



RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

No 3 / August-September 2020

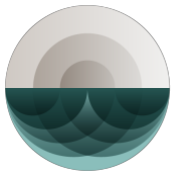
Maritime Law Review

Обзор новостей морского права

Новости | Аналитика

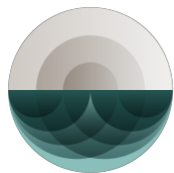
Август-Сентябрь 2020
rumla.org



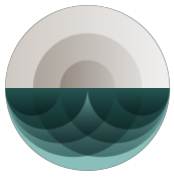


CONTENTS

I. RUMLA'S NEW PUBLICATIONS	3
❖ The Mauritius Bunker Fuel Spill: Why Is It Doubly Bad for the Island?	3
II. REVIEW OF RUSSIAN LEGISLATION	3
❖ Navigation Rules for the Northern Sea Route Approved.....	3
❖ Measures to support the Far Eastern shipbuilding industry in the form of subsidies for the construction of ships for catching crab.....	3
❖ New rules for the disposal of sea and inland navigation vessels turned into public ownership.....	3
❖ Draft OSR training exercise procedure under consideration.....	3
❖ New Rules for the towing of ships and floating objects in inland waterway transport received a positive assessment	3
❖ Changes to the Rules for the carriage of passengers and their baggage by inland waterway transport	3
❖ Safety zones in the water area of the Kerch Strait are defined.....	3
❖ Changes to mandatory regulations in the port of Kaliningrad	3
❖ Changes to the Mandatory Regulations of the Passenger Port of St. Petersburg	3
❖ Vessels under the flag of the countries of the Eurasian Economic Union are allowed to sail on inland waterways of Russia	4
❖ Completed public discussion of the draft Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation regarding the Temporary offshore transshipment complex of liquefied natural gas in the Murmansk region.....	4
❖ Administrative regulations for the provision of public services for the issuance of construction permits and permits for the commissioning of certain objects of sea and inland water transport will be updated	4
❖ An Interdepartmental Commission of the Security Council of the Russian Federation will be created to ensure the national interests of the Russian Federation in the Arctic	4
❖ Changes to the Regulation on Certification of Crew Members of Sea-Going Ships	4
III. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	5
❖ Who is Who: Shipowner, Carrier, Manager, Agent and who is liable? – All jointly and severally?	5
❖ The proper respondent is a carrier or freight forwarder or agent?.....	6
❖ The limitation period for the security deposit under the bareboat charter agreement.....	6
❖ The courts took a step towards distinguishing between losses and demurrage	7
❖ If there are grounds to pay demurrage, it does not matter whether the demurrage was paid in advance or not.....	8
❖ Sale of retained cargo is conditional on proving the location of the cargo	9
IV. REVIEW OF INTERNATIONAL CASE LAW	9
❖ Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (Rev 1).....	9
❖ K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss).....	10
❖ Sea Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Ltd & Yousef Freiha & Sons SA	11
❖ American Eagle Fishing LLC v The Ship "Koorale".....	12
❖ SwissMarine Services S.A. v. Assuranseforeningen SKULD (The Mineral Libin)	13
V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW	14
❖ David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials (4th ed., Carolina Academic Press, 2020).....	14
❖ Nicholas A. Ioannides, Maritime Claims and Boundary Delimitation: Tensions and Trends in the Eastern Mediterranean Sea (Routledge 2020).....	14
❖ Philippe Delebecque, Droit maritime (Précis) (Daloz, 2020)	14
❖ Johanna Hjalmarsson, Jenny Jingbo Zhang, Maritime Law in China: Emerging Issues and Future Developments (Routledge, 2020).....	15
❖ Ignacio Arroyo Martínez, Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima) (7th Spanish Edition, Tecnos, 2020).....	15



I. НОВЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АССОЦИАЦИИ МОРСКОГО ПРАВА RUMLA.....	16
❖ Разлив бункерного топлива на Маврикии: почему это вдвойне плохо для острова?.....	16
II. ОБЗОР ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В РОССИИ	16
❖ Определены зоны безопасности в акватории Керченского пролива.....	16
❖ Изменения в обязательные постановления в порту Калининград	17
❖ Изменения в Обязательные постановления «Пассажирского порта Санкт-Петербург».....	17
❖ Разрешено плавание судов под флагом стран Евразийского экономического союза по внутренним водным путям	17
❖ Окончено публичное обсуждение проекта Приказа МинТранса РФ в отношении Временного рейдового перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области.....	17
❖ Административный регламент предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию отдельных объектов морского и внутреннего водного транспорта будет обновлен.....	17
❖ Будет создана Межведомственная комиссия Совета Безопасности Российской Федерации по вопросам обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Арктике.....	17
❖ Изменения в Положение о дипломировании членов экипажей морских судов.....	17
III. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ В РОССИИ	18
❖ Кто есть кто: Судовладелец, Перевозчик, Менеджер, Агент? Отвечают солидарно все?.....	18
❖ Надлежащий ответчик - перевозчик или экспедитор, или агент?	19
❖ Сроки давности применительно к обеспечительному платежу по договору бербоут-чартера	19
❖ Суды сделали шаг к разграничению убытков как ответственности за простой судна и демереджа как платы за простой судна	20
❖ В случае наличия оснований к уплате демереджа, не имеет значение выплачен ли демередж авансовым платежом или нет	21
❖ Продажа удерживаемого груза обусловлена доказыванием лицом места нахождения такого груза	22
IV. ОБЗОР ЗАРУБЕЖНОЙ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ.....	23
❖ Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (Rev 1).....	23
❖ K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss).....	24
❖ Sea Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Ltd & Yousef Freiha & Sons SA	25
❖ American Eagle Fishing LLC v The Ship "Koorale"	26
❖ SwissMarine Services S.A. v. Assuransforeningen SKULD (The Mineral Libin).....	27
V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	28
❖ David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials (4th ed., Carolina Academic Press, 2020).....	28
❖ Nicholas A. Ioannides, Maritime Claims and Boundary Delimitation: Tensions and Trends in the Eastern Mediterranean Sea (Routledge 2020).....	28
❖ Philippe Delebecque, Droit maritime (Précis) (Dalloz, 2020)	28
❖ Johanna Hjalmarsson, Jenny Jingbo Zhang, Maritime Law in China: Emerging Issues and Future Developments (Routledge, 2020).....	28
❖ Ignacio Arroyo Martínez, Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima) (7th Spanish Edition, Tecnos, 2020).....	29



I. RUMLA's New Publications

❖ The Mauritius Bunker Fuel Spill: Why Is It Doubly Bad for the Island?

On 25 July, a bulkier Wakashio (flag – Panama, gross tonnage – 101932 gt) got stranded off the coast of Mauritius with almost 4,000 tons of bunkers on board. Around 1,000 tons of it leaked into one of the most pristine corners of the Indian Ocean from the ship that broke apart in the middle of August. Although the investigation is still ongoing, the government of Mauritius already put the blame for all losses (more than \$500 m!) on the vessel's Japanese operator Nagashiki Shipping and its liability insurer – Japan P&I Club. But will the claimants be able to recover that money?

II. Review of Russian Legislation

❖ Navigation Rules for the Northern Sea Route Approved

Decree of the Government of the Russian Federation of September 18, 2020 No. 1487 approved new Navigation Rules in the water area of the Northern Sea Route. The document is aimed at ensuring the safety of navigation, as well as preventing, reducing and keeping under control pollution of the marine environment from ships. The rules, in particular, determine the procedure for organizing navigation of ships in the water area of the Northern Sea Route, provisions on navigation and hydrographic support of navigation, and other organizational issues related to navigation by a vessel in the water area of the Northern Sea Route. The full text of the document on 33 pages is available [here](#).

❖ Measures to support the Far Eastern shipbuilding industry in the form of subsidies for the construction of ships for catching crab

From January 1, 2021, fishing enterprises will be able to receive subsidies for the construction of vessels for catching crab at the Far Eastern shipyards. The amount of the subsidy will be limited to 20% of the order value and in any case cannot exceed 340 million rubles. The Ministry of Industry and Trade will be responsible for the implementation of the program. The 17-page white paper is available [here](#).

❖ New rules for the disposal of sea and inland navigation vessels turned into public ownership

Decree of the Government of the Russian Federation of September 18, 2020 No. 1486 determines the [regulation](#) on the procedure for disposing of ships turned into the ownership of the Russian Federation as a result of illegal extraction of aquatic biological resources. After the ships become the property of the state, their subsequent sale or disposal is provided for, depending on the results of the auction.

❖ Draft OSR training exercise procedure under consideration

On August 21, 2020, the procedure for public discussion of the draft Procedure for conducting training exercises before the approval of the plan for the prevention and elimination of oil and oil products spills during oil and oil products transshipment, bunkering of vessels using specialized

vessels intended for bunkering ended. The project received a negative decision based on the results of the regulatory impact assessment. More information is available [here](#).

❖ New Rules for the towing of ships and floating objects in inland waterway transport received a positive assessment

Soon the draft Rules for the towing of ships and floating objects in inland water transport will be sent to the Ministry of Justice of the Russian Federation for further consideration. It is assumed that the document will enter into force on January 1, 2021. The current version of the draft Rules is available [here](#).

❖ Changes to the Rules for the carriage of passengers and their baggage by inland waterway transport

Rules for the carriage of passengers and their luggage in inland waterway, approved by order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 140 dated May 5, 2012, changes are made regarding the procedure for issuing tickets and their payment. The [text](#) of the amendments is under consideration by the RF Ministry of Justice.

❖ Safety zones in the water area of the Kerch Strait are defined

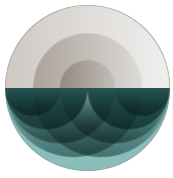
The final [draft](#) of the text of the Order "On the establishment of boundaries and configuration (spatial outlines of boundaries) of security zones around individual objects of transport infrastructure" has been prepared.

❖ Changes to mandatory regulations in the port of Kaliningrad

The final version of the text of the draft amendments to the Compulsory Regulations in the seaport of Kaliningrad, introduced by the Ministry of Transport of Russia, is being prepared. The draft amendments are aimed at bringing the Compulsory Regulations in line with the current level of Russian legislation. Most of the [changes](#) are related to the operation of the liquefied natural gas (LNG) regasification terminal at the port.

❖ Changes to the Mandatory Regulations of the Passenger Port of St. Petersburg

[Amendments](#) to the Compulsory Regulations in the seaport "Passenger Port of St. Petersburg", approved by order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 19.10.2012 No. 380, they are aimed at bringing the Mandatory Regulations to the modern level of Russian legislation.



❖ **Vessels under the flag of the countries of the Eurasian Economic Union are allowed to sail on inland waterways of Russia**

Ships flying the flag of the EEU countries are allowed to navigate inland waterways, as follows from the published [text](#) of the Decree of the Government of the Russian Federation of August 21, 2020 No. 1262. Navigation of such ships is allowed on the inland waterways of the Russian Federation, on which ships under a foreign flag are allowed to navigate in accordance with the order of the Government of the Russian Federation dated May 05, 2012 No. 734-r.

❖ **Completed public discussion of the draft Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation regarding the Temporary offshore transshipment complex of liquefied natural gas in the Murmansk region**

According to the [draft](#) Order on the opening of a sea cargo-passenger permanent multilateral checkpoint across the state border of the Russian Federation in the seaport of Murmansk, reconstructed within the "Temporary road transshipment complex of liquefied natural gas in the Murmansk region" (within the 1st stage), it is planned to establish the limits of the sea cargo and passenger permanent multilateral checkpoint across the state border of the Russian Federation in the seaport of Murmansk.

❖ **Administrative regulations for the provision of public services for the issuance of construction permits and permits for the commissioning of certain objects of sea and inland water transport will be updated**

New [Administrative Regulations](#), approved by order of Rosmorrechflot on July 27, 2020 No. 73, it will enter into force from the date of [cancellation](#) of the

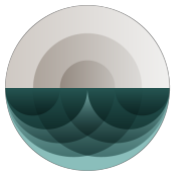
previously existing Administrative Regulations of the Federal Agency for Maritime and River Transport for the provision of state services for issuing construction permits and permits for commissioning certain objects of maritime and inland water transport, approved by order of the Ministry of Transport of Russia dated April 30, 2013 No. 147.

❖ **An Interdepartmental Commission of the Security Council of the Russian Federation will be created to ensure the national interests of the Russian Federation in the Arctic**

The corresponding [Decree](#) of the President of the Russian Federation on August 25, 2020, No. 526 was published with the application of the regulations and composition of the commission for positions. The aim of the Interdepartmental Commission will be to analyze the state and prospects for the development of the international situation in the Arctic, assess the progress in implementing strategic national priorities and identify internal and external national threats.

❖ **Changes to the Regulation on Certification of Crew Members of Sea-Going Ships**

In the Regulation on certification of crew members of sea-going vessels, approved by order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated March 15, 2012 No. 62, it is proposed to make changes related to the those prepared in connection with the adoption of the International Code for ships operating in Polar waters, and the International Safety Code for ships using gases or other types of fuel with a low flash point. More information about the changes is available [here](#).



III. Review of Russian Case Law

Who is Who: Shipowner, Carrier, Manager, Agent and who is liable? – All jointly and severally?

Judgment of the 9th Commercial Court of Appeal of 01.09.2020, case A40-119211/18 (Rhenus Intermodal Systems LLC v. Sovship DV LLC & Sovfrakht PJSC)

Facts: Rhenus Intermodal Systems LLC (claimant), as an agent, entered into a voyage charter with Sovship DV LLC (carrier) on behalf of its client. The contract contained an LCIA arbitration clause. Shortly after a cargo of flour was loaded onto *The Semyon Dezhnev*, a fire broke out on board.

According to the expert report, the fire broke out due to the fact that the team did not turn off the floodlight when accepting a flammable cargo, and combustible materials ignited from the heated surfaces of the floodlights. As a result of the survey of the vessel, it turned out that the covers of the holds were leaking and let water through, and the vessel was, in principle, unfit to carry flour. Thus, the cargo was not only burnt, but also wetted.

The freight forwarder incurred the costs of unloading, sorting and storing the damaged cargo (8.5 million rubles). The forwarder's client, in turn, incurred the costs of entering a substitute contract to compensate for the lost consignment of flour (5.5 million rubles). The forwarder agreed to reimburse these losses to the client, after which he himself filed a tort claim against the carrier (Sovship) and the shipowner (Sovfrakht), claiming they were liable jointly and severally for these 14 million rubles.

The Moscow Commercial Court initially **dismissed the claim without prejudice**, as covered by the arbitration clause in the voyage charter. The court indicated that in this case there was an assignment of claims by operation of the law from the client to the agent, as a result of which the arbitration agreement remained binding on the agent.

However, at second instance, this decision was **reversed** and remanded for reconsideration. The 9th Court of Appeal correctly determined that the freight forwarder's claims did not arise out of the voyage charter, and he was not a party to the charter. There was no evidence of an assignment of the rights and obligations under the voyage charter to the claimant, which meant that the arbitration clause did not apply. The Commercial Court for the Moscow Circuit **dismissed** the carrier's and the shipowner's appeal.

On reconsideration, the courts of two instances ruled in favor of the claimant.

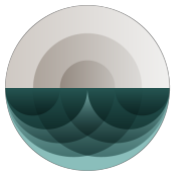
Moscow Commercial Court: the carrier and shipowner breach their duty to make the ship seaworthy and fit to carry flour, as well as their oversee the cargo operations. Thus, the court found them jointly and severally liable. In this case, the court referred to Art. 173 of the Russian Merchant Shipping Code ("MSC") ("Liability of the actual carrier") and probably considered shipowner to be the actual carrier, extending the application of this article to tort claims.

9th Court of Appeal: on appeal, the shipowners argued that they were not the "actual carrier" under Art. 173 MSC and also did not operate the vessel, since the "operational management" was transferred to a company called Sovfrakht-Vostok LLC under a contract on the SHIPMAN form. The court rejected this argument, stating that the ship management contract does not change the shipowners' obligations to third parties and that he still remains responsible for making the ship seaworthy and maintaining it. At the same time, according to the text of the decision, the court referred to the ship management contract on the SHIPMAN form as either as an agency agreement or a contract for the provision of services. The court also confirmed that in this case there was no contractual relationship between the defendants and the claimant freight forwarder, and therefore the Civil Code rules on tort liability applied. As a result, the 9th Court of Appeal upheld the decision of the Moscow Commercial Court at first instance – the carrier and the shipowner remained liable jointly and severally to the freight forwarder.

Comments: judging by text of the judgments in this case, the nature of the relationship between the carrier and the shipowners/their manager remains somewhat unclear. Most likely, the carrier here was the time charterer - but then he should not have been held liable jointly and severally with the shipowners, since a time charterer he does have possession of the vessel and is not responsible for its maintenance and making it seaworthy. Regrettably, none of the courts explained exactly on what basis the owners and the time charterer/carrier should bear joint and several liability here.

It may very well be that the courts misinterpreted Art. 173 MSC, dealing with the liability of the "actual carrier". After all, at first they pointed out that there is no contract between the claimant freight forwarders and the defendants and thus the claim sounds exclusively in tort. Despite this, the courts referred to Art. 173, which is located in the chapter of the Russian Civil Code called "Contracts of carriage by sea" and applies where a shipper sues in contract not only his contractual counterparty-carrier, but also the actual carrier.

However, in this case, none of the defendants could be considered "carriers" as against the claimant freight forwarder. After all, the claimant, being merely an agent, was not a party to the contract of carriage (as the courts correctly pointed out). Consequently, given that according to the 9th Court of Appeal the ship's crew acted on behalf of the owners and not the carrier, in the present case there was no basis for imposing joint and several liability on the carrier.



The proper respondent is a carrier or freight forwarder or agent?

Order of the Supreme Court of 05.08.2020, case A21-8646/2019 (FitoBalt LLC v. CMA CGM Rus LLC)

Facts: FitoBalt (claimant, principal) entered into an agency agreement with CMA CGM Rus (defendant, agent), under which the defendant promised to provide freight forwarding services and organise the shipment of principal's export and import cargoes. After the claimant agreed to sell a cargo of bananas, the defendant entered into a freight forwarding contract with a company called Rechdan on the claimant's behalf. Rechdan, presumably, then nominated the French CMA CGM S.A. as a carrier for this cargo.

During carriage, the wrong temperature regime was maintained in containers, as a result of which the claimant had to destroy the bananas worth 800,000 rubles. He later brought proceedings against the defendant, claiming that in this case the defendant was in fact acting as a freight forwarder and not as a mere agent.

Commercial court of the Kaliningrad region, 13th Commercial Court of Appeal: the claimant concluded a freight forwarding agreement with Rechdan, not with the defendant CMA CGM Rus. The defendant acted merely as an agent and is not a party to the contract of carriage. Since no evidence has been presented to the contrary, the claim should be dismissed.

Commercial Court for the North-Western Circuit: in the circuit court, the claimant argued that the defendant was in fact a freight forwarder, since he himself actually participated in the carriage of goods. The claimant also referred to the fact that there is an agency agreement between the defendant and the carrier (CMA CGM S.A), containing an indemnity provision which allegedly applied to the benefit of the claimant as a third party.

The court rejected these arguments - the claimant's statement that the defendant was the actual carrier was not supported by the evidence.

According to the bill of lading, CMA CGM S.A. acted as the carrier. The courts have correctly concluded that there was no basis to make the defendant, who acted merely as an agent, liable for damage to the goods.

The Supreme Court upheld the decisions of the lower courts.

Comments: for some reason, the claimant here could not or did not want to sue either the Russian freight forwarder, Rechdan LLC (the most likely and the most appropriate defendant), or the carrier, the French CMA CGM S.A. (likely because the claimant was not stated as the shipper in the bill of lading and the terms of the bill contained an LCIA arbitration clause).

The claimant's innovative approach was to sue the agent, the Russian CMA CGM, which most likely entered into agreements with the forwarder and / or carrier for the claimant. Unfortunately for the claimant, agents are not considered parties to contracts of carriage, and the claimant was unable to prove that the Russian CMA CGM was in fact a freight forwarder.

Another quite interesting argument advanced by the claimant was based on the indemnity clause in the agency agreement between the Russian and the French CMA CGM. Under this provision, the French CMA CGM undertook to indemnify the Russian CMA CGM for all losses incurred by the latter as a result of possible cargo claims. The claimants argued unsuccessfully that this wording allowed them to enforce the indemnity as third parties to the agency agreement.

However, such a provision does not give any rights to third parties like the claimant and does not purport to confer any benefit on them. It merely establishes a right to compensation between two affiliated entities. The claimant's argument was thus predictably dismissed.

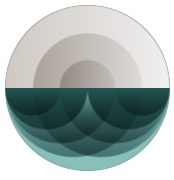
The limitation period for the security deposit under the bareboat charter agreement

Judgment of the 9th Commercial Court of Appeal of 23.09.2020, case № A24-2016/2020 (Sea Standard LLC v. Northeastern Steamship Company LLC)

Facts: On 3 November 2017, Northeastern (old owners) and Sea Standard (bareboat charterers) entered into a bareboat charter for *The Zolotoy Most*. The charter was for 6 months from the date of the contract, the rate of hire was 130,000 rubles per day. The charterer also paid a security deposit in the amount of 3.9 million rubles (equal to 30 days' hire) into the owners' account. The owners could unilaterally set the deposit off against the hire for the last 30 days of the charter, which preceded, among other things, the signing of the contract for the sale of the vessel.

The security deposit (3,9 million) and charter hire for the period from 7 to 30 November 2017 (3,12 million) were paid by the charterers (7,02 million).

On 25 December 2017 - prior to the expiration of the charter - *The Zolotoy Most* ship was sold to Marine Standard-Bunker LLC (new owners). On the same day, the old owners, new owners and charterers entered into a novation agreement under which the new owners replaced the old ones as party to the charter. The parties also agreed that the old owners will set off the security deposit (3,9 million) against their claims against the charterers for unpaid hire from the commencement of the charter until the sale of the vessel (48 days).



However, for the 48 days of the charter, only 6,24 million of hire remained outstanding.

Due to the fact that the charterers have already paid not only the security deposit, but also part of the hire for November, an excess overpayment of 780,000 (i.e. 7,02 – 6,24) was formed. The old owners promised to return this amount to the charterers within ten days after the signing of the novation agreement, but never did so.

In January 2020, the charterers sent a pre-trial demand to the old owners to recover the overpayment. Meanwhile, it transpired that the old owners had been declared insolvent in October 2017 (i.e. even before the charter was entered into). The bankruptcy trustee recorded the charterers' claims as "current payments" in the register and ranked them fifth. Believing that the overpaid part of the security deposit in the amount of 780 000 RUB qualifies as unjust enrichment, the charterers commenced proceedings against the insolvent old owners. The defendant argued that the claim should be treated as a claim arising out of a bareboat charter and the 1-year limitation period under Art. 409(2) MSC, rather than general 3-year period for unjust enrichment claims should apply.

Kamchatka Region Commercial Court: claim dismissed, since it arises out of a bareboat charter, and the 1-year limitation period applies. The claimant's reliance on the rules on unjust enrichment is misplaced, since the defendant's obligation to return 780,000 rubles of overpayment follows expressly from the terms of the bareboat charter. Thus, the provisions of Art. 1103(3) of the Russian Civil on unjust enrichment are inapplicable.

5th Court of Appeal: the charterers' argument that the provisions of the MSC, including those on special limitation periods, do not apply to their claim for the return of the overpayment is rejected. According to Art. 1103(3) of the Russian Civil Code, the rules on unjust enrichment apply to restitutionary claims (e.g. for total failure of consideration).

However, in this case, there is a contractual relationship between the parties, so the rules on unjust enrichment apply to only subsidiarily. The court of first instance correctly characterised the claim as arising from the bareboat charter, and therefore the special 1-year limitation period applied.

Comments: correct decision on the facts. The old owners' duty to refund the overpayment to the charterers arose out of the novation agreement – in essence, a variation to the original bareboat charter. Therefore, since the charterers' overpayment claim is based on a variation to a bareboat charter, the special limitation period for bareboat charters applies, not the general one for unjust enrichment.

Probably, the claimant would have had more grounds to argue that the longer unjust enrichment limitation period applied if the parties had not made the old owners' duty to return the overpayment an express term of the novation agreement. Then the charterers would have been able to claim that the unjust enrichment occurred at the moment when the old owners no longer held the title to the vessel and ceased to be a party to the charter. If so, the claim would arguably have arisen independently of the charter, and longer limitation period unjust enrichment claims would have applied.

The courts took a step towards distinguishing between losses and demurrage

Decision of the Moscow Commercial Court of 10.09.2020, case № A40-10728/19-39-111 (Eco Shipping LLC v. Bedford Group SPb LLC)

Facts: Eco (charterer) entered into a voyage charter with Bedford Group (shipowner) on a modified GENCON 1994 form to transport cargo from Bronka to Dudinka. The laytime agreed in the charter did not include interruptions in the loading. The freight included the cost of the disbursement bills the shipowners owned to their port agent, but not demurrage.

At the same time, the shipowner, through his port agent, entered into a berthing agreement with the operator of port Bronka. Under its terms, the berthing fee was charged only for the time the vessel lay idle without cargo operations, or during the interruption of cargo operations after such operations began.

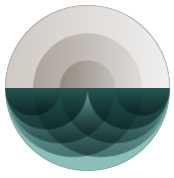
After loading began, it turned out that the charterers had not prepared the cargo documents and cargo itself for loading, which caused the shipowners was forced to pay the berthing fee to the port operator for 5 days the vessel lay idle. The shipowners then demanded that the charterers reimburse this fee. The charterers refused, arguing that were already paying demurrage to the shipowners, although earlier in an email they promised to compensate the berthing dues.

Moscow Commercial Court: the shipowners' claim allowed. Payment of demurrage is provided for in the charter and does not cover the losses which

the owners may incur in connection with the breaches by the charterers of separate obligations, e.g. those arising under Art. 135 MSC (detention of the vessel in excess of agreed time on demurrage) and Art. 141 MSC (delay in transfer of cargo documents to the carrier). According to the calculation of the demurrage rate and under Art. 132 MSC, the amount of demurrage is determined by the costs of maintaining the vessel and its crew and does not include unforeseen costs, e.g. for berthing dues. There was a causal link between the charterers' delay in providing the cargo and documents and the payment of the berthing dues to the operator by the shipowners: if the vessel had stayed at the berth for all 5 days and cargo operations were carried out during this period, the port would have had no reason to charge these dues.

9th Court of Appeal: decision upheld.

Commercial Court for the Moscow Circuit: the decisions of the lower courts were reversed and remanded for reconsideration. The reversal was due to the insufficiency of evidence on certain points: the shipowners did not provide the original berthing agreement signed by the parties and proof of payment of the berthing dues, some documents related to the provision of services were not signed, and some materials were attached without Russian translations.



Moscow Commercial Court: the shipowners' claim was allowed, the original decision of the first instance was reproduced almost without changes.

Comments: although the outcome of the case remained unchanged from its first round, the judgments are quite interesting from a comparative law perspective. When the parties to a voyage charter agree on the demurrage rate, what damages of the shipowners does demurrage cover? Only losses due to the owners' inability to use the vessel (i.e. lost profits) or other losses (in this case, payment of berthing dues to the port operator)?

The Russian court decided that since by default, under Art. 132 MSC, the amount of demurrage is determined by the costs of maintaining the vessel and its crew, then demurrage covers only the inability of the owners to use the vessel during the period exceeding laytime. At the same time, if in addition to the delay in the loading itself, the charterers committed other breaches of their obligations under the charter (for example, they did not provide cargo

documents in violation of Art. 141 MSC), then the owners' losses from such other violations are not covered by demurrage and can be recovered from the charterers in full.

It is still an open question, however, whether demurrage covers additional losses of the owners caused solely by delays in loading / unloading - without additional and separate breaches by the charterers. For example, this may happen if, as a result of delay in unloading, the cargo deteriorates, and consignees sue the owners. Will the owners be able to recover the amounts paid to the consignees from the charterers in full, or are these losses already covered by demurrage? This is precisely the issue that was recently addressed in the English case *K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss)* [2020] EWHC 2373 (Comm). It is discussed in detail below.

If there are grounds to pay demurrage, it does not matter whether the demurrage was paid in advance or not

Order of the Supreme Court of 19.11.2019, case A40-175069/2018 (Al Khubub LLC v. AGL LLC)

Facts: Al Khubub (charterers, shippers) and AGL (owners, carriers) entered into a voyage charter on a modified GENCON 1994 form for the transport of barley on *The Volgo-Balt 106* vessel from the port of Kavkaz to Sevastopol for subsequent transshipment and export to Libya. AGL also acted as a freight forwarder. Al Khubub paid to AGL the freight and cost of loading and storing the barley. In addition to barley from Al Khubub, the ship also carried on board about an equal amount of cargo from another charterer. The master of *The Volgo-Balt 106* issued an order bill of lading to the charterers, i.e. the receiver of the barley was determined by the order of Al Khubub.

What happened in Sevastopol is disputed by the parties. The charterers argued that the delay at the port of discharge occurred because the shipowners had not degassed the ship after fumigation at the port of loading. To get the cargo released to it, at the owners' request Al Khubub paid advance demurrage for delays in Sevastopol, but the owners still did not indicate where the barley was located. In an attempt to determine its location in Sevastopol, the charterers discovered that the barley had been transferred from *The Volgo-Balt 106* to another vessel, *The Yara J*, by order of SSK-Trade (now named as consignee in the copy of the bill of lading covering the barley). The charterers considered that the carrier failed to deliver the cargo to the place agreed in the charter, released it to an unauthorized person (SSK-Trade) and therefore must reimburse the value of the lost barley as damages and return the prepaid freight, demurrage, storage and loading costs.

The owners argued that the delay in the transshipment of barley in Sevastopol was due to the fault of the charterers themselves: they prohibited the transshipment of cargo to the agreed vessel and did not nominate a new one. According to the owners, the barley was unloaded at the discharge port and lawfully transferred to the warehouse controlled by an operator of a storage facility (SSK-Trade) to be detained by the owners Art. 160(2) MSC (Carrier's right to retention of cargo) due to the charterer's failure to pay the rest of the freight and demurrage.

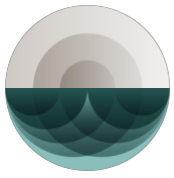
Moscow Commercial Court: the charterers' claim allowed. The owners' demand for advance payment of demurrage is unlawful, since the charter provides an exclusive agreed procedure for collecting demurrage, i.e.

following a claim with accompanying documents within 30 days after the end of the voyage. Consequently, the demurrage paid in advance is refundable.

The remaining claims for the cargo's value, the costs of storage and loading, as well as the return of freight were also allowed, since the owners breached their obligation to deliver the goods to the authorized consignee (Al-Khubub). The court considered that the barley was not unloaded at the discharge port, but was transhipped to another vessel by order of SSK-Trade - which, together with the issuance of the second bill of lading in favor of SSK-Trade, was also a breach of the charter, since the cargo has been released to an unauthorized person.

9th Court of Appeal: the judgment was reversed and the charterers' claim denied. The cargo was delivered to the place agreed in the contract of carriage (the port of Sevastopol) for transshipment to another vessel. However, the case file contains a letter from the charterers, in which they prohibited the transshipment of barley from *The Volgo-Balt 106* due to the fact the barley was not paid for by the buyer. The claimant did not subsequently nominate a new vessel for transshipment. In such a situation, the carrier was entitled under Art. 160(2) MSC to transfer the barley to a shoreside warehouse for storage to SSK-Trade, where it was mixed with identical cargo. Despite the commingling, the cargo was not lost. The carrier is entitled and ready to issue to the charterers the amount of identical cargo agreed in the charter. Consequently, the carrier did not breach the charter and is not obliged to return the freight and the storage and handling costs paid by the charterers.

Advance demurrage is also non-refundable. The charterers did not dispute the fact that the ship remained idle after the owners had submitted a notice of readiness. In addition, by not nominating a new vessel for transshipment, the charterers partially contributed to the delay. Finally, although the charter provided an agreed procedure to recover demurrage, the charterers did not dispute the demurrage calculation made by the shipowner, paid the advance demurrage voluntarily and thus waived their right to invoke the recovery mechanisms agreed in the charter.



Commercial Court for the Moscow Circuit: the judgment was upheld with similar reasoning. The charterers' argument about the inapplicability of Art. 160(2) MSC on the carrier's right of retention of cargo until payment was rejected.

Supreme Court: leave to appeal to the Commercial Chamber of the Supreme Court refused with the same reasoning.

Sale of retained cargo is conditional on proving the location of the cargo

Judgment of the 9th Court of Appeal of 15.07.2020, case № A40-207804/18 (AGL LLC v. Al Khubub LLC)

Facts: in this second iteration of the dispute concerning Libyan barley, AGL (shipowners, carriers) demanded that Al-Khubub (voyage charterers, consignees) pay additional demurrage accumulated in the discharge port (Sevastopol) in the amount of 7.9 million rubles. The owners also applied to the court to enforce their right of retention against the barley and set the initial sale price.

The charterers objected that the claim for additional demurrage should be rejected, since the carriers breached the contract of carriage – they allegedly failed to deliver and release the cargo to the consignee and, on the basis of a forged bill of lading, disposed of the cargo as their own. In addition, the charterers sought the amount of demurrage to be reduced, since delays in unloading were caused by weather conditions and the degassing of the vessel (interruptions during discharge due to these reasons do not count as laytime).

Alternatively, the charterers argued that the amount of demurrage should also be reduced by half, since the ship carried cargoes of equal weight owned by two charterers, and demurrage is paid in proportion to the weight of the cargo carried. The owners have no right to enforce their right of retention of the barley under Art. 160(2) KTM in connection with non-payment of additional demurrage and to put the cargo up for sale – since the owners lost their right

to claim demurrage by failing to comply with the procedure for its recovery agreed in the charter.

Moscow Commercial Court: the owners' claim for demurrage was allowed. The charterers' objection regarding the breach of the voyage charter was dismissed. Transshipment of barley by the owners from *The Volgo-Balt-106* to *The Yara J* was not a breach of charter – since the operator of the storage facility (SSK-Trade) had the same cargo of identical quality and quantity in its warehouse, and the carrier was ready to hand it over to the charterers.

The charterers' objection to the amount of additional demurrage (7.9 million) was dismissed on the same grounds as his previous claims for the refund of prepaid demurrage (see Judgment of the 9th Court of Appeal, case A40-175069/2018 immediately above). In addition, the charterers' objections were similar to their already litigated and rejected claims in case A40-175069/2018. However, the owners' claims to enforce their retention rights in the barley and set the initial sale price were rejected because the owners failed to provide sufficient and reliable evidence of the location of the barley.

9th Court of Appeal: decision upheld with similar reasoning.

IV. Review of International Case Law

Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (Rev 1)

[2020] EWHC 1986 (Comm)

English High Court of Justice, Commercial Court

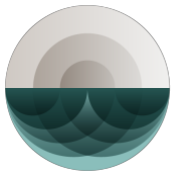
Facts: in 2016, Nautica (owners) and Trafigura (charterers) negotiated a voyage charter for *The Leonidas*. The parties reached a preliminary agreement, the terms of which were set out in a recap. Among other things, the charter was subject to "enough materials / Suppliers' / Receivers' / Management Approval". The charterers were unable to get all approvals on time. Without instructions from the charterers, their brokers suggested that the owners consider all subjects (except for the approval of oil suppliers at the ports of loading on the island of Aruba) lifted in exchange for a reduction in the demurrage rate. The owners agreed, but the charterers changed their mind about entering into the charter.

Initially, the charterers intended to load oil in Aruba not from a berth (which the tanker could not approach), but from an offshore loading facility. But to prevent the contract from going into effect, the charterers received formal rejection letters from oil suppliers in Aruba confirming that the tanker was too

large to be loaded at berths in Aruba – so the suppliers could not give their approval. The owners saw through the deception and demanded that the charterers perform the charter. When they refused, the owners canceled the charter, entered into a less profitable one with a third party and applied to the English court for damages.

The charterers objected that since the suppliers' approval had not been obtained, the charter was not concluded in principle. The owners argued that the charter was concluded and is valid until the suppliers refuse to give their approval, in good faith and for valid reasons.

High Court of England and Wales: the owners' claim dismissed, since the charter was never concluded.



There are condition, the occurrence of which determines whether the contract is concluded at all (so-called *pre-conditions*). The occurrence of such conditions depends on the actions of a party to the contract (for example, the contract is not concluded before it is signed or approved by the board of directors). Such conditions most often require the party to exercise personal or commercial judgment (for example, charter subject to a survey of the vessel to the satisfaction of the charterers).

There are other conditions, the occurrence of which determines whether the party must begin to perform its obligations under the contract (so-called *performance conditions*). The occurrence of these conditions depends on actions of third parties (for example, if the contract is subject to obtaining an export license or a planning permit).

In charterparties, if a charter is contains "subject to" language (for example, subject to management approval or enough materials from the charterers), then until the condition occurs or the parties agree to consider it lifted, the contract is not concluded.

The purpose of such conditions, which determine the conclusion of the charter, is to give the charterers as much freedom as possible in making commercial decisions. For example, often being a buyer, a voyage charterer himself determines who will be his supplier and where the cargo will be sourced from. The charterers may negotiate with several suppliers at once, and the supplier may change. Therefore, obtaining suppliers' approval is dependent on the actions of the charterers and not on the actions of a previously agreed neutral third party (as is the case with obtaining licenses, for example).

Likewise, if a charter is subject to "enough materials" at the voyage charterers' disposal, it is not a third party, but the charterers themselves who decide whether they have enough cargo. For example, even if the charterers actually have a lot of oil to transport, they may not confirm the sufficiency of the cargo to the owners if they choose not to ship oil on this ship. In both examples above, it is up to the charterers to decide whether the condition has been met and whether the charter has been concluded.

Comments: the outcome of this case clearly illustrates the differences between the English courts and the courts of many other countries with regard to chartering negotiations.

Under English law, a charter subject to a condition in the recap is not considered concluded – even if the parties agreed on all essential terms. In 1988 in *The Junior K*¹ the English court found that the phrase '*subject to details of GENCON charterparty*' means that the charter is not concluded until the parties reach agreement on all details which must be changed in the standard form. The same applies to 'subject to enough materials'² and 'subject to management approval' clauses. This is despite the fact that English recognize that this approach may run counter to accepted practice among chartering brokers.

In contrast, courts in the United States recognize charters "subject to details"³ or "subject to board approval"⁴ as concluded - if the parties have agreed on all essential terms. Otherwise, the party can destroy what is essentially a concluded agreement, refusing to negotiate on only one small detail of the charter. In the United States, the position is that if the charterers cannot perform the charter because they have not received approval (from management or from the suppliers), then their failure to obtain such approval is a breach of contract - and the charterers are liable in damages.⁵

The position in Russia is closer to that in the US, but depends on the specific "subject". If the occurrence of the condition is purely fortuitous and depends on the actions of third parties (for example, on the obtaining of an export license by the suppliers), Art. 157 of the Russian Civil Code applies, and the charter will be considered concluded. The text of paragraphs 1 and 2 of Art. 157 of the Civil Code expressly states that it is the legal effect of the agreement (the creation or extinguishment of rights and obligations), and not its conclusion, that are subject to a condition.

The result will be the same if the condition is mixed, i.e. its occurrence depends in part on the actions of third parties and in part on the actions of a party to the charter (for example, the obtaining by the charterers of approval from the suppliers). While the parties may specifically agree that failure to obtain third party approval will result in the charter not being concluded, this is extremely rare in practice.

If the condition is "potestative", i.e. its occurrence depends solely on the actions of a party to the charter (for example, the decision of the charterers as to whether there is "enough materials"), then, according to Russian law, the charter will most likely not be considered concluded, since the charterer is not bound by the contract at all until he has expressed his intention for it to enter into force.

K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss)

[2020] EWHC 2373 (Comm)

High Court of England and Wales

Facts: Priminds (charterers) entered into a voyage charter with K-Line (shipowners) on a modified Norgain 89 form to transport soybeans from Brazil to China. At the port of discharge, the vessel anchored and gave a notice of readiness on 29 July 2015. However, due to the large number of vessels

in the port and lack of sufficient storage space on shore, the vessel remained there for 31 days awaiting discharge, which began only on 30 August. During the waiting time at anchor, the laytime agreed in the charter had expired, and the unloading was completed already on demurrage.

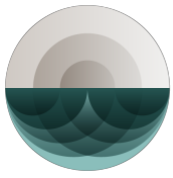
¹ *Star Steamship Society v. Beogradska Plovidba (The Junior K)* [1988] 2 Lloyd's Rep. 583.

² *Kokusai Kisen Kabushiki Kaisha v Johnson* (1921) 8 Ll. L. Rep. 43.

³ *Great Circle Lines, Ltd. v. Matheson & Co. (The Cluden)*, 681 F.2d 121 (2d Cir. 1982).

⁴ *U.S. Titan, Inc. v. Guangzhou Zhen Hua Shipping Co.*, 241 F.3d 135 (2d Cir. 2001).

⁵ *Ibid.*



Due to the delay, the soybeans got moldy and caked. The owners settled the claim of the consignees and commenced arbitration to recover these losses from the charterers as indemnity, in addition to the claim for demurrage. The charterers objected, stating that their liability to the shipowners for the delay in unloading the vessel was limited to demurrage. The parties referred this preliminary issue to the High Court under Art. 45 of the English Arbitration Act 1996.

High Court of England and Wales: the shipowners' claims allowed in full. Up to now, there has been a split in English law as to whether the charterers' liability for detaining the ship beyond the agreed laytime is limited by the amount of demurrage.

Demurrage is a fixed agreed sum paid for detention of the vessel beyond laytime. In other words, this is a compensation to the owners for their inability to use the vessel for a certain

period of time. However, the owners' claims arose not due to their inability to use the ship because of the delay, but due to cargo damage. The demurrage clause does not apply to such claims, as well as to the owners' claim for damage to the ship or personal injury to the crew.

In this case, it is enough for the owners to prove that the additional losses (in this case, cargo damage) occurred due to the breach by the charterers of their

obligation to discharge the cargo in a timely manner after the notice of readiness was given. To recover these additional damages, the owners do not need to prove that the charterers are in breach of any other obligations under the charter. In other words, if due to a delay in discharge, the owners incur two types of losses (inability to use the vessel and payment to cargo interests for cargo damage), then the owners may recover all these losses from the charterer, proving only the fact of delay in discharge.

Comments: it is noteworthy that the owners in this case voluntarily paid the consignees' claim, although the month-long delay in the port and the subsequent cargo damage likely occurred without their fault as carriers. Consequently, the owners had a good chance of claiming that Art. 4 (2) (q) of the Hague-Visby Rules applied and excluded their liability.

It should be noted that in Russian law, the issue of whether the charterers' liability for discharging cargo within a period exceeding the agreed laytime is limited only to the amount of demurrage is resolved differently. According to the commentary to Art. 132 MSC,⁶ "the recovery of the corresponding amount [i.e. demurrage] excludes the possibility of awarding compensation to the carrier for losses caused by the detention of the vessel. Therefore demurrage is an exclusive penalty. When the payment of demurrage and its amount are expressly provided in the contract, it can be classified as exclusive contractual penalties". This approach is generally supported by existing case law.⁷

Sea Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Ltd & Yousef Freiha & Sons SA

[2020] EWHC 2030 (Comm)

High Court of England and Wales

Facts: Sea Master (shipowners) and Agribusiness (voyage charterers, shippers) entered into a voyage charter on a Norgrain 89 form to carry maize and soybeans from Argentina to Morocco and Lebanon. Yousef Freiha was the consignee in the bills of lading incorporating the terms of the voyage charter. Arab Bank was also the holder of some bills of lading.

Under the terms of the charter, the charterer was obliged to pay demurrage for delays at the ports of loading and unloading. However, the voyage charterers went bankrupt, and the shipowners filed claims for demurrage against the bank and the consignee. They objected, pointing out that under

the terms of the charter, only the insolvent charterers was responsible for payment of demurrage.

The shipowners insisted that in such a case there are implied terms in the charter that (i) the consignees will make all necessary efforts to unload and accept the cargo within a reasonable time and / or (ii) that the consignees will unload the cargo within a reasonable time. Since the consignees did not cooperate with the carrier during unloading and delivery, they breached these implied terms and must pay demurrage as damages. The arbitral tribunal dismissed the owners' claim and he appealed under Art. 69 of the English Arbitration Act 1996.

High Court of England and Wales: owners' appeal dismissed.

(i) *Obligation of the consignee to ensure that the goods are discharged within a reasonable time*

By default, in a contract of carriage, the obligation to unload the cargo lies with the carrier. Under English law, this obligation can be transferred to the consignee by the terms of the contract of carriage, but such a condition must be drafted clearly and unambiguously.

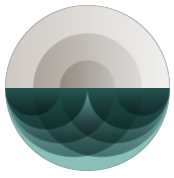
Under the terms of the charter, the consignees appointed and paid for the services of stevedores, and the discharge was to be carried out "free of cost to the ship." However, these conditions do not mean that the obligation to unload is

transferred to the consignee. Only the costs of discharge are transferred to him. The obligation to discharge remained on the carrier (for example, the stevedores paid by the consignee were considered the owners' employees under the terms of the charter). Therefore, there can be no question of an "implied" liability of the consignee.

(ii) *The consignee's implied duty to make every reasonable effort to ensure the discharge and delivery of the goods within a reasonable time*

⁶ G.G. Ivanov, Commentary to the Russian Merchant Shipping Code (2005), Art. 132, § 4.

⁷ See, e.g., Judgment of the Commercial Court for the Far Eastern Circuit of 25.05.2020, case A80-162/2019; Judgment of the 15th Court of Appeal of 23.05.2011, case A53-22549/2010.



Since the duty to discharge under the terms of the charter initially rests with the carrier, it is meaningless to speak of the implied "obligation of the consignee to make every reasonable effort to ensure discharge and delivery". This is an attempt to circumvent the clear terms of the charter by using an implied term.

Under English law, a term can be implied only if it is strictly necessary for the contract to function properly and if without it the contract loses its commercial effect. But a contract of carriage according to which the carrier undertakes to discharge the cargo without any assistance from the receiver is quite viable. Discharge does not require the participation of the consignee. The same applies to "delivery" of goods in the legal sense of the word - for delivery, the participation of the receiver is not required (for example, the carrier can leave the goods at the warehouse while waiting for the receiver to pick them up).

Finally, implied terms cannot contradict the express terms of the contract. Since the consignee was deliberately crossed out in the text of the clause dealing with payment of demurrage at the port of discharge, this means that the insolvent charterer was solely responsible for demurrage.

Comments: in Russian law, the carrier also has a default duty to discharge.⁸ At the same time, this obligation can be transferred to the consignee by the terms of the charter or the bill of lading (for example, using FIOS (free in / out stowed) terms, which usually mean that the freight rate includes only the cost of transportation, but not of loading/stowage/discharge - these operations are carried out by the shipper and the receiver).⁹ At the same time, if the charter does not contain a FIOS clause or a similar provision, but expressly states that the charterers are responsible for demurrage at the port of discharge, then the Russian court will most likely refuse to hold the consignee liable for such demurrage. The Russian MSC does not contain any mandatory rules imposing the duty to pay demurrage only on the charterers or only on the receivers/shippers. Accordingly, the parties are free to determine who will be responsible for demurrage and in what amounts. In this regard, shipowners should be especially careful when negotiating voyage charters in order to preserve their claims for demurrage against both the charterers and the consignees. Otherwise, the insolvency of one of them may leave the shipowner without any demurrage at all.

American Eagle Fishing LLC v The Ship "Koorale"

[2020] NZHC 1935

High Court of New Zealand

Facts: two US-flagged fishing boats (*The Koorale* and *The American Eagle*) collided on the high seas near American Samoa. *The Koorale* entered a port in New Zealand for repairs. *The American Eagle* returned to Samoa but then left the island to avoid service of proceedings. The owner of *The American Eagle* then sued and arrested *The Koorale* in New Zealand, and filed an

application for limitation of liability under the LLMC 1996. Subsequently, the owners of *The Koorale* filed lawsuits in the US and Samoa. The question arose whether the New Zealand proceedings should be stayed pending the outcome

of the US claim, because New Zealand was arguably not a convenient forum (*forum non conveniens*).

High Court of New Zealand: proceedings should be stayed, New Zealand is not a convenient jurisdiction to hear the dispute.

In order to stay the proceedings due to *forum non conveniens*, the defendant (the owner of *The Koorale*) must show that there is a more appropriate jurisdiction to hear the dispute. This jurisdiction should have a closer connection with the dispute, taking into account the location of evidence, witnesses, place of incorporation of the parties, applicable law, convenience and cost of proceedings. The court also considered the existence of parallel proceedings abroad; whether the foreign defendant will be at an unfair disadvantage in the proceedings in New Zealand, and which court is able to provide the most effective remedies for the parties. Cases involving collisions on the high seas are special because they initially do not have a natural forum.

New Zealand is not a convenient forum. The defendant's only connection with New Zealand is that the ship came there for repairs. The US is a more suitable jurisdiction. Both ships are US-flagged, the substantive law of the US applies to the dispute, and US government agencies are already investigating it. Although witnesses and evidence are located in Europe, Samoa and the United States, it is most likely that

the same witnesses as those interviewed in the US investigation will be needed for the consideration of the case.

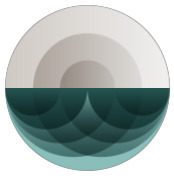
The fact that the US proceedings are more expensive and time-consuming is not critical. Merely because the US has a much lower limitation of shipowner's liability than New Zealand does not mean that New Zealand is a more appropriate forum. The dispute's connection with New Zealand is very weak, while trying the case in the US has clear advantages.

Comments: Russian law does not formally recognize the concept of *forum non conveniens*. In other words, a Russian commercial court may not dismiss a claim or stay proceedings just because another jurisdiction is a more convenient place to hear the dispute, or Russia is clearly not a convenient place for it.

Nevertheless, in Russia a similar dispute would most likely be resolved in the same way. Suppose two Turkish-flagged vessels collided on the high seas and vessel 1 entered a Russian port for repairs. There it was arrested by the owner of the vessel 2, who later filed a substantive claim, as well as an application for limitation of liability (Art. 366(6) MSC) in Russia. After that, the owner of vessel 1 commenced proceedings in Turkey.

⁸ Art. 150(1) MSC.

⁹ G.G. Ivanov, Commentary to the Russian Merchant Shipping Code (2005), Art. 150, § 8.



Turkish substantive law would apply to the dispute (Art. 420(3) MSC), which in itself is inconvenient for a Russian court. In addition, most of the evidence would likely also be located abroad (for example, in the materials of a Turkish investigation). Since the LLMC 1996 applies both in Turkey and in Russia,

the limitation regime in both countries will likely be the same. Despite the fact that the Turkish proceedings began later, the Russian court has every reason to stay the proceedings pending the outcome of the Turkish proceedings (Art. 144(5) of the Russian Commercial Procedure Code).

SwissMarine Services S.A. v. Assuranseforeningen SKULD (The Mineral Libin)

HR-2020-257-A (case no. 19-053865SIV-HRET)

Supreme Court of Norway

Facts: Swiss Marine time-chartered *The Mineral Libin* and sub-time-chartered it to Transfield. While mooring in a Chinese port, the ship allided with another ship and a buoy. The charterers sued the sub-charterers for breach of the safe port warranty and in September 2010 started an English arbitration. In September 2010, the sub-charterers were declared bankrupt. The arbitration dragged on until 2016, when the tribunal ruled against the sub-charterers. The P&I Club Skuld was the insurer for the sub-charterers' liability and the insurance contract was subject to Norwegian law.

Since Norwegian law made it possible to proceed directly against the insurer in the event of the insured's bankruptcy, the charterers filed a pre-trial demand with the club back in September 2010, and in September 2016 filed a lawsuit in a Norwegian court. The club objected that the statute of limitations should be calculated according to the general Statute of limitations Act 1979 and constitutes 3 years. The charterers argued that the limitation period for the direct claim against the club must be calculated under the special Insurance Contracts Act 1989 and was equal to the limitation period for the original claim against the insured (since the sub-time charter was subject to English law, the limitation period is 6 years under the English Limitation Act 1980).

Supreme Court of Norway: the charterers' claim is allowed, although the general statute of limitations applies (3 years).

According to the special Norwegian Law on Insurance Contracts, the provision on direct claims against liability insurers is dispositive. However, in the event of the insured's bankruptcy, the rule on the right of direct action is mandatory. However, the Law does not indicate that the limitation period applicable to direct claims is in this case mandatory as well.

The parties to insurance contracts are free to determine themselves whether third parties have a direct claim against the insurer. Skuld's Rules expressly stated that the Insurance Contracts Act did not apply to them. Since the provision of the Law on the right to a direct claim is mandatory, it still applied. However, the provision of the Law on the limitation period applicable to direct actions is a default rule and was excluded by Skuld's Rules. Therefore, the general limitation period (3 years) applied to the direct claim.

On the facts of the case, the 3-year limitation period against the insurer began to run only in 2015, since it was only then

that the charterer learned about the testimony of the ship's master necessary for their claim. Therefore, the charterer's claim was time barred.

Comments: despite the purely Norwegian context in which the dispute arose, this case may also be of interest to Russian readers, since it touches upon a number of issues not fully resolved under Russian law.

First, are direct claims against P&I clubs allowed under Russian law? The provisions of the Russian Civil Code on direct claims against the insurer of tort liability are contradictory. On the one hand, Art. 931(3) of the Civil Code states that a contract insuring tort liability is deemed concluded in favor of the victim of the tort, i.e. this is an agreement in favor of a third party, and the third party in any case has the right to claim directly against the debtor under the contract (here – the P&I club).

On the other hand, Art. 931(4) of the Civil Code states that the right of direct action against the insurer for "compensation for harm" accrues in favour of the victim of a tort only if insurance of tort liability is compulsory. The prevailing position is that the victim of a tort has a direct claim only if insurance is mandatory.

In several cases where direct claims were filed against P&I clubs, the courts dismissed them, but only on the basis that insurance for a specific type of liability was not mandatory (for example, tug liability insurance¹⁰). In other cases, the courts allowed direct claims, but only because the right of direct action was specifically provided by a convention (for example, the 2001 Bunker Convention¹¹). Despite the lack of case law that directly addresses this issue, there is no reason to believe why direct claims against P&I clubs are impossible if they are based on mandatory liability insurance.

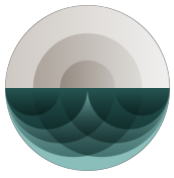
Second, what is the limitation period for direct claims? The prevailing position is that if such claims are brought by the injured person himself, then they arise from the insurance contract. According to Art. 966(2) of the Russian Civil Code CC, the limitation period for such claims is 3 years. However, if the insurer of the victim of the tort (e.g. a hull and machinery insurer) brings a direct claim against the liability insurer after becoming subrogated to that claim, then the claim arises out of the insurance contract between the tort victim and his own insurer.¹² According to Art. 966(1) of the Civil Code, the limitation period for such claims is 2 years.

The problem with direct claims against the P&I clubs is that Clubs' insurance rules are most often subject to English law, while English law also determines

¹⁰ Judgment of the Commercial Court for the North Caucasus Circuit of 12.03.2018, case A32-5002/2012.

¹¹ Decision of the St. Petersburg Commercial Court of 30.07.2020, case A56-79050/2019.

¹² Judgment of the Presidium of the Supreme Commercial Court of 27.11.2007 N 8983/07, case A41-K1-15167/06.



the limitation period¹³ - but only if the claim "arises out of the contract of liability insurance." Therefore, if the claim against the Club is brought by the tort victim, Russian limitation periods will not apply. Instead, English limitation periods (6 years) or periods provided in an international convention will apply.

However, if the claim against the Club is brought by the subrogated insurer of the tort victim, then the claim will not be treated as "arising out of the

contract of liability insurance". It arises out of the insurance contract between the tort victim and his own insurer. Accordingly, English limitation periods will not apply. Instead, Russian limitation periods (i.e. 2 years under Art. 966(1) of the Civil Code) or periods provided in an international convention will.

V. Review of New Publications on Maritime Law

❖ David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, *Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials* (4th ed., Carolina Academic Press, 2020)

The maritime law of the United States is harmonious in broad outline with the laws of other maritime nations, but it has a unique structure—tied to the U.S. Constitution and the Judiciary Act of 1789—entailing a special set of intellectual challenges. *Admiralty and Maritime Law in the United States* is a leading casebook that reveals the areas of international harmony and explores U.S. law's special features. Each of the authors is an admiralty expert, but the book strives for a generalist's perspective. It aims to tie the admiralty field into the students' other studies while providing the fundamental professional tools necessary to the advanced study or practice of U.S. maritime law.

The fourth edition includes new cases and notes that keep the reader apprised of changes in the law.

❖ Nicholas A. Ioannides, *Maritime Claims and Boundary Delimitation: Tensions and Trends in the Eastern Mediterranean Sea* (Routledge 2020)

This book delves into the major developments triggered by the hydrocarbon discoveries in the Eastern Mediterranean over the last twenty years, focusing on maritime boundary delimitation.

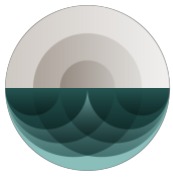
Examining the impact that the hydrocarbon discoveries have had on the application of the law of the sea rules by the East Med states, the book looks at the new trends concerning the implementation of the law of the sea in the region. The book analyses regional state practice in terms of maritime delimitation, namely the conclusion of bilateral agreements based on the law of the sea rules, both conventional and customary, reflecting the East Med states' willingness to cooperate in order to reap the benefits of the energy windfall. Alongside this analysis, an outline of the hydrocarbon discoveries and the pertinent maritime activities is given, as well as further coverage of the overlapping maritime claims and disputes between Greece, Cyprus and Turkey on one side, and Lebanon and Israel on the other. Moreover, the book examines the validity of maritime claims made by or through non-state entities in the region, namely the State of Palestine, the UK Sovereign Base Areas and the so-called 'Turkish Republic of Northern Cyprus' and their potential impact on the delimitation agreements already in place. The book argues that the East Med paradigm concerning the successful application of the pertinent norms in maritime delimitation proves that international law is resilient and capable of providing solutions in other turbulent regions around the globe.

This book will be of interest and importance to academics and students of international law, professionals in the oil and shipping industries, legal professionals and government agencies.

❖ Philippe Delebecque, *Droit maritime (Précis)* (Daloz, 2020)

The *Precis* of French maritime law deals with all aspects of maritime law: status of the ship, status of seafarers, status of the shipowner, operation of the ship: charters, transport and intermediary contracts, not to mention marine insurance. It also deals with the main contracts regarding the ship (sale, construction, classification, etc.) and discusses questions of liability related to collisions, pollution, etc. Since the topic is by nature international, the *Precis* of French maritime law sets out the main applicable conventions and develops the abundant case law they gave rise to. Since the previous edition, many changes have occurred; all these developments are taken into consideration and put into perspective with the references to particular materials.

¹³ Resolution of the Plenum of the Supreme Court of 09.07.2019 N 24 "On the application of conflict of laws rules by the courts of the Russian Federation", para. 7.



❖ **Johanna Hjalmarsson, Jenny Jingbo Zhang, *Maritime Law in China: Emerging Issues and Future Developments* (Routledge, 2020)**

The Chinese maritime and shipping market has been expanding enormously in recent times as its commercial capacity to perform shipping, ship building, banking and insurance activities grows and the role of the State as guarantor of commerce is gradually reduced.

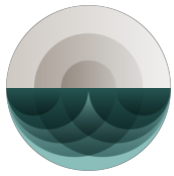
This book provides a detailed guide to current Chinese maritime law, written by an expert team of contributors and systematically covering key areas such as carriage of goods by sea, international trade, vessels and seafarers and maritime liabilities. The authors explore cutting-edge issues within each topic, and analyse current trends in law reform.

The book will be of interest to academics researching commercial and maritime law, as well as maritime law practitioners and shipping industry professionals working with aspects of Chinese maritime practice.

❖ **Ignacio Arroyo Martínez, *Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)* (7th Spanish Edition, Tecnos, 2020)**

The work on Spanish maritime law clearly and succinctly sets out all the aspects, public and private, national and international, that together constitute the subject of maritime law, understood in its broadest sense as the set of legal relationships that arise or develop as regards the sea and in the maritime industry.

It includes the following chapters: · Concept and sources of maritime law. · Status of the sea and the seabed. · The maritime public domain. · Ports. · Merchant navy. · Subjects of maritime navigation. · Seafarers. · Means of maritime navigation and maritime privileges. · Contracts for the use of the vessel. · Charters. · Maritime transport and other auxiliary navigation contracts. · Marine insurance. · Maritime accidents, salvage, and pollution. · Sea fishing. · Sports navigation.



I. Новые публикации Ассоциации морского права RUMLA

❖ Разлив бункерного топлива на Маврикии: почему это вдвойне плохо для острова?

25 июля судно Wakashio жестко село на мель около восточного побережья Маврикия с почти 4000 тонн бункерного топлива на борту. Около 1000 тонн разлилось в одном из самых красивых уголков Индийского океана с разломившегося напополам корабля. Хотя расследование еще идет, правительство Маврикия возложило ответственность за все убытки (более \$500 млн!) на менеджера судна и страховщика ответственности. Но смогут ли истцы взыскать эту сумму?

II. Обзор законодательства в России

❖ Утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути

Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 года № 1487 утверждены новые Правила плавания в акватории Северного морского пути. Документ направлен на обеспечение безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов. В правилах, в частности, определяется порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути, положения о навигационно-гидрографическом обеспечении плавания, иные организационные вопросы, связанные с плаванием судном в акватории Северного морского пути. Полный текст документа на 33 листах доступен по [ссылке](#).

❖ Меры поддержки дальневосточной судостроительной промышленности в виде субсидий на строительство судов для вылова краба

С 1 января 2021 года рыбопромысловые предприятия смогут получать субсидии на строительство судов для вылова краба на дальневосточных верфях. Размер субсидии будет ограничен 20% от стоимости заказа и в любом случае не сможет превышать 340 миллионов рублей. За реализацию программы будет отвечать Минпромторг. Официальный документ на 17 листах доступен по [ссылке](#).

❖ Установлены правила распоряжения морскими судами и судами внутреннего плавания, обращенными в публичную собственность

Постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2020 года № 1486 определяется [положение](#) о порядке распоряжения судами, обращенными в собственность Российской Федерации, в результате незаконной добычи водных биологических ресурсов. После обращения судов в собственность государства предусматривает их последующая реализация или утилизация в зависимости от результатов аукциона.

❖ Проект Порядка проведения тренировочных учений ЛАРН на рассмотрении

21 августа 2020 года закончилась процедура публичного обсуждения проект Порядка проведения тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов при осуществлении деятельности по перевалке нефти и нефтепродуктов, бункеровке судов с использованием специализированных судов, предназначенных для бункеровки. Проект получил отрицательное решение по результатам оценки регулирующего воздействия. С заключением можно ознакомиться [здесь](#).

❖ Новые Правила буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте получили положительную оценку

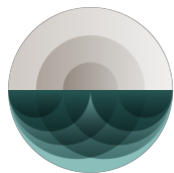
Вскоре проект Правил буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте будет направлен в Министерство юстиции РФ для дальнейшего рассмотрения. Предполагается, что документ вступит в силу с 1 января 2021 года. С текущей редакцией проекта Правил можно ознакомиться по [ссылке](#).

❖ Изменения в Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте

Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 мая 2012 г. № 140 вносятся изменения, касающиеся порядка оформления билетов и их оплаты. Соответствующий [текст](#) изменений находится на рассмотрении в Министерстве юстиции РФ.

❖ Определены зоны безопасности в акватории Керченского пролива

Подготовлен окончательный [проект](#) текста Приказа «Об установлении границ и конфигурации (пространственных очертаний границ) зон безопасности вокруг отдельных объектов транспортной инфраструктуры».



❖ Изменения в обязательные постановления в порту Калининград

Готовится окончательный вариант текста проекта внесения изменений в Обязательные постановления в морском порту Калининград, внесенный Минтрансом России, Проект изменений направлен на приведение Обязательных постановлений в соответствие к современному уровню российского законодательства. Большая часть [изменений](#) связана с деятельностью терминала по регазификации сжиженного природного газа (СПГ) в порту.

❖ Изменения в Обязательные постановления «Пассажирского порта Санкт-Петербург»

[Изменения](#), вносимые в Обязательные постановления в морском порту «Пассажирский порт Санкт-Петербург», утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19.10.2012 № 380, направлены на приведение Обязательных постановлений к современному уровню российского законодательства.

❖ Разрешено плавание судов под флагом стран Евразийского экономического союза по внутренним водным путям

Судам под флагом стран ЕЭС разрешается плавание по внутренним водным путям, как следует из опубликованного [текста](#) Постановления Правительства РФ от 21 августа 2020 года № 1262. Плавание таких судов допускается по внутренним водным путям РФ, по которым разрешено плавание судов под иностранным флагом в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 05 мая 2012 года № 734-р.

❖ Окончено публичное обсуждение проекта Приказа МинТранса РФ в отношении Временного рейдового перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области

Согласно [проекту](#) Приказа об открытии морского грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Мурманск, реконструированного в пределах «Временного рейдового перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области» (в рамках 1-го этапа) планируется установление пределов морского грузо-пассажирского постоянного многостороннего пункта

пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Мурманск.

❖ Административный регламент предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию отдельных объектов морского и внутреннего водного транспорта будет обновлен

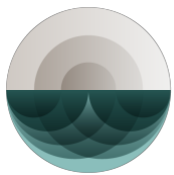
Новый [Административный регламент](#), утв. Приказом Росморречфлота 27 июля 2020 г. № 73, вступит в силу с момента [отмены](#) ранее действовавшего Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию отдельных объектов морского и внутреннего водного транспорта, утв. приказом МинТранса России от 30 апреля 2013 г. № 147.

❖ Будет создана Межведомственная комиссия Совета Безопасности Российской Федерации по вопросам обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Арктике

Соответствующий [Указ](#) Президента РФ 25.08.2020 г. № 526 был опубликован с приложением положения и состава комиссии по должностям. Целью Межведомственной комиссии станет анализ состояния и перспектив развития международной обстановки в Арктике, оценка хода реализации стратегических национальных приоритетов и выявления внутренних и внешних национальных угроз.

❖ Изменения в Положение о дипломировании членов экипажей морских судов

В Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утв. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 марта 2012 г. № 62, предлагается внести изменения, связанные с изменениями подготовлены в связи с принятием Международного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах, и Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки. Подробнее об изменениях можно узнать по [ссылке](#).



III. Обзор судебной практики в России

Кто есть кто: Судовладелец, Перевозчик, Менеджер, Агент? Отвечают солидарно все?

Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда по делу № А40-119211/18 (ООО «Ренус Интермодал Системс» v. ООО «Совшип ДВ», ПАО «Совфрахт»)

Факты: ООО «Ренус Интермодал Системс» (истец) в качестве агента заключило договор фрахтования с ООО «Совшип ДВ» (перевозчик) от имени своего клиента. Договор содержал арбитражную оговорку LCIA. Вскоре после того, как на судно «Семен Дежнев» был погружен груз муки, на борту произошло возгорание.

Согласно экспертизе, пожар возник из-за того, что команда не выключила прожектор освещения при приемке легковоспламеняющегося груза, и горючие материалы в очагах пожара загорелись от нагретых поверхностей прожекторов. В результате осмотра судна выяснилось, что крышки трюмов были негерметичны и пропускали воду, то есть судно было в принципе непригодно для перевозки муки. Таким образом, груз не только подгорел, но еще и промок.

Экспедитор понес расходы по выгрузке, сортировке и хранению поврежденного груза (8,5 млн руб.). Клиент экспедитора в свою очередь понес расходы при заключении замещающей сделки для компенсации утраченной партии муки (5,5 млн руб.). Экспедитор согласился возместить эти убытки клиенту, после чего сам обратился с деликтным иском к перевозчику (Совшип ДВ) и собственнику судна (ПАО Совфрахт), заявив солидарные требования на эти 14 млн.

АС Москвы изначально оставил иск без рассмотрения, как вытекающий из договора фрахтования, содержащего арбитражную оговорку. Суд указал, что в данном деле имела место передача прав требования от клиента к агенту, в результате чего арбитражное соглашение сохранило силу и для агента.

Однако во второй инстанции это решение было отменено, дело направлено на новое рассмотрение. 9ААС правильно решил, что договор фрахтования не являлся предметом спора, равно как и истец по иску (агент) не являлся стороной договора фрахтования. Доказательств о переводе на истца прав и обязанностей по договору фрахтования в дело представлено не было, а значит арбитражная оговорка не должна применяться. АС Московского округа поддержал это решение.

При новом рассмотрении дела две инстанции удовлетворили требования истца.

АСГМ: перевозчик и собственник судна не выполнили свои обязанности по приведению судна в мореходное и пригодное для перевозки муки состояние, а также свою обязанность по контролю за осуществлением грузовых операций. Таким образом, убытки должны быть взысканы с ответчиков солидарно. При этом суд сослался на ст. 173 КТМ и вероятно посчитал собственника судна «фактическим перевозчиком», распространив действие этой статьи на деликтные иски.

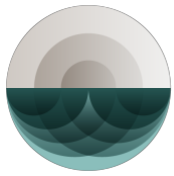
9ААС: в апелляции собственник судна заявил, что не являлся «фактическим перевозчиком» в соответствии со ст. 173 КТМ, а также не эксплуатировал судно, поскольку оно было передано в «эксплуатационное управление» ООО «Совфрахт-Восток» по договору на форме Shipman. Суд не принял этот аргумент, указав, что данный договор на оказание шипменеджерских услуг не меняет обязанностей собственника судна, который несет бремя его содержания и обязан поддерживать его в исправном состоянии. При этом шипменеджерский договор по форме Shipman суд по тексту решения относил то к агентским договорам, то к договорам возмездного оказания услуг. Суд также подтвердил, что в данном случае между причинителями вреда и истцом отсутствовали договорные отношения, в связи с чем применяются нормы ГК о деликтах. В результате, 9ААС согласился с АС Москвы – решение оставлено без изменения, убытки должны быть взысканы с собственника судна и перевозчика солидарно.

Комментарий: исходя из текста решений природа отношений между перевозчиком и собственником судна/его менеджером остается неясной. Наиболее вероятно, перевозчик в данном случае являлся тайм-фрахтователем судна – но тогда он не должен был отвечать солидарно с собственником, поскольку как тайм-фрахтователь он не владеет судном и не несет ответственности за содержание его в надлежащем состоянии. Ни один из судов в принципе не указал, на чем в данном случае основывается солидарная ответственность собственника и тайм-фрахтователя/перевозчика.

Можно предположить, что суды запутались в толковании ст. 173 КТМ об ответственности «фактического перевозчика». Ведь сначала они указали, что между истцом и ответчиками в принципе отсутствуют договорные отношения, а иск является исключительно требованием из причинения вреда. Несмотря на это суды ссылались на ст. 173 КТМ, которая находится в главе «Договор морской перевозки» и посвящена ситуации, когда грузоотправитель заявляет иск не только к своему договорному контрагенту-перевозчику, но и к фактическому перевозчику.

Однако в данном деле ни один из ответчиков не мог являться «перевозчиком» в отношениях с истцом – ведь истец, будучи лишь агентом, в принципе не являлся стороной договора перевозки (на что верно указали суды). Следовательно, исходя из того, что по мнению

9ААС, даже команда судна действовала от имени его собственника, а не перевозчика, оснований для наложения солидарной ответственности на перевозчика в настоящем деле не было.



Надлежащий ответчик - перевозчик или экспедитор, или агент?

Определение ВС РФ по делу № А21-8646/2019 (ООО «ФитоБалт» v. ООО «СиЭмЭй СиДжиЭм Русь»)

Факты: ООО «ФитоБалт» (истец, принципал) заключил с ООО «СиЭмЭй СиДжиЭм Русь» (ответчик, агент) агентский договор, по условиям которого ответчик обязался осуществлять организацию перевозок и ТЭО экспортных и импортных грузов принципала. Когда принципал согласовал поставку бананов, ответчик заключил от его имени договор на транспортно-экспедиторское обслуживание с ООО «Речдан». ООО «Речдан», предположительно, впоследствии выбрало французскую CMA CGM S.A. как перевозчика данного груза.

В процессе перевозки в контейнерах поддерживался неправильный температурный режим, в результате чего истцу пришлось уничтожить партию бананов на сумму 800 тыс. руб. Он обратился к агенту с иском, утверждая, что на самом деле ответчик выступал в качестве экспедитора, а не агента.

АС Калининградской области, 13ААС: договор транспортной экспедиции заключен между истцом и ООО «Речдан». Ответчик выполнял исключительно функции агента и не является стороной договора перевозки. Поскольку доказательств иного не представлено, в иске следует отказать.

АС СЗО: в кассации истец утверждал, что ответчик является экспедитором, поскольку сам фактически участвовал в перевозке груза. Истец также ссылался на тот факт, что между ответчиком и перевозчиком (CMA CGM S.A.) существует агентский договор, который содержит условие о возмещении потерь.

Суд отклонил данные аргументы - заявление истца о том, что ответчик выступал фактическим перевозчиком не подтверждено материалами дела. Согласно коносаменту перевозчиком выступала компания CMA CGM S.A. Суды пришли к правильному выводу о том, что основания для возложения на ответчика как агента ответственности за порчу груза и нанесение ущерба истцу отсутствуют. ВС поддержал решения нижестоящих инстанций.

Комментарий: по каким-то причинам истец в данном деле не смог или не хотел предъявить иск ни к российскому экспедитору – ООО «Речдан» (наиболее вероятному и надлежащему ответчику), ни к перевозчику – французской CMA CGM S.A. (вероятно, поскольку истец не был указан в качестве отправителя в коносаментах, а условия коносамента содержали иностранную арбитражную оговорку).

Креативным решением истца было предъявить иск к агенту, российской CMA CGM, которая скорее всего и заключала для истца договоры с экспедитором и/или перевозчиком. К сожалению для истца, агенты не являются сторонами договоров перевозки, а доказать, что российская CMA CGM – это на самом деле экспедитор, истец не смог.

Другим весьма оригинальным аргументом истца была ссылка на условие о возмещении потерь в договоре между российской и французской CMA CGM. Согласно этому условию, французская CMA CGM обязуется возместить российской все потери, понесенные последней в результате удовлетворения претензий грузоотправителей. Однако такое условие о возмещении потерь не дает никаких прав третьим лицам – таким, как истец, и не считается заключенным в их пользу, поскольку регулирует только возмещение потерь между двумя компаниями из одной группы.

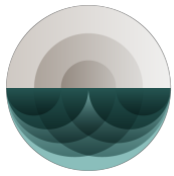
Сроки давности применительно к обеспечительному платежу по договору бербоут-чартера

Постановление Пятого арбитражного апелляционного суда по делу № А24-2016/2020 (ООО «Морской стандарт» v. ООО «СВМП»)

Факты: 3 ноября 2017 г. ООО «СВМП» (прежний судовладелец) и ООО «Морской стандарт» (фрахтователь) заключили бербоут-чартер в отношении судна «Золотой мост». Срок действия чартера составил 6 месяцев с даты заключения договора, арендная плата - 130 000 р./сутки. Фрахтователь также внес на счет судовладельцев обеспечительный платеж в размере 3.9 млн р. (равном 30 дням фрахта). Данная сумма подлежала зачету судовладельцем в одностороннем порядке в счет стоимости фрахта за последние 30 дней аренды судна, предшествующие, в том числе, подписанию договора купли-продажи судна.

Обеспечительный платеж (3 900 000 р.) и арендная плата по договору за период с 7 ноября 2017 по 30 ноября 2017 (3 120 000 р.) были внесены фрахтователем (итого – 7 020 000 р.).

25 декабря 2017 г. - до истечения срока чартера - судно Золотой Мост было продано ООО «Морской Стандарт-Бункер» (новый судовладелец). В тот же день прежний судовладелец, новый судовладелец и фрахтователь заключили соглашение о замене стороны в чартере, по условиям которого новый судовладелец заменил прежнего. Стороны также договорились, что прежний судовладелец зачет сумму обеспечительного платежа (3 900 000 р.) в счет своего требования к фрахтователю по оплате аренды за период с начала действия чартера и до продажи судна (48 дней). Однако, за 48 дней действия чартера наекло только 6 240 000 р. Из-за того, что фрахтователь уже внес не только обеспечительный платеж, но и часть аренды за ноябрь образовалась переплата в размере 780 тыс. (7 020 000-6 240 000). Эту сумму прежний судовладелец обязался вернуть фрахтователю в течение десяти дней после подписания соглашения, но так этого и не сделал.



В январе 2020 года фрахтователь отправил прежнему судовладельцу требование об оплате задолженности. В то же время, прежний судовладелец был признан банкротом еще в октябре 2017 (до заключения чартера). Конкурсный управляющий отнес требования фрахтователя к пятой очереди как текущие платежи. Полагая, что часть обеспечительного платежа в размере 780 000 руб. является неосновательным обогащением, фрахтователь обратился с иском. До рассмотрения спора по существу ответчик заявил о пропуске срока исковой давности, установленного пунктом 2 статьи 409 КТМ РФ (1 год). **АС Камчатского края:** в иске отказать, так как данное требование вытекает из договора бербоут-чартера, для которого установлен годичный срок исковой давности. Ссылки истца на нормы о неосновательном обогащении отклоняются, поскольку обязательство ответчика по возврату 780 000 руб. установлено в рамках договора бербоут-чартера, в связи с чем к нему не применяются положения п. 3 ст. 1103 ГК РФ о возврате, исполненного в связи с обязательством.

5ААС: довод апелляционной жалобы о том, что к спорным правоотношениям не применимы положения КТМ РФ, в том числе устанавливающие специальные сроки исковой давности, отклоняется. Согласно п. 3 ст. 1103 ГК РФ положения о неосновательном обогащении подлежат применению к требованиям одной стороны в обязательстве к

другой о возврате исполненного в связи с этим обязательством. В то же время, в рассматриваемом случае к договорным правоотношениям сторон нормы о неосновательном обогащении подлежат применению только в *субсидиарном порядке*. Суд первой инстанции верно охарактеризовал отношения как возникшие из бербоут-чартера, в связи с чем применяется специальный годичный срок исковой давности.

Комментарий: правильное решение по фактам. Обязанность прежнего судовладельца вернуть фрахтователю переплату возникла на основании соглашения о замене стороны – по сути, на основании дополнительного соглашения к бербоут-чартеру. Следовательно, поскольку требование фрахтователя о возврате переплаты основано на дополнении к бербоут-чартеру, применяется срок давности для бербоут-чартеров, а не для неосновательного обогащения.

Вероятно, у истца было бы больше оснований заявлять о применении срока для неосновательного обогащения, если бы стороны не указали в дополнительном соглашении о замене стороны на обязанность прежнего судовладельца вернуть переплату. Тогда фрахтователю доступен бы был аргумент, что неосновательное обогащение возникло, когда прежний судовладелец уже не был собственником судна и перестал быть стороной чартера. Значит, требование не могло бы считаться возникшим из чартера, и применялась бы давность для неосновательного обогащения.

Суды сделали шаг к разграничению убытков как ответственности за простой судна и демереджа как платы за простой судна

Решение АСГМ от 10.09.2020 по делу № А40-10728/19-39-111 (ООО «Эко Шиппинг» в. ООО «Бэдфорд Груп СПб»)

Факты: это дело уже рассматривалось в Обзоре новостей морского права №1 за июнь 2020 г. Эко (фрахтователь) заключил рейсовый чартер с Бэдфорд Груп (судовладелец) на измененной форме GENCON 1994 для перевозки груза из Бронки в Дудинку.

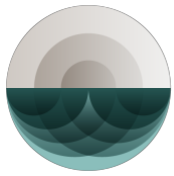
Указанное в чартере время погрузки/разгрузки не предусматривало перерывов в погрузке. Фрахт включал в себя расходы судовладельца на оплату дисбурсментских счетов¹⁴ своего портового агента, но не включал плату за возможный простой судна в порту. В то же время, судовладелец через своего портового агента заключил договор об оказании причальных услуг с оператором порта Бронка. По его условиям плата за причал взималась только за время простоя судна без грузовых операций, либо за время перерыва грузовых операций после того, как такие операции начались. После начала погрузки выяснилось, что фрахтователь не подготовил грузовые документы и груз к погрузке, из-за чего судовладелец был вынужден выплатить причальный сбор оператору порта за 5 дней простоя. Затем судовладелец потребовал от фрахтователя возместить этот сбор. Фрахтователь отказался, утверждая, что уже и так выплачивает судовладельцу демередж, хотя ранее в электронном письме обещал компенсировать причальный сбор.

АС ГМ: иск судовладельца удовлетворен полностью. Выплата демереджа предусмотрена заключенным между сторонами чартером и не предусматривает покрытие убытков судовладельца, возникших в связи с виновными действиями фрахтователя по ст. 135 КТМ (за задержку судна сверх контрактального времени) и ст. 141 КТМ (за несвоевременную передачу грузовых документов). В соответствии с калькуляцией ставки демереджа и в соответствии со ст. 132 КТМ РФ размер демереджа определяется расходами на содержание судна и его экипажа и не включает в себя непредвиденные расходы на причальный сбор. Между задержкой фрахтователя в предоставлении груза и документов и выплатой судовладельцем причального сбора оператору имелась причинно-следственная связь: если бы все 5 суток судно стояло у причала и в этот период производились грузовые операции, порт не имел бы оснований взимать этот сбор.

9ААС: решение оставлено без изменений.

АС МО: акты нижестоящих судов отменены, дело передано на новое рассмотрение. Отмена произошла в связи с недостаточностью доказательств: судовладелец не предоставил подписанный сторонами оригинал договора о причальном обслуживании и доказательств оплаты причального сбора, некоторые акты об оказании услуг не были

¹⁴ Т.е. счетов, отражающих все расходы по обслуживанию судна за время пребывания его в порту захода и отправляемых после отхода судна морским агентом судовладельцу с приложением подтверждающих документов.



подписаны, а также к материалам приобщены документы без перевода на русский язык.

АС ГМ: иск судовладельца удовлетворен полностью, первоначальное решение первой инстанции воспроизведено практически без изменений.

Комментарий: несмотря на не изменившийся с первого круга исход этого дела, оно представляет интерес со сравнительно-правовой точки зрения. Когда стороны чартера устанавливают согласованную ставку демереджа, какие именно убытки судовладельца покрывает демередж? Только убытки в связи с невозможностью использовать судно (упущенную выгоду) или еще и другие потери (в данном случае, выплату причального сбора оператору порта)?

Российский суд решил, что поскольку по умолчанию по ст. 132 КТМ размер демереджа определяется расходами на содержание судна и его экипажа, то демередж покрывает только невозможность судовладельца использовать судно в течение периода задержки. При этом, если помимо

самой по себе задержки в погрузке, фрахтователь допустил иные нарушения чартера (например, не предоставил грузовые документы в нарушение ст. 141 КТМ), то убытки судовладельца от таких иных нарушений не покрываются демереджем и могут быть взысканы с фрахтователя в полном объеме.

Открытым, однако, остается вопрос о том, покрывает ли демередж дополнительные убытки судовладельца, вызванные исключительно задержкой в погрузке/разгрузке – без дополнительных нарушений со стороны фрахтователя. Например, это может случиться, если в результате задержки в разгрузке испортится груз, и к судовладельцу предъявит претензию грузополучатель. Сможет ли судовладелец взыскать выплаченные суммы с фрахтователя в полном объеме, или они покрываются демереджем?

Именно этот вопрос рассматривался недавно в английском деле *K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss)* [2020] EWHC 2373 (Comm). Оно подробно рассмотрено в настоящем Обзоре ниже.

В случае наличия оснований к уплате демереджа, не имеет значение выплачен ли демередж авансовым платежом или нет

Определение ВС РФ по делу № А40-175069/2018 (ООО «Аль Хубуб» в. ООО «Агентство Грузовые Линии»)

Факты: Аль Хубуб (фрахтователь, грузоотправитель) и АГЛ (судовладелец, перевозчик) заключили рейсовый чартер на измененной форме GENCON 1994 на перевозку ячменя на судне «Волго-Балт 106» из порта Кавказ в Севастополь для последующей перевалки и экспорта в Ливию. АГЛ также выступало как экспедитор. Аль Хубуб выплатил АГЛ фрахт и стоимость погрузки и хранения ячменя. Помимо ячменя от Аль Хубуб, на борту также находилось примерно равное количество груза другого фрахтователя. Капитан «Волго-Балта 106» выдал фрахтователю ордерный коносамент, т.е. получатель ячменя определялся приказом Аль Хубуб.

Произошедшее в Севастополе оспаривается сторонами. Фрахтователь утверждал, что простой в порту выгрузки произошел, поскольку судовладелец не дегазировал корабль после фумигации в порту погрузки. Чтобы получить в свое распоряжение груз, Аль Хубуб выплатил авансом по требованию судовладельца демередж за простой в Севастополе – однако судовладелец так и не указал, где находится ячмень. Пытаясь установить его расположение в Севастополе, фрахтователь обнаружил, что ячмень был перегружен с «Волго-Балта 106» на другое судно, *The Yara J*, по распоряжению компании ССК-Трейд (теперь указанной в качестве грузополучателя в копии коносамента на ячмень). Фрахтователь посчитал, что перевозчик не доставил груз в согласованное в договоре перевозки место, выдал его неуправомоченному лицу (ССК-Трейд) и потому должен возместить стоимость утраченного ячменя и вернуть уплаченный фрахт, демередж и стоимость хранения и погрузки.

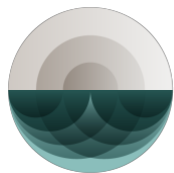
Судовладелец утверждал, что задержка с перевалкой ячменя в Севастополе произошла по вине самого фрахтователя: тот запретил перевалку груза на согласованное судно и не номинировал новое. Согласно позиции судовладельца, ячмень был выгружен в порту и

правомерно передан на склад хранителя (ССК-Трейд) для удержания по п. 2 ст. 160 КТМ в связи с неуплатой оставшейся части фрахта и демереджа.

АСГМ: иск фрахтователя удовлетворен. Требование судовладельца о предварительной оплате демереджа неправомерно, т.к. договор перевозки устанавливает исключительный порядок взыскания демереджа – по претензии с сопровождающими документами в срок до 30 дней после окончания рейса. Следовательно, уплаченный демередж подлежит возврату.

Оставшиеся требования по взысканию стоимости груза, расходов на его хранение и погрузку, а также о возврате фрахта также подлежат удовлетворению, т.к. перевозчик нарушил свою обязанность по выдаче груза уполномоченному грузополучателю (Аль-Хубуб). Суд посчитал, что ячмень не был выгружен в порту, а был перевален на другое судно по распоряжению ССК-Трейд – что вместе с выдачей второго коносамента в пользу ССК-Трейд также является нарушением договора перевозки, т.к. груз выдан неуправомоченному лицу.

9ААС: решение отменено, в иске фрахтователю отказано. Груз был доставлен в согласованное в договоре перевозки место (порт Севастополь) для перевалки на другое судно. Однако в деле имеется письмо от фрахтователя, в котором он запретил перевалку ячменя с «Волго-Балта 106» по причине неоплаты ячменя покупателем. В дальнейшем истец не номинировал новое судно для перевалки. В такой ситуации перевозчик был вправе по п. 2 ст. 160 КТМ передать ячмень на склад хранителя (ССК-Трейд), где он смешался с идентичным грузом. Несмотря на смешение, груз не является утраченным. Перевозчик вправе и готов выдать фрахтователю согласованное в



договоре количество идентичного груза. Следовательно, перевозчик не нарушил договор перевозки и не обязан возвращать фрахт и уплаченную фрахтователем стоимость хранения и погрузки.

Предварительно уплаченный демередж также не подлежит возврату. Фрахтователь не оспаривал факт простоя судна после подачи судовладельцем нотиса о готовности. Кроме того, не номинировав новое судно для перевалки, фрахтователь своими действиями частично вызвал простой. Наконец, хотя в чартере был установлен порядок взыскания демереджа, фрахтователь не оспаривал сделанный судовладельцем

расчет демереджа, добровольно произвел оплату и теперь не может ссылаться на установленный чартером механизм взыскания.

АСМО: постановление оставлено без изменения с аналогичной мотивировкой. Довод фрахтователя о неприменимости п. 2 ст. 160 КТМ об удержании груза до уплаты сумм по чартеру отклонен.

ВС: в передаче жалобы на рассмотрение СКЭС отказано с аналогичной мотивировкой.

Продажа удерживаемого груза обусловлена доказыванием лицом места нахождения такого груза

Постановление 9ААС от 15.07.2020 по делу № А40-207804/18 (ООО «Агентство Грузовые Линии» v. ООО «Аль Хубуб»)

Факты: во втором акте спора по поводу ливийского ячменя АГЛ (судовладелец, перевозчик) потребовало от компании Аль-Хубуб (рейсовый фрахтователь, грузополучатель) выплатить накопившийся в порту выгрузки (Севастополь) дополнительный демередж в размере 7,9 млн рублей. Судовладелец также просил суд обратить взыскание на ячмень по правилам о продаже предмета залога и установить начальную цену его продажи.

Фрахтователь возражал, что требования об оплате дополнительного демереджа должны быть отклонены, поскольку перевозчик нарушил договор перевозки – не доставил и не выдал груз грузополучателю и на основании фальшивого второго коносамента распорядился грузом как своим. Кроме того, сумма демереджа должна быть снижена, т.к. простой судна вызван погодными условиями и дегазацией судна (задержки в выгрузке из-за этих причин не включаются в стальнойное время).

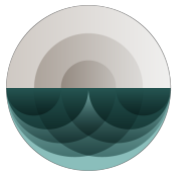
Альтернативно, размер демереджа также должен быть уменьшен в два раза, т.к. на судне перевозились грузы двух фрахтователей равной массы, а демередж уплачивается пропорционально массе груза. Судовладелец не имеет права обращать взыскание на ячмень по п. 2 ст. 160 КТМ в связи с неуплатой дополнительного демереджа и выставять

груз на продажу – поскольку судовладелец лишился права на такой демередж, нарушив согласованный в чартере порядок его взыскания.

АСГМ: иск удовлетворен в части взыскания демереджа. Возражения фрахтователя о нарушении договора перевозки отклонены. Перевалка судовладельцем ячменя с судна «Волго-Балт-106» на судно *The Yara J* не является нарушением договора перевозки – т.к. у хранителя (ССК-Трейд) на складе имеется такой же груз идентичного качества и количества, и перевозчик готов выдать его фрахтователю.

Возражения фрахтователя по поводу размера дополнительного демереджа (7,9 млн) отклонены по тем же основаниям, что и его предыдущие требования о возврате предварительно уплаченного демереджа (см. [постановление 9ААС по делу № А40-175069/2018 выше](#)). Кроме того, фрахтователь заявляет возражения, аналогичные своим уже рассмотренным и отклоненным требованиям в деле № А40-175069/2018. Требования об обращении взыскания на ячмень и установлении начальной цены продажи отклонены, т.к. судовладелец не предоставил достаточных и достоверных доказательств расположения ячменя.

9ААС: решение оставлено в силе с аналогичной мотивировкой.



IV. Обзор зарубежной судебной практики

Nautica Marine Ltd v Trafigura Trading LLC (Rev 1)

[2020] EWHC 1986 (Comm)

English High Court of Justice, Commercial Court

Факты: в 2016 г. компании Nautica (собственник судна) и Trafigura (фрахтователь) вели переговоры о сдаче танкера *Leonidas* в рейсовый чартер. Стороны достигли предварительного соглашения, условия которого были изложены в рекапе. Среди прочего чартер ставился под условия «достаточности груза / одобрения поставщика / получателя / менеджмента фрахтователя» (*subject to enough materials / Suppliers' / Receivers' / Management Approval*). Фрахтователь не успевал получить все одобрения в срок. Без инструкций от фрахтователя его брокер предложил собственнику считать все условия (кроме одобрения поставщиков нефти в портах погрузки на острове Аруба) исполненными в обмен на снижение ставки демереджа. Собственник согласился, но фрахтователь передумал заключать договор.

Изначально фрахтователь намеревался погрузить нефть на Арубе не с причала (куда танкер не мог подойти), а с установки рейдового налива¹⁵ в море. Но чтобы предотвратить вступление договора в силу, фрахтователь получил от поставщиков нефти на Арубе формальные отказные письма, подтверждающие, что танкер слишком велик для погрузки у причалов на Арубе – поэтому поставщики не могут дать одобрение. Собственник раскусил обман и потребовал от фрахтователей исполнить чартер. Когда те отказались, собственник расторг чартер, заключил менее выгодный с третьим лицом и обратился в английский суд за убытками.

Фрахтователь возражал, что поскольку одобрение поставщика не было получено, чартер не заключен в принципе. Собственник же утверждал, что чартер заключен и действует, пока поставщик добросовестно и по действительным основаниям не откажется дать свое одобрение.

Высокий суд Англии: иск собственника отклонен, поскольку чартер не был заключен.

Существуют условия, от наступления которых зависит заключенность договора (т.н. *pre-conditions*). Наступление таких условий зависит от действий стороны договора (например, договор не заключен до его подписания или одобрения советом директоров). Подобные условия чаще всего требуют от стороны осуществить личное или коммерческое суждение (например, чартер под условием сюрвея судна к удовлетворению фрахтователя).

Есть другие условия, от наступления которых зависит, должна ли сторона начать исполнение своих обязанностей по договору (т.н. *performance conditions*). Наступление этих условий зависит от действий третьих лиц (например, если договор поставлен под условие получения экспортной лицензии или разрешения на строительство).

В чартерах судов, если чартер ставится «под условие» (например, одобрения менеджмента или достаточности груза у фрахтователя), то пока это условие не наступило или стороны не договорились считать его исполненным, договор не заключен.

Цель таких условий, определяющих заключенность чартера – дать как можно больше свободы фрахтователю в принятии коммерческих решений. Например, часто будучи покупателем, рейсовый фрахтователь сам определяет, кто будет его поставщиком и откуда будет поставляться груз. Фрахтователь может вести переговоры сразу с несколькими поставщиками, и поставщик может поменяться. Поэтому получение одобрения поставщика зависит от действий фрахтователя, а не от действий заранее согласованного нейтрального третьего лица (как, например, при получении лицензий).

Аналогично, если чартер поставлен под условие «достаточности груза» у рейсового фрахтователя, то не третье лицо, а сам фрахтователь решает, достаточно ли у него груза. Например, даже если фактически у фрахтователя полно нефти для перевозки, он может и не подтвердить достаточность груза судовладельцу, если решит не перевозить нефть на его судне. В обоих примерах выше сам фрахтователь может решить, наступило ли условие и заключен ли чартер.

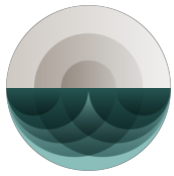
Комментарий: исход этого дела наглядно иллюстрирует различия между английскими судами и судами многих других стран в отношении процесса заключения чартеров.

По английскому праву чартер, поставленный под условие в рекапе (*'subject to...'*), считается незаключенным – даже если стороны уже согласовали все существенные условия договора. В 1988 г. в деле *The Junior K*¹⁶ английский суд признал, что фраза *'subject to details of GENCON charterparty'* («при условии согласования деталей в проформе чартера GENCON») означает незаключенность договора до тех пор, пока стороны не согласуют все детали, подлежащие изменению в проформе. То же касается условий о достаточности груза¹⁷ и одобрения чартера советом директоров фрахтователя. При этом английские суды признают, что такой подход может расходиться с брокерской практикой заключения чартеров.

¹⁵ Соединенное с берегом временное хранилище нефти в море - см. <https://neftegaz.ru/tech-library/transportirovka-i-khraneniye/141437-ustanovki-reydovogo-naliva/>.

¹⁶ *Star Steamship Society v. Beogradska Plovidba (The Junior K)* [1988] 2 Lloyd's Rep. 583.

¹⁷ *Kokusai Kisen Kabushiki Kaisha v Johnson* (1921) 8 Ll. L. Rep. 43.



Напротив, суды в США признают чартеры «под условием согласования деталей»¹⁸ или «под условием одобрения советом директоров»¹⁹ заключенными – если стороны согласовали все существенные условия. Иначе сторона может уничтожить по сути уже заключенный договор, отказавшись вести переговоры по лишь одной мелкой детали чартера. В США считается, что если фрахтователь не может исполнить чартер, поскольку не получил одобрение (от менеджмента или от поставщика), то неполучение такого одобрения является нарушением договора – и фрахтователь платит убытки.²⁰

Позиция в России скорее ближе к американской, но зависит от конкретного условия. Если условие является случайным и зависит от действий третьих лиц (например, от получения поставщиком экспортной лицензии), будет применяться ст. 157 ГК, и чартер будет считаться заключенным. Текст п. 1 и 2 ст. 157 ГК прямо ставит под условие

правовой эффект договора (*возникновение или прекращение прав и обязанностей*), а не его заключенность.

Результат будет тем же, если условие смешанное, т.е. его наступление зависит от действий третьих лиц и действий стороны чартера (например, получение фрахтователем одобрения от поставщика).²¹ Хотя стороны могут договориться, что неполучение одобрения от третьего лица влечет незаключенность чартера, это встречается крайне редко.

Если же условие является «потестативным», т.е. его наступление зависит исключительно от действий стороны чартера (например, решения фрахтователя о достаточности у него груза), то по российскому праву чартер скорее будет считаться незаключенным – т.к. фрахтователь вообще не связан договором, пока не выразил волю на вступление его в силу.

K Line PTE Ltd v Priminds Shipping (HK) Co, Ltd (Rev 1) (The Eternal Bliss)

[2020] EWHC 2373 (Comm)

Высокий суд Англии и Уэльса

Факты: компания Priminds (фрахтователь) заключила рейсовый чартер с компанией K-Line (судовладелец) на измененной форме Norgrain 89 для перевозки соевых бобов из Бразилии в Китай. В порту выгрузки судно стало на якорь и дало нотис о готовности 29 июля 2015 г. Однако из-за большого количества судов в порту и отсутствия достаточного складского пространства на берегу судно простояло 31 день в ожидании разгрузки, которая началась только 30 августа. За время ожидания на якоре предусмотренное чартером стальнойное время истекло, и разгрузка была завершена уже на демередже.

Из-за задержки соевые бобы заплесневели и спеклись. Судовладелец оплатил претензию грузополучателей и в арбитраже потребовал возмещения этих убытков от рейсового фрахтователя – вдобавок к требованию о выплате демереджа. Фрахтователь возражал, что вся его ответственность перед судовладельцем за задержку в разгрузке судна ограничивается демереджем, но не

более. Стороны передали этот предварительный вопрос на рассмотрение Высокого суда Англии по ст. 45 английского Закона об арбитраже 1996 г.

Высокий суд Англии и Уэльса: требования судовладельца удовлетворены полностью. В английском праве до сей поры существовал раскол относительно того, ограничивается ли ответственность фрахтователя за разгрузку судна в период, превышающий согласованное стальнойное время, только суммой демереджа.

Демередж является заранее согласованной платой за задержку судна сверх стальнойного времени. Иными словами, это компенсация

судовладельцу за невозможность использовать судно за определенный период. Однако требования судовладельца возникли не в связи с невозможностью использовать судно из-за задержки, а в связи с

повреждением груза. Условие о демередже не распространяется на такие требования, так же как и на требования судовладельца в связи с ущербом судну или экипажу.

При этом судовладельцу достаточно доказать, что дополнительные убытки (в данном случае – повреждение груза) произошли из-за нарушения фрахтователем обязанности своевременно выгрузить груз²² после подачи нотиса о готовности. Чтобы взыскать эти дополнительные убытки, судовладельцу не нужно доказывать, что фрахтователь нарушил какие-либо другие условия чартера. Иными словами, если из-за задержки в разгрузке судовладелец понес два типа убытков (невозможность использовать судно и выплата по претензии грузополучателя), то судовладелец может взыскать все эти убытки, доказав лишь задержку в разгрузке.

Комментарий: примечательно, что судовладелец в данном случае добровольно оплатил претензию грузополучателя, хотя месячная задержка в порту и последующая порча груза произошли не по его вине как перевозчика. Следовательно, судовладелец с большой вероятностью мог сослаться на ст. 4(2)(q) Гаагской-Висбийских правил для полного освобождения от ответственности.

Необходимо отметить, что в российском праве вопрос о том, ограничивается ли ответственность фрахтователя за разгрузку судна в период, превышающий согласованное стальнойное время, только суммой демереджа, решается иначе. Согласно комментарий к ст. 132 КТМ,²³

¹⁸ Great Circle Lines, Ltd. v. Matheson & Co. (The Cluden), 681 F.2d 121 (2d Cir. 1982).

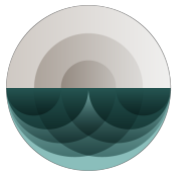
¹⁹ U.S. Titan, Inc. v. Guangzhou Zhen Hua Shipping Co., 241 F.3d 135 (2d Cir. 2001).

²⁰ Там же.

²¹ Постановление Пленума ВС РФ от 23 июня 2015 г. № 25, п. 52.

²² Закрепленной в п. 19 [Norgrain 89](#).

²³ Г.Г. Иванов, Комментарий к КТМ РФ (2005), ст. 132, § 4.



«взыскание соответствующей суммы *исключает возможность присуждения перевозчику возмещения за убытки, вызванные простоем судна*. Поэтому демередж представляет собой исключительную неустойку. Когда уплата демереджа и его размер обусловлены в договоре, его можно отнести к категории договорных исключительных

неустоек». Такой подход в целом поддерживается и судебной практикой.²⁴

Sea Master Shipping Inc v Arab Bank (Switzerland) Ltd & Yousef Freiha & Sons SA

[2020] EWHC 2030 (Comm)

Высокий суд Англии и Уэльса

Факты: между компанией Sea Master (судовладелец) и компанией Agribusiness (рейсовый фрахтователь, грузоотправитель) был заключен рейсовый чартер на форме Norgain 89 для перевозки кукурузы и сои из Аргентины в Марокко и Ливан. Компания Yousef Freiha являлась грузополучателем по коносаменам, отсылающим к условиям рейсового чартера. Банк Arab Bank также был держателем некоторых коносаментов.

По условиям чартера рейсовый фрахтователь был обязан оплатить демередж за задержки в портах погрузки и выгрузки.²⁵ Однако рейсовый фрахтователь обанкротился, и судовладелец обратился с исками о взыскании демереджа к банку и грузополучателю. Те возражали, указывая, что по условиям чартера ответственность за демередж несет только обанкротившийся фрахтователь. Судовладелец настаивал, что в таком случае в чартере существуют подразумеваемые условия (*implied terms*), что (i) грузополучатели предпримут все необходимые усилия для выгрузки и принятия груза в разумное время и/или (ii) что грузополучатели произведут выгрузку груза в разумное время. Поскольку получатели не взаимодействовали с перевозчиком в процессе выгрузки и доставки, они нарушили эти обязанности и должны

выплатить демередж в качестве убытков. Арбитражный трибунал отказал судовладельцу в иске, и тот подал апелляцию по ст. 69 английского Закона об арбитраже 1996 г.

Высокий суд Англии и Уэльса: апелляция судовладельца отклонена.

(i) Обязанность грузополучателя обеспечить выгрузку груза в разумное время

По умолчанию, в договоре перевозки обязанность по выгрузке груза лежит на перевозчике. По английскому праву эта обязанность может быть переложена на грузополучателя договором перевозки, но такое условие должно быть сформулировано четко и однозначно.²⁶

По условиям чартера грузополучатели назначали и оплачивали услуги стивидоров, а выгрузка должна была осуществляться «без расходов со стороны судна». Однако эти условия не означают, что *обязанность* осуществить выгрузку перенесена на грузополучателя. На него

перенесены только расходы по выгрузке. Обязанность же осуществить выгрузку осталась на перевозчике (например, оплаченные грузополучателем стивидоры по условиям чартера считались работниками судовладельца). Поэтому не может быть речи о «подразумеваемой» обязанности *грузополучателя*.

(ii) Обязанность грузополучателя предпринять все необходимые усилия для обеспечения выгрузки и доставки груза в разумное время

Поскольку обязанность по выгрузке изначально по условиям чартера лежит на перевозчике, бессмысленно говорить о подразумеваемой «обязанности грузополучателя предпринять все разумные усилия для обеспечения выгрузки и доставки». Это попытка обойти четкие условия чартера с помощью подразумеваемого условия.

По английскому праву, подразумеваемое условие может быть признано частью договора, только если оно строго необходимо для нормального функционирования договора и без него договор теряет свой коммерческий эффект. Но договор перевозки, по которому перевозчик обязуется осуществить выгрузку без какой-либо помощи со стороны получателя, вполне жизнеспособен. Для выгрузки не требуется участия грузополучателя. То же самое касается и доставки груза в юридическом смысле слова – для осуществления доставки не требуется участия получателя (например, перевозчик может оставить груз на складе в ожидании получателя).

Наконец, подразумеваемые условия не могут противоречить условиям, прописанным в договоре. Поскольку в тексте условия об оплате демереджа в порту выгрузки грузополучатель был специально зачеркнут, это означает, что исключительную ответственность за демередж несет фрахтователь-банкрот.

Комментарий: в российском праве морской перевозчик также по умолчанию несет обязанность по выгрузке груза.²⁷ При этом эта обязанность может быть переложена на грузополучателя условиями чартера или коносамента (например, с помощью условий FIOS (*free in/out stowed*), т.е. в ставку фрахта включена только стоимость перевозки, но не погрузки/укладки/выгрузки – эти операции осуществляются отправителем и получателем).²⁸

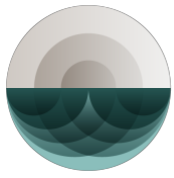
²⁴ См., например, Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 25.05.2020 N Ф03-1693/2020 по делу N А80-162/2019; Постановление Пятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 23.05.2011 N 15АП-1649/2011 по делу N А53-22549/2010.

²⁵ См. п. 20 [Norgain 89](#). При этом во фразе «Демередж ... в порту выгрузки подлежит оплате Фрахтователем/Грузополучателем» слово «Грузополучателем» было зачеркнуто.

²⁶ The Jordan II [2004] UKHL 49.

²⁷ п. 1 ст. 150 КТМ РФ.

²⁸ Г.Г. Иванов, Комментарий к КТМ РФ (2005), ст. 150, § 8.



В то же время, если в чартере отсутствует условие FIOS или ему подобное, но зато прямо указано, что ответственность за уплату демереджа в порту выгрузки несет фрахтователь, то российский суд с большой вероятностью откажется взыскивать демередж с грузополучателя. В КТМ РФ отсутствует императивная норма, возлагающая обязанность по уплате демереджа лишь на фрахтователя или лишь на получателя. Соответственно, стороны свободны

определить, кто и как будет нести ответственность за демередж. В этой связи судовладельцам следует быть особенно внимательными при заключении рейсовых чартеров, чтобы сохранить требование о демередже как к фрахтователю-отправителю, так и к получателю. В ином случае, банкротство одного из них оставит судовладельца без демереджа.

American Eagle Fishing LLC v The Ship "Koorale"

[2020] NZHC 1935

Высокий суд Новой Зеландии, Окленд

Факты: два рыболовных судна под флагом США (*Koorale* и *American Eagle*) столкнулись в открытом море рядом с Американским Самоа. Судно *Koorale* зашло в порт в Новой Зеландии для ремонта. *American Eagle* вернулся в Самоа, но покинул остров, чтобы избежать судебного уведомления. Затем собственник *American Eagle* подал иск и арестовал *Koorale* в Новой Зеландии, а затем подал заявление об ограничении ответственности по LLMC 1996. Впоследствии собственник *Koorale* подал иски в США и Самоа. Возник вопрос о приостановлении производства в Новой Зеландии до завершения процесса в США, т.к. Новая Зеландия не является удобной и подходящей юрисдикцией для рассмотрения спора (*forum non conveniens*).

Высокий суд Новой Зеландии: производство приостановлено, Новая Зеландия не является удобной юрисдикцией для рассмотрения спора.

Чтобы приостановить производство по делу на основании *forum non conveniens*, ответчик (собственник *Koorale*) должен показать, что есть более подходящая юрисдикция для рассмотрения спора. Эта юрисдикция должна иметь со спором более тесную связь, с учетом расположения доказательств, свидетелей, места регистрации сторон, применимого права, удобства и стоимости рассмотрения в ней дела. При этом учитывается также наличие параллельных процессов за рубежом, не окажется ли позиция иностранного ответчика несправедливо ущемленной в процессе в Новой Зеландии и какой суд способен предоставить наиболее эффективные средства защиты для сторон. Дела о столкновениях в открытом море – особый случай, т.к. в них изначально нет подходящего форума.

Новая Зеландия не является удобным форумом. Единственная связь ответчика с Новой Зеландией – то, что судно зашло туда для ремонта. США является более

подходящей юрисдикцией. Оба судна ходят под флагом США, к столкновениям применяется материальное право США, госорганы США уже ведут расследование столкновения. Несмотря на то, что свидетели

и доказательства расположены в Европе, Самоа и США, наиболее вероятно, что те же в деле потребуются те же свидетели, что и в расследовании в США.

Тот факт, что процесс в США более дорогой и длительный, не имеет решающего значения. То, что в США применяется намного более низкое ограничение ответственности судовладельца,²⁹ чем в Новой Зеландии, не означает, что Новая Зеландия – более подходящий форум.³⁰ Спор крайне слабо связан с Новой Зеландией, при этом у рассмотрения дела в США есть явные преимущества.

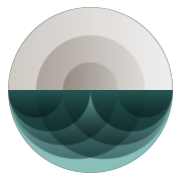
Комментарий: в России отсутствует такой институт, как *forum non conveniens*. Иными словами, российский арбитражный суд не может оставить иск без рассмотрения или приостановить производство только потому, что другая юрисдикция является более подходящим местом для рассмотрения спора или же Россия является явно неподходящим местом для его рассмотрения.

Тем не менее, в России похожий спор с большой вероятностью был бы решен точно так же. Предположим, два судна под флагом Турции столкнулись в открытом море и судно 1 зашло в российский порт для ремонта. Там его арестовал собственник судна 2 и подал иск (ч. 6 ст. 36 АПК РФ), а также заявление об ограничении ответственности. После этого собственник судна 1 подал иск в Турции.

К спору в России будет применяться турецкое материальное право (п. 3 ст. 420 КТМ РФ), что само по себе неудобно для российского суда. Кроме того, большинство доказательств с большой вероятностью также будет находиться за рубежом (например, в материалах расследования аварии в Турции). Поскольку в Турции, как и в России, применяется Конвенция LLMC с протоколом 1996 г., лимит ограничения ответственности в обеих странах одинаков. Несмотря на то, что турецкий процесс начался позднее, у российского суда имеются все основания для приостановления производства по делу до решения турецкого суда (п. 5 ст. 144 АПК).

²⁹ В США судовладелец может ограничить ответственность стоимостью судна и размером фрахта за текущий рейс – см. [46 USC 30505\(a\)](#). США не является стороной ни одной конвенции об ограничении ответственности.

³⁰ *Herceg Novi v Ming Galaxy* [1998] 2 Lloyd's Rep 454.



SwissMarine Services S.A. v. Assuranseforeningen SKULD (The Mineral Libin)

HR-2020-257-A (case no. 19-053865SIV-HRET)

Верховный суд Норвегии

Факты: компания Swiss Marine взяла в тайм-чартер судно *Mineral Libin* и сдала его в субтайм-чартер компании Transfield. При швартовке в китайском порту, судно навалилось на другой корабль и буй. Фрахтователь предъявил к субфрахтователю иск о нарушении гарантии безопасного порта и в сентябре 2010 г. обратился в английский арбитраж. В сентябре 2010 г. субфрахтователь был признан банкротом. Арбитраж затянулся до 2016 г., когда трибунал принял решение против субфрахтователя. Страховщиком ответственности субфрахтователя был P&I клуб Skuld, при этом договор страхования подчинялся норвежскому праву. Поскольку норвежское право позволяло предъявлять иски напрямую к страховщику ответственности в случае банкротства страхователя, то еще в сентябре 2010 г. фрахтователь направил клубу претензию, а в сентябре 2016 г. подал против клуба иск в норвежский суд.

Клуб возражал, что срок исковой давности должен исчисляться по общему Закону об исковой давности 1979 г. и составляет 3 года. Фрахтователь утверждал, что срок исковой по прямому иску против клуба исчисляется по специальному Закону о договорах страхования 1989 г. и равен сроку давности по изначальному требованию

против страхователя (т.к. субтайм-чартер подчинен английскому праву, то срок составляет 6 лет по английскому Закону о сроках исковой давности 1980 г.).

Верховный суд Норвегии: иск фрахтователя удовлетворен, хотя применяется общий срок исковой давности (3 года).

По специальному норвежскому Закону о договорах страхования, норма о прямых исках к страховщикам ответственности является диспозитивной. Однако в случае банкротства страхователя норма *о праве на прямой иск* является императивной. Тем не менее, Закон не указывает, что норма *о сроке исковой давности*, применимом к прямым искам, является в таком случае императивной.

Стороны договора страхования свободны сами установить, имеют ли третьи лица прямое право требования к страховщику. Правила страхования клуба

Skuld прямо устанавливает, что Закон о договорах страхования к ним не применяется. Поскольку норма Закона о праве на прямой иск является императивной, то она все равно применяется, однако норма Закона о сроках исковой давности диспозитивна и исключена правилами страхования. Следовательно, к прямому требованию применяется общий срок исковой давности (3 года).

По фактам дела 3-летний срок исковой давности против страховщика начал течь только с 2015 г., поскольку только тогда фрахтователь узнал о показаниях капитана судна, необходимых для иска. Поэтому требование фрахтователя не было задвинуто.

Комментарий: несмотря на чисто норвежский контекст спора, это дело представляет интерес и для российского читателя, поскольку затрагивает ряд не до конца решенных в российском праве вопросов.

Во-первых, допустимы ли по российскому праву прямые иски против P&I клубов? Положения ГК РФ о прямых исках к страховщику деликтной ответственности противоречивы. С одной стороны, п. 3 ст. 931 ГК говорит о том, что договор страхования деликтной ответственности заключен в пользу жертвы деликта, т.е. это договор в пользу третьего лица, а у третьего лица в любом случае есть право требования к должнику по договору (т.е. к P&I клубу). С другой стороны, п. 4 ст. 931 ГК гласит, что право прямого требования к страховщику о выплате «возмещения вреда» возникает у жертвы деликта, только если страхование ответственности является обязательным. Преобладающая позиция такова, что у пострадавшего лица есть прямой иск, только если страхование обязательно.

В нескольких делах, где заявлялись прямые иски к P&I клубам, суды отказывали в их удовлетворении, но лишь на том основании, что страхование конкретного типа ответственности не являлось обязательным (например, страхование ответственности буксиров³¹). В других делах суды удовлетворяли прямые иски, но только потому, что

право на иск дает международный договор (например, Бункерная конвенция 2001 г.³²). Несмотря на отсутствие практики, прямо решающей данный вопрос, нет причин полагать, почему прямые требования к P&I клубу недопустимы, если они основаны на обязательном страховании ответственности.

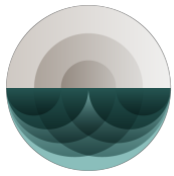
Во-вторых, каков срок исковой давности для прямых исков? Преобладающая позиция состоит в том, что если такие иски предъявляются самим пострадавшим лицом, то они вытекают из договора страхования деликтной ответственности. По п. 2 ст. 966 ГК в отношении таких требований срок давности составляет 3 года. Однако если прямой иск заявляет по суброгации страховщик пострадавшего лица, то такие требования страховщика вытекают из договора имущественного страхования.³³ По п. 1 ст. 966 ГК РФ по таким требованиям давность составляет 2 года. Проблема с прямыми исками к P&I клубу в том, что их правила страхования чаще всего подчинены английскому праву, при этом английское право определяет и срок исковой давности³⁴ – но только если требование «вытекает из правил

³¹ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12.03.2018 N Ф08-617/2018 по делу N А32-5002/2012.

³² Решение АС СПб и ЛО от 30.07.2020 по делу № А56-79050/2019.

³³ Постановление Президиума ВАС РФ от 27.11.2007 N 8983/07 по делу N А41-К1-15167/06.

³⁴ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.07.2019 N 24 "О применении норм международного частного права судами Российской Федерации".



страхования». Таким образом, если иск к клубу предъявляет само пострадавшее лицо, то российские сроки давности применяться не будут, а будут применяться либо сроки, установленные международной конвенцией, либо общий срок давности по английскому праву (6 лет).

Если же иск к клубу предъявляет суброгированный страховщик пострадавшего лица, то такое требование не будет считаться

«вытекающим из правил страхования». Оно вытекает из договора страхования между пострадавшим и его собственным страховщиком. Следовательно, английские сроки применяться не будут, а будут применяться либо сроки из конвенции, либо двухгодичный срок по п. 1 ст. 966 ГК.

V. Обзор новинок литературы по морскому праву

❖ David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley, *Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials* (4th ed., Carolina Academic Press, 2020)

Морское право Соединенных Штатов в общих чертах гармонично сочетается с законами других морских стран, но имеет уникальную структуру, связанную с Конституцией США и Законом о судебной системе 1789 года, что влечет за собой ряд проблем. Адмиралтейское и морское право в Соединенных Штатах – это главный источник судебной практики, который раскрывает области международного взаимодействия и особенности права США. Каждый из авторов – эксперт в области адмиралтейского права, но книга претендует на универсальность. Цель – помочь студентам погрузиться в адмиралтейское право, одновременно предоставляя фундаментальные профессиональные знания, необходимые для углубленного изучения судебной практики морского права США.

Четвертое издание включает новые судебные споры и примечания, информирующие читателя об изменениях в законе.

❖ Nicholas A. Ioannides, *Maritime Claims and Boundary Delimitation: Tensions and Trends in the Eastern Mediterranean Sea* (Routledge 2020)

В этой книге рассматриваются основные события, вызванные открытиями углеводородов в Восточном Средиземноморье за последние двадцать лет, с упором на делимитацию морских границ.

Исследуется влияние, которое открытия углеводородов оказали на применение норм морского права в Восточном средиземноморье. В книге рассматриваются новые тенденции, касающиеся применения морского права в регионе. В книге анализируется региональная государственная практика с точки зрения разграничения морских пространств, а именно заключения двусторонних соглашений, основанных на правилах морского права, как традиционных, так и нетрадиционных, отражающих готовность Восточно-Средиземноморских государств к сотрудничеству с целью получения выгод от сотрудничества в области энергетики. Наряду с этим анализом дается краткое описание открытий углеводородов и соответствующей морской деятельности, а также дальнейшее освещение морских претензий и споров между Грецией, Кипром и Турцией, с одной стороны, и Ливаном и Израилем, с другой. Кроме того, в книге исследуется законность морских требований, предъявленных через негосударственные образования в регионе и их потенциальное влияние на соглашения о делимитации.

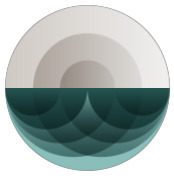
Эта книга будет интересна и важна для ученых и студентов, изучающих международное право, специалистов нефтяной и судоходной отраслей, юристов и государственных учреждений.

❖ Philippe Delebecque, *Droit maritime (Précis)* (Daloz, 2020)

Эта работа по французскому морскому праву касается всех аспектов морского права: статуса судна, статуса моряков, статуса судовладельца, эксплуатации судна: фрахтования, транспортных и посреднических контрактов, не говоря уже о морском страховании. В ней также рассматриваются основные контракты, касающиеся судна (продажа, постройка, классификация и т.д.) и обсуждаются вопросы ответственности, связанной с столкновениями, загрязнением и т. д. Поскольку эта тема по своей природе является международной, представляемая работа по морскому праву Франции раскрывает основы применимых конвенций. По сравнению с предыдущим изданием привнесено много изменений.

❖ Johanna Hjalmarsson, Jenny Jingbo Zhang, *Maritime Law in China: Emerging Issues and Future Developments* (Routledge, 2020)

Китайский рынок морского судоходства значительно расширился в последнее время, поскольку его коммерческие возможности для осуществления судоходной, судостроительной, банковской и страховой деятельности растут, а роль государства как гаранта торговли постепенно снижается.



Эта книга представляет собой подробное руководство по действующему морскому праву Китая, написанное группой экспертов и охватывающее ключевые области, такие как морские перевозки грузов, международная торговля, суда и моряки, а также морские обязательства. Авторы исследуют актуальные проблемы в рамках каждой темы и анализируют текущие тенденции правовой реформы.

Книга будет интересна ученым, изучающим коммерческое и морское право, а также практикам морского права и профессионалам судоходной отрасли, работающим с аспектами китайской морской практики.

❖ **Ignacio Arroyo Martínez, Compendio de Derecho Marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima) (7th Spanish Edition, Tecnos, 2020)**

Работа по испанскому морскому праву четко и лаконично определяет все аспекты, государственные и частные, национальные и международные, которые вместе составляют предмет морского права, понимаемого в самом широком смысле как совокупность правовых отношений, которые возникают или развиваются в отношении море и в морской индустрии.

Он включает следующие главы: · Понятие и источники морского права. · Статус моря и морского дна. · Морское общественное достояние. · Порты. · Торговый флот. · Субъекты морского судоходства. · Моряки. · Средства морского судоходства и морские привилегии. · Контракты на использование судна. · Чартеры. · Контракты на морские перевозки и другие вспомогательные навигационные контракты. · Морское страхование. · Морские аварии, спасение и загрязнение. · Морское рыболовство. · Спортивная навигация.



RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

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

© Ассоциация морского права RUMLA 2020

This material and other materials posted on the RUMLA website are intended solely for informational purposes and do not constitute legal advice.

Следите за нашими публикациями и присоединяйтесь:

Instagram

Facebook

LinkedIn

Rumla.org

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