоре двадцать четыре часа в полной безопасности,

а в отношении грузов и товаров – до тех пор, пока они не будут выгружены и безопасно доставлены на берег.

И для указанного судна и пр. будет правомерным в данном рейсе направляться и следовать, а также заходить и останавливаться в любых портах или местах, какими бы они ни были, без ущерба для настоящего страхования.

Указанное судно и пр., грузы и товары и пр., насколько это касается страхователей, соглашением между страхователями и страховщиками в настоящем полисе оцениваются и будут оцениваться в _____.

Что касается рисков и опасностей, которые мы, страховщики, согласились застраховать и принимаем на себя в этом рейсе, то таковыми являются те, которые происходят от морей, военных кораблей, пожара, врагов, пиратов, морских разбойников, воров, выбрасывания имущества за борт, каперских и антикаперских свидетельств, внезапных нападений, захватов на море, арестов, ограничений и задержаний любыми королями, властями⁴⁹ и народами независимо от их национальности, положения или качества [в котором они действуют], баратрии капитана и матросов и всех прочих опасностей, убытков и несчастных случаев, которые нанесли или нанесут вред, ущерб или повреждение указанным грузам и товарам, а также судну и пр. или какой-либо их части.

И в случае любого убытка или несчастного случая страхователи, их агенты, служащие и правопреемники будут иметь право возбуждать иски, принимать меры и совершать хождение с целью защиты, обеспечения сохранности и восстановления указанных грузов, товаров, судна и пр. или какой-либо их части без ущерба для на-

beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship _____;

upon the said ship, &c. _____;

and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said ship, &c.; and further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel, &c., and goods and merchandises whatsoever shall be arrived at _____;

upon the said ship, &c. until she hath moored at anchor twenty-four hours in good safety,

and upon the goods and merchandises, until the same be there discharged and safely landed.

And it shall be lawful for the said ship, &c., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever without prejudice to this insurance.

The said ship, &c., goods and merchandises, &c., for so much as concerns the assured by agreement between the assured and assurers in this policy, are and shall be valued at _____.

Touching the adventures and perils which we the assurers are contented to bear and do take upon us in this voyage: they are of the seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detentions of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes, that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof.

And in case of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants and assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the defence, safeguards, and recovery of the said goods and merchandises, and ship, &c., or any part thereof, without prejudice to this insurance; to the charges whereof we, the assurers, will contribute

стоящего страхования; в произведенных для этого расходах мы, страховщики, будем участвовать взносами, каждый из нас соответственно ставке и величине его суммы, принятой на страхование по настоящему полису.

Также специально объявляется и согласовано, что никакие действия страховщика или страхователя по восстановлению, спасанию или сохранению застрахованного имущества не должны считаться отказом от права на абандон или принятием абандона.

И нами, страховщиками, согласовано, что настоящий документ или полис страхования будет иметь такую же силу и значение, как и самый надежный документ или полис страхования, который до сего времени выдавался на Ломбард-стрит, или на Королевской бирже, или где-либо еще в Лондоне.

И, таким образом, мы, страховщики, соглашаемся и настоящим обещаем и обязуемся, каждый за свою часть от своего имени и от имени наших наследников, душеприказчиков и имущества перед страхователями, их душеприказчиками, администраторами завещаний и правопреемникам в точности исполнять изложенные выше обязательства, признавая, что причитающееся нам за настоящее страхование встречное удовлетворение уплачено страхователями по ставке _____.

В подтверждение чего мы, страховщики, написали наши имена и принятые на страхование суммы в Лондоне.

Примечание: Зерно, рыба, соль, фрукты, мука и семена гарантированы «свободными от аварии, кроме общей или посадки судна на мель»; сахар, табак, пенька, лен, шкуры и кожи гарантированы «свободными от аварии ниже 5 процентов»; и все остальные грузы, а также судно и фрахт гарантированы «свободными от аварии ниже 3 процентов, кроме общей аварии или посадки судна на мель».

Правила толкования полиса

Изложенное ниже является правилами, к которым настоящий Закон отсылает для толкования полиса в вышеприведенной или иной подобной форме, если контекст не требует иного⁵⁰:

1. Независимо от гибели

Если предмет застрахован на условии «независимо от гибели» и гибель произошла до заключе-

each one according to the rate and quantity of his sum herein assured.

And it is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered as a waiver, or acceptance of abandonment.

And it is agreed by us, the insurers, that this writing or policy of assurance shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

And so we, the assurers, are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the assured, their executors, administrators, and assigns, for the true performance of the premises, confessing ourselves paid the consideration due unto us for this assurance by the assured, at and after the rate of _____.

In Witness whereof we, the assurers, have subscribed our names and sums assured in London.

N.B. – Corn, fish, salt, fruit, flour, and seed are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded; sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds per cent; and all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average, under three pounds per cent, unless general, or the ship be stranded.

Rules For Construction Of Policy

The following are the rules referred to by this Act for the construction of a policy in the above or other like form, where the context does not otherwise require:

1. Lost or not lost

Where the subject-matter is insured 'lost or not lost', and the loss has occurred before the contract

ния договора, риск начинает действовать, кроме тех случаев, когда к этому моменту страхователю было известно о гибели, а страховщику нет.

2. От

Если предмет застрахован на условии «от» определенного места, риск не начинает действовать до тех пор, пока судно не начнет застрахованный рейс.

3. В и от

(а) Если судно застраховано на условии «в и от» определенного места и судно находится в этом месте в полной безопасности в момент заключения договора, риск начинает действовать незамедлительно.

(b) Если судно не находится в этом месте в момент заключения договора, риск начинает действовать, как только оно прибудет туда в полной безопасности, и, если в полисе не предусмотрено иное, не имеет значения, что судно застраховано по другому полису на определенный срок после прибытия.

(с) Если чартерный фрахт застрахован на условии «в и от» определенного места и судно находится в этом месте в полной безопасности в момент заключения договора, риск начинает действовать незамедлительно. Если судно не находится в этом месте в момент заключения договора, риск начинает действовать, как только оно прибудет туда в полной безопасности.

(d) Если фрахт, кроме чартерного фрахта, подлежит уплате без специальных условий и застрахован на условии «в и от» определенного места, риск начинает действовать пропорционально по мере погрузки груза или товаров; при условии, что, если имеется готовый к погрузке груз, который принадлежит судовладельцу или который какое-либо иное лицо обязалось отгрузить по договору с судовладельцем, риск начинает действовать, как только судно будет готово принимать такой груз.

4. С момента их погрузки

Если грузы или иное движимое имущество застрахованы на условии «с момента их погрузки», риск не начинает действовать до тех пор, пока такие грузы или движимое имущество не будут находиться фактически на борту, и страховщик

is concluded, the risk attaches unless, at such time the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

2. From

Where the subject-matter is insured 'from' a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured.

3. At and from

(a) Where a ship is insured 'at and from' a particular place, and she is at that place in good safety when the contract is concluded, the risk attaches immediately.

(b) If she be not at that place when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety, and, unless the policy otherwise provides, it is immaterial that she is covered by another policy for a specified time after arrival.

(c) Where chartered freight is insured 'at and from' a particular place, and the ship is at that place in good safety when the contract is concluded the risk attaches immediately. If she be not there when the contract is concluded, the risk attaches as soon as she arrives there in good safety.

(d) Where freight, other than chartered freight, is payable without special conditions and is insured 'at and from' a particular place, the risk attaches pro rata as the goods or merchandise are shipped; provided that if there be cargo in readiness which belongs to the shipowner, or which some other person has contracted with him to ship, the risk attaches as soon as the ship is ready to receive such cargo.

4. From the loading thereof

Where goods or other moveables are insured 'from the loading thereof', the risk does not attach until such goods or moveables are actually on board, and the insurer is not liable for them while in transit from the shore to the ship.

не отвечает за них в период доставки с берега на судно.

5. Безопасно доставлен на берег

Если риск по грузам или иному движимому имуществу продолжается до тех пор, пока они не будут «безопасно доставлены на берег», они должны быть доставлены на берег обычно принятым способом и в пределах разумного срока после прибытия в порт выгрузки, и если они не доставлены на берег таким образом, то риск прекращается.

6. Заходить и останавливаться

При отсутствии какого-либо специального разрешения или обыкновения право заходить и останавливаться «в любом порту или месте, какими бы они ни были» не разрешает судну отклоняться от маршрута *своего* рейса от порта отправления до порта назначения.

7. Опасности морей

Термин «опасности морей» относится только к случайным авариям или происшествиям на море. Он не включает обычное действие ветра и волн.

8. Пираты

Термин «пираты» включает пассажиров, которые поднимают мятеж, а также бунтовщиков, которые нападают на судно с берега.

9. Воры

Термин «воры» не охватывает тайные хищения или хищения, совершенные кем-либо из находящихся на судне лиц, будь то члены экипажа или пассажиры.

10. Аресты и пр. королями, властями⁵¹ и народами

Термин «аресты и пр. королями, властями и народами» относится к политическим или административным актам и не включает убыток, причиненный массовыми беспорядками или обычным судебным процессом.

5. Safely landed

Where the risk on goods or other moveables continues until they are 'safely landed,' they must be landed in the customary manner and within a reasonable time after arrival at the port of discharge, and if they are not so landed the risk ceases.

6. Touch and stay

In the absence of any further licence or usage, the liberty to touch and stay 'at any port or place whatsoever' does not authorise the ship to depart from the course of her voyage from the port of departure to the port of destination.

7. Perils of the seas

The term 'perils of the seas' refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

8. Pirates

The term 'pirates' includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

9. Thieves

The term 'thieves' does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship's company, whether crew or passengers.

10. Arrests, &c., of kings, princes, and people

The term 'arrests, &c., of kings, princes, and people' refers to a political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process.

11. Баратрия

Термин «баратрия» включает всякое противоправное действие, умышленно совершенное капитаном или экипажем в ущерб собственнику или, в зависимости от обстоятельств, фрахтователю.

12. Все иные опасности

Термин «все иные опасности» включает только опасности, аналогичные по своему роду опасностям, прямо указанным в полисе.

13. Авария, кроме общей

Термин «авария, кроме общей» означает частичный убыток в застрахованном имуществе, кроме общеаварийного убытка, и не включает «частные расходы».

14. Посадка на мель

Если судно село на мель, страховщик отвечает за исключенные убытки, хотя бы такие убытки и не были обусловлены посадкой на мель, при условии, что к моменту, когда произошла посадка на мель, риск уже начал действовать и, если полис относится к грузу, поврежденный груз находится на борту.

15. Судно

Термин «судно» включает корпус, материалы и оборудование, снабжение и продовольствие для офицеров и экипажа и, если судно эксплуатируется в каком-либо специальном виде торгового мореплавания, обычное оборудование, необходимое для такого вида торгового мореплавания, а также в случае парового судна механизмы, котлы, запасы угля и машинное оборудование⁵², если они принадлежат страхователю.

16. Фрахт

Термин «фрахт» включает прибыль, которую судовладелец может получить от использования своего судна для перевозки собственного груза или движимого имущества, а также фрахт, подлежащий уплате третьим лицом, но не включает плату за проезд пассажиров.

11. Barratry

The term 'barratry' includes every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.

12. All other perils

The term 'all other perils' includes only perils similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy.

13. Average unless general

The term 'average unless general' means a partial loss of subject-matter insured other than a general average loss, and does not include 'particular charges'.

14. Stranded

Where the ship has stranded the insurer is liable for the excepted losses, although the loss is not attributable to the stranding, provided that when the stranding takes place the risk has attached and, if the policy be on goods, that the damaged goods are on board.

15. Ship

The term 'ship' includes the hull, materials and outfit, stores and provisions for the officers and crew, and, in the case of vessels engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for the trade, and also, in the case of a steamship, the machinery, boilers, and coals and engine stores, if owned by the assured.

16. Freight

The term 'freight' includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money.

17. Грузы

Термин «грузы» означает грузы, имеющие характер товара, и не включает личные вещи или продовольствие и снабжение, предназначенные для использования на борту судна.

При отсутствии какого-либо противоположного обыкновения палубный груз и живые животные должны быть застрахованы обособленно, а не под общим наименованием «грузы».

[Примечание: в силу Закона об общественном порядке 1986 г. слова «участники массовых беспорядков» в правиле 8 и «массовые беспорядки» в правиле 10 должны толковаться в соответствии со статьей 1 указанного Закона.]

Второе приложение

*Изменения в тексте Закона
Статьи 92, 93 и Второе приложение отменены Законом о реформе статутного права 1927 г.*

17. Goods

The term 'goods' means goods in the nature of merchandise, and does not include personal effects or provisions and stores for use on board.

In the absence of any usage to the contrary, deck cargo and living animals must be insured specifically, and not under the general denomination of goods.

[Note: by virtue of the Public Order Act 1986 the words 'rioters' in rule 8 and 'riot' in rule 10 shall be construed in accordance with section 1 of that Act.]

Second Schedule

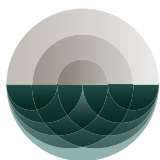
*Textual Amendments
Ss. 92, 93, Sch. 2 repealed by Statute Law Revision Act 1927 (c. 42)*

**Перевод выполнил В.Б. Козлов
© В.Б. Козлов**

Примечания

- ¹ Официальный текст Закона о морском страховании 1906 г. с последними изменениями опубликован на сайте британского правительства: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.xht?view=snippet&wrap=true>. См. там же изначальный текст Закона после принятия в 1906 г. (в формате pdf): http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1906/41/pdfs/ukpga_19060041_en.pdf.
- ² Фраза «indemnify the assured... against marine losses» в силу фикции, применяемой в английском страховом праве, и с учетом практики английских судов означает, что страховщик обязан «защитить», «обезопасить», «оградить» страхователя от морских убытков. Именно в этом заключается т.н. «первичная обязанность» страхователя по договору морского страхования. В данном переводе, однако, будет использоваться более привычное для российского страхового законодательства словосочетание «возместить страхователю... морские убытки».
- ³ Военные опасности (war perils).
- ⁴ См. ст. 1(1) английского Закона о морском страховании (полисы в виде азартной игры) 1909 г., согласно которой заключение договора страхования в нарушение требований ст. 1(1) является преступлением.
- ⁵ Справедливость (equity) наряду со статутным и прецедентным правом является одним из источников английского права.
- ⁶ Действием или осуществлением выбора (act or election).
- ⁷ В отношении возврата займа.
- ⁸ Оборудование, инвентарь и припасы машинного отделения.
- ⁹ Предполагается известным (presumed to be known).
- ¹⁰ Является излишним
- ¹¹ Принято.
- ¹² Иной... документ, подтверждающий договор.
- ¹³ Текст и перевод положений, отмененных в 1959 г., не приводится.
- ¹⁴ Текст и перевод положений, отмененных в 1959 г., не приводится.
- ¹⁵ Когда страховщиком является корпорация.
- ¹⁶ Текст и перевод положений, отмененных в 1959 г., не приводится.
- ¹⁷ В общих выражениях.
- ¹⁸ В терминологии ст. 56(1) Закона «...независимо от того, является убыток полным или частичным».
- ¹⁹ Без ущерба для любой ответственности...
- ²⁰ Для перевода термина «express warranties» в российской литературе также используется фраза «прямые гарантии».

- ²¹ В российской юридической и специальной литературе также используется термин «стадии» (рейс, который выполняется в несколько разных стадий).
- ²² На какой-либо стадии предприятия.
- ²³ За какой-либо убыток, относимый (который может быть отнесен) на немореходность судна.
- ²⁴ Как судно.
- ²⁵ Отплытие.
- ²⁶ Являются условиями об одновременном исполнении, условиями о встречном исполнении взаимных обязанностей.
- ²⁷ Является окончательным / неоспоримым доказательством.
- ²⁸ Сведений.
- ²⁹ Абандонировано.
- ³⁰ Непредотвратимой.
- ³¹ То есть другими участниками морского предприятия.
- ³² Английский термин «due diligence» («разумная заботливость») имеет более широкое значение, чем просто разумная быстрота. Его общее содержание применительно к абандону изложено в ст. 62(3) Закона о морском страховании.
- ³³ Надлежащий характер.
- ³⁴ Правомерного, законного.
- ³⁵ Например, повреждение застрахованного имущества.
- ³⁶ Например, по договору каско-страхования судна страховщик может нести ответственность за (1) полную гибель или утрату судна (полная гибель), (2) повреждения судна (частичный убыток / частная авария), (3) за возмещение вреда, причиненного страхователем в результате столкновения судов, (4) за возмещение расходов страхователя по предотвращению и уменьшению убытков (частные расходы), (5) за общую аварию, а с недавнего времени также и (6) за рассмотрение и оплату требований страхователя в пределах разумного срока. Все это отдельные элементы ответственности страховщика по английскому страховому праву. В российской терминологии это можно было бы назвать отдельными обязательствами страховщика (хотя п. (1) и (2) – это, как правило, одно обязательство).
- ³⁷ Во время действия опасности.
- ³⁸ В тексте английского оригинала используется словосочетание «Measure of Indemnity», которое с учетом английской судебной практики в вопросе об ответственности страховщика по договору морского страхования может быть переведено на русский язык как «мера защиты», «мера страховой защиты», «мера возмещения», «размер возмещения» или «мера ответственности [страховщика]». В тексте данного перевода используется более привычное для российского страхового законодательства словосочетание «страховое возмещение».
- ³⁹ Буквально «суммы его подписки» (amount of his subscription), т.е. части страховой суммы, за которую подписался данный страховщик.
- ⁴⁰ Убыток, от которого осуществлялось страхование.
- ⁴¹ Уцелеть, сохраниться.
- ⁴² В общих чертах встречное удовлетворение, или «ценное встречное удовлетворение», по английскому праву является условием действительности договора (кроме договора за печатью). «Ценное встречное удовлетворение» зачастую определяется в английском прецедентном праве как какое-либо право, интерес, прибыль или выгода, которые выпадают на одну сторону, или какое-либо воздержание от осуществления своих прав, ущерб, убыток, обязательство или какая-либо ответственность, принятая на себя другой стороной (см., например: *Currie v Misa*, (1875) LR 10 Exch. 153). По договору страхования страховщик может требовать уплаты или оставить у себя уже уплаченную страховую премию только в том случае, если он предоставил страхователю встречное удовлетворение, т.е. если страховщик фактически несет предусмотренный договором риск утраты, гибели или повреждения предмета страхования или риск возникновения у страхователя ответственности за причинение вреда третьим лицам. Если страховщик не несет такого риска, встречное удовлетворение считается отсутствующим или отпавшим, и отношения сторон регулируются правилами ст. 86 Закона о морском страховании 1906 г.
- ⁴³ Заключенный ранее полис.
- ⁴⁴ Декларированные.
- ⁴⁵ Разумную заботливость.
- ⁴⁶ Считается, что буквы S.G. в полисе Ллойда означают судно (ship) и грузы (goods), однако есть также мнение, что S.G. является сокращением латинской фразы «salutis gratia», т.е. «для безопасности» (см., например: *Chalmers M.D., Owen D. Marine Insurance Act 1906. L., 1907. P. 141*).
- ⁴⁷ Страхуемое имущество или иной предмет страхования.
- ⁴⁸ В словарях середины – конца XIX в. зачастую указывается, что фраза «tackle, apparel... and other furniture» («такелаж, снаряжение... и иное оборудование») охватывает собой такелаж, паруса, рангоут, якоря, канаты, шлюпки, пушки, оборудование камбуза, шипчандлерское имущество и практически любой иной элемент оборудования, снаряжения и оснастки судна (см., например: *Young A. Nautical Dictionary. 2nd ed. L., 1863. P. 405*). П.А. Фаворов определяет термин «аррапел» как отделяемое снаряжение судна, включая «шкиперское имущество (якоря, якорные цепи, паруса, тросы, канаты, предметы такелажного снабжения)» (см.: *Фаворов П.А. Англо-русский морской словарь. М., 1973. С. 34; см. также: Фаворов В.П. Морской англо-русский словарь / Под ред. В.П. Степанова. М., 1996. С. 39*).
- ⁴⁹ Правителями или государями.
- ⁵⁰ Иного толкования.
- ⁵¹ Государями / правителями.
- ⁵² Оборудование, инвентарь и припасы машинного отделения.



членский номер: _____
(заполняется представителем RUMLA)

ЗАЯВЛЕНИЕ О ВСТУПЛЕНИИ В АССОЦИАЦИЮ МОРСКОГО ПРАВА "RUMLA"

Выберите формат членства*, поставив **X** в соответствующей ячейке:

Ассоциированное членство (индивидуальное)
1400 рублей в год**

Полное членство (индивидуальное)
30 000 рублей в год

Ассоциированное членство (корпоративное)
1400 рублей в год

Полное членство (корпоративное)
30 000 рублей в год

ФИО/название компании: _____

Название компании, сотрудником которой Вы являетесь, должность/сфера деятельности компании:

Регион деятельности, адрес для корреспонденции:

Контактный телефон: _____

E-mail: _____

Веб-сайт: _____

О себе/о компании (информация будет доступна членам "RUMLA", если выбран публичный профиль):

Дополнительная информация, которую Вы хотели бы нам сообщить/цели вступления в организацию:

Дата: _____

Подпись: _____

* Подробнее с условиями и преимуществами каждого варианта можно ознакомиться на сайте rumla.org.

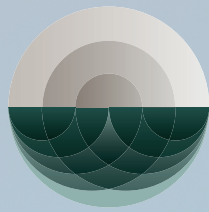
** Оплата взноса осуществляется путем банковского перевода по следующим реквизитам: получатель – Ассоциация по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, ИНН/КПП 7842161386/784201001, банк-получатель – АО «Тинькофф Банк», к/с 30101810145250000974, р/с 40703810800000708662, БИК 044525974.

Согласие на обработку персональных данных

В целях рассылки информации о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации от 6 августа 2018 г., а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27.07.2006 №152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Дата: _____

Подпись: _____



RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Ассоциация морского права "RUMLA"



www.RUMLA.org

