



Александр Карташов,

Ведущий юрист АБ КИАП, кандидат юридических наук

Нарушение оговорки о безопасном порте: ответственность фрахтователя и особенности урегулирования страховых требований

В статье рассматриваются вопросы нарушения оговорки о безопасном порте как одного из основных рисков, покрываемых страхованием ответственности фрахтователя. Анализируются критерии безопасного порта, выработанные английской судебной практикой, а также их влияние на признание фрахтователя ответственным за причинение убытков. Особое внимание уделяется особенностям урегулирования страховых случаев, связанных с несоблюдением данной оговорки, порядку действий фрахтователей и страховщиков при получении претензии от судовладельца.

Ключевые слова: безопасный порт; морское страхование; оговорка о безопасном порте; страхование ответственности фрахтователя; страховой риск; страховой случай; тайм-чартер.

1. Введение

С Исторически фигура судовладельца занимала одно из центральных мест в системе морского страхования. Именно для защиты его имущественных интересов создавались и развивались такие страховые покрытия, как страхование корпуса судна (англ. *Hull and Machinery Insurance*), страхование ответственности судовладельца (англ. *Protection and Indemnity Insurance*).

Однако в настоящее время структура морских перевозок претерпевает изменения:

коммерческие и эксплуатационные функции все чаще лежат на фрахтователе. Он определяет маршруты перевозки, выбирает порты захода, координирует грузовые операции. Из-за этого неминуемо возрастает объем его потенциальной ответственности. Это обусловило формирование специального вида страхования – страхования ответственности фрахтователя (англ. *Charterers' Liability Insurance*). Одним из основных рисков, покрываемых им, является ответственность за нарушение оговорки о безопасном порте (англ. *safe port warranty*). Данное обязательство

возникает в рамках договора фрахтования и представляет собой один из механизмов распределения рисков между судовладельцем и фрахтователем. Между тем в современной практике нарушение оговорки о безопасном порте не ограничивается анализом только вопросов договорной ответственности фрахтователя. Оно непосредственным образом затрагивает страховщика его ответственности.

2. Оговорка о безопасном порте как условие договоров фрахтования

Обязанность фрахтователя направлять судно исключительно в безопасные порты является традиционным условием тайм-чартера. Например, в проформе NYPE 2015 установлено, что судно должно использоваться в том числе между безопасными портами [clause 1 (b)]¹. Такая обязанность объясняется тем, что судно находится в коммерческом управлении фрахтователя, поэтому именно он должен нести риски возникновения убытков из-за ошибочного выбора порта.

Вопросу определения, является ли порт безопасным, посвящена обширная практика английских судов. Она подверглась анализу и систематизации в достаточном количестве иностранных публикаций в сфере морского права и страхования², а также в нескольких русскоязычных работах³. Обобщая их содержание, выделим основные критерии, на которые можно ориентироваться при определении порта в качестве безопасного.

Базовым прецедентом, в котором заложен «тест» безопасного порта, является дело *The Eastern City*. Согласно ему порт не будет считаться

безопасным, если «в соответствующий период времени конкретное судно не может подойти к нему, использовать его и покинуть его без того, чтобы – при отсутствии каких-либо чрезвычайных (аномальных) обстоятельств – подвергаться опасности, которой нельзя избежать посредством надлежащей навигации и хорошей морской практики»⁴. Как отмечал А. Г. Калпин, в данном деле подчеркивается относительный характер понятия «безопасный порт»⁵. Он заключается в том, что проверка, является ли порт безопасным, должна производиться для каждого судна отдельно, исходя из его технических характеристик, физических и навигационно-технических особенностей порта, погодной обстановки и т.п.

В дальнейшем английские суды развивали критерии отнесения порта к безопасному, последовательно дополняя уже сформулированные правила. В частности, в деле *The Evia (No. 2)*⁶ было установлено, что оценка безопасности порта должна производиться на основании информации и обстоятельств, известных или предвидимых, в момент направления судна (англ. *prospectively safe port*)⁷.

Особый интерес представляют политические факторы отнесения порта к небезопасному, например риски нападения, насильственного задержания. В деле *The Saga Cob* суд подчеркнул необходимость разграничивать (а) опасности, которые присущи самому порту, (б) чрезвычайные обстоятельства, которые могут возникнуть вне зависимости от обычных характеристик порта⁸. К примеру, если

¹ Проформа NYPE 2015. URL: https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/time_charters/dry_cargo_vessels/151/ (дата обращения: 10.06.2026).

² См., например: Girvin S. The Safe Port in Maritime Law: Decade of Certainty or Muddier Waters? // Social Science Research Network. 2017. URL: https://law.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2020/04/019_2017_Stephen-Girvin-CML.pdf (дата обращения: 10.06.2026); Baatz Y. (Ed.). Maritime Law (3rd ed.). Informa Law from Routledge, 2014. P. 138–141.

³ См., например: Калпин А. Г. Безопасные порты и причалы погрузки или выгрузки в договоре фрахтования морских судов // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2010. № 2. С. 47–56; Макаров Р. Система договоров, опосредующих перевозку грузов морем. Часть III. Фрахтование судов на время с экипажем. URL: https://zakon.ru/blog/2021/11/09/sistema_dogovorov_oposreduyuschih_perevozku_gruzov_morem_chast_iii_frahtovanie_sudov_na_vremya_s_eki (дата обращения: 10.06.2026).

⁴ *Leeds Shipping Co Ltd v Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep 127.

⁵ Калпин А. Г. Указ. Соч. С. 48.

⁶ *Kodros Shipping Corp v Empresa Cubana De Fletes (The Evia No 2)* [1982] 2 Lloyd's Rep 307.

⁷ Yim C.W.B. Safe Port Promise By Charterers: Rethinking Outstanding Complications // Australian and New Zealand Maritime Law Journal. 2016. Vol. 30. No. 2. P. 4. URL: <https://classic.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJL/2016/15.pdf> (дата обращения: 10.06.2026).

⁸ Baatz Y. (Ed.). Op. cit. P. 138–141.

порт длительное время стабилен с точки зрения политических факторов, а разумный судовладелец/фрахтователь в обычных обстоятельствах готов направить туда судно, то такой порт считается безопасным⁹.

Данное правило приобретает существенное значение в условиях современной нестабильной геополитической обстановки, где наряду с политическими актуализируются террористические и военные риски. Как правило, гибель или повреждение судна вследствие указанных обстоятельств покрывается страхованием корпуса судна или страхованием военных рисков. В договоры фрахтования обычно включаются специальные оговорки, которые наделяют судовладельца правом отказаться следовать в особо опасные районы плавания или порты, а в случае направления – возможностью получения от фрахтователя дополнительной премии за военные риски. Соответственно, фрахтователь по умолчанию не является ответственным за повреждение или гибель судна, такие риски базово остаются на судовладельце и его страховщике. Между тем если обстоятельства свидетельствуют о том, что небезопасность была предсказуемой, а не носила чрезвычайного характера, судовладелец возражал против захода в такой порт, то в таком случае возмещение убытков может быть возложено на фрахтователя. Таким образом, определение характеристик порта при политических и военных рисках имеет значение не только для установления ответственности фрахтователя, но и для определения того, на какого страховщика должен быть возложен соответствующий риск.

Сформулированные английскими судами подходы представляют интерес и для российского права, поскольку обязанность назначения безопасного порта закреплена и в Кодексе торгового мореплавания (КТМ РФ)¹⁰. Он закрепляет обязанность фрахтователя указать безопасный

порт погрузки (п. 1 ст. 126). Однако понятие безопасного порта погрузки в тексте закона отсутствует. В практике арбитражных судов мы также не нашли какого-либо детального толкования данной нормы. Примечательно, что одновременно КТМ РФ устанавливает, что безопасным должно быть и место погрузки груза (п. 1 ст. 127). При этом законодатель в отличие от ст. 126 КТМ РФ дополнительно определил, что под безопасным местом погрузки следует понимать такое место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом.

Попытки выработать требования, предъявляемые к безопасному порту, предпринимались в доктрине. Г. Г. Иванов, анализируя содержание ст. 126 КТМ РФ, раскрыл понятие «безопасный порт» через характеристики, сформулированные в деле *The Eastern City*¹¹. А. Г. Калпин, автор комментария к рассматриваемой статье КТМ РФ, допустил возможность отнесения порта к безопасному через навигационные (защита от штормов, порывов ветра, наличие навигационного оборудования и т. д.), санитарные (отсутствие эпидемий) и политико-правовые (отсутствие войн, забастовок, возможных политических преследований экипажа, ареста судна) требования¹². Полагаем, что отсутствие нормативного определения безопасного порта позволяет судам при рассмотрении споров более гибко подойти к оценке фактических обстоятельств выбора порта, его квалификации в качестве безопасного, а также принять во внимание доктринальные наработки.

3. Нарушение оговорки о безопасном порте как страховой риск и особенности урегулирования требований

Особенностью нарушения оговорки о безопасном порте как страхового риска является его производный характер по отношению к договорной ответственности

⁹ Girvin S. Op cit. P. 16.

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ [ред. от 31.07.2025] // Собрание законодательства РФ. 03.05.1999. № 18. Ст. 2207

¹¹ Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

¹² Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный)/И. И. Барина, Л. М. Егоров, Г. Г. Иванов и др.; под ред. Г. Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. 734 с. Доступ из СПС «Консультант Плюс».

фрахователя. В отличие от страхования имущества, при котором страховой интерес связан непосредственно с сохранностью определенного объекта, в страховании ответственности фрахователя объектом защиты выступает риск возникновения обязанности возместить убытки третьему лицу – судовладельцу. Соответственно, сам по себе факт направления судна в потенциально небезопасный порт не образует страхового случая. Правовое значение приобретает ситуация, когда такое действие повлекло возникновение гражданско-правовой ответственности фрахователя и имущественных требований к нему.

В отличие от ответственности, которая возникает ввиду повреждения груза или загрязнения окружающей среды, данный риск обусловлен исключительно отношениями между сторонами договора фрахтования. Именно поэтому при его оценке страховщик вынужден анализировать не только обстоятельства инцидента, но и содержание чартер-партии, распределение обязанностей между сторонами и условия назначения порта.

Для страхователя (фрахтователя) ключевой задачей является демонстрация того, что выбор порта соответствовал стандарту разумного поведения, учитывая доступную информацию, например, о навигационных или политических рисках. В этой связи при наступлении убытка ему целесообразно сформировать доказательственную базу, включающую сведения о состоянии порта на момент направления в него судна, навигационные предупреждения, публично доступные отчеты о рисках, а также подтверждение того, что порт считался пригодным для осуществления обычной коммерческой эксплуатации судов. Такая стратегия позволяет снизить риск квалификации судовладельцем (или его страховщиком) действий фрахователя как нарушения оговорки о безопасном порте и, соответственно, уменьшить вероятность наступления страхового спора.

Позиции страховщика ответственности фрахователя видятся изначально менее благоприятными. Это объясняется тем, что страхователь может, к примеру, согласиться на добровольную выплату судовладельцу убытков, вызванных выбором небезопасного порта, и впоследствии обратиться к страховой

компании за получением возмещения. Однако, несмотря на действие принципа добросовестности и общего правила поведения страхователя так, как если бы риск не был застрахован, на практике возможны ситуации злоупотребления данным подходом. Как следствие, типовым условием полисов и правил страхования ответственности является оговорка об обязательном согласовании со страховщиком действий страхователей по урегулированию претензий, заявленных судовладельцем. В случае несоблюдения приведенной оговорки страховая компания вправе ссылаться на нарушение обязанностей по договору страхования как на основание для отказа в выплате возмещения.

При рассмотрении вопроса наступления страхового случая ключевым является анализ действий фрахователя при номинации порта. Для страховщика это означает необходимость оценки тех сведений и обстоятельств, которые были известны или могли быть известны фрахователю при направлении судна в соответствующий порт. Подобный подход коррелирует с требованием, сформулированным в деле *The Evia* (No. 2), где безопасность порта оценивается, исходя из обстоятельств, известных или разумно предвидимых в момент выбора порта. При поступлении от фрахователя уведомления о наступлении страхового случая страховщику, помимо проверки факта предъявления требований со стороны судовладельца, необходимо выяснить два взаимосвязанных обстоятельства: (а) мог ли соответствующий порт, с точки зрения разумного фрахователя, рассматриваться как небезопасный и (б) проявил ли фрахователь должную осмотрительность при его выборе.

В процессе урегулирования убытка страховщику следует собрать и оценить доказательства, относящиеся к обстоятельствам номинации порта, в том числе сведения о рисках, которые были доступны фрахователю на соответствующую дату. Например, если судно получило повреждения при выходе из порта либо во время выполнения маневров, страховщику фрахователя желательно как можно быстрее получить судовые журналы, отчеты капитана, лоцманские документы, гидрометеорологические данные, сведения о предыдущих заходах судна в данный порт, навигационные предупреждения.

Кроме того, существенное значение имеет проверка альтернативных сценариев: мог ли фрахтователь разумно выбрать иной порт или отозвать распоряжение при изменении обстоятельств.

Практическая оправданность своевременного формирования доказательственной базы заключается в том, что через продолжительное время после инцидента восстановить объективную картину событий будет значительно сложнее или вовсе невозможно. При этом именно на основании таких данных впоследствии решается вопрос о том, являлась ли опасность обычной характеристикой порта или представляла собой чрезвычайное обстоятельство. Такой подход позволяет минимизировать риск ошибочного признания заявленного требования страховым случаем, а также разграничить договорную ответственность фрахтователя и риски, исключенные из страхового покрытия.

4. Заключение

Проведенный анализ показывает, что для целей страхования ответственности фрахтователя первоочередное значение имеет не факт повреждения судна или возникновения

убытков, а правовая квалификация действий фрахтователя при выборе порта, в том числе с точки зрения соблюдения стандарта разумной осмотрительности на момент его назначения. Практика английских судов сформировала систему критериев оценки безопасности порта. Они имеют значение как для разрешения споров между судовладельцем и фрахтователем, так и для урегулирования требований в рамках страхования ответственности фрахтователя.

В этой связи особую роль приобретает формирование доказательственной базы, подтверждающей обстоятельства номинации порта. В частности, страховщику целесообразно проанализировать информацию, доступную фрахтователю на момент выбора порта, включая навигационные предупреждения, метеорологические данные, публичные отчеты о рисках и сведения о коммерческой эксплуатации порта. Существенное значение имеет также оперативное получение первичных документов, отражающих фактические обстоятельства инцидента. Такой подход позволяет корректно оценить, являлся ли риск объективно присутствующим порту или был связан с конкретными действиями фрахтователя, и тем самым определить, относится ли заявленное требование к числу покрываемых страхованием рисков. ■