

УДК 347.79:341.9

DOI: 10.34670/AR.2026.83.60.056

Частно-правовые проблемы договорных отношений при морской перевалке грузов вне территориальных вод прибрежных государств

Скаридова Мария Александровна

Старший преподаватель,
кафедра Международного и морского права,
Государственный университет морского
и речного флота им. адмирала С.О. Макарова,
198035, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7;
e-mail: oceanlaw@yandex.ru

Аннотация

В статье рассматриваются частно-правовые проблемы, возникающие при заключении и исполнении договоров, опосредующих перевалку грузов с судна на судно (ship-to-ship, STS) за пределами территориального моря прибрежных государств — в исключительной экономической зоне и открытом море. Анализируется правовая природа договора перевалки как непоименованного (смешанного) договора, влияние публично-правового режима морских пространств на частно-правовую квалификацию, система договорных связей между судовладельцами, фрахтователями, грузовладельцами и операторами STS-операций. Особое внимание уделено проблеме определения применимого права в условиях отсутствия территориального правопорядка места исполнения, коллизионным привязкам, а также распределению рисков и ответственности за груз в момент его перегрузки. Выявлены пробелы национального (КТМ РФ, ГК РФ) и международно-договорного регулирования и предложены пути их преодоления.

Для цитирования в научных исследованиях

Скаридова М.А. Частно-правовые проблемы договорных отношений при морской перевалке грузов вне территориальных вод прибрежных государств // Вопросы российского и международного права. 2026. Том 16. № 4А. С. 446-453. DOI: 10.34670/AR.2026.83.60.056

Ключевые слова

Морская перевалка грузов, перегрузка с судна на судно (STS), открытое море, исключительная экономическая зона, применимое право, коллизионные нормы, договор перевозки, распределение рисков, международное частное право, торговое мореплавание.

Введение

Морская перевалка грузов с судна на судно (англ. ship-to-ship transfer, далее — STS-операция), осуществляемая на рейде, в районе якорной стоянки либо в открытом водном пространстве без захода в порт, давно перестала быть исключительным приёмом и превратилась в устойчивый элемент мировой логистики наливных, навалочных и сжиженных грузов. Перегрузка нефти и нефтепродуктов с танкеров меньшего тоннажа на крупнотоннажные суда (лихтеровка), перевалка сжиженного природного газа, зерна и удобрений позволяют преодолевать ограничения по осадке, разгрузить портовую инфраструктуру и оптимизировать транспортные издержки.

Принципиальное правовое своеобразие приобретает ситуация, когда такая перевалка совершается *вне территориальных вод прибрежного государства* — в исключительной экономической зоне (далее — ИЭЗ) или в открытом море. В этом случае операция протекает в пространстве, на которое не распространяется территориальный суверенитет какого-либо государства, а значит, отсутствует и территориальный правопорядок, который мог бы выступить естественным регулятором возникающих частных отношений. Возрастающее использование подобных перегрузок, в том числе в практике так называемого «теневого флота» (Термин «теневой флот» (англ. *shadow fleet*; используется также синоним «тёмный флот» — *dark fleet*) не имеет общепризнанного легального определения в международном договорном праве. Он возник из практики правоприменения (с 2010 г., применительно к вывозу нефти из Ирана) в сфере санкций), обостряет вопросы определения применимого права, юрисдикции и распределения рисков [Конвенция ООН по морскому праву, 1982; Резолюция МЕРС.186(59), 2026].

Целью настоящей статьи является выявление частно-правовых проблем договорных отношений, опосредующих STS-операции за пределами территориального моря, и формулирование предложений по их разрешению средствами договорного и коллизионного регулирования. Исследование опирается на нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее — Конвенция 1982 г.), Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), а также на международные унификации перевозочного права и отраслевые стандарты OCIMF/ICS [КТМ РФ, 1999; ГК РФ (часть третья), 2001; Регламент «Рим I», 2008; OCIMF/ICS, 2026; BIMCO, 2026].

Основная часть

Под перевалкой груза в широком смысле *понимается комплекс операций по перемещению груза с одного транспортного средства на другое, как правило сопряжённый с временным хранением, счётом, креплением и оформлением*. Применительно к морскому транспорту перевалка традиционно ассоциируется с портовой деятельностью, а договор перевалки груза в порту по своему предмету тяготеет к возмездному оказанию услуг. Между тем при STS-операции вне порта перегрузка совершается непосредственно между бортами двух судов, что существенно меняет фактический и юридический состав отношения.

Ни ГК РФ, ни КТМ РФ не содержат специальной модели договора перевалки «судно — судно», совершаемой за пределами порта и территориального моря. Следовательно, такой договор является *непоименованным* (ст. 421 ГК РФ) и по своей структуре — *смешанным*,

поскольку соединяет элементы нескольких договорных типов: возмездного оказания услуг (организация и техническое сопровождение перегрузки), перевозки (если перевалка является частью единого транспортного процесса), фрахтования судна (предоставление принимающего или сдающего судна), а в ряде случаев — хранения. К каждому из элементов в силу п. 3 ст. 421 ГК РФ применяются правила о соответствующем договоре, если иное не вытекает из соглашения сторон или существа отношения.

На практике перевалка вне порта нередко не оформляется самостоятельным договором, а «встраивается» в чартер посредством так называемой *лихтеровочной оговорки* (lightering / ship-to-ship clause), наделяющей фрахтователя правом потребовать перегрузки части или всего груза на другое судно в согласованном районе. Это порождает проблему квалификации: является ли перевалка самостоятельным обязательством или способом исполнения договора морской перевозки. От ответа зависит и применимое право, и распределение ответственности за груз в момент перегрузки [Иванов, 2026; Гречуха, 2026].

Конвенция 1982 г. устанавливает дифференцированный режим морских пространств, который, не регулируя напрямую частные договоры, предопределяет «фон» их исполнения. В пределах территориального моря (до 12 морских миль) действует суверенитет прибрежного государства, а значит, и его материальное и коллизионное право в качестве *lex loci*. За этой границей картина меняется.

В исключительной экономической зоне (до 200 морских миль) прибрежное государство обладает лишь суверенными правами в отношении ресурсов и юрисдикцией по строго определённым вопросам (ст. 56 Конвенции 1982 г.), тогда как свобода судоходства сохраняется (ст. 58). В открытом море действует принцип свободы открытого моря (ст. 87) и, что особенно важно для частно-правового анализа, *исключительная юрисдикция государства флага* (ст. 92). Судно в открытом море подчиняется правопорядку государства своего флага.

Отсюда первый принципиальный вывод: при STS-операции вне территориального моря отсутствует территориальный правопорядок места совершения операции, который мог бы автоматически предоставить применимое материальное право. *Lex loci contractus* и *lex loci solutionis* в их классическом понимании оказываются непригодными либо неинформативными, поскольку «местом» исполнения выступает участок морского пространства, не относящийся к территории какого-либо государства. Второй вывод связан с возможной коллизией: перегрузка совершается между двумя судами, которые могут нести флаги разных государств, вследствие чего принцип *lex banderae* не даёт единственного решения, а указывает сразу на два потенциально применимых правопорядка.

STS-операция вне порта порождает не единичное, а множественное договорное отношение с участием нескольких самостоятельных субъектов. Условно в нём можно выделить следующие договорные звенья:

1) Договоры фрахтования (чартеры) сдающего и принимающего судов, нередко содержащие лихтеровочные оговорки и распределяющие сталийное время и демередж применительно к простоям при перегрузке;

2) Договор морской перевозки груза и удостоверяющий его коносамент; при этом возникает вопрос о том, как перегрузка соотносится с периодом ответственности перевозчика и с моментом выдачи коносамента (на «принятый» либо на «погруженный» груз);

3) Договор об оказании услуг по перегрузке (STS service agreement) с оператором операции — лицом, предоставляющим швартовного мастера (mooring master), кранцевую защиту, шланги, а также организационное сопровождение; этот элемент носит характер возмездного оказания

услуг;

4) Договор купли-продажи груза между продавцом и покупателем, условия поставки которого (в том числе базис ИНКОТЕРМС) определяют момент перехода риска случайной гибели груза между сторонами товарной сделки;

5) Договоры страхования (страхование груза, каско судна, страхование ответственности судовладельца в клубе взаимного страхования — P&I), которые перераспределяют имущественные последствия рисков, реализующихся при перегрузке.

Множественность участников и договоров создаёт проблему *координации*: одно и то же фактическое событие (например, повреждение груза при касании бортов или разлив при разъединении шлангов) одновременно затрагивает несколько правоотношений, подчинённых, возможно, разным правопорядкам. Отраслевая практика отвечает на это стандартизацией — использованием Руководства ОСИМФ/ICS по перегрузке «судно — судно» и типовых проформ БИМКО, в которых, в частности, широко применяется принцип «knock-for-knock» (взаимный отказ от регрессных требований и распределение ответственности независимо от вины) [ОСИМФ/ICS, 2026; BIMCO, 2026].

Центральной частно-правовой проблемой является определение применимого к договору права. В отсутствие территориального правопорядка места исполнения роль основного коллизионного инструмента берёт на себя *автономия воли сторон* (*lex voluntatis*). Согласно ст. 1210 ГК РФ, ст. 414 КТМ РФ, а также ст. 3 Регламента ЕС № 593/2008 («Рим I») стороны вправе избрать применимое право, и именно прямо выраженный выбор права в сочетании с арбитражной оговоркой является наиболее надёжным средством снятия неопределённости [ГК РФ (часть третья), 2001; Регламент «Рим I», 2008; Гаагско-Висбийские правила, 1924].

Сложности возникают при *отсутствии* соглашения о применимом праве. Здесь правопорядки используют субсидиарные привязки:

— право наиболее тесной связи и теория характерного исполнения (ст. 1211 ГК РФ; ст. 4 Регламента «Рим I»). Применительно к договору перевалки определить сторону, осуществляющую характерное исполнение, затруднительно, так как обязательства распределены между несколькими лицами, а место исполнения находится в нейтральном морском пространстве;

— специальные коллизионные нормы КТМ РФ. Так, к договору морской перевозки при отсутствии соглашения сторон применяется право государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности сторона-перевозчик (ст. 418 КТМ РФ). Однако перевалка не тождественна перевозке, и распространение этой нормы на STS-операцию требует обоснования по аналогии;

— закон флага (*lex banderae*) как привязка для отношений, тесно связанных с судном (ст. 415, 416 КТМ РФ — право собственности на судно, отношения, возникающие из риска мореплавания). При перегрузке между судами разных флагов эта привязка порождает «двойственность» и должна сочетаться с приёмом *расщепления статута* (*dépeçage*), при котором различные аспекты отношения подчиняются разным правопорядкам.

Таким образом, в отсутствие выбора права суд или арбитраж вынужден конструировать применимое право из совокупности привязок, что снижает предсказуемость. Практическим следствием является доминирование *арбитражных оговорок* с отнесением споров к признанным центрам морского арбитража и прямого выбора материального права, традиционно тяготеющего к английскому праву как наиболее разработанному в сфере торгового мореплавания.

Ключевым с точки зрения имущественных последствий является вопрос о том, *кто несёт риск и ответственность за груз в момент его перегрузки с борта на борт*. В товарной сделке момент перехода риска случайной гибели определяется базисом поставки (ИНКОТЕРМС) и условиями договора купли-продажи; однако распределение ответственности за груз между перевозчиками решается на ином уровне — уровне договоров перевозки и перевалки.

Конвенционное перевозочное право (Гаагско-Висбийские правила) традиционно ограничивает период ответственности перевозчика рамками «от крюка до крюка» (*tackle to tackle*), то есть периодом от погрузки до выгрузки. STS-операция, протекающая *между* двумя перевозками, способна попасть в «серую зону»: момент, когда груз уже покинул сферу контроля сдающего перевозчика, но ещё не принят полностью принимающим, чреват пробелом в распределении ответственности. Гамбургские правила и Роттердамские правила исходят из более широкого критерия «нахождения груза в ведении (*custody*) перевозчика», что потенциально устраняет разрыв, однако Роттердамские правила не получили широкого вступления в силу [Гамбургские правила, 1978; Роттердамские правила, 2008].

В российском праве период ответственности морского перевозчика и основания освобождения от неё определяются гл. VIII КТМ РФ; для перевалки же специальный режим ответственности отсутствует, и она подчиняется общим правилам об обязательствах и о соответствующих поименованных договорах, к элементам которых тяготеет смешанный договор перевалки. Это означает, что критерием возложения ответственности становится фактический контроль (ведение) над грузом в момент причинения вреда: ответственным признаётся то лицо, в чьём ведении находился груз. Установление этого момента при перегрузке между бортами требует точной фиксации в договоре и сопроводительных документах (тайм-шиты, акты замера, расписки).

Дополнительный пласт проблем образуют риски загрязнения морской среды при разливе во время перегрузки. Хотя ответственность за загрязнение носит преимущественно деликтный и публично-правовой характер (Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и связанные с ней инструменты), её имущественные последствия перераспределяются договорно — через оговорки об освобождении и встречном возмещении (*indemnity*) и через страхование P&I. В типовых STS-проформах эту функцию выполняет принцип «*knock-for-knock*», переносящий бремя на страховые механизмы независимо от вины [OCIMF/ICS, 2026; BIMCO, 2026].

Анализ показывает многоуровневый и фрагментарный характер регулирования. Конвенция 1982 г. формирует публично-правовой каркас (режим пространств, юрисдикция флага), но не касается частных договоров. Конвенции о перевозке грузов по морю (Гаагско-Висбийские, Гамбургские, Роттердамские правила) регулируют отношения перевозчика и грузовладельца, но прямо не рассчитаны на перегрузку «судно — судно» как самостоятельную операцию и оставляют пробелы в части периода ответственности. Национальное право (КТМ РФ, ГК РФ) не содержит специальной модели договора экстерриториальной перевалки и вынуждает прибегать к конструкциям непоименованного и смешанного договоров, аналогии закона и общим коллизионным привязкам. На основании вышеприведенных суждений, их следствием являются:

- а) неопределённость применимого права при отсутствии его выбора сторонами;
- б) разрыв в распределении ответственности за груз в момент перегрузки;
- в) сложность согласования множества договоров и участников, подчинённых разным правовым порядкам;

г) затруднения в установлении компетентного суда.

Эти проблемы усиливаются в условиях роста перегрузок, совершаемых вне зоны эффективного контроля государств, в том числе в практике «теневого флота», где сторонами нередко выступают компании из «удобных» юрисдикций [Конвенция ООН по морскому праву, 1982; Резолюция МЕРС.186(59), 2026].

Заключение

Таким образом, на основании проведённого исследования, допустимо сделать следующие выводы.

Во-первых, договор, опосредующий морскую перевалку грузов вне территориальных вод, в российском праве является непоименованным и смешанным; его квалификация зависит от того, выступает ли перегрузка самостоятельной услугой или способом исполнения договора перевозки.

Во-вторых, публично-правовой режим ИЭЗ и открытого моря (исключительная юрисдикция государства флага, отсутствие территориального суверенитета) лишает отношение естественного территориального правопорядка и обесценивает классические привязки *lex loci contractus* и *lex loci solutionis*.

В-третьих, основным средством снятия неопределённости выступает прямой выбор применимого права (*lex voluntatis*) в сочетании с арбитражной оговоркой; при отсутствии выбора возникает потребность в расщеплении статута и применении права наиболее тесной связи, что снижает предсказуемость.

В-четвёртых, распределение ответственности за груз в момент перегрузки целесообразно строить на критерии фактического ведения (*custody*) грузом и тщательной документальной фиксации этого момента, восполняя конвенционные пробелы договорными условиями.

В качестве практических рекомендаций предлагается: включать в договоры явную оговорку о применимом праве и компетентном форуме; использовать признанные отраслевые стандарты (Руководство OCIMF/ICS, проформы БИМКО) и принцип «knock-for-knock» с опорой на страхование P&I; фиксировать момент перехода ведения грузом в тайм-шитах и актах; на доктринальном уровне — поставить вопрос о закреплении в КТМ РФ специальной коллизионной нормы и базовой договорной модели экстерриториальной перевалки, ориентированной на привязку к характерному исполнению либо к праву флага принимающего судна.

Библиография

1. Гамбургские правила : Конвенция Организации Объединённых Наций о морской перевозке грузов 1978 г.
2. Гаагско-Висбийские правила : Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. с изменениями.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ. Раздел VI «Международное частное право» (с послед. изм.) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 49. Ст. 4552.
4. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности морского транспорта : монография. М. : Юстиция, [последнее издание].
5. Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. М. : Спарк, [последнее издание].
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (с послед. изм.) // Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
7. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бей 10 декабря 1982

- г.) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.
8. Регламент (ЕС) № 593/2008 Европейского парламента и Совета от 17 июня 2008 г. о праве, подлежащем применению к договорным обязательствам («Рим I»).
9. Резолюция ИМО МЕРС.186(59): Поправки к Приложению I МАРПОЛ (Глава 8 – Предотвращение загрязнения при передаче нефтяного груза между нефтяными танкерами в море).
10. Роттердамские правила : Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов 2008 г.
11. BIMCO. Standard Ship to Ship Transfer Agreement (STSA) и иные типовые проформы. Copenhagen : BIMCO.
12. OCIMF, ICS, CDI. Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases. London : Witherby Publishing Group, [последнее издание].

Private Law Problems of Contractual Relations in the Transshipment of Cargo at Sea Beyond the Territorial Waters of Coastal States

Mariya A. Skaridova

Senior Lecturer,
Department of International and Maritime Law,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
198035, 5/7, Dvinskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;
e-mail: oceanlaw@yandex.ru

Abstract

The article examines the private law problems arising in the conclusion and performance of contracts mediating the transshipment of cargo from ship to ship (ship-to-ship, STS) beyond the territorial sea of coastal states — in the exclusive economic zone and on the high seas. The legal nature of the transshipment contract as an innominate (mixed) contract, the influence of the public law regime of maritime spaces on private law qualification, and the system of contractual relations between shipowners, charterers, cargo owners, and operators of STS operations are analyzed. Particular attention is paid to the problem of determining the applicable law in the absence of a territorial legal order of the place of performance, to conflict-of-laws rules, as well as to the distribution of risks and liability for cargo at the moment of its reloading. Gaps in national (Merchant Shipping Code of the Russian Federation, Civil Code of the Russian Federation) and international treaty regulation are identified, and ways to overcome them are proposed.

For citation

Skaridova M.A. (2026) *Chastno-pravovye problemy dogovornykh otnosheniy pri morskoy perevalke грузов вне territorial'nykh vod pribrezhnykh gosudarstv* [Private Law Problems of Contractual Relations in the Transshipment of Cargo at Sea Beyond the Territorial Waters of Coastal States]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 16 (4A), pp. 446-453. DOI: 10.34670/AR.2026.83.60.056

Keywords

Maritime transshipment of cargo, ship-to-ship transfer (STS), high seas, exclusive economic zone, applicable law, conflict-of-laws rules, contract of carriage, distribution of risks, private international law, merchant shipping.

References

1. BIMCO. (n.d.). Standard Ship to Ship Transfer Agreement (STSA) and other standard forms of agreement. Copenhagen: BIMCO.
2. Civil Code of the Russian Federation (Part Three) No. 146-FZ of November 26, 2001. Section VI "Private International Law" (with latest amendments). (2001). Collection of Legislation of the Russian Federation, 49, Art. 4552.
3. Grechukha, V. N. (n.d.). Transportnoe pravo: pravovoe regulirovanie deyatel'nostimorskogo transporta [Transport law: Legal regulation of maritime transport activities]. Moscow: Yustitsiya.
4. Hamburg Rules: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.
5. Hague-Visby Rules: International Convention for the Unification of Certain Rules of Bill of Lading, 1924, as amended.
6. International Maritime Organization. (n.d.). Resolution MEPC.186(59): Amendments to MARPOL Annex I (Chapter 8 – Prevention of pollution during transfer of oil cargo between oil tankers at sea).
7. Ivanov, G. G. (n.d.). Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation]. Moscow: Spark.
8. Merchant Shipping Code of the Russian Federation No. 81-FZ of April 30, 1999 (with latest amendments). (1999). Collection of Legislation of the Russian Federation, 18, Art. 2207.
9. OCIMF, ICS, & CDI. (n.d.). Ship to Ship Transfer Guide for Petroleum, Chemicals and Liquefied Gases. London: Witherby Publishing Group.
10. Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations ("Rome I"). (2008).
11. Rotterdam Rules: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.
12. United Nations Convention on the Law of the Sea (concluded in Montego Bay on 10 December 1982). (1997). Collection of Legislation of the Russian Federation, 48, Art. 5493.