

В ПОМОЩЬ ПРЕПОДАВАТЕЛЮ

Н. П. Кузнецова, И. В. Кузнецов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И МЕХАНИЗМ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

Морское страхование в современной России продолжает традиции дореволюционного и советского периодов развития этого вида страхования, основываясь на более чем двухсотлетней экономической и юридической теории и практике¹. Законодательства всех стран мира выделяют морское страхование в специальный вид страхования² вследствие исторической традиции, особого характера объектов страхования, специфических страховых рисков, наличия нескольких участников страхового отношения, растянутости морских путешествий во времени и пространстве, высокого уровня интернационализации, а также ввиду комплексности самого вида страхования, которая проявляется в том, что договор охватывает совокупность рисков, связанных с основными видами страхования: имущества, ответственности, предпринимательских рисков и личного страхования.

Многообразие объектов морского страхования, организационно-правовых форм страховых компаний, разнообразные страхователи-потребители услуг морских страховщиков определяют и множество подходов к классификации собственно морского страхования. Основные подходы к классификации морского страхования включают следующие признаки: юридическая природа, форма собственности, место расположения, имущественные интересы участников морского предприятия.

Юридическая природа. Наиболее общей для морского страхования является классификация по характеру возникающих страховых правоотношений между страховщиками и страхователями. По этому признаку морское страхование разделяется на обязательное,

Наталья Петровна КУЗНЕЦОВА — д-р экон. наук, профессор кафедры страхования экономического факультета СПбГУ. В 1970 г. окончила отделение экономической кибернетики экономического факультета ЛГУ. В 1977 г. защитила кандидатскую, в 1990 — докторскую диссертации. Область научных интересов — экономический рост в разных странах и регионах мира в историческом контексте, экономика мирового страхования. Автор более 130 научных работ, в том числе 4 монографий.

Иван Владиславович КУЗНЕЦОВ — в 1997 г. окончил отделение экономической теории экономического факультета ЛГУ. В 1997–2000 гг. учился в аспирантуре экономического факультета. Область научных интересов — экономика морского страхования и морское право в разных странах и регионах мира. Имеет 7 научных работ и авторских переводов.

осуществляемое в силу закона³, и добровольное, осуществляемое на основе письменного договора морского страхования между страховщиком и страхователем. В удостоверение заключенного договора морского страхования страховщик выдает страхователю полис морского страхования.

Место расположения. В зависимости от расположения объекта страхования зарубежная морская практика классифицирует морское страхование на берегу (*on shore marine insurance*) и на море (*off shore marine insurance*). В *on shore marine insurance* входят различные береговые сооружения – причалы, грузовые терминалы, заводы, обслуживающие порт, и т. д. *Off shore marine insurance* включает суда различного назначения, плавучие доки, буровые платформы и т. д.

Имущественные интересы участников морского предприятия и различных хозяйствующих субъектов, связанных с мореплаванием и судоходством. В соответствии с содержанием данного классификационного признака выделяют личное морское, имущественное морское страхование, страхование фрахта⁴ и страхование ответственности судовладельца. В личном морском страховании имущественные интересы связаны со здоровьем и трудоспособностью пассажиров и членов экипажа. *Личное морское страхование* включает страхование пассажиров и членов экипажа судна от несчастных случаев, медицинское страхование непредвиденных расходов, связанных с предоставлением специализированной медицинской помощи в иностранном порту и расходов на продолжение лечения на родине во время морского путешествия. В *имущественном морском страховании* имущественные интересы связаны с владением, использованием распоряжением судами и грузами, с фрахтованием судов. *Имущественное морское страхование* включает страхование судов, в том числе в постройке, страхование фрахта и страхование грузов. В качестве самостоятельного вида страхования выделяется страхование контейнеров, связанное со страхованием грузов, перевозимых морским путем. В *страховании ответственности* судовладельцев входит страхование их ответственности за ущерб, причинный третьим лицам в связи с эксплуатацией судна как источника повышенной опасности. Оно включает страховое покрытие ответственности судовладельца перед третьими лицами за:

- ◆ несохранную перевозку груза;
- ◆ столкновение судов;
- ◆ загрязнение территориальных вод;
- ◆ повреждение плавучих и стационарных объектов;
- ◆ причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа и других лиц, оказавшихся на судне во время морского предприятия (лоцманы, рабочие и др.);
- ◆ таможенные и прочие штрафы;
- ◆ удаление остатков судна и груза, затонувших по причине кораблекрушения;
- ◆ прочие страховые риски.

Форма собственности и организационно-правовая форма морского страховщика. По этому признаку выделяют акционерные страховые компании и клубы взаимного страхования судовладельцев.

В РФ все виды морского страхования проводятся акционерными страховыми компаниями. За рубежом наряду с АСК действуют также клубы взаимного страхования (КВС)⁵. В соответствии с таким разделением морских страховщиков существуют два основных класса страхования морских рисков: судов-каско и разнообразных видов ответственности судовладельца (перевозчика). При этом в практике мирового страхования акционерные страховые компании обычно страхуют суда-каско (иногда и страхование фрахта), а

сфера деятельности КВС ограничивается страхованием ответственности судовладельцев (перевозчиков) за ущерб перед третьими лицами в связи с осуществлением морской перевозки, а также, как правило, страхование фрахта⁶.

Любой вид страхования, как и морское страхование, связан со следующими понятиями: страховой случай, объект страхования, страховая сумма, страховая премия, обязанности страхователя и страховщика, существенные обстоятельства, исключения из страхового покрытия и т. п.⁷

По договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей (страховых событий), которым подвергается объект страхования, т. е. при наступлении страховых случаев, возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Страховой случай при морском страховании – это реализация опасности и случайности, которым подвергается объект страхования.

Важнейшим компонентом теории и практики морского страхования является объект морского страхования, который характеризуется высокой степенью комплексности⁸.

Объектом морского страхования (*marine risk*) являются имущественные (страховые) интересы участников морского предприятия и хозяйствующих субъектов, обслуживающих процесс мореплавания и судоходства, связанные с:

- судном, строящимся судном;
- грузом;
- фрахтом;
- платой за проезд пассажира;
- платой за пользование судном;
- ожидаемой от груза прибылью и другими обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требованиями;
- заработной платой и иными причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна суммами, в том числе с расходами на репатриацию;
- ответственностью судовладельца, принятым на себя страховщиком риском (перестрахование) и др.

Исходя из содержания имущественных интересов и учитывая разнообразие возможных объектов морского страхования, можно выделить следующие виды страхования:

- страхование имущества (страхование средств водного транспорта; страхование грузов);
- страхование гражданской ответственности (страхование ответственности за причинение вреда третьим лицам в связи с эксплуатацией судна, которое является источником повышенной опасности; страхование гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору; страхование гражданской ответственности владельцев средств водного транспорта);
- страхование предпринимательских рисков;
- личное морское страхование (страхование пассажиров и членов экипажа судна от несчастных случаев во время морского путешествия, медицинское страхование непредвиденных расходов, связанных с предоставлением специализированной медицинской помощи в иностранном порту и расходов на продолжение лечения на родине).

При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют *существенное значение* для определения степени риска и известны или должны быть известны страхователю, а также све-

дения, запрошенные страховщиком. Страхователь освобождается от обязанности сообщать страховщику общеизвестные сведения, а также сведения, которые известны или должны быть известны страховщику. Таким образом, устанавливая обязанность страхователя предоставить страховщику всю информацию о риске, договор закрепляет в морском страховании действие принципа «наивысшего доверия сторон».

При несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора морского страхования. При этом страховая премия причитается страховщику, если страхователь не докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине. Страховщик не вправе отказываться от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, имеющие существенное значение для определения степени страхового риска и о которых не сообщил страхователь, отпали. Если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком, страховщик не может впоследствии отказаться от исполнения договора морского страхования на том основании, что такие сведения ему не сообщены.

Страховая премия уплачивается страхователем в обусловленный договором страхования срок. Договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить *страховую сумму* – величину максимальной ответственности страховщика по рискам, передаваемым в рамках заключаемого договора. При страховании судна, груза или иного имущества страховая сумма не может превышать *страховую стоимость* – их действительную стоимость в момент заключения договора.

В случае, когда один и тот же объект одновременно застрахован у нескольких страховщиков на страховые суммы, которые в итоге превышают страховую стоимость этого объекта (*двойное страхование*) (*double insurance*), все страховщики несут суммарную ответственность только в размере страховой стоимости⁹. При этом каждый из них возмещает ущерб в доле, равной отношению страховой суммы, заявленной в договоре морского страхования у данного страховщика, к суммарной страховой сумме, рассчитанной по всем договорам морского страхования, заключенным у разных страховщиков в отношении данного конкретного объекта.

Если имеет место двойное страхование, при котором суммарная страховая сумма равна или не превышает страховой стоимости, а ущерб оказался не более страховой суммы, то при наступлении страхового случая каждый из страховщиков несет долю ответственности, пропорционально указанной в договоре¹⁰.

Страховщик не несет ответственность за убытки:

- причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователем или выгодоприобретателем либо его представителем;
- возникшие вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не предусмотрено правилами, установленными Кодексом торгового мореплавания;
- возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также вследствие конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

Страхователь или выгодоприобретатель обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования (перегрузке, изменении

способа перевозки груза, порта выгрузки, отклонении судна от обусловленного маршрута следования, оставлении судна на зимовку и других).

Любое изменение, увеличивающее риск, если только оно не вызвано спасением людей, судов или грузов либо необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику право пересмотреть условия договора морского страхования или потребовать уплаты дополнительной страховой премии. В случае если страхователь не согласится с этим, договор морского страхования прекращается с момента наступления изменения, увеличивающего риск.

Неисполнение страхователем или выгодоприобретателем обязанности информировать страховщика об изменении, увеличивающем риск, освобождает страховщика от исполнения договора морского страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с объектом страхования или в отношении объекта страхования.

При наступлении страхового случая страхователь обязан:

- принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры по предотвращению или уменьшению убытков;
- немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая и следовать указаниям страховщика.

Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь или выгодоприобретатель умышленно или по грубой неосторожности не принял меры по предотвращению или уменьшению убытков.

Страховщик обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им для:

- предотвращения или уменьшения убытков, за которое несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными;
- выполнения указаний страховщика, направленных на предотвращение или уменьшение этих убытков;
- выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком;
- составления диспаша (см. ниже) по общей аварии.

Специфическую особенность морского страхования представляет существование в нем института *абандона*, означающего отказ страхователя в пользу страховщика от своих прав на имущество, застрахованное от гибели.

Он дает страхователю право на получение страховой суммы в полном объеме.

Абандон применяется в случаях:

- пропажи судна без вести;
- уничтожения судна и (или) груза (полной фактической гибели);
- экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна (полной конструктивной гибели судна);
- экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;
- захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем 6 месяцев.

В указанных случаях к страховщику переходят все права на застрахованное имущество при страховании имущества в размере полной стоимости.

Заявление на абандон (*notice of abandonment*) должно быть сделано:

- в течение 6 месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, удостоверяющих юридический факт пропажи судна и т. д.;
- заявление на абандон не может быть взято страхователем (или иным лицом) обратно.

В морском страховании, так же как и при обычном страховании, как правило, применяется суброгация, предусматривающая следующее. К страховщику в пределах выплаченного страхователю или выгодоприобретателю страхового возмещения может перейти право собственности на застрахованное имущество (часть застрахованного имущества) или право требования на возмещение причиненного убытка к лицу, ответственному за причиненный ущерб. При абандоне, а также в целях реализации права на суброгацию страхователь или выгодоприобретатель обязан передать страховщику все документы и доказательства, необходимые для осуществления страховщиком перешедших к нему прав.

В случае возмещения убытков страхователю или выгодоприобретателю третьими лицами страховщик уплачивает им только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной ими от третьих лиц.

При морском страховании встречаются такие понятия, как «общая» и «частная» аварии¹¹. В морском страховании понятие «авария» выражает убытки и расходы, причиненные происшествием, связанным с мореплаванием.

Общая авария (general average) — убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасания судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Общая авария называется так потому, что расходы по ней несут все участники морского предприятия — судовладелец, перевозчик (фрагтователь), владелец груза. Общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия. Калькуляция расчета по общей аварии осуществляется диспашером¹². Расходы страхователя, понесенные по общей аварии, на основании составленной диспашаи¹³ обычно возмещаются морским страховщиком, исходя из конкретных условий ранее заключенного договора морского страхования.

Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии (следовательно, не распределяемые между судном, грузом и фрахтом), признаются *частной аварией*. Частная авария (*particular average*) — убытки, не признаваемые общей аварией, которые несут исключительно владельцы судна, потерпевшего аварию во время шторма, или владельцы груза, которому был нанесен ущерб. Следовательно, расходы по частной аварии несет тот, кто потерпел данный убыток, или тот, кто ответствен за его возникновение.

Таким образом, механизм морского страхования и особенности его реализации отражают следующие характеристики:

- ◆ классификация морского страхования по юридической природе; месту расположения; имущественным интересам участников морского предприятия; формам собственности; объектам морского страхования;
- ◆ особенности реализации основных терминов страхования в морском страховании: страховой интерес, страховой случай, объект страхования, страховая премия, страховая сумма, страховая стоимость обязанности страхователя и страховщика, существенные обстоятельства;
- ◆ специфические термины морского страхования: двойное страхование, абандон, общая авария, диспаша, диспашер, частная авария;
- ◆ содержание имущественного интереса относительно объектов морского страхования как основной признак классификации договоров морского страхования, в соответствии с которыми традиционно выделяются четыре вида договоров: страхование судов; страхование грузов; страхование фрахта; страхование ответственности судовладельца.

¹ *Вицин А.* Договор морского страхования по русскому праву. СПб., 1865; *Гребнер Л.* Законодательство по морскому страхованию. СПб., 1902; *Барсагов Ю. Г., Иванов Г. Г.* и др. Словарь международного морского права. М., 1985; *Мусин В. А.* Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. Л., 1971; *Основы морского страхования* / Под ред. Н. П. Кузнецовой. СПб., 2002; *Федоров А.* Морское право. Одесса, 1913.

² Правила, предусмотренные главой 48 ГК РФ, распространяются на морское страхование, постольку законом об этих видах страхования не установлено иное (ст. 970 ГК). В настоящее время морское страхование регулируется гл. XV Кодекса торгового мореплавания РФ, принятого Государственной Думой 31 марта 1999 г.

³ В РФ обязательным является страхование пассажиров морского транспорта в пути следования. Гидротехнические сооружения, выступающие неотъемлемой частью водных путей, согласно Федеральному закону «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» (июль 1997 № 116-ФЗ), относятся к числу объектов повышенной опасности, и поэтому их владельцы обязаны застраховать свою гражданскую ответственность перед третьими лицами.

⁴ Фрахт — это денежное вознаграждение, которое морской перевозчик должен получить за перевозку груза, предназначенного к морской перевозке.

⁵ В РФ пока нет законодательной базы для деятельности КВС. Единственной компанией, до недавнего времени страховавшей ответственность судовладельцев в России, был Ингосстрах. В 1996 г. на российском рынке появилась еще одна альтернатива для судовладельцев. В целях создания современной надежной и эффективной страховой защиты российских судовладельцев 5 страховых компаний учредили Российский Пул по страхованию ответственности судовладельцев (The Russian P&I Pool).

⁶ Покрытие для фрахтователей устанавливается исходя из фиксированной ставки премии и с более низкими лимитами ответственности.

⁷ *Соколов А. И.* Краткий морской коммерческий словарь-справочник. М., 1993; Комментарий к Кодексу торгового мореплавания / Под ред. А. Л. Маковского. М., 1973; *Васильев В. А., Мусин В. А., Федоров А. М.* Морское страхование. М., 1972; Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Кокина. М., 1998.

⁸ *Ефимов С. Л.* Морское страхование: теория и практика: Учебник. М., 2001.

⁹ Например, страхователь застраховал принадлежащий ему груз, отправляемый морской перевозкой, у двух страховщиков на общую сумму 1 млн руб. (у одного страховщика на сумму 600 тыс. руб., у другого — на 400 тыс. руб.). В результате страхового случая грузу причинен ущерб на сумму 1 млн 200 тыс. руб. Первый страховщик должен выплатить страховое возмещение в размере 600 тыс. руб., второй — 400 тыс. руб.

¹⁰ Например, страхователь застраховал принадлежащий ему груз, отправляемый морской перевозкой, у двух страховщиков на общую сумму 1 млн руб. (у одного страховщика на сумму 600 тыс. руб., у другого — на 400 тыс. руб.). В результате страхового случая грузу причинен ущерб на 800 тыс. руб. Первый страховщик должен выплатить страховое возмещение в размере 480 тыс. руб., второй — 320 тыс. руб.

¹¹ В обычном понимании слово «авария» означает повреждение какого-либо механизма, машины, устройства во время работы, движения.

¹² Диспашер (*average adjuster, dispatcher*) — специалист в области морского права и экономики морского транспорта, уполномоченный устанавливать наличие общей аварии и делать расчет по распределению расходов по общей аварии между судном, грузом и фрахтом.

¹³ Диспаша — расчет по общей аварии, зафиксированный в документе, устанавливающий наличие общей аварии; распределение расходов между судном, грузом и фрахтом.

Статья поступила в редакцию 31 января 2007 г.