

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЕ И КОРПОРАТИВНОЕ ПРАВО

DOI: 10.17803/1994-1471.2025.173.4.057-069

А. Ю. Чурилов*

Эволюция стандарта *due diligence* в правоотношениях морской перевозки груза — от Древнего Рима до наших дней

Аннотация. В работе рассмотрена эволюция стандарта *due diligence*, или должной осмотрительности, которую обязан проявлять перевозчик при подготовке судна к осуществлению морской перевозки. Подчеркивается, что термин *due diligence* можно обнаружить еще со времен Рима: он восходит к латинскому слову *diligentia*, которое означало «осмотрительность, забота». В сфере морской перевозки *due diligence* следует рассматривать как элемент надлежащего исполнения обязательства по перевозке груза морским транспортом и как основание для освобождения перевозчика от ответственности. Мореходность судна определяется по трем основным параметрам: состояние судна и его оборудования; состояние экипажа судна и пригодность судна к перевозке конкретного груза. Автор демонстрирует, как развитие технологий влияет на требования к мореходности судна. В результате исследования выявлены три пути включения технологий в стандарт мореходности: закрепление в нормах позитивного права; широкое применение перевозчиками и подтверждение судами общепризнанности такой практики; закрепление в договоре между сторонами.

Ключевые слова: договор перевозки груза; морское право; *due diligence*; должная осмотрительность; мореходность; международное право; нарратив; эволюция; технологии; римское право; источник права; судебная практика.

Для цитирования: Чурилов А. Ю. Эволюция стандарта *due diligence* в правоотношениях морской перевозки груза — от Древнего Рима до наших дней // Актуальные проблемы российского права. — 2025. — Т. 20. — № 4. — С. 57–69. — DOI: 10.17803/1994-1471.2025.173.4.057-069.

Благодарности. Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-18-00496, <https://rscf.ru/project/22-18-00496/>.

© Чурилов А. Ю., 2025

* Чурилов Алексей Юрьевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права Юридического института Национального исследовательского Томского государственного университета, аналитик Научно-образовательного центра «Интеллектуальная собственность и интеллектуальные права» Юридического института НИ ТГУ
Ленина пр., д. 36, г. Томск, Российская Федерация, 634050
Lefikantor@yandex.ru

The Evolution of the Due Diligence Standard in Maritime Cargo Transportation Legal Relations: From Ancient Rome to the Present Day

Aleksey Yu. Churilov, Cand. Sci. (Law), Associate Professor, Department of Civil Law, Law Institute, National Research Tomsk State University; Analyst, «Intellectual Property and Intellectual Rights» Science and Education Center, Law Institute, National Research Tomsk State University, Tomsk, Russian Federation
Lefikantor@yandex.ru

Abstract. The paper examines the evolution of the due diligence standard that a carrier must exercise when preparing a vessel for maritime transportation. It is emphasized that the term *due diligence* can be traced back to Roman times, originating from the Latin word *diligentia* that meant «care» or «prudence». In maritime transportation, due diligence should be considered both as an element of the proper fulfillment of the obligation to transport cargo by sea and as a basis for the carrier's exemption from liability. Seaworthiness of a vessel is determined by three main parameters: the condition of the vessel and its equipment; the condition of the vessel's crew; and the suitability of the vessel for transporting specific cargo. The author demonstrates how technological advancements affect the requirements for a vessel's seaworthiness. The study identifies three ways in which technology can be integrated into the seaworthiness standard: codification in positive law; widespread adoption by carriers and recognition by courts as customary practice; and incorporation into contractual agreements between the parties.

Keywords: contract of carriage of goods; maritime law; due diligence; seaworthiness; international law; narrative; evolution; technology; roman law; source of law; judicial practice.

Cite as: Churilov AYu. The Evolution of the Due Diligence Standard in Maritime Cargo Transportation Legal Relations: From Ancient Rome to the Present Day. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2025;20(4):57-69. (In Russ.). DOI: 10.17803/1994-1471.2025.173.4.057-069.

Acknowledgements. The research was funded by a grant from the Russian Science Foundation No. 22-18-00496, <https://rscf.ru/project/22-18-00496/>.

В последнее время всё чаще в разноотраслевой литературе используется термин *due diligence* («должная осмотрительность»)¹. Вместе с тем единого определения *due diligence* нет ни в законодательстве, ни в литературе, что представляется разумным с учетом того, что это явление крайне разноплановое, а его правовая природа остается, как правило, за рамками юридических исследований. В данной работе будет рассмотрен лишь один из первоначальных подходов к *due diligence* — как к элементу надлежа-

щего исполнения обязательства по перевозке груза морским транспортом и как основание для освобождения перевозчика от ответственности за утрату или повреждение груза.

В отечественной литературе делается предположение, что понятие *due diligence*, а также одноименное наименование соответствующей процедуры первоначально входят в деловой оборот в результате издания в США закона, регулирующего приобретение и продажу ценных бумаг, в 1933 г.² В действительности термин

¹ См.: Шестакова Е. Модное слово или эффективная проверка. *Due diligence* производственного предприятия // Финансовая газета. 2018. № 4. С. 5–8; Кувалдина Т. Б. Принцип должной осмотрительности // Бухгалтерский учет. 2023. № 1. С. 98–104; Мамагеев В. З. К проблеме обеспечения знаний участников оборота об ограничениях полномочий директоров // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. 2021. № 7. С. 66–86.

² Таут С. В., Бурский И. Г. Правовые и методические проблемы стандартизации комплексной юридической проверки (дью-дилидженс) // Международное публичное и частное право. 2023. № 2. С. 41–46.

due diligence можно обнаружить еще со времен Рима: он восходит к латинскому слову *diligentia*, которое означало «осмотрительность, забота»³ и, по замечанию исследователей, было «существенно богаче по содержанию, чем добросовестность»⁴. Непроявление *diligentia* обязанным лицом считалось основанием для привлечения к ответственности.

Римскими юристами выделялись три вида *diligentia*:

а) *diligentia bonus paterfamilias*, или *exacta diligentia*, представлявшая собой наиболее высокий стандарт осмотрительности. При необходимости проявления такой *diligentia* ответственность возлагалась независимо от вины или обстоятельств непреодолимой силы⁵. Этот вид *diligentia* можно встретить в договорном праве Рима. Так, тот, кто принял заем, если в каком бы то ни было случае утратил то, что получил, тем не менее остается обязанным, т.е. даже если в силу случайной причины заемщик не имел возможности воспользоваться переданными ему вещами, он не освобождается от обязанности (*nihilominus obligatus permanet*)⁶;

б) *diligentia quam suis rebus* — категория менее строгая, т.к. должник, допустивший простую неосторожность, не подлежит ответственности, если докажет, что он приложил к исполнению своего обязательства столько же внимательности (осмотрительности), сколько он употребляет обыкновенно в собственных делах⁷. Примером такой *diligentia* являлась ответственность в римских товариществах. Как указывает Гай во вто-

рой книге «Повседневных дел», участник товарищества отвечает перед другим участником и за вину, т.е. за бездействие и небрежность. Вина же определяется не в соответствии с требованиями точнейшей заботливости (*exacta diligentia*), поскольку достаточно к общим делам прилагать такую же заботливость, какую следует применять к своим делам⁸;

в) *custodia*, относившаяся только к договорам, касающимся хранения вещей. Есть основание считать, что *custodia* возлагала ответственность на должника за кражу доверенных ему вещей, совершенную третьим лицом, независимо от вины должника, а также за вред, причиненный вещам третьими лицами. Как отмечается в литературе, понятие *custodia* ставит вопрос о возможности ответственности должника, независимо от его вины, т.е. об ответственности за *casus* (случай)⁹. В этом *custodia* очень сходна с *exacta diligentia* и потенциально может быть отнесена к ее разновидности.

В морской перевозке грузов до появления концепции *due diligence* обязанность перевозчика (особенно в странах общего права) была абсолютной, т.е. — в терминологии современного отечественного законодательства — ответственность за ее неисполнение была безвиновной¹⁰. При этом нормы об ответственности перевозчика без вины можно обнаружить уже в древнейших источниках права. В частности, согласно Законам Хаммурапи, если человек наймет корабельщика и судно, нагрузит его хлебом, шерстью, маслом, финиками или другим гру-

³ Дождев Д. В. Римское частное право / под общ. ред. В. С. Нерсесянца. 3-е изд. М. : Норма; Инфра-М, 2016. С. 508–509.

⁴ См. более подробно: Дождев Д. В. Умысел (*dolus*) и «природа человека» в системе критериев договорной ответственности // Вестник гражданского права. 2023. № 5. С. 9–54.

⁵ Сударев Г. А. Теоретические модели вины потерпевшего в трудах пандектистов // Вестник гражданского права. 2022. № 5. С. 192–235.

⁶ Римское частное право : учебник / В. А. Краснокутский, И. Б. Новицкий, И. С. Перетерский [и др.] ; под ред. И. Б. Новицкого, И. С. Перетерского. М. : Юристъ, 2004. С. 410.

⁷ Пирвиц Э. Э. Значение вины, случая и непреодолимой силы в гражданском праве // Вестник гражданского права. 2010. № 5. С. 171–215.

⁸ Дигесты Юстиниана / пер. с лат. ; отв. ред. Л. Л. Кофанов. 2-е изд., испр. М. : Статут, 2008. Т. 3. С. 553.

⁹ Римское частное право : учебник. С. 368.

¹⁰ Предпринимательское право России: итоги, тенденции и пути развития : монография / Е. Г. Афанасьева, А. В. Белицкая, В. А. Вайпан [и др.] ; отв. ред. Е. П. Губин. М. : Юстицинформ, 2019.

зом, а этот корабельщик будет небрежен и потопит судно или погубит находящееся в нем, то корабельщик должен возместить потопленное им судно и все погибшее¹¹. Несмотря на то что в Законах используется термин «небрежность», исследователи права того периода утверждают, что корабельщик в любом случае был обязан возместить причиненный ущерб, независимо от его вины, добросовестности и т.д.¹²

В соответствии с Родосским морским законом, самым прогрессивным в то время в сфере морских перевозок, если корабль и груз погибнут вследствие небрежности купца или навклира¹³, то собственники груза, который находился в трюме, не должны пострадать. Однако если груз погиб в результате бури, то все спасенное должно пойти в раскладку ущерба¹⁴. Основанием освобождения от ответственности и в более поздние времена являлись только обстоятельства непреодолимой силы (Act of God), а в Англии — также военные действия (Act of the King/Queen's Enemies)¹⁵.

В Олеронских свитках, источнике, который считается родоначальником морского права Европы и Англии, также содержались нормы об ответственности перевозчика¹⁶. Так, капитан корабля, предоставляя его для перевозки купцам, должен показать им снасти, веревки и стропы, с помощью которых груз должен быть поднят на борт или на берег, и, когда судно прибывает благополучно к месту разгрузки, снасти, которыми все было скреплено. Если груз уменьшился по причине плохих креплений либо снастей, капитан и матросы должны заплатить

купцам, и капитан должен потом заплатить, т.к. он берет разгрузку на себя. Олеронские свитки предполагали возможность освобождения от ответственности перевозчика в случае воздействия непреодолимой силы (Ill weather — плохой погоды, которая во многих правовых системах рассматривалась и рассматривается как Act of God). В частности, в ст. XI Олеронских свитков можно увидеть следующую ситуацию: если судно, груженное винами или другими подобными товарами в Бордо или каком-нибудь другом порту, выйдет в море в непогоду с не приведенными в порядок (не убранными) парусами и обломившийся из-за этого грот-рей при падении на палубу повредит или снесет в море стоящие на ней таны или хогсхеды с вином, то по его прибытии в порт разгрузки купцы-грузополучатели вправе потребовать с капитана возмещения стоимости вина. Если капитан возразит, что все было не так, то и он сам, и члены его команды должны поклясться, что вино было уничтожено не ими и не из-за их упущения. И тогда капитан и его команда должны быть оправданы. Но если они откажутся поклясться, то должны будут удовлетворить предъявленные к ним требования, поскольку не привели паруса в порядок, сообразный погоде, прежде выхода из порта, где они взяли палубный груз¹⁷. Таким образом, уже в это время ответственность за предоставление немореходного судна поставлена в зависимость от факта причинения ущерба, независимо от вины капитана.

Не следует забывать и о влиянии римского права, а также Олеронских свитков на развитие

¹¹ Кодекс законов Царя Хаммурапи / пер. и комм. И. М. Волкова в перераб. И. М. Дьяконова // Хрестоматия по истории Древнего мира / под ред. акад. В. В. Струве. М. : Учпедгиз, 1950. Т. 1 : Древний Восток. С. 149–176.

¹² Driver G. R., Miles J. C. The Babylonian Laws. Wipf & Stock Publishers, 2007. P. 465.

¹³ Собственник или капитан корабля.

¹⁴ Сюсюмов М. Я. Морской закон // Античная древность и Средние века. Свердловск, 1969. Вып. 6. С. 3–54.

¹⁵ Коршунова Н. П. Непреодолимая сила: новый взгляд на старую проблему // Журнал российского права. 2008. № 3. С. 78–93.

¹⁶ Скаридов А. С. Адмиралтейское и морское право зарубежных стран : учеб. пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб. : Academus, 2018.

¹⁷ Договоры коммерческого права. Акты частноправовой унификации в системе источников договорного торгового права : учеб. пособие для вузов / В. А. Белов [и др.] ; отв. ред. В. А. Белов. М. : Юрайт, 2024. С. 226.

английского права¹⁸, которое является прообразом современного морского права в целом. Воздействие римского права на правовую систему Англии, особенно в XII и XIII вв., оценивают как «римскую эпоху английской юридической истории»¹⁹ не в последнюю очередь потому, что основная часть морского законодательства Англии была представлена «Черной адмиралтейской книгой» и состояла из компиляции памятников римского права, а также Олеронских свитков и Родосского морского закона²⁰. Такого же мнения придерживались и судьи Англии в середине XIX в., объясняя влиянием римского права строгую ответственность перевозчика²¹. Как отмечается в таких делах, перевозчик (*common carrier*) не несет ответственности за любое происшествие, в отношении которого он сможет доказать, что оно произошло по естественным причинам, непосредственно и исключительно без вмешательства человека и что его нельзя было предотвратить с помощью какой-либо разумной предусмотрительности, усилий и заботы, требовавшейся от него в силу обязательства и обычаев.

Из вышеприведенных источников видно, что до появления первых международных конвенций обязанность предоставить судно в мореходном состоянии также была абсолютной, поскольку сохранность груза и своевременность его доставки напрямую зависят от состояния судна, и при рассмотрении споров о компенсации за поврежденный или утраченный груз не имело значения, проявлял ли заботливость

или осмотрительность перевозчик: за редким исключением ответственность всегда возлагалась на него. Такая ответственность, возлагавшаяся независимо от действий перевозчика, была существенным бременем для них, и поэтому перевозчики с конца XIX в. начали включать в договоры условия, освобождавшие их от ответственности (иногда — от любой), что в итоге приводило к ущемлению прав уже отправителей грузов²².

Такое положение дел потребовало вмешательства со стороны международного сообщества, итогом которого стало принятие в 1924 г. Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, впервые на международном уровне закрепившей общий стандарт *due diligence*²³. Несмотря на отсутствие определения, в Конвенции содержатся три основных элемента должной осмотрительности²⁴. В соответствии со ст. 3 Конвенции перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить должную осмотрительность:

- а) привести судно в мореходное состояние;
- б) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;
- в) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

Конвенция устанавливает период, когда вышеупомянутая обязанность должна быть исполнена — «перед рейсом и в начале его».

¹⁸ Правовое регулирование США отдельно в рамках работы рассматриваться не будет, поскольку оно практически идентично праву Англии того периода.

¹⁹ *Sherman Ch. P. The Romanization of English Law // The Yale Law Journal. 1914. Vol. 23. No. 4. P. 318–329.*

²⁰ *Gold E. Maritime transport: The evolution of international marine policy and shipping law. Lexington : LexingtonBooks, 1981. P. 39.*

²¹ *Nugent v. Smith (1876) 1 CPD 423.*

Это дело цитировалось и в других решениях судов, например, см.: *Mustard v. Paterson [1922] ScotLR 114.*

²² *Limitation of the Liability of Shipowners // Columbia Law Review. 1935. Vol. 35. No. 2. P. 246–264 ; Poor W. A Shipowner's Right to Limit Liability in Cases of Personal Contracts // The Yale Law Journal. 1922. Vol. 31. No. 5. P. 505–513.*

²³ Гагские или — после внесения изменений — Гааго-Висбийские правила.

²⁴ Перевозчики Конвенции использовали термин «разумная заботливость». Однако, поскольку в оригинальном тексте употребляется *due diligence*, а также для унификации в работе будет применяться термин «должная осмотрительность».

Логично предположить, что если проблемы с судном возникли до начала рейса и не могли быть обнаружены путем проявлений должной осмотрительности, а также если они появились после начала рейса, то перевозчик освобождается от ответственности за утрату или повреждение груза.

Применительно к понятию «мореходность» в науке обычно выделяют следующие группы факторов: конструктивные (конструкция корпуса, главного двигателя, других механизмов, оборудования и т.д.); эксплуатационные (годность грузовых помещений, загрузка, балластировка, снабжение, снаряжение и т.д.); человеческие (укомплектованность экипажа, его квалификация, состояние здоровья членов экипажа, натренированность и т.д.)²⁵. Исходя из Конвенции, перевозчик обязан проявить должную осмотрительность в достаточной мере для того, чтобы судно могло исполнить обязательство по перевозке. Эту обязанность можно разделить на три основные сферы:

а) состояние самого судна — речь идет о физическом состоянии корпуса судна и его основных механизмов и оборудования (двигателя, снастей и т.д.);

б) состояние экипажа (количество, квалификация);

в) состояние, касающееся пригодности судна для перевозки конкретных грузов.

Соблюдение в совокупности этих трех элементов должной осмотрительности является основанием для освобождения от ответственности перевозчика, при этом бремя доказывания проявления разумной заботливости возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности. Так, в одном из отечественных дел суд указал, что поскольку перед выходом в рейс судно изначально находилось в немореходном состоянии и перевозчик не представил доказательств того,

что немореходное состояние судна было вызвано скрытыми недостатками, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости, оснований для освобождения перевозчика от ответственности за утрату груза на основании п. 2 ст. 124 КТМ РФ не имеется²⁶.

Наиболее лаконично по смыслу Конвенции можно определить *due diligence* как такие действия перевозчика, совершаемые перед рейсом и в его начале, направленные на подготовку судна к плаванию и приведению его в мореходное состояние, которые обычно ожидаются от разумного профессионального участника оборота при сходных обстоятельствах и оцениваются не по абстрактным стандартам, но в зависимости от обстоятельств каждого конкретного дела (по аналогии с *diligentia quam suis rebus*, существовавшей еще в Древнем Риме). Похожие определения встречаются и в зарубежной судебной практике²⁷. Следовательно, для перевозчика быть осмотрительным означает принять все разумные меры для того, чтобы судно было в надлежащем мореходном состоянии с точки зрения как самого судна, так и экипажа, а также было пригодным для перевозки конкретного груза.

Применительно к оценке мореходного состояния судна в настоящее время сложилось два стандарта: абсолютный и относительный. Абсолютный стандарт мореходного состояния судна заключается в оценке пригодности судна в принципе безопасно совершать морское предприятие как с точки зрения его способности выдержать путь, так и с точки зрения безопасности навигации. Стандарты объективной мореходности устанавливаются международными конвенциями, такими как Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС), Резолюция № А.741(18) Международной морской организации «Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией

²⁵ Дмитриев М. С. Немореходность судна // Юридическая и правовая работа в страховании. 2007. № 4. С. 66–71.

²⁶ Постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 27.05.2008 № Ф03-А51/07-1/3726 по делу № А51-4706/02-11-101 // СПС «КонсультантПлюс».

²⁷ Более подробно см.: Чурилов А. Ю. *Due diligence* в сфере морской перевозки грузов // Актуальные проблемы права. 2022. № 9. С. 101–105.

судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ))», Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ) и т.д. Например, в отечественной практике суды приходили к выводу о немореходном состоянии судна на основе акта Ространснадзора, которым было установлено, что судовладелец в нарушение п. «а» правила 11 гл. I Конвенции СОЛАС не поддерживал судно и его оборудование в состоянии, отвечающем правилам, для обеспечения того, чтобы судно во всех отношениях оставалось годным для выхода в море без опасности для судна и людей на борту²⁸. В зарубежной практике суды придерживаются аналогичного подхода: отклонение от установленных международными актами стандартов является основанием для признания судна немореходным²⁹.

Относительный стандарт оценки мореходного состояния судна зародился в середине XIX в. в Англии. В деле *Steel & Craig v. The State Line Steam-ship Co.* 1877 г.³⁰ суд отметил, что оценка мореходного состояния судна должна учитывать все обстоятельства дела: особенности груза, время года, местоположение и состояние портов отбытия и прибытия. Относительный стандарт, таким образом, хотя и представляется более справедливым, гораздо сложнее в доказывании, нежели абсолютный.

Положения Конвенции нашли отражение в национальном законодательстве всех стран-участниц: Англии (*The Carriage of Goods by Sea Act* 1924 г., а затем 1971 г.), США (*The Carriage of Goods by Sea Act* 1936 г., также известный как *Harter Act*), Германии (*Handelsgesetzbuch*), России (КТМ РФ) и др. Рассмотрим, что значит проявлять долж-

ную осмотрительность в соответствии с правилами Конвенции и как требования к ней менялись с развитием технологий.

Мореходное состояние судна, его основных механизмов и оборудования. Вопросы мореходного состояния судна рассматривались судами уже с начала XIX в. Так, в деле *E. J. DuPont de Nemours & Co. v. Vance* 1856 г. Верховный суд США указал: «Чтобы быть мореходным, корпус судна должен быть настолько плотным, стойким и прочным, чтобы выдерживать обычное воздействие моря во время плавания без повреждения или потери груза»³¹. С развитием технологий это требование расширилось и начало включать не только пригодность корпуса судна, но и установку соответствующего оборудования (см., например, ст. 203 КТМ РФ) и подготовку экипажа для обеспечения правильной и безопасной навигации судна (см., например, дело *The Southwark*³² 1903 г. в США). Действительно, еще в 1827 г. в деле *Tidmarsh v. Washington Fire & Marine Ins. Co.*³³ суд отметил, что стандарты мореходности судна меняются с развитием технологии и то оборудование, которое сейчас представляется необходимым, ранее не встречалось ни на одном корабле. В соответствии с позицией суда в данном деле для признания судна мореходным необходимо наличие запасных парусов, хотя ранее такого требования не существовало. А в деле *The Southwark* суд указал, что развитие навигационных технологий требует применения оборудования, которое ранее не считалось необходимым, но по прошествии времени стало обязательным условием для признания судна мореходным. Примеры требований к судну и механизмам на практике следующие: двигатели должны быть в «хорошем состоянии»³⁴ и надлежащей мощности³⁵;

²⁸ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 26.05.2020 № Ф05-6929/2020 по делу № А40-101639/2019 // СПС «КонсультантПлюс».

²⁹ *The S. S. Black Gull v. American Diamond Lines.* 90 F.2d 619 (2d Cir. 1937) ; *The Kapitan Sakharov* [2000] 2 Lloyd's Rep. 255.

³⁰ *Steel & Craig v. The State Line Steam-ship Co.* [1877] ScotLR 14_432 (31 March 1877).

³¹ *E. J. DuPont de Nemours & Co. v. Vance*, 60 U.S. 162 (1856).

³² *Martin v. Southwark*, 191 U.S. 1, 9 (1903).

³³ *Tidmarsh v. Washington Fire & Marine Ins. Co.*, 4 Mason 439.

³⁴ *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [1961] EWCA Civ 7.

корпус должен быть без трещин³⁶; на судне должно быть всё необходимое для погрузки и разгрузки оборудование³⁷. В целом оценка мореходного состояния самого судна зачастую сводится к оценке соответствия абсолютным стандартам, установленным международными конвенциями или национальными актами.

Оборудование, в свою очередь, нужно для того, чтобы находящееся в надлежащем техническом состоянии судно могло безопасно путешествовать по морю. К оборудованию, отсутствие которого приводит к немореходности судна, суды относят компас, секстант³⁸, путеводные карты, радиокоды³⁹ и действующие редакции нормативных актов и иных необходимых документов⁴⁰. При этом, как отмечают суды США, «никогда нельзя установить с помощью норм позитивного права, насколько далеко распространяется обязательство по обеспечению мореходности судна в конкретном случае, поскольку улучшения и изменения в средствах и способах навигации часто требуют новых улучшений или новых форм старых средств; и эти усовершенствования, хотя и не являлись необходимыми изначально, становятся таковыми, когда существует устоявшаяся практика, что все

суда определенного качества или те, которые отправляются в определенные рейсы или используются для определенных целей, должны их иметь»⁴¹. Им вторят английские суды, которые исходят из того, что мореходность должна оцениваться по стандартам и практике отрасли, действовавшим в соответствующий момент, по крайней мере до тех пор, пока эти стандарты и практика являются разумными⁴². Именно в этой сфере наиболее очевидно воздействие технологий на формирование стандарта должной осмотрительности. Так, если еще в 1962 г. радары не рассматривались судами как общепринятое и необходимое оборудование, которое должно быть установлено на корабле⁴³, то для судов, построенных после 1 июля 2002 г., это требование стало обязательным в силу правила 19 гл. 5 Конвенции СОЛАС.

Вместе с тем далеко не любое оборудование, устанавливаемое на судно, является общепринятым. В деле *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. United States*⁴⁴ суд указал: чтобы придать какому-либо обычаю силу закона, должны быть доказательства того, что это определенная, единообразная и известная практика. Кроме того, он отметил, что даже если это общепри-

³⁵ Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 30.01.2013 по делу № А40-69337/12-50-723 // СПС «КонсультантПлюс».

³⁶ *Carisbrooke Shipping CV5 v. Bird Port Ltd.* [2005] EWHC 1974.

³⁷ *Hang Fung Shipping & Trading Company, Ltd. v. Mullion & Co., Ltd.* [1966] 1 Lloyd's Rep. 511.

³⁸ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12.07.2019 № Ф08-3463/2019 по делу № А32-3639/2018 // СПС «КонсультантПлюс».

Одно из первых дел, в котором мореходность судна была поставлена в зависимость от наличия компаса на борту, — *«Richelieu & Ontario Nav. Co. v. Boston Marine Ins. Co.»* (136 U.S. 408 (1890)).

³⁹ *Trinidad Shipping & Trading Co. v. Frame, Alston & Co.*, 88 F. 528 (S.D.N.Y. 1898); *The American Smelting v. Irish Spruce*, 548 F.2d 56 (2d Cir. 1977).

⁴⁰ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12.07.2019 № Ф08-3463/2019 по делу № А32-3639/2018.

⁴¹ *Martin v. Southwark*, 191 U.S. 1, 9 (1903).

Более подробно см.: *Girvin S. D. The Carriers' Fundamental Duties to Cargo under the Hague and Hague-Visby Rules* // *Journal of International Maritime Law*. 2020. No. 6. P. 443–462.

⁴² *Demand Shipping Co. Ltd. v. Ministry of Food, Government of the People's Republic of Bangladesh & Another* [2001] EWHC 524.

⁴³ *President of India v. West Coast Steamship Company*, 213 F. Supp. 352 (D. Or. 1962).

Примечательно, что уже в середине 1940-х гг. отсутствие радара (или его нерабочее состояние) суды признавали основной причиной столкновений судов (см.: *The Medford*, 65 F. Supp. 622 (E.D.N.Y. 1946)).

⁴⁴ *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. United States*, 78 F. Supp. 62 (D. Mass. 1948).

нятая практика, необходимо также учитывать, насколько она удобна или насколько она будет иметь «большую ценность» по сравнению со сложившимися ранее стандартами поведения. Примечательно, что суды, например, США признавали необходимой для признания судна мореходным установку радио даже до введения в действие соответствующих норм закона, поскольку в суде было установлено, что если бы буксиры были оборудованы соответствующими и исправными средствами радиосвязи на борту, очевидно, они пошли бы к волнорезу так же, как это сделали остальные четыре буксира, и потери груза можно было бы избежать⁴⁵.

Мореходное состояние экипажа. Наличие подготовленного и профессионального экипажа, очевидно, также является фундаментальной частью мореходности судна. Надлежащее состояние экипажа имеет особое значение, в связи с чем даже международные конвенции требуют, чтобы все суда имели на борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации, с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса⁴⁶. В отечественной судебной практике укомплектованным считается экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды, выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту, недопущения перегрузки членов экипажа судна работой⁴⁷. Нарушение таких абсолютных стандартов является основанием для признания судна находящимся в немореходном состоя-

нии. На практике перевозчик признается ответственным, если убытки были вызваны в связи с недостаточной квалификацией экипажа судна⁴⁸. В одном из современных дел⁴⁹ английский суд разработал два критерия оценки проявления перевозчиком должной осмотрительности при подборе экипажа:

1) назначение в целом компетентного капитана и подбор компетентного экипажа. Компетентность оценивается путем запроса соответствующих документов об образовании и квалификации, проведения собеседования и запросов предыдущим работодателям. Например, основанием для признания судна не соответствующим требованиям безопасности является «несоответствие свидетельства ГМССБ капитана и квалификационных свидетельств некоторых лиц рядового состава Манильским поправкам»⁵⁰. При этом в судебной практике сложилось мнение, что проверки документов недостаточно для подтверждения компетентности. Так, в одном из дел суд указал, что пятиминутного интервью мало для оценки компетентности капитана и экипажа⁵¹;

2) наличие специальных компетенций у капитана применительно к конкретному судну или маршруту. Например, в деле *Hong Kong Fir Shipping* суд указал, что, поскольку двигатели судна были довольно старыми, экипаж должен был обладать соответствующей квалификацией, чтобы поддерживать их в надлежащем и работоспособном состоянии. В другом деле, демонстрирующем, как развитие технологий влияет на требования к компетентности экипажа, суд констатировал, что новая или нестандартная конструкция судна требует особых знаний этого судна от экипажа⁵². Судовладелец должен про-

⁴⁵ The T. J. Hopper 53 F.2d 107 (S.D.N.Y. 1931).

⁴⁶ Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве с поправками (Maritime Labour Convention).

⁴⁷ Определение ВАС РФ от 27.09.2012 № ВАС-11949/12 по делу № А58-4922/2011 // СПС «КонсультантПлюс».

⁴⁸ *Hong Kong Fir Shipping Co. Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* [1961] EWCA Civ 7.

⁴⁹ *Papera Traders Co. Ltd. & Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. & Another* [2002] EWHC 118.

⁵⁰ Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 12.07.2019 № Ф08-3463/2019 по делу № А32-3639/2018 // СПС «КонсультантПлюс».

⁵¹ *Hague/Hague-Visby Rules and Common Law Doctrine of Stages. A revisit to The Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep 316 // *Lloyd's Shipping & Trade Law*. Vol. 22. No. 6. P. 5–13.

⁵² *Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers, Ltd.* [1924] A.C. 100.

информировать капитана и команду обо всех технологиях, которые применяются на судне, чтобы персонал, который он нанимает, гарантированно обладал техническими знаниями для управления таким оборудованием. В одном из дел судно, должным образом оснащенное радаром, потерпело крушение, поскольку его капитан не имел опыта работы с ним и не получил инструкций по его использованию⁵³. Суд отметил, что главной заботой судовладельцев является безопасность жизни на море. В связи с этим в обязательство по обеспечению мореходных качеств судна входит укомплектование судна квалифицированным экипажем. Для этого требовалось присутствие капитана и экипажа, должным образом проинструктированных о том, как обращаться с соответствующей техникой.

Пригодность для перевозки груза также можно разделить на два основных аспекта:

1) пригодность для перевозки конкретного груза, которая подразумевает как наличие определенного оборудования, например помп для откачивания воды⁵⁴, так и пригодность самих трюмов, как минимум их чистоту⁵⁵. При этом развитие технологии постепенно увеличивает количество оборудования, необходимого на борту корабля, применительно к отдельным видам груза. В начале XX в. появились дела, в которых признавалось непригодным для перевозки груза судно без холодильных установок⁵⁶, а уже в 1997 г. в деле *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky*⁵⁷ суд признал перевоз-

чика ответственным, поскольку отсутствие на борту приборов для измерения температуры и влажности свидетельствовало о немореходном состоянии судна для предусмотренного договором перевозки груза. Пригодность для перевозки груза во многом определяется условиями договора между перевозчиком и грузоотправителем, и очевидно, что судно должно быть в состоянии выполнить перевозку груза надлежащим образом в соответствии с условиями договора;

2) корректную погрузку груза на судно, которая включает в себя как правильное расположение груза в трюмах, так и его корректные объем и вес. Немореходным считается судно, на которое погрузили груза больше, чем позволяют требования безопасности, и оно перестало быть стабильным⁵⁸. Немореходным с точки зрения погрузки груза также признавали судно в случае неплотного закрытия перегородок, вследствие чего намок груз пшеницы⁵⁹.

С развитием технологий перевозки груза и ростом популярности контейнерных перевозок актуальным можно назвать такое направление пригодности для перевозки груза, как **контейнеропригодность**. С начала 1970-х гг. суды в США начали признавать контейнеры частью судна⁶⁰ и оценивать их пригодность для перевозки грузов как элемент мореходности судна⁶¹. Следовательно, непригодные или некорректно расставленные контейнеры, снижающие стабильность судна, являются основанием для признания судна немореходным. Так, в одном из

⁵³ *Arthur Guinness, Son & Company (Dublin) Ltd. v. The Freshfield (Owners)*, [1965] EWCA.

⁵⁴ *Stanton v. Richardson* (1874) 9 CP 390.

⁵⁵ *Compania De Naviera Nedelka S. A. v. Tradax International S. A. (The «Tres Flores»)* [1972] 2 Lloyd's Rep 384.

⁵⁶ *The Southwark*, 191 U.S. 1 (1903).

⁵⁷ *Associated Metals & Minerals Corp. v. M/V Arktis Sky* 978 F.2d 47 (2 Cir. 1992).

⁵⁸ *The Friso* [1980] 1 Lloyd's Rep 469 ; *Alize 1954 & Another v. Allianz Elementar Versicherungs AG & Others* [2021] UKSC 51.

⁵⁹ *Steel v. State Line Steamship Co.* (1877) 3 App Cas 72.

⁶⁰ Представляется, что даже если не признавать контейнеры частью судна, они всё равно являются элементом мореходности судна как оборудование. Справедливости ради следует отметить, что по смыслу Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте перевозчик обязан привести в мореходное состояние «все другие части судна, в которых перевозятся грузы», к которым, разумеется, относятся и контейнеры.

⁶¹ *Leather's Best Inc. v. SS Mormaclynx*, 313 F. Supp. 1373 (E.D.N.Y. 1970).

отечественных дел перевозчик был привлечен к ответственности за повреждение судна, поскольку оно произошло в том числе в результате нарушения технологии крепежа контейнеров в трюме, сверхнормативных нагрузок, образовавшихся в результате значительной качки⁶².

Можно выделить три основных пути приобретения технологиями статуса обязательных к использованию для того, чтобы судно соответствовало требованиям мореходности: закрепление в нормах позитивного права — как в международных конвенциях, так и в национальном законодательстве; широкое применение перевозчиками в собственной практике и, как следствие, подтверждение судами общепризнанности такой практики; закрепление в договоре между сторонами, особенно когда речь идет о перевозке конкретных видов грузов. При отношении технологии к необходимой для признания судна мореходным ответственность может быть возложена на перевозчика в трех случаях: а) если она не используется на судне; б) если она установлена на судне, но неисправна, и в) если технология установлена на судне, но у капитана или экипажа не хватает необходимых

знаний для правильного использования этого оборудования.

Таким образом, с развитием технологий, применяемых в морских перевозках, стандарты *due diligence* также эволюционировали. Вместе с тем если современные международные абсолютные стандарты, установленные международными актами, такими как конвенции СОЛАС и ПДНВ, закрепляют конкретные критерии мореходного состояния судна, то суды, адаптируясь к новым технологическим условиям и утверждая относительные стандарты мореходности, руководствуются не только нормами международного и национального законодательства, но и сложившейся практикой использования новых технологий перевозчиками. Эволюция стандарта должной осмотрительности отражает стремление государств к достижению баланса интересов перевозчиков и отправителей грузов, а также к повышению безопасности морских перевозок в целом. Тем не менее постоянное развитие технологий и нормативных требований усложняет судебное применение стандарта *due diligence*, требуя от судов адаптивности и тщательного анализа каждой конкретной ситуации.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Дигесты Юстиниана / пер. с лат. ; отв. ред. Л. Л. Кофанов. Т. 3. — 2-е изд., испр. — М. : Статут, 2008. — 780 с.
2. Дмитриев М. С. Немореходность судна // Юридическая и правовая работа в страховании. — 2007. — № 4. — С. 66–71.
3. Договоры коммерческого права. Акты частноправовой унификации в системе источников договорного торгового права : учеб. пособие для вузов / В. А. Белов [и др.] ; отв. ред. В. А. Белов. — М. : Юрайт, 2024. — 336 с.
4. Дождев Д. В. Римское частное право / под общ. ред. В. С. Нерсисянца. — 3-е изд. — М. : Норма, Инфра-М, 2016. — 784 с.
5. Дождев Д. В. Умысел (*dolus*) и «природа человека» в системе критериев договорной ответственности // Вестник гражданского права. — 2023. — № 5. — С. 9–54.

Примечательно, что впоследствии контейнеры некоторыми судами рассматривались как оборудование судна (см.: *Houlden Co., Ltd. v. S. S. Red Jacket*, 1977 A.M.C. 1382), однако затем практика вернулась в прежнее русло (в деле *Northeast Marine Terminal Co., Inc. v. Caputo* (432 U.S. 249) Верховный суд США и вовсе провел аналогию между трюмом судна и контейнером). См. также: *Eastman Kodak Company v. S.S. Sealand Voyager, Her Engines, Boilers, Sea-land Services, Inc*, 958 F.2d 362 (3d Cir. 1992).

⁶² Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 14.03.2017 № Ф03-349/2017 по делу № А51-7158/2016 // СПС «КонсультантПлюс».

6. Кодекс законов Царя Хаммурапи / пер. и комм. И. М. Волкова в перераб. И. М. Дьяконова // Хрестоматия по истории Древнего мира / под ред. акад. В. В. Струве. — Т. 1 : Древний Восток. — М. : Учпедгиз, 1950. — 358 с.
7. Коршунова Н. П. Непреодолимая сила: новый взгляд на старую проблему // Журнал российского права. — 2008. — № 3. — С. 78–93.
8. Кувалдина Т. Б. Принцип должной осмотрительности // Бухгалтерский учет. — 2023. — № 1. — С. 98–104.
9. Мамагешвили В. З. К проблеме обеспечения знаний участников оборота об ограничениях полномочий директоров // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2021. — № 7. — С. 66–86.
10. Пирвиц Э. Э. Значение вины, случая и непреодолимой силы в гражданском праве // Вестник гражданского права. — 2010. — № 5. — С. 171–215.
11. Предпринимательское право России: итоги, тенденции и пути развития : монография / Е. Г. Афанасьева, А. В. Белицкая, В. А. Вайпан [и др.] ; отв. ред. Е. П. Губин. — М. : Юстицинформ, 2019. — 664 с.
12. Римское частное право : учебник / В. А. Краснокутский, И. Б. Новицкий, И. С. Перетерский [и др.] ; под ред. И. Б. Новицкого, И. С. Перетерского. — М. : Юристъ, 2004. — 544 с.
13. Скаридов А. С. Адмиралтейское и морское право зарубежных стран : учеб. пособие / Институт по изучению проблем морского права. — СПб. : Academus, 2018. — 173 с.
14. Сударев Г. А. Теоретические модели вины потерпевшего в трудах пандектистов // Вестник гражданского права. — 2022. — № 5. — С. 192–235.
15. Сюсюмов М. Я. Морской закон // Античная древность и Средние века. — Вып. 6. — Свердловск, 1969. — С. 3–54.
16. Таут С. В., Бурский И. Г. Правовые и методические проблемы стандартизации комплексной юридической проверки (дью-дилидженс) // Международное публичное и частное право. — 2023. — № 2. — С. 41–46.
17. Чурилов А. Ю. Due diligence в сфере морской перевозки грузов // Актуальные проблемы права. — 2022. — № 9. — С. 101–105.
18. Шестакова Е. Модное слово или эффективная проверка. Due diligence производственного предприятия // Финансовая газета. — 2018. — № 4. — С. 5–8.
19. Driver G. R., Miles J. C. The Babylonian Laws. — Wipf & Stock Publishers, 2007. — 986 p.
20. Girvin S. D. The Carriers' Fundamental Duties to Cargo under the Hague and Hague-Visby Rules // Journal of International Maritime Law. — 2020. — No. 6. — P. 443–462.
21. Gold E. Maritime transport: The evolution of international marine policy and shipping law. — Lexington : LexingtonBooks, 1981. — 425 p.
22. Hague/Hague-Visby Rules and Common Law Doctrine of Stages. A revisit to The Makedonia [1962] 1 Lloyd's Rep 316 // Lloyd's Shipping & Trade Law. — Vol. 22. — No. 6. — P. 5–13.
23. Limitation of the Liability of Shipowners // Columbia Law Review. — 1935. — Vol. 35. — No. 2. — P. 246–264.
24. Poor W. A Shipowner's Right to Limit Liability in Cases of Personal Contracts // The Yale Law Journal. — 1922. — Vol. 31. — No. 5. — P. 505–513.
25. Sherman Ch. P. The Romanization of English Law // The Yale Law Journal. — 1914. — Vol. 23. — No. 4. — P. 318–329.

Материал поступил в редакцию 2 июля 2024 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Digesty Yustiniana / per. s lat.; отв. red. L. L. Kofanov. Т. 3. — 2-e izd., ispr. — М.: Statut, 2008. — 780 s.
2. Dmitriev M. S. Nemorekhodnost sudna // Yuridicheskaya i pravovaya rabota v strakhovanii. — 2007. — № 4. — С. 66–71.
3. Dogovory kommercheskogo prava. Akty chastnopravovoy unifikatsii v sisteme istochnikov dogovornogo torgovogo prava: ucheb. posobie dlya vuzov / V. A. Belov [i dr.]; отв. red. V. A. Belov. — М.: Yurayt, 2024. — 336 s.

4. Dozhdev D. V. Rimskoe chastnoe pravo / pod obshch. red. V. S. Nersesyantsa. — 3-e izd. — M.: Norma, Infra-M, 2016. — 784 s.
5. Dozhdev D. V. Umysel (dolus) i «priroda cheloveka» v sisteme kriteriev dogovornoj otvetstvennosti // Vestnik grazhdanskogo prava. — 2023. — № 5. — S. 9–54.
6. Kodeks zakonov Tsarya Khammurapi / per. i komm. I. M. Volkova v pererab. I. M. Dyakonova // Khrestomatiya po istorii Drevnego mira / pod red. akad. V. V. Struve. — T. 1: Drevniy Vostok. — M.: Uchpedgiz, 1950. — 358 s.
7. Korshunova N. P. Nepreodolimaya sila: novyy vzglyad na staruyu problemu // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2008. — № 3. — S. 78–93.
8. Kuvaldina T. B. Printsip dolzhnoy osmotritelnosti // Bukhgalterskiy uchet. — 2023. — № 1. — S. 98–104.
9. Mamageishvili V. Z. K probleme obespecheniya znaniy uchastnikov oborota ob ogranicheniyakh polnomochiy direktorov // Vestnik ekonomicheskogo pravosudiya Rossiyskoy Federatsii. — 2021. — № 7. — S. 66–86.
10. Pirvits E. E. Znachenie viny, sluchaya i nepreodimoy sily v grazhdanskom prave // Vestnik grazhdanskogo prava. — 2010. — № 5. — S. 171–215.
11. Predprinimatelskoe pravo Rossii: itogi, tendentsii i puti razvitiya: monografiya / E. G. Afanaseva, A. V. Belitskaya, V. A. Vaypan [i dr.]; otv. red. E. P. Gubin. — M.: Yustitsinform, 2019. — 664 s.
12. Rimskoe chastnoe pravo: uchebnyy / V. A. Krasnokutskiy, I. B. Novitskiy, I. S. Pereterskiy [i dr.]; pod red. I. B. Novitskogo, I. S. Pereterskogo. — M.: Yurist, 2004. — 544 s.
13. Skaridov A. S. Admiralteyskoe i morskoe pravo zarubezhnykh stran: ucheb. posobie / Institut po izucheniyu problem morskogo prava. — SPb.: Academus, 2018. — 173 s.
14. Sudarev G. A. Teoreticheskie modeli viny poterpevshego v trudakh pandektistov // Vestnik grazhdanskogo prava. — 2022. — № 5. — S. 192–235.
15. Syuzyumov M. Ya. Morskoy zakon // Antichnaya drevnost i Srednie veka. — Vyp. 6. — Sverdlovsk, 1969. — S. 3–54.
16. Taut S. V., Burskiy I. G. Pravovye i metodicheskie problemy standartizatsii kompleksnoy yuridicheskoy proverki (dyu-dilidzhens) // Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe pravo. — 2023. — № 2. — S. 41–46.
17. Churilov A. Yu. Due diligence v sfere morskoy perevozki грузов // Aktualnye problemy prava. — 2022. — № 9. — S. 101–105.
18. Shestakova E. Modnoe slovo ili effektivnaya proverka. Due diligence proizvodstvennogo predpriyatiya // Finansovaya gazeta. — 2018. — № 4. — S. 5–8.
19. Driver G. R., Miles J. C. The Babylonian Laws. — Wipf & Stock Publishers, 2007. — 986 p.
20. Girvin S. D. The Carriers' Fundamental Duties to Cargo under the Hague and Hague-Visby Rules // Journal of International Maritime Law. — 2020. — No. 6. — P. 443–462.
21. Gold E. Maritime transport: The evolution of international marine policy and shipping law. — Lexington: LexingtonBooks, 1981. — 425 p.
22. Hague/Hague-Visby Rules and Common Law Doctrine of Stages. A revisit to The Makedonia [1962] 1 Lloyd's Rep 316 // Lloyd's Shipping & Trade Law. — Vol. 22. — No. 6. — P. 5–13.
23. Limitation of the Liability of Shipowners // Columbia Law Review. — 1935. — Vol. 35. — No. 2. — P. 246–264.
24. Poor W. A Shipowner's Right to Limit Liability in Cases of Personal Contracts // The Yale Law Journal. — 1922. — Vol. 31. — No. 5. — P. 505–513.
25. Sherman Ch. P. The Romanization of English Law // The Yale Law Journal. — 1914. — Vol. 23. — No. 4. — P. 318–329.