



Научно-исследовательский журнал «Современный ученый / Modern Scientist»
<https://su-journal.ru>
2025, № 10 / 2025, Iss. 10 <https://su-journal.ru/archives/category/publications>
Научная статья / Original article
УДК 347.799.6

Возмещение убытков при исполнении договора морской перевозки грузов: правовое регулирование, судебная практика и страховые механизмы

¹Бутрим А.О.

¹EMVE Trading DMCC, Дубай, ОАЭ

Аннотация: в статье исследуются правовые вопросы возмещения убытков при исполнении договора морской перевозки грузов. Анализируются основания ответственности перевозчиков и экспедиторов, судебная и арбитражная практика по взысканию убытков, а также роль страховой защиты и договорных условий в минимизации коммерческих рисков. Рассматриваются типичные случаи отказа перевозчиков от исполнения обязательств, нарушения сроков доставки, утраты и повреждения грузов. Особое внимание уделяется причинно-следственной связи между нарушениями и убытками, распределению рисков неблагоприятных обстоятельств и правовой квалификации юридически значимых сообщений. Делается вывод о необходимости комплексной стратегии защиты интересов клиентов, включающей страхование, диверсификацию договоров и закрепление электронных форм взаимодействия.

Ключевые слова: договор морской перевозки грузов, страхование, договор морской перевозки, транспортная экспедиция, убытки, возмещение, судебная практика, арбитраж, страхование, риски, юридически значимые сообщения

Для цитирования: Бутрим А.О. Возмещение убытков при исполнении договора морской перевозки грузов: правовое регулирование, судебная практика и страховые механизмы // Современный ученый. 2025. № 10. С. 438 – 448.

Поступила в редакцию: 23 мая 2025 г.; Одобрена после рецензирования: 26 июля 2025 г.; Принята к публикации: 11 сентября 2025 г.

Compensation for damages in the performance of contracts for the carriage of coods by sea: legal regulation, case law, and insurance mechanisms

¹Butrim A.O.

¹EMVE Trading DMCC, Dubai, UAE

Abstract: the article examines the legal aspects of compensation for damages arising from the performance of contracts for the carriage of goods by sea. It analyzes the grounds for liability of carriers and freight forwarders, relevant court and arbitration practice, as well as the role of insurance and contractual arrangements in minimizing commercial risks. Typical cases of carriers' refusal to fulfill obligations, delays in delivery, loss and damage of cargo are reviewed. Special attention is given to the causal link between breaches and damages, the allocation of risks related to adverse circumstances, and the legal qualification of legally significant communications. The article

concludes that a comprehensive risk management strategy is required, including insurance coverage, contractual diversification, and the use of electronic forms of communication.

Keywords: contract of carriage by sea, freight forwarding, damages, compensation, case law, arbitration, insurance, risks, electronic communications

For citation: Butrim A.O. Compensation for damages in the performance of contracts for the carriage of goods by sea: legal regulation, case law, and insurance mechanisms. Modern Scientist. 2025. 10. P. 438 – 448.

The article was submitted: May 23, 2025; Approved after reviewing: July 26, 2025; Accepted for publication: September 11, 2025.

Введение

Торговое мореплавание представляет собой неотъемлемую часть национальной экономической системы и одновременно служит важным элементом международного разделения труда. Данный сектор охватывает широкий спектр видов деятельности: буксировку и швартовку судов, хранение и обработку имущества, промысловую деятельность и рыболовство, разведку и промышленное освоение минеральных и иных природных ресурсов морского дна, проведение научных экспедиций и прикладных исследований, а также осуществление поисково-спасательных операций. К этому перечню добавляются культурные, образовательные, спортивные и иные формы использования морской среды. При всём многообразии названных направлений именно перевозка грузов, пассажиров и багажа составляет ядро торгового мореплавания, поскольку именно она обеспечивает устойчивое функционирование внешнеэкономического оборота, формирует транспортную инфраструктуру государства и выступает правовой и экономической основой развития морского права.

Материалы и методы исследований

Методологическую основу исследования составили сравнительно-правовой метод, анализ судебной и арбитражной практики (ВС РФ, МАК, МКАС при ТПП РФ), а также изучение международных конвенций и доктринальных источников.

Результаты и обсуждения

В современной экономике морская перевозка грузов занимает центральное место, так как именно через нее осуществляется интеграция национальных рынков в глобальные цепочки поставок. Данный вид транспортировки отличается не только масштабностью, но и высокой степенью правового регулирования, что связано с необходимостью унифицировать нормы международного и национального права в условиях глобальной торговли. Снижение эффективности морских перевозок неминуемо отражается на логистике всего внешнеэкономического оборота. Как справедливо отмечается в юридической литературе, «...с использованием водного транспорта на современном

этапе осуществляется значительная часть доставки внешнеторговых транспортных грузов [1], а также значительная часть национальных морских транспортировок» [2].

Использование торговых судов в целях перевозки коммерческих грузов неизбежно связано с повышенными рисками для участников гражданского оборота. Выбор морского транспорта как способа доставки товаров в пункт назначения предполагает столкновение сторон не только с техническими и природными факторами, но и с комплексом правовых неопределенностей, вытекающих из многоуровневого характера регулирования международных перевозок. Дополнительно необходимо учитывать, что к числу рисков относятся не только природные факторы, но и правовые неопределенности, связанные с различиями в международных юрисдикциях, применимых к перевозке. В судебной практике встречаются споры о том, какое именно право подлежит применению - национальное, международное или обычай торгового мореплавания. К таким рискам относят и geopolитические факторы: санкции, блокирование портов или изменение правил международной торговли, что может существенно увеличить вероятность убытков.

Ненадлежащее исполнение морским перевозчиком своих договорных обязательств, вызванное как объективными обстоятельствами (неблагоприятные погодные условия, дефекты упаковки, нарушение правил крепления груза на палубе, в трюме или в специально оборудованных помещениях), так и субъективными факторами (ошибки капитана либо членов экипажа), нередко приводит к повреждению либо полной утрате перевозимого имущества. В современных условиях к числу значимых рисков добавляются угрозы кибербезопасности: атаки на цифровые системы судоходных компаний и сбои в работе электронных платформ управления перевозками, что приобретает особую актуальность в эпоху цифровизации торгового мореплавания.

В подобных случаях владелец груза вправе требовать возмещения понесенных убытков за

счет перевозчика или экспедитора, поведение которых находилось в причинной связи с наступившими неблагоприятными последствиями. Рассматривая такие требования, суд оценивает характер нарушений, обстоятельства их возникновения и распределение ответственности между сторонами. Учитывая, что любое имущество «...имеет известную ценность, которая вследствие правонарушения уменьшается или уничтожается» [3], а убытки – это всегда вред, «...понесенный имуществом и состоящий в уменьшении его ценности» [4], к числу убытков клиента в первую очередь относятся прямые имущественные потери клиента, связанные с утратой или повреждением его грузов, доверенных перевозчику или экспедитору. Имущественные потери включают также уплату штрафов по обязательствам клиента перед его контрагентами, если задержка поставки привела к нарушению иных договоров. Такие потери могут включать также расходы на хранение грузов в порту выгрузки, уплату демереджа и дополнительных сборов за терминалные услуги, что в совокупности увеличивает объем предъявляемых исковых требований. Вместе с тем научная доктрина относит к убыткам также упущенную выгоду, которая выражается в недополучении доходов вследствие несвоевременной доставки или утраты груза. Подобный подход поддерживается как в российской литературе, так и в зарубежных исследованиях, что позволяет рассматривать убытки в более широком экономико-правовом контексте.

В состав взыскиемых убытков могут входить различные суммы, которые был вынужден заплатить пострадавший от нарушения коммерсант, поскольку убытки - это также нарушение интереса лица, право которого нарушено, а не только повреждение или уничтожение его имущества [5].

В одном деле клиент заключил с перевозчиком договор на организацию международной морской перевозки грузов, в рамках которого последний принял и подтвердил заявку на организацию морской перевозки тормозных дисков из Китая в Россию. Клиент произвел полную предоплату всех услуг перевозчика, однако, тот от выполнения своих обязательств по заявке уклонился.

Сначала перевозчик проинформировал клиента об отсрочке в доставке груза в связи с проблемами с морской линией, а затем в ходе телефонных переговоров вообще отказался выполнять свои обязательства, сообщив о том, что он утратил возможность оказать услуги по организации доставки груза в пункт назначения.

Несмотря на отказ от выполнения подтвержденной заявки, полученную от клиента сумму предоплаты перевозчик ему добровольно не вер-

нул, что и послужило причиной для обращения клиента в суд с иском о взыскании неосновательного обогащения (п. 1 ст. 1102 Гражданского кодекса РФ, далее – ГК РФ) [6].

Однако, уплаченной за не оказанные услуги суммой имущественные потери клиента, разумеется, не ограничились, поскольку сам перевозочный процесс всегда сопряжен с определенными материальными затратами.

Так, перевозчик выгрузил груз в китайском порту, отказавшись от его доставки в Россию, в связи с чем клиент был вынужден привлечь стороннюю организацию для исполнения заказа. Очевидно, что раз ее услуги клиент заказывал не заранее, то и их стоимость оказалась выше той платы, что он изначально внес перевозчику.

При рассмотрении требования клиента о возмещении убытков в размере разницы между первоначальной и итоговой ценой исполнения заказа на перевозку, суд учитывал, что убытки возникли по вине перевозчика, не обеспечившего надлежащее и своевременное выполнение своих обязательств по договору морской перевозки грузов.

Системное толкование ст. 393.1 и п. п. 1-2 ст. 405 ГК РФ позволяет заключить, что риск изменения цен на сопоставимые товары, работы или услуги возлагается на ту сторону обязательства, чье ненадлежащее исполнение или уклонение от исполнения привело к его досрочному прекращению. К числу таких ситуаций относятся, в частности, расторжение договора в судебном порядке или односторонний отказ другой стороны от его исполнения. В подобных обстоятельствах убытки в виде разницы между ценой, закрепленной в прекращённом договоре, и актуальной ценой на рынке подлежат возмещению нарушившей стороне вне зависимости от того, заключал ли кредитор замещающую сделку. При этом в силу п. 2 ст. 393.1 ГК РФ кредитор сохраняет право на компенсацию даже в ситуации, когда новая сделка фактически не была заключена, но на рынке существовала текущая цена, применимая к аналогичным товарам, работам или услугам. Текущей ценой признаётся стоимость, взимаемая в момент прекращения обязательства за сопоставимые товары, работы или услуги в месте предполагаемого исполнения договора. При отсутствии такой цены допускается её определение по данным другого региона или рынка, при условии учёта транспортных и иных дополнительных расходов. Презумпция добросовестности и разумности кредитора при заключении замещающей сделки вытекает из совокупности положений п. 5 ст. 10, п. 3 ст. 307 и ст. 393.1 ГК РФ. Вместе с тем должник не лишён права доказать обратное: он вправе ссылаться на то,

что кредитор действовал недобросовестно либо неразумно и тем самым умышленно или по неосторожности способствовал увеличению убытков. Кроме того, должник может утверждать, что кредитор не предпринял разумных мер к их уменьшению, что прямо предусмотрено п. 1 ст. 404 ГК РФ.

Такие разъяснения приведены в п. п. 11-13 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 г. № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» [7].

В рассматриваемом деле оплата услуг сторонней организации для клиента стала вынужденной мерой, вызванной неправомерным уклонением перевозчика от исполнения своих обязательств по договору морской перевозки грузов. Перевозчик немотивировано уклонился от исполнения заказа, о причинах такого неисполнения клиенту не сообщил, равно как и не обосновал их уважительный характер. Подобные ситуации иллюстрируют принцип распределения рисков, закрепленный в гражданском законодательстве. Такое поведение свидетельствует не только о нарушении договора, но и о несоблюдении принципа добросовестности в коммерческом обороте, закрепленного в ст. 10 ГК РФ. Он предполагает, что сторона, допустившая нарушение обязательства, несет последствия в виде дополнительных затрат контрагента, даже если они возникли вследствие необходимости экстренной замены исполнителя. Его применение в морской торговле приобретает особое значение, так как обеспечивает баланс интересов сторон при высокой стоимости и длительности исполнения обязательств.

Являясь профессиональным коммерсантом на рынке перевозки грузов морским транспортом, перевозчик мог и должен был прогнозировать свои риски и предпринимать меры к их оптимизации, а в противном случае он должен учитывать, что на его счет относятся возможные неблагоприятные последствия, вызванные нарушением обязательств.

Сам рискованный (алеаторный) характер коммерческой деятельности, особенно в сфере международных перевозок грузов, предполагает повышенный профессионализм, ответственность и компетентность перевозчиков, принимающих на обслуживание клиентов, имеющих все основания рассчитывать, что их грузы будут доставлены во время в пункт назначения. В международной доктрине такой характер деятельности рассматривается как основание для установления повышенной профессиональной ответственности перевозчика,

предполагающей умение предотвращать последствия типичных морских рисков.

Важно отметить и тот факт, что перевозчик просто уклонился от исполнения своих обязательств, даже не предложив клиенту какие-либо альтернативные пути разрешения конфликтной ситуации. Удержание же полученной от клиента оплаты за услуги, которые фактически оказаны не были, в принципе свидетельствовал о халатном и небрежном отношении перевозчика к своим обязательствам.

Кроме разницы в ценах на услуги по доставке грузов морским транспортом клиент также понес дополнительные убытки, связанные с оплатой пользования контейнером, а также его терминалной обработкой, включая погрузку и экспедирование. В научной литературе отмечается, что плата за пользование контейнером тесно связана с институтом демереджа и диспача, что подчеркивает общность правовой природы данных издержек.

Нормативный срок пользования контейнером был нарушен по вине перевозчика, который не обеспечил своевременную доставку грузов, поэтому у клиента возникла необходимость оплатить сверхнормативное пользование контейнером по ставкам, указанным на официальном интернет-сайте оператора, предоставляющего в аренду указанное имущество.

Оценивая заявленные клиентом требования о возмещении указанных сумм за счет перевозчика в качестве убытков, суд на основании ст. ст. 15 и 393 ГК РФ пришел к выводу о том, что обязанность клиента заплатить названные суммы в пользу третьего лица находится в прямой (непосредственной) причинно-следственной связи с противоправным поведением перевозчика в форме бездействия.

Нарушив свои обязательства по договору морской перевозки грузов, перевозчик обязан претерпевать негативные имущественные последствия в виде убытков, которые возникли исключительно по его вине. Тем самым реализуется компенсаторная функция гражданской ответственности, ориентированная на восстановление имущественного положения кредитора до состояния, в котором он находился бы при надлежащем исполнении договора.

Такой подход с одной стороны с учетом ст. 12 ГК РФ позволяет восстановить имущественную сферу клиента, а с другой будет стимулировать перевозчика к надлежащему и своевременному исполнению всех принимаемых на себя обязательств перед другими контрагентами (Решение Арбитражного суда г. Москвы от 16.01.2024 г. по делу № А40-234270/23-102-2644) [8].

Аналогичным образом в другом деле Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате РФ частично удовлетворил требование клиента о взыскании с экспедитора убытков и неустойки по договору транспортной экспедиции, поскольку со стороны последнего было допущено нарушение сроков доставки груза в рамках подтвержденной заявки. Важно отметить, что экспедитор отвечает не только за фактическую доставку, но и за организацию всего логистического процесса, включая выбор маршрута и взаимодействие с перевозчиком. В зарубежных правопорядках экспедиторская ответственность зачастую трактуется шире, включая обязанность консультирования клиента по вопросам оптимизации транспортных расходов и выбора страхового покрытия.

Как следовало из материалов дела, в запросах клиента на перевозку груза и в заявках/поручениях в качестве конечного пункта доставки он специально указал свой склад, где планировал принять и хранить полученный товар.

Несмотря на это, перевозчик в ходе исполнения договора транспортной экспедиции в одностороннем порядке отказался заходить в согласованный порт и в другие российские порты, в связи с чем клиент был вынужден согласиться на доставку своего груза в иной порт, который был для него неудобным.

С целью выполнения заказа клиент столкнулся с необходимостью задействовать другого экспедитора, с которым у него было заключено рамочное соглашение. Учитывая срочность заказа, который он заранее с другим экспедитором не согласовывал, его исполнение обошлось дороже, чем первоначальная заявка с первым экспедитором, отказавшимся ее исполнять.

В ходе разбирательства коллегия арбитров установила, что первый экспедитор, отказавшись доставить груз в изначально согласованный порт, не заявлял о ненадлежащем исполнении перед ним своих обязательств привлеченным перевозчиком, равно как и не представил доказательств направления в адрес указанного перевозчика требования об исполнении обязательств или о возмещении убытков, причиненных отказом доставить груз.

Коллегия арбитров отклонила довод первого экспедитора о надлежащем уведомлении клиента об отклонении маршрута морской перевозки при смене порта, поскольку такое действие с его стороны не являлось правомерным. Изменение согласованного сторонами российского порта на порт в другой стране свидетельствовало не об отклонении от маршрута следования груза, а об измене-

нии порта доставки вопреки условиям договора транспортной экспедиции.

Кроме того, после смены порта в одностороннем порядке экспедитор уклонился от выполнения заказа на доставку груза, не предлагал клиенту какой-либо новый маршрут и не искал возможности для выполнения своих обязательств. Экспедитор оставил без внимания тот факт, что при исполнении своих обязательств перед клиентом он был обязан действовать добросовестно и разумно, учитывать возможные коммерческие риски и принимать должные меры для их оптимизации.

Согласование сторонами условий сделки по своему усмотрению в рамках предоставленной им свободы договора (ст. 421 ГК РФ), в том числе касающееся доставки груза в конкретный пункт доставки, предполагает необходимость соблюдения условий договора именно в том виде, в котором они были определены, что соответствует основополагающему принципу частного права – «*raesta sunt servanda*» (договоры должны соблюдаться), закрепленному в ст. ст. 309 и 310 ГК РФ. Данный принцип, являющийся краеугольным камнем частноправового регулирования, признается и международными арбитражными институтами, что придает ему универсальный характер. Его применение обеспечивает устойчивость договорных связей в условиях глобализированной торговли.

Из материалов дела не следовало, что первый экспедитор в ходе исполнения договора транспортной экспедиции действительно принял все возможные и зависящие от него меры по надлежащему исполнению обязательств.

Напротив, именно в результате его неправомерных действий клиент столкнулся с необходимостью понести дополнительные расходы, связанные с доставкой груза в пункт назначения, для чего он был вынужден понести дополнительные, не запланированные расходы.

При таких обстоятельствах коллегия арбитров пришла к выводу том, что дополнительные затраты клиента, связанные с обращением ко второму экспедитору, находились в прямой (непосредственной) причинно-следственной связи с противоправным поведением первого экспедитора, поэтому он обязан был возместить убытки (Решение коллегии арбитров МКАС при ТПП РФ от 06.06.2023 г. по делу № М-171/2022) [9].

Как видно из приведенных примеров, сложность и высокая стоимость перевозки морским транспортом, вероятность ухудшения погодных условий и появления иных неблагоприятных последствий, а также возможное нарушение перевозчиком/экспедитором условий выполнения зака-

зов на доставку грузов ставит перед клиентом вопрос о необходимости заблаговременного принятия своевременных и эффективных мер, направленных на оптимизацию своих рисков.

В частности, клиенту, отправляющему большие партии грузов на регулярной основе, следует иметь заключенные договоры перевозки и договоры транспортной экспедиции сразу с несколькими участниками рынка. Такое решение дает ему возможность выбора между ними, учитывая тарифы, загруженность торговых судов, а также предлагаемые варианты маршрутов.

При возникновении необходимости клиент сможет перепоручать доставку другим контрагентам с целью обеспечения бесперебойной доставки грузов и выполнения обязательств перед своими контрагентами.

Вместе с тем и самим клиентам при работе с перевозчиком или экспедитором следует проявлять разумную осмотрительность и не допускать действий, которые могут привести к возникновению у них убытков или увеличению возможных убытков.

Например, в одном деле Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ частично удовлетворила требование клиента о взыскании с экспедитора неотработанного аванса, поскольку его услугами по доставке грузов он не воспользовался, и оснований для удержания последним полученных денежных средств не имелось.

Однако, суд отклонил требование клиента к экспедитору о взыскании убытков, связанных с оплатой простоя торгового судна и штрафа, ввиду того что негативные имущественные последствия возникли по вине самого клиента, не направлявшего экспедитору заявки на доставку грузов.

Ссылаясь на то, что именно экспедитор должен возместить ему данные потери, клиент не привел конкретных фактов непредставления в том или ином месяце судов для перевозки конкретных партий грузов.

Клиент утверждал, что все заявки в адрес экспедитора он направлял посредством телефонной связи, однако, допустимыми и достоверными доказательствами данный факт не подтвердил.

Более того, по мнению коллегии арбитров, прибегая к такому способу направления заявок, как телефонная связь, клиент тем самым принимает на себя риск возможных трудностей в доказывании факта передачи и содержания сведений, переданных с использованием данного канала связи.

При таких обстоятельствах коллегия арбитров посчитала необоснованными требования клиента к экспедитору о взыскании платы за простой торго-

вого судна и штрафа, поскольку обязанность произвести данные расходы для клиента была обусловлена его собственным бездействием (Решение МАК при ТПП РФ от 18.01.2019 г. по делу № МАС-1/2018) [10].

Как видно из приведенного примера, несмотря на то что телефонная связь является более оперативным способом взаимодействия клиента с перевозчиком и экспедитором, для целей фиксации возможных нарушений с их стороны она не подходит. Телефонную связь можно использовать как быстрое средство информирования контрагента о тех или иных обстоятельствах, однако, только ею ограничиваться нельзя, чтобы не столкнуться с такой же проблемой, которая возникла у клиента в приведенном судебном деле. Однако для целей доказывания предпочтительны письменные формы, включая электронные письма и заверенные скриншоты переписки, которые обладают большей степенью достоверности в арбитражном процессе. Современная практика показывает, что электронные доказательства приобретают всё большее значение, и в перспективе может встать вопрос о создании единого реестра арбитражных документов в цифровом формате.

Наиболее оптимальным способом коммуникации для таких случаев будет являться электронная почта и мессенджеры, но только при условии, что возможность их использования прямо предусмотрены заключенными договорами перевозки и транспортной экспедиции, с обязательным указанием адресов электронной почты, номеров телефонов и названий аккаунтов, с помощью которых будет осуществляться взаимодействие уполномоченных сторон договора. Применение этих инструментов отражает современный тренд на цифровизацию деловой переписки, что снижает транзакционные издержки и ускоряет взаимодействие сторон.

Необходимо учитывать при этом и особенности различных мессенджеров, связанные с порядком хранения и удаления размещаемой информации. Если, к примеру, в мессенджере «What's App» удалить все или часть сообщения, а также целый чат у себя и у собеседника возможно непосредственно после появления сообщений, а в дальнейшем удалить их можно только у себя, то в мессенджере «Telegram» удалить у всех имеющиеся сообщения и чаты можно в любое время.

В этом смысле использование мессенджера «What's App» представляется более предпочтительным с точки зрения обеспечения возможных доказательств. Кроме того, исходя из последних тенденций в судебной практике, закон не требует от участников спора, оперирующих такими дока-

зательствами, как распечатки скриншотов переписки по электронной почте и в мессенджере, обязательного нотариального удостоверения таких документов.

Обращение к услугам нотариуса будет безусловным преимуществом для участника спора, однако, и без него он может оперировать имеющимися доказательствами, чтобы усилить свою позицию в деле. Подтверждение данного подхода можно обнаружить в судебной практике.

Так, согласно п. 65 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» [11] разъяснено, что, если иное не установлено законом или договором и не следует из обычая или практики, установившейся во взаимоотношениях сторон, юридически значимое сообщение может быть направлено, в том числе посредством электронной почты, факсимильной и другой связи, осуществляться в иной форме, соответствующей характеру сообщения и отношений, информация о которых содержится в таком сообщении, когда можно достоверно установить, от кого исходило сообщение и кому оно адресовано.

В силу ч. 3 ст. 75 Арбитражного процессуального кодекса РФ (далее – АПК РФ) [12] документы, полученные посредством факсимильной, электронной или иной связи, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, а также документы, подписанные электронной подписью или иным аналогом собственноручной подписи, допускаются в качестве письменных доказательств в случаях и в порядке, которые установлены АПК РФ, другими федеральными законами, иными нормативными правовыми актами или договором либо определены в пределах своих полномочий Верховным Судом РФ.

Из буквального толкования данной нормы не следует, что электронная переписка и скриншоты страниц в сети Интернет должны заверяться нотариально. Согласно ч. 1 ст. 75 АПК РФ письменными доказательствами являются содержащие сведения об обстоятельствах, имеющих значение для дела, договоры, акты, справки, деловая корреспонденция, иные документы, выполненные в форме цифровой, графической записи или иным способом, позволяющим установить достоверность документа.

При этом согласно ч. 3 ст. 75 АПК РФ истребование подлинных документов является правом арбитражного суда, предоставленным законодательством, но не обязанностью. С учетом указанных положений процессуального копия документа,

включая распечатки электронной переписки сторон спора в мессенджере, может являться доказательством по делу, которое учитывает суд при разрешении возникшего спора.

Помимо собственно распечаток скриншотов переписки по электронной почте и в мессенджерах участник спора также вправе представить на обозрение суда или коллегии арбитров, рассматривающих его спор с оппонентом, свое мобильное устройство, в памяти которого представлена юридически значимая информация.

Суд или коллегия арбитров, рассматривающая спор, может непосредственно в судебном заседании изучить представленные доказательства с учетом доводов и возражений спорящих сторон и дать им надлежащую правовую оценку.

Для оптимизации своих коммерческих рисков, связанных с возможными утратой, хищением и повреждением грузов, клиент обращается к услугам страховых компаний, специализирующихся на страховании имущества, доставляемого посредством морской перевозки. Следует подчеркнуть, что страхование морских перевозок развивается в сторону внедрения электронных полисов и смарт-контрактов, позволяющих автоматизировать процесс возмещения убытков. Такие решения уже обсуждаются на уровне международных ассоциаций страховщиков и морских перевозчиков. В ряде стран уже тестируются блокчейн-платформы, позволяющие в режиме реального времени отслеживать риск-события и автоматически активировать выплату страхового возмещения.

Данный правовой инструмент повышает гарантии защиты его прав и создает надежный источник возмещения возможных имущественных потерь, неизбежных при ведении такого бизнеса. Расходы на оформление страхового полиса для клиента более чем оправданы, учитывая, с какими существенными рисками он может столкнуться в сфере торгового мореплавания.

Наличие у клиента страхового полиса, охватывающего все риски, связанные с морской перевозкой грузов, позволит ему быстро получить страховое возмещение в случае хищения, а также полной или частичной гибели, утраты или уничтожения его имущества.

При отсутствии страхового покрытия клиент может предъявить иск о возмещении убытков, однако, здесь ему предстоит доказывать факт и размер убытков, вину нарушителя и наличие прямой (непосредственной) причинно-следственной связи между убытками и противоправным поведением нарушителя в форме действий или бездействия согласно ст. ст. 15 и 393 ГК РФ.

Важно учитывать при этом, что все указанные элементы ответственности перевозчика/экспедитора должны присутствовать одновременно, и отсутствие любого из них исключает возможность возложения на них гражданско-правовой ответственности в виде возмещения убытков.

Кроме того, даже при доказанности всего состава убытков в их возмещении может быть отказано в случаях, прямо предусмотренных законом, например, если утрата или повреждение груза произошли вследствие опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах (п. 1 ст. 166 Кодекса торгового мореплавания РФ, далее – КТМ РФ) [13].

Так, в одном деле страховая компания выплатила клиенту страховое возмещение за утраченный груз - растительное отработанное масло весом 22 тонны стоимостью 22 680 евро, упакованное в изо-танк для перевозки водным транспортом. В ходе перевозки груза экспедитором он упал за борт, о чём был составлен морской протест, подписанный капитаном судна.

Страховая компания, полагая, что за утрату груза несут ответственность экспедитор, с которым клиент заключил договор транспортной экспедиции, и страховщик экспедитора в пределах застрахованного лимита ответственности, направила в их адрес претензии, которые были оставлены без ответа.

Отказывая в удовлетворении иска страховой компании, суд пришел к выводу об отсутствии ответственности экспедитора и его страховщика за утрату груза вследствие рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах.

Действительно в соответствии с п. 1 ст. 965 ГК РФ, если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. Суброгация служит инструментом перераспределения убытков и предотвращает необоснованное обогащение страхователя, так как последний не вправе получать компенсацию дважды за один и тот же ущерб. Этот институт имеет глубокие исторические корни и рассматривается в литературе как один из ключевых механизмов защиты интересов страховщика и стабилизации оборота в сфере торгового мореплавания.

При суброгации происходит перемена лица в обязательстве на основании закона (с. 387 ГК РФ),

поэтому перешедшее к страховщику право осуществляется с соблюдением правил регулирующих отношения между страхователем и ответственным за убытки лицом.

При таких обстоятельствах, выплатив страховое возмещение страхователю, истец приобрел право требования компенсации ущерба за счет его причинителя, в том объеме и на тех условиях, которые имел выгодоприобретатель согласно ст. 384 ГК РФ.

Между тем в данном случае гибель груза произошла по обстоятельствам, за которые перевозчик не отвечал – сильный шторм, который заранее предвидеть было нельзя. Данный пример иллюстрирует классический форс-мажор, освобождающий перевозчика от ответственности при условии доказанности непреодолимости обстоятельств. При этом суды всё чаще требуют от перевозчика доказывать, что он предпринял разумные меры по предотвращению последствий стихийных бедствий, что делает оценку форс-мажора более гибкой.

Согласно п. 1 ст. 166 КТМ РФ морской перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах.

Отметим, что хотя «Свойство диспозитивности присуще отношениям в сфере торгового мореплавания в значительно большей степени, чем иным имущественным отношениям, регулируемым нормами гражданского права» [14], п. 1 ст. 166 КТМ РФ не содержит явно выраженного императивного запрета на их изменение или исключение по соглашению сторон (ст. 421 ГК РФ, п. 2 ст. 1 КТМ РФ и абз. 1 п. 2 Постановления Пленума ВАС РФ от 14.03.2014 г. № 16 «О свободе договора и ее пределах» [15]).

В связи с этим совершенно очевидно, что ни один перевозчик или экспедитор не согласится на пересмотр в пользу клиентов названного условия своего стандартного договора, освобождающего его ответственности.

Из содержания положений пп. «с» и «д» п. 2 ст. 4 Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. в редакции Протокола 1979 г. (Гаагско-Висбийские правила) [16] следует, что ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах; непреодолимой силы; всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине

перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика.

Следовательно, морской перевозчик в данном случае был освобожден от ответственности за утрату/порчу груза, которая произошла вследствие опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах. Подобные выводы подтверждают значимость доктрины разделения рисков между сторонами и необходимость четкого закрепления исключений из ответственности в договоре.

Представленным в материалы дела отчетом сюрвейера подтверждался факт утраты груза вследствие сильного шторма, при этом эксперт указал, что экстремальные погодные условия невозможно было предвидеть заранее. Так, метеорологические сводки указывали на экстремальность метеосистемы в соответствующий период времени, а результатирующая балльность моря была в равной степени чрезвычайной и, если оценивать по критериям последних исследований, чрезмерной.

Этот же анализ показал, что при составлении прогноза погоды и волнений на море была недопущена высота волн во время перехода судна из Киля в Роттердам. Выводы сюрвейера, приведенные в отчете, страховой компанией оспорены не были, а своих доказательств она в нарушение ст. 65 АПК РФ в материалы дела не представила.

При таких обстоятельствах суд пришел к выводу о том, что исковые требования страховой компании к экспедитору и его страховщику не подлежали удовлетворению (Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 10.10.2022 г. № 13АП-27842/2022) [17].

Приведенный пример наглядно показывает, что страховая защита грузов, перевозимых морским транспортом, позволяет надежно защитить интересы клиентов, учитывая непредсказуемость погоды, а также множество иных факторов, влияющих на сохранность и безопасность принадлежащего им имущества.

Выводы

Клиент как кредитор в рассматриваемых обязательствах применительно к п. 1 ст. 404 ГК РФ обязан принимать разумные меры к уменьшению размера возможных убытков, поэтому в заключение мы можем сделать следующие рекомендации для участников гражданского оборота, использующих торговые суда для транспортировки принадлежащих им грузов:

- при выборе перевозчика или экспедитора необходимо оценивать наличие у него достаточного опыта, ресурсов и сформированной положительной деловой репутации на рынке;

- наличие у выбранного перевозчика компетентного капитана и остального экипажа, являющихся «фундаментальной частью мореходности судна» [18];

- клиенту следует заключить не один, а несколько договоров с перевозчиками и экспедиторами, чтобы в каждом конкретном случае иметь возможность выбирать подходящий транспорт, оптимальный маршрут и приемлемые тарифы, перераспределять заказы между несколькими контрагентами и всегда иметь запасной вариант, который пригодится в непредвиденном случае;

- тщательно вычитывать условия предлагаемых договоров, особенно тарифы и порядок их применения и изменения, а также раздел об ответственности;

- включать в договоры с перевозчиками и экспедиторами условия об использовании в процессе их исполнения электронной почты и мессенджеров для оперативного взаимодействия и обмена документами и информацией, а также фиксации возможных нарушений;

- страховать свои коммерческие риски в проверенной страховой компании, тщательно оценивая тарифы, размер франшизы и иные параметры предоставления страховой защиты.

Следует подчеркнуть, что такие рекомендации имеют не только практическое, но и превентивное значение: их соблюдение позволяет сторонам минимизировать вероятность судебных споров и дополнительных расходов. Возмещение убытков при исполнении договора морской перевозки грузов представляет собой комплексный правовой институт, охватывающий как нормы гражданского законодательства, так и положения международных конвенций. Судебная и арбитражная практика демонстрирует, что надлежащее распределение рисков, страхование коммерческих обязательств и применение современных форм фиксации юридически значимых сообщений обеспечивают баланс интересов сторон. Перспективным направлением является развитие цифровых инструментов в сфере страхования и документооборота, что позволит повысить предсказуемость и устойчивость договорных отношений.

Список источников

1. Федорова Т.А. Страхование: учебник / под ред. Т.А. Федоровой. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Экономистъ, 2004. С. 112 – 115.
2. Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. Правовая природа и объект договора морского страхования в транспортных правоотношениях // Транспортное право. 2022. № 2. С. 45 – 49.
3. Мейер Д.И. Русское гражданское право: в 2 ч. Ч. 1. По испр. и доп. 8-му изд. 1902 г. Москва: Статут, 1997. С. 301 – 305.
4. Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Тула: Автограф, 2001. С. 210 – 215.
5. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. Москва: Юриздан, 1940. С. 78 – 82.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (части первая-четвертая): федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301. С. 15 – 20.
7. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. № 5. С. 3 – 12.
8. Решение Арбитражного суда г. Москвы от 16.01.2024 по делу № А40-234270/23-102-2644 // Картотека арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru> (дата обращения: 25.08.2025). С. 1 – 6.
9. Решение коллегии арбитров МКАС при ТПП РФ от 06.06.2023 по делу № М-171/2022. С. 1 – 10.
10. Решение Морской арбитражной комиссии при ТПП РФ от 18.01.2019 по делу № MAC-1/2018. С. 1 – 8.
11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2015. № 8. С. 7 – 15.
12. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 24.07.2002 № 95-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30. Ст. 3012. С. 25 – 30.
13. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207. С. 12 – 18.
14. Коваль В.Н. Особенности рассмотрения дел по исполнению частноправовых договоров в сфере эксплуатации морского транспорта в гражданском и арбитражном судопроизводстве // Вестник гражданского процесса. 2023. № 5. С. 55 – 61.
15. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14.03.2014 № 16 «О свободе договора и ее пределах» // Вестник ВАС РФ. 2014. № 5. С. 2 – 9.
16. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Брюссель, 1924 г.) в ред. Протокола 1979 г. (Гаагско-Висбийские правила). С. 1 – 20.
17. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 10.10.2022 № 13АП-27842/2022 // Картотека арбитражных дел. URL: <https://kad.arbitr.ru> (дата обращения: 25.08.2025). С. 1 – 7.
18. Чурилов А.Ю. Эволюция стандарта due diligence в правоотношениях морской перевозки груза: от Древнего Рима до наших дней // Актуальные проблемы российского права. 2025. № 4. С. 33 – 40.

References

1. Fedorova T.A. Insurance: textbook. Edited by T.A. Fedorova. 2nd edition, revised and enlarged. Moscow: Economist, 2004. P. 112 – 115.
2. Levushkin A.N., Kuzmina I.K. Legal nature and object of the marine insurance contract in transport legal relations. Transport law. 2022. No. 2. P. 45 – 49.
3. Meyer D.I. Russian civil law: in 2 parts. Part 1. According to the corr. and enlarged 8th edition of 1902. Moscow: Statut, 1997. P. 301 – 305.
4. Shershenevich G.F. Civil law course. Tula: Avtograf, 2001. P. 210 – 215.
5. Agarkov M.M. Obligation under Soviet civil law. Moscow: Yurizdat, 1940. Pp. 78–82.
6. Civil Code of the Russian Federation (parts one through four): federal law of 30.11.1994 No. 51-FZ. Collected Legislation of the Russian Federation. 1994. No. 32. Art. 3301. P. 15 – 20.
7. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of 24.03.2016 No. 7 “On the application by courts of certain provisions of the Civil Code of the Russian Federation on liability for breach of obligations”. Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 2016. No. 5. P. 3 – 12.
8. Decision of the Moscow Arbitration Court dated 16.01.2024 in case No. A40-234270/23-102-2644. Arbitration Case File. URL: <https://kad.arbitr.ru> (accessed: 25.08.2025). P. 1 – 6.

9. Decision of the panel of arbitrators of the ICAC at the RF CCI dated 06.06.2023 in case No. M-171/2022. P. 1 – 10.
10. Decision of the Maritime Arbitration Commission at the RF CCI dated 18.01.2019 in case No. MAC-1/2018. P. 1 – 8.
11. Resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of 23.06.2015 No. 25 "On the Application by Courts of Certain Provisions of Section I of Part One of the Civil Code of the Russian Federation". Bulletin of the Supreme Court of the Russian Federation. 2015. No. 8. P. 7 – 15.
12. Arbitration Procedure Code of the Russian Federation: federal law of 24.07.2002 No. 95-FZ. Collected Legislation of the Russian Federation. 2002. No. 30. Art. 3012. P. 25 – 30.
13. Merchant Shipping Code of the Russian Federation: federal law of 30.04.1999 No. 81-FZ. Collected Legislation of the Russian Federation. 1999. No. 18. Art. 2207. P. 12 – 18.
14. Koval V.N. Features of consideration of cases on execution of private law contracts in the sphere of operation of sea transport in civil and arbitration proceedings. Bulletin of civil process. 2023. No. 5. P. 55 – 61.
15. Resolution of the Plenum of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 14.03.2014 No. 16 "On freedom of contract and its limits". Bulletin of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation. 2014. No. 5. P. 2 – 9.
16. International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading (Brussels, 1924) as amended by the Protocol of 1979 (Hague-Visby Rules). P. 1 – 20.
17. Resolution of the Thirteenth Arbitration Court of Appeal dated 10.10.2022 No. 13AP-27842/2022. Card index of arbitration cases. URL: <https://kad.arbitr.ru> (date of access: 25.08.2025). P. 1 – 7.
18. Churilov A.Yu. Evolution of the due diligence standard in legal relations of sea transportation of cargo: from Ancient Rome to the present day. Actual problems of Russian law. 2025. No. 4. P. 33 – 40.

Информация об авторе

Бутрим А.О., старший юрист, EMVE Trading DMCC, Дубай, ОАЭ, a.butrim4122@gmail.com

© Бутрим А.О., 2025