

# ДОГОВОРНЫЕ СПОСОБЫ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ И УМЕНЬШЕНИЯ РИСКОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ КТГ



**Ченцов Савелий Александрович,**  
юрист АБ ЕПАМ



**Галёва Анастасия Михайловна,**  
адвокат АБ ЕПАМ

Перевозка негабаритных, тяжеловесных и крупнотоннажных грузов, равно как и иных специализированных, проектных и/или сверхтяжелых грузов (далее — «КТГ») является неотъемлемой частью мирового рынка морских перевозок.

Реализация проектов по разработке месторождений, строительство объектов по переработке углеводородного сырья, реконструкция гидротехнических сооружений и объектов транспортной и энергетической инфраструктуры, а также укомплектование новых производственных линий необходимым оборудованием являются регулярно возникающими ситуациями, в которых обеспечение своевременной и безопасной перевозки КТГ со стороны российских участников рынка морских перевозок выступает одним из ключевых факторов для успешной реализации проекта.

В то же время, перевозки КТГ сопряжены с высокими рисками и являются одними из самых сложных с технической точки зрения услуг в сфере морской логистики. Для успешной перевозки КТГ требуется индивидуальное планирование маршрута, вовлечение квалифицированного и опытного персонала для осуществления грузовых операций, использование нестандартных способов погрузки и сложного оборудования, а также эксплуатация специализированных судов.

Особая сложность и высокие уровни риска при осуществлении таких перевозок наглядно подтверждаются периодически возникающими инцидентами, например:

- *Произошедшая в Северной Атлантике в 2008 г. утрата понтона KS Titan 1 с борта судна HeavyLift Ancora, которое было лишено хода по причине поломки головного двигателя в штормовых условиях и испытывало сильнейшую качку. В результате инцидента был существенным образом нарушен долгосрочный контракт*

- *по установке ветряных генераторов на шельфе;*
- *Возникновение необходимости подъема судна Mighty Servant 3 с глубины 62м недалеко от порта Луанда (Ангола) — судно затонуло, продолжая развивать крен непосредственно после проведения операций по разгрузке буровой платформы Aleutian Key. Для восстановления мореходных качеств судна потребовались ремонтные работы, продолжавшиеся более двух лет;*
- *Опрокидывание судна Stellamare при осуществлении погрузки двух генераторов в порту Олбани (США) из-за допущенных нарушений в порядке эксплуатации балластных систем судна при проведении погрузочных работ. В результате инцидента погибли трое российских моряков, а судно было признано конструктивно погибшим;*
- *Падение в январе 2023 г. 375-тонной колонны с судна Mask в Адриатическое море, в результате чего ценный проектный груз был безвозвратно утрачен. По информации страховщика Allianz ни судоводная компания, ни само судно не являлись специализированными проектными грузовыми перевозчиками.*

Исходя из вышеизложенного, рассмотрение и анализ используемых в договорной практике альтернативных способов распределения рисков в отношении по перевозке КТГ может являться принципиально важным для любых перевозчиков данных грузов.

Для учета отдельных особенностей морских перевозок КТГ специалистами Балтийского и международного морского совета (далее — БИМКО) были разработаны проформы, которые сегодня активно применяются участниками международного рынка перевозок КТГ. При этом часто используемые проформы HEAVYCON 2007 и HEAVYLIFTVOY, несмотря на стремление БИМКО урегулировать вопросы

перевозки КТГ на борту одного судна, устанавливают принципиально разные режимы распределения рисков между судовладельцем, грузовладельцем и фрахтователем.

Например, HEAVYCON 2007, которая является результатом глубокой проработки со стороны привлеченных БИМКО специалистов по перевозке КТГ проформы HEAVYCON, разработанной еще в 1985 г., использует режим распределения рисков «Удар за удар» (Knock for knock).

Положения п. 22 проформы HEAVYCON 2007 закрепляют между судовладельцем и фрахтователем специфический режим ответственности, который не основан на вине какой-либо стороны договора и одновременно совмещен с предоставлением взаимных обязательств по возмещению имущественных потерь.

В частности, пп. (а) п. 22 рассматриваемой проформы вводит понятия:

- *«Группа Судовладельца» — включает в себя непосредственно судовладельца, его подрядчиков и субподрядчиков, а также работников указанных лиц;*
- *«Группа Фрахтователя» — включает в себя фрахтователя, его подрядчиков и субподрядчиков, партнеров по проекту и клиентов (которые имеют договорные отношения с фрахтователем в отношении работ или проекта, где используется фрахтуемое судно), а также работников указанных лиц.*

С практической точки зрения указанная договорная формулировка направлена на фактическое объединение интересов собственника груза и фрахтователя судна в общем морском предприятии. Обычно интересы, риски и вопросы ответственности собственника груза и фрахтователя рассматриваются отдельно друг от друга, однако подобное отступление и является необходимым для практической реализации режима Knock for knock.

Отражая рассматриваемый режим распределения рисков Knock for knock, который не изменяет действие оговорки об общей аварии, ответственности за загрязнения природной среды и о взаимной вине при столкновении судов, в пп. (б) п. 22 проформы «HEAVYCON 2007», невзирая на любые положения указанного договора об ином, устанавливает следующее:

#### **Для Судовладельца**

В случае возникновения любых событий, возникших в связи с исполнением заключенного договора, а также событий, которые хоть каким-либо образом связаны с исполнением такого, Фрахтователь:

- *не несет ответственности за утрату или повреждение имущества, принадлежащего любому члену Группы Судовладельца, в том числе не возмещает ущерб, причиненный судну;*
- *не компенсирует суммы расходов, связанные с подъемом затонувшего судна, а также какие-либо суммы ответственности, связанные с такими операциями;*
- *не несет ответственности за причинение вреда здоровью или в связи с причинением смерти какому-либо члену Группы Судовладельца;*
- *не несет ответственности за причинение вреда другому грузу, который находится на борту судна и перевозится судном на основании иного договора.*

Указанные положения применяются в том числе и в случаях, когда соответствующие убытки, утрата, ущерб, травма или смерть вызваны полностью или частично действием, небрежностью или ненадлежащим исполнением своих обязательств со стороны Группы Фрахтователя или немореходностью любого судна.

В свою очередь, Судовладелец принимает на себя обязательства возместить потери, оградить, защитить Фрахтователя от любых требований, расходов, предъявленных

в суде или в досудебном порядке претензий, а также исков, вне зависимости от оснований предъявления таковых к Фрахтователю, которые связаны с такими убытками утратой, ущербом, травмой или причинением смерти.

#### **Для Фрахтователя**

В случае возникновения любых событий, возникших в связи с исполнением заключенного договора, а также событий, которые хоть каким-либо образом связаны с исполнением такого, Судовладелец:

- *не несет ответственности за утрату груза или его повреждение, указанное ограничение относится также к иному имуществу, принадлежащему на праве собственности или на праве аренды любому члену Группы Фрахтователя;*
- *не несет какой-либо ответственности, связанной с задержкой доставки груза;*
- *не компенсирует суммы расходов, связанные с подъемом затонувшего груза, а также какие-либо суммы ответственности, связанные с такими операциями;*
- *не несет ответственности за причинение вреда здоровью или в связи с причинением смерти какому-либо члена Группы Фрахтователя.*

Указанные положения применяются в том числе и в случаях, когда соответствующие убытки, утрата, ущерб, травма или смерть вызваны полностью или частично действием, небрежностью или ненадлежащим исполнением своих обязательств со стороны Группы Судовладельца или немореходностью любого судна.

В свою очередь, Фрахтователь принимает на себя обязательства возместить потери, оградить и защитить судовладельца от любых требований, расходов, предъявленных в суде или в досудебном порядке претензий, а также исков, вне зависимости от оснований предъявления таковых к судовладельцу, которые связаны с утратой, ущербом, травмой или причинением смерти.

Иными словами, каждая из сторон интересов судовладельца или фрахтователя принимает на себя полный риск потери и/или возникновения ущерба, а также необходимости несения дополнительных расходов в отношении собственного имущества и/или своего персонала, независимо от вины и/или причин возникновения инцидента.

С учетом имеющихся рисков существенных финансовых последствий при перевозках КТГ, режим Knock for knock разумно развивается и в положениях об исключении ответственности сторон за косвенные убытки другой стороны, возникшие в результате или в связи с исполнением заключенного договора (п. 23 проформы HEAVYCON 2007). Каждая сторона также обязуется защищать, ограждать и возместить другой стороне потери другой стороны от всех таких претензий со стороны любого члена своей группы. При этом под «косвенными убытками» понимаются, помимо прочего, потеря возможности использования, упущенная выгода, убытки в связи с остановкой или невозможности запуска производства, а также стоимость дополнительных страховых взносов, вне зависимости от того, можно ли было предвидеть возникновение таких убытков на дату заключения договора или нет.

На практике наличие подобных условий распределения рисков может требовать обращения к дополнительному страхованию ответственности судовладельцев.

Вышеуказанные модели распределения рисков принципиально отличаются от традиционно используемых в морских перевозках правил, основанных на установлении факта наличия или отсутствия вины перевозчика (ст. ст. 124, 166 Кодекса торгового мореплавания РФ, ст. ст. 3, 4 Гаагско-Висбийских правил). Подобные правила распределе-

ния рисков также закреплены в проформе HEAVYLIFTVOY, разработанной БИМКО в 2007 г. в качестве договора фрахтования на перевозку тяжеловесных грузов.

Практическая разница для перевозчика при использовании различных режимов/моделей распределения рисков очевидна при рассмотрении примера ниже.

В порту выгрузки произошло падение груза при осуществлении выгрузки груза судовым краном. Причина инцидента — нарушение правил эксплуатации экипажем судового оборудования (т. е. вина перевозчика). Грузом является одна единица оборудования массой в 300 тонн. В результате происшествия возникли:

Возможность практической реализации модели распределения рисков Knock for knock неразрывно связана с соблюдением необходимых требований и условий к осуществлению страхования со стороны как судовладельца, так и фрахтователя.

Убыток	HEAVYCON 2007	HEAVYLIFTVOY
Поврежден корпус судна	На риске судовладельца. Возможна компенсация по полису N&M при соблюдении условий страхования.	
Повреждено гидротехническое сооружение, принадлежащее порту	На риске судовладельца	
Поврежден груз	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Упущенная выгода грузополучателя — третьего лица	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Расходы на подъем груза	На риске грузовладельца	На риске судовладельца
Вред жизни и здоровью сотрудника грузовладельца	На риске грузовладельца.  В случае предъявления претензий со стороны сотрудника деликатных требований к судовладельцу — компенсация присужденных и выплаченных потерь со стороны грузовладельца	На риске судовладельца

Так положения п. 26 проформы HEAVYCON 2007 устанавливают, что фрахтователь должен на протяжении всего срока действия поддерживать страховое покрытие в отношении риска утраты или повреждения груза на его полную стоимость вне зависимости от причины утраты. Также страхование груза обязательно должно включать условие о наличии страхового покрытия ответственности по обязательствам перед третьими лицами (причинение вреда жизни, претензии от третьих лиц, связанные с упущенной выгодой и иными экономическими потерями, расходы по подъему затонувшего имущества). Фрахтователь обеспечивает два фактора: чтобы судовладелец являлся со-страхователем по такому полису, а также отказ страховой организации от права суброгации.

Со своей стороны судовладелец обязан предоставить доказательства наличия страхового покрытия, которое обеспечивает соблюдение принятого судовладельцем в п. 22 проформы обязательства о возмещении потерь фрахтователя.

При этом правила страхования ответственности судовладельцев, применяемые иностранными страховщиками, прямо указывают, что для полупогружных, а также иных судов, предназначенных исключительно для перевозки КТГ, стандартные условия покрытия P&I не покрывают риск утраты, повреждения или подъема затонувшего груза.

В отношении такого риска распространение страхового покрытия возможно только при осуществлении перевозки на договорных условиях, утвержденных и/или одобренных страховой компанией или клубом взаимного страхования. При этом предварительно утвержденными считаются условия договора перевозки, заключенного на основании проформы HEAVYCON 2007, при условии, что в такой договор не были внесены изменения, существенно отличающиеся от условий проформы.

В связи с повышенными рисками морских перевозок страховые компании и клубы зачастую требуют от судовладельцев обеспечить соблюдение дополнительных рекомендаций, разработанных отделами рисков соответствующих организаций совместно с сюрвейерскими и стивидорными компаниями.

Применительно к перевозкам КТГ особое внимание уделяется нижеследующим аспектам.

Успешная перевозка КТГ требует точной информации о грузе и его характеристиках. Необходимо подробное описание — помимо массы и габаритов требуются сведения о расположении центра тяжести и чертежи груза (при наличии). Кроме того, требуются сведения о допустимых точках найтования и способах подъема груза краном (также при наличии).

Не менее важна точность и полнота предоставления данных о характеристиках судна, его технических особенностях, а также сведения об установленном на судне грузовом оборудовании. При необходимости могут проводиться консультации с классификационным обществом и администрацией государства флага судна.

Перед непосредственным осуществлением перевозки необходимо провести значительный объем аналитической работы и составить подробные технические документы.

Для перевозки КТГ рекомендуется предварительное проведение исследований и составление заключения о возможности и о необходимых условиях для осуществления погрузочно-разгрузочных операций и перевозки.

В обязательном порядке предварительно составляются подробный расчет остойчивости судна, необходимый для оценки влияния планируемого к перевозке груза на мореходные качества судна.

Составляется чертеж точек подъема с учетом запланированного к использованию погрузочного оборудования, а также письменный план погрузки. При необходимости разрабатываются чертежи устройств креплений.

Также рекомендуется подробная проработка особенностей рейса в части маршрута следования, погоды и вероятностей ее ухудшения, поскольку с учетом груза мореходность судна может претерпеть радикальные изменения, что может создать опасные ситуации при усиленном ветре и волнении.

Подробно анализируются данные об акватории и о глубинах в порту погрузки и выгрузки, портовая инфраструктура. Судно должно иметь возможность безопасно пришвартоваться у причала либо иным образом находиться в безопасном месте, где возможно осуществление погрузочно-разгрузочных операций с соблюдением ранее составленных документов.

Итоговым документом по результатам проведенных изысканий зачастую является инструкция по перевозке, с которой должны быть ознакомлены все заинтересованные и вовлеченные стороны.

При непосредственном осуществлении погрузочно-разгрузочных операций требуется соблюдение Кодекса ИМО безопасной практики размещения и крепления груза, проведение рутинных проверок судового погрузочного оборудования и использование наиболее точных способов позиционирования груза.

При осуществлении сварочных работ и для монтажа крепежных устройств необходимо контролировать соблюдение требований к качеству используемых материалов и выполняемых сварочных работ.

При необходимости груз дополнительно маркируется таким образом, чтобы особо важные сведения (масса, центр тяжести) были очевидно различимы экипажем и стивидорами.

Почти всегда при перевозке КТГ проведение погрузочно-разгрузочных операций согласовывается только в дневное время и в хорошую погоду.

\*\*\*

Морские перевозки КТГ являются особым специализированным видом транспортировки, при котором исполнение обязательств по безопасной и своевременной доставке грузов сопряжено с повышенными рисками для всех участников морского предприятия.

Естественным следствием наличия столь высоких рисков является факт использования отраслью различных режимов разграничения рисков между интересами грузовладельцев и судовладельцев.

В мировой практике оформления договорных отношений по перевозке КТГ используется одновременно две модели распределения рисков – классическая модель распределения рисков, зависящая от установления факта наличия или отсутствия вины перевозчика, и особый режим (Knock

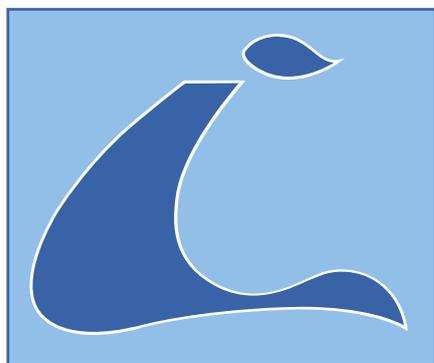
for knock), который не основан на вине какой-либо стороны договора и совмещен с предоставлением взаимных обязательств по возмещению имущественных потерь.

Несмотря на то, что модель распределения рисков Knock for knock предоставляет большую предсказуемость для сторон правоотношений и может показаться более отвечающей интересам перевозчиков, необходимо оценивать, насколько она подходит для конкретной ситуации, предполагающей осуществление перевозки КТГ. Отдельным фактором является потребность в получении дополнительного страхового покрытия ответственности судовладельца, что сопряжено с дополнительными расходами на уплату страховой премии, и, как следствие, должно быть заложено в операционный бюджет.

При составлении договоров по перевозке КТГ следует первоначально отталкиваться от разработанных и используемых проформ, поскольку именно соответствующие формулировки подвергаются наиболее частому уточнению со стороны судебных органов и отражают компромисс специалистов индустрии в рамках конкретного типа перевозки.

Целесообразно адаптировать используемые проформы под каждую конкретную перевозку КТГ. Также крайне важно включать непосредственно в текст договора все рекомендации страховщиков и привлеченных подрядчиков по минимизации рисков при фактическом осуществлении перевозки КТГ.

С учетом регулярно возникающих инцидентов скрупулезная предварительная договорная работа может сократить риски, а при невозможности их избежать позволяет предсказуемо распределить их между интересами судна и груза по одной из используемых на практике моделей.



**INOK TM**

Технический менеджмент судов

Подбор и управление экипажем

Надзор за строительством судов

Управление безопасностью, охрана труда

Морское страхование судов

Регистрация судов

Технический аудит судов

## ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ

Приглашаем командный и рядовой состав на работу на судах компании.

Под управлением компании находится самый современный и крупный флот судов класса «река-море» в России, нефтеналивные суда, балкеры и пассажирские суда под различными флагами и классификационными обществами.

г. Санкт-Петербург, Наб. реки Фонтанки, 161

+7 (812) 401-9920

+7 (812) 449-1791

secretary@inok-tm.com;

cv@inok-tm.com

[www.inok-tm.com](http://www.inok-tm.com)