



Георгий Гришин, Николай Солонько

**Послушай,
парень,
ты берешь
не прежний груз,**

1
ТОМ

или Сага о Страховании Грузов

Гришин Г. В., Солонько Н. А. Послушай, парень, ты берешь не прежний груз : в 2 т. – М. : Страховая пресса, 2013. – 528 с., 16 с. ил. – Т. 1.

Книга о страховании грузов, включая теорию и историю английского страхования в целом. Рассматриваются: современная международная практика страхования грузов, классификация грузов и транспортных средств, вопросы работы по убыткам, участники рынка, особенности правил страхования грузов в различных странах с уникальными сопоставлениями, специальные оговорки по типам грузов, споры и прецеденты, тенденции развития страхования грузов, новейшие законодательные изменения.

Книга предназначена для специалистов страхования, транспорта, для грузовладельцев, юристов и аджастеров, а также студентов профильных вузов и всех участников морской отрасли.

том 1

ISBN 978-5-906553-02-7

ISBN 978-5-906553-01-0

В оформлении использована картина

The River Thames with St. Paul's Cathedral on Lord Mayor's Day.

Canaletto, 1746. Courtesy of The Lobkowitz Collections, Czech Republic

© The Lobkowitz Collections, Czech Republic

© Г. Гришин, Н. Солонько, 2013

© Оформление. ООО «Страховая пресса», 2013

ПОСЛУШАЙ, ПАРЕНЬ, ТЫ БЕРЕШЬ НЕ ПРЕЖНИЙ ГРУЗ,

или Сага о Страховании Грузов

ОГЛАСОДЕРЖАНИЕ 1. КРАТКОЕ.

CONTENTS-GUIDE 1. CONCISE.

– Не стоит пугаться размеру книги! А то Вы никогда не станете нашим читателем!

– А лучше **просмотрите эти две страницы.**

– А потом загляните в конец главы II и в начало третьей. И **определитесь – что читать, а что нет.**

– В добрый путь!

-IV	Гид-1. Guide-1.	Огласодержание 1. Краткое. Contents-Guide 1. Concise.	Что читать? Собственно, уже читаете.	5
-III		Главные песни о старом. Вступление-1. Preface-1.	Почему грузы? Сейчас?	9
-II	Гид-2. Guide-2.	Огласодержание 2. Длинное. Contents-Guide 2. Detailed.	Где то, что надо? [Большое оказалось – в конец перенесли].	923
-I		Вступление-2. Preface-2.	ОБЫЧНО ВСТУПЛЕНИЯ не читают. Это – нужно! О нашей форме, источниках, вложениях и пр. И – спасибо!	17
0		Поехали!	А был ли у римлян ноль?	23
I	Почему и зачем? Why?	Почему и зачем – страхование грузов? Cargo insurance. Why, or Why?	Интересно и сложно. 7 отличий. Экспортер. Импортер. Банки. Перевозчики.	24
II	Как? How?	Основы страхования. Insurance Basics. [Отдельный учебник теории страхования].	Право. Морское. Документы. Доверие. Интерес. Возмещение. Причины. Суброгация.	47
		Вступление к главам III-XIX		108
III	Кто? Who?	Страхователь. Страховой интерес. Инкотермс. The insured. Insurable interest. Incoterms.	Инкотермс. Перевозочные документы. Передача прав. Аккредитивы.	109
IV	Что? What?	Что застраховано? Предмет страхования. What is actually insured? Subject-matter insured.	Товар или его переме- щение? Двойственность и изменение интереса. Грузы. Упаковка.	132
V	На сколько? Amount?	Страховая сумма / страховая стоимость / иные денежные аспекты. Sum insured / insurable value.	Соотношение стоимости и суммы. Цена. Возмещение. Лимиты. Франшизы.	154

VI	Где и когда? When and where?	Период и география покрытия. Duration and Geographical Scope of cover.	Рамки договора. Период покрытия. Период действия полиса. География.	179
		Четыре части книги – резюме		195
VII	От чего - 1? From what - 1?	Застрахованные опасности, или риски. Insured perils, or risks.	Риски–причины–ущерб–убыток. Покрытие по ICC A-B-C. Причинно-следственная связь.	195
VIII	От чего - 2? From what - 2?	Виды убытков. Losses types.	Полная гибель. Общая Авария. Частная Авария.	223
		Вступление к главам IX-XII		255
IX	Условия – объем? Scope of cover?	Условия страхования: История и объем покрытия. Terms and conditions: History and Scope of cover.	От всех рисков и от поименованных рисков. История. Международные сравнения. Исключения.	256
X	Условия – прочие? Other terms?	Основные позиции условий. Main terms and conditions.	Структура Оговорок. Новейшие изменения. Континентальные Условия.	325
XI	Как расширить? How to extend?	Условия и оговорки: вспомогательные, расширяющие, сужающие и иные. Conditions and clauses: additional, extending, limiting, specialised, etc.	Практика – расширения и дополнения. Виды грузов.	365
XII	Что еще покрыть? What else to insure?	Сопутствующие страхования. Insurances contributory to straight-forward cargo.	Война и забастовки. Пиратство и киднэп. Политические и финансовые риски. Фрахтователи.	450
	ВТОРОЙ ТОМ			529
	Вступление ко второму тому			533
XIII	На чем везем и где храним? Conveyances used?	Транспортные средства, инфраструктура и документы. Conveyances, transport infrastructure and documents.	На чем везем грузы? Как разгружаем и где храним. Перевозочные документы. Сюрвеи.	534
XIV	Как сделать? How to...?	Как застраховать груз, или андеррайтинг. Underwriting, or how to insure a cargo.	На рейс или на год. Как готовить материал. Вопросы. Условия.	591

XV	Какие бумаги и кто? Which docs an who issues?	Как застраховать груз, или разные аспекты договора. Страховой рынок. Страховая документация. How to insure a cargo, or different issues of a contract of insurance. Insurance market. Insurance documents.	Полисы и сертификаты. Страховой рынок. Брокеры. Перестрахование.	634
XVI	Что делать? What to do in case of a loss?	Страховые случаи = Losses = Страховые убытки.	Произошла неприятность – что делать? Три восьмерки мер. Общая Авария.	679
XVII	Кого винить? Whom to blame?	Суброгация. Subrogation.	Получить с виновного.	755
XVIII	Что он ответит? His defences?	Права и страхование причинителей вреда. The party to blame: rights and insurances.	А виновный застрахован! И прикрывается конвенциями.	782
	Прил. Add.	Приложения. Addendae.		865
-II	Гид-2. Guide-2.	Огласодержание 2. Длинное. Contents-Guide 2. Detailed.	Где то, что надо?	923

– В четвертой колонке мы изложили **очень краткое содержание глав**. Если что конкретное интересует – лучше в конец сразу проследовать, в Огласо-2!

– Вот какие ступеньки нам с Вами предстоит пройти – в первом и втором томах. Не бойтесь – «даже путь в тысячу ли начинается с первого шага!», как написал Лао-цзы двадцать шесть столетий назад.



Рис. -4.1. Ступеньки в познании грузового страхования

ГЛАВНЫЕ ПЕСНИ О СТАРОМ ВСТУПЛЕНИЕ-1. PREFACE-1. ПОЧЕМУ ГРУЗЫ? СЕЙЧАС?

«Вот стою, держу весло, через миг отчаю», – вспоминается почему-то чаще в аэропорту. «Как провожают пароходы», – всплывает на вокзале, поскольку – «совсем не так, как поезда». Память все время подсказывает какие-то старые, но совсем не истершиеся, пусть и не высшей поэзии, строчки.

Приехали наши коллеги английские в Киев, в первый раз. Решено начать, чтобы не скукали по Родине, с английского ресторана. Извещенная хозяйка поспешила порадовать: «Мы хотим, чтобы наши дорогие гости чувствовали себя, как дома. Вот и музыку ихнюю приготовили». Бони М и Смоки. Очень она расстроилась, когда гости попросили что-нибудь украинское, сославшись на то, что, если ямайских ярких исполнителей и любят, то о второй группе не слышали никогда. И о «Living next door to Alice?» – «No». И «What can I do?» – совсем «No».

Потом мы уже объяснили и им, и себе. Музыку нам в 70-х давали по талонам. В год по одной группе, в рамках телевизионных «Мелодий и ритмов зарубежной эстрады». С таким трудом завоеванная Западная «культура» потому и популярна уж чуть не 40 лет.

А дальше подумалось: ведь и с нашими песнями так. Собралась вот на пароходе на верхней палубе разношерстная компания, от 19 до 70 – и полночи делали что? Сначала под гармонь плясали по порядку все от летки-енки до кадрили и танго, а потом пели от «Огней так много золотых» до «Мы себе давали слово». Это что ж, настолько глубоко мы восприняли взгляды своих родителей – спасибо им огромное и за эту часть нашего наследия, – что ничего нового не создали после 80-х?

Да создали, конечно, у каждого – свои кумиры, а вот поется что-то общее. Незабываемое и незабываемое.

Старые ритмы

А в нашем любимом страховании – у нас на Востоке Европы – не так. Подзабылось как-то старое и главное. А раньше все пели... Все знали... Ну как «Отель Калифорнию».

Вот о полупозабитом или непройденном и вспомним. На наши, страховые мотивы.

В страховании, исторически, – что главное было и старое? Правильно, страхование грузов. Не будем, не будем поминать к ночи 2,900-летней давности Родосский закон об общей аварии, финикийских мореходов, английские кофейни...

Начало

Но совсем недавно, в 1947 году, когда создавался в Москве на Ильинке тогда еще даже не Ингосстрах, а ГУИНО (неприлично и произнести-то: Главное Управление Иностранного Страхования) Министерства Финансов СССР, – то его, как это полагалось новорожденному, наделили немалым количеством отделов: хозяйственным, кадров, бухгалтерией, первым. Ну и, как бы между прочим, отделом прямого страхования. «Прямого» – потому, что не «перестрахования». Занимался этот отдел одним только видом операций – страхованием грузов. Практически ничего другого молоденькая международная отрасль делать не умела.

Зато в каждой советской внешнеторговой организации сидели асы этого вида, прочитавшие и повидавшие на своем веку немало. И с агентами Ллойдс общавшиеся, и с диспашерами, и арбитрами МАК становившиеся. Были, были специалисты!

Сейчас все уже подевались куда-то? Демонопольизацией и приватизацией смыло? Нет, опыт есть еще – так давайте его вспомним. И начнем по порядку, с азов. Если кто не забыл – перелистайте, пожалуйста, несколько страниц.

Что знают специалисты МЭО

Все с ног на голову перевернулось. И потому поколение новых специалистов по Международным Экономическим Отношениям –

(просто приятно вспомнить название факультета моей alma mater. МФИ = ГФА = ФУ (фуу! теперь Финансовый Университет в Москве). Будем писать о МЭО, поскольку речь идет не только о внешнеторговцах, но и о судовладельцах и судовладельцах, и о банкирах и прочих специалистах, связанных с внешнеэкономической деятельностью)

– лучше разбирается в страховании судов, чем грузов. Почему?

Немного пост- и советской истории

Да все просто. Сначала страхование (вос)создавалось – в Российской Федерации и в СССР. С 1920-х годов – страхование грузов, с 1940-х – судов, с 1970-х – ответственности судовладельцев (СОО, или Р&I). Потом уже – от огня, строймонтажных рисков и прочего.

Под страхованием имеем в виду не обслуживание населения – отрасль огромную, важную и нужную, – а работу с предприятиями. Пусть даже и с советскими, но хозрасчетными же! Никто никогда никого страховать в советской торговле не заставлял и не мог заставить.

Итак, к 1980-м в МЭО страховать умели и любили. А потом начались демонопольизация и приватизация. А потом – даже не начался, а явился – развал. И стало не до страхования. И разучились.

А как прошел угар ваучеризации, когда миллионные активы доставались за бумажки. Как пришло понимание, что этот пароход или завод – твой или твоих деловых партнеров. Как опять заработала своя экономика – снова задумались о страховании.

Что сначала страхуют?

То, что чаще погибает или ломается – пароходы и самолеты. И спутники. Потом уже – наземное имущество, сначала в нефтегазовой отрасли. Во-первых, там чаще взрывается, во-вторых, там больше западных инвесторов, привыкших к тому, что страховать надо все.

Дошло дело и до грузов

А вот грузы, за некоторыми исключениями, частные компании стали страховать не сразу.

Значительно же проще покупать за границей на условиях CIF, когда иностранный продавец заботится и о транспорте, и о страховании. А продавать за границу – на условиях FOB – довед до борта судна и голова не болит. А иностранный покупатель заботится и о том, какой пароход, и о том, чей полис.

Но за эти годы подросли свои судовладельцы и судоператоры. И свои судовые брокеры, которые суда найдут за границей, подешевле, но чтобы доплыли. И потому начал наш внешнеторговец переходить на CFR, или CAF, или C&F – cost and freight, пусть термин и устарелый (о терминах позже), но правильный.

Транспортная составляющая – в связи с тем, что «начальник транспортного цеха» те-

перь в рабочем состоянии – постепенно стала перетягиваться на наших и продавцов, и покупателей.

Страхование тянется за фрахтованием

А если судно наше, то логично и третью составляющую на себя взять. Страхование.

Во-первых, потому, что хочется контролировать весь процесс.

Во-вторых, чтобы понять, можно ли сэкономить на страховании, если заниматься им самим.

А в-третьих, потому, что, когда начинают работать сами с пароходами, для начала берут что попроще да подешевле. А Западные страховщики грузов к такому не привыкли. Перевозки на 35-летнем судне в Ллойде не застрахуешь.

Вот так и появляется в нашем регионе спрос на страхование грузов.

Грузы страхуются дважды?

Это спрашивает каждый начинающий страхователь.

Термины

Да, для специалистов пишем. Но все же, мать учения: страховщик (укр. *страховик*) – тот, кто страхует. К кому идут за полисом. Страховая компания или синдикат Ллойдс. *Insurer*, реже – *Assurer*. В англоязычном обороте – Андеррайтер = *Underwriter*.

Кого страхуют – страхователь (укр. *страхувальник*) *Insured*, устаревшее – *Assured*. Недавно встретил экзотично-неправильное *Insuree*.

Вот с денежными терминами неясно. Страхователь платит премию = *Insurance Premium*. А еще называют ее страховыми взносами. Или даже страховыми платежами, чтобы запутать.

Если происходит убыток (*loss*) - Страховщик выплачивает возмещение = *reimbursement*. А обозначают его как «страховую выплату». Запутались?

**Страхователь – Страховщику – Премию.
Страховщик – Страхователю – Возмещение.
Insured – to Insurer – Premium.
Insurer – to Insured – Loss Reimbursement.**



Рис. -3.1. Кто, кому и что платит

**Вот и вся суть страхования.
Углубимся потом.**

Страхуются дважды?

Так что там спрашивал начинающий Страхователь? «Ведь судовладелец – или перевозчик – или менеджер судна уже застрахованы? По P&I = СОС. Они страхуют груз! Зачем же еще один договор?»

Помним, почему возникает этот вопрос? Потому, что исторически у нас все в последние десятилетия шиворот-навыворот. В ходе мировой истории сначала страховались грузы, потом суда. А в нашем регионе после развала – сначала суда, потом грузы. Так что наличие – и необходимость – страховки судна воспринимается всеми. А наличие – и необходимость – страховки груза – далеко не всеми.

Страхуются даже не компании – функции. Страховые интересы

Итак, почему два договора? Да у каждой функции – то есть стороны МЭО – свой интерес.

Торговцы страхуют *собственно груз*. А перевозчики или экспедиторы – *ответственность* за гибель, повреждение или недостачу груза.

Первые или третьи лица

В чем разница? Все в том же: кто страхуется.

То, что называется в отрасли – первое лицо, first party (хотя нечасто термин применяется) – или third party (третье лицо). И отношение у Страховщиков разное.

(Кстати, термин «вторые лица» не встречал. Наверно, под ними понимаются Страховщики?)

Итак, Вы – Страховщик. Застраховали кого-то. Вернее, его интерес в чем-то.

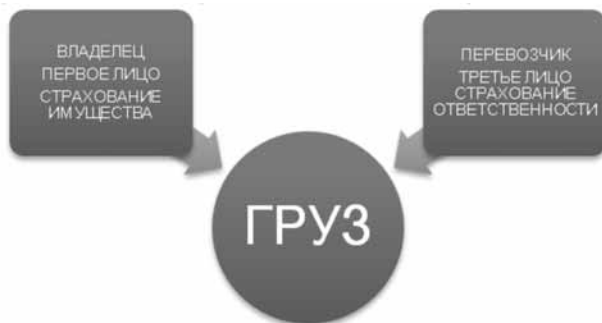


Рис. -3.2. Первое и третье лицо в грузовом страховании

Если это **его собственное имущество – как первого лица** – то все, в принципе, ясно. Погибло оно, повреждено – надо платить. Как можно скорее и в полной сумме.

А если это **его интерес как третьего лица – в том, чтобы не повреждалось или погибало чужое имущество** – то Вы, как Страховщик, не сильно заинтересованы в том, чтобы заплатить побыстрее. Может быть, ответственность за этот случай на Вашего Страхователя не возложат. По закону или по договору не возложат, юристы или арбитры. Или Страхователь может доказать, что ответственность с него снимается. Или – по закону или договору – ограничит свою ответственность. Стоил контейнер 100,000 – а предложит владельцу груза заплатить – на основании закона – 40,000.

Виды договоров страхования

Так что получается – каждой стороне МЭО надо страховать грузы. *Грузовладелец* страхует их как первое лицо – и называется договор – *Страхование Грузов* (СГр) = *Cargo Insurance*.

А перевозчики (судовладельцы, автоперевозчики, авиакомпании) и *экспедиторы* – страхуют свою ответственность перед третьими лицами = ОПТ = TPL = *Third Party Liability*.

Наиболее известный подвид ОПТ – страхование морских перевозчиков, P&I = СОС (страхование ответственности судовладельца). Не менее известный – CMR = страхование ответственности автоперевозчика, возникающей по конвенции КДПГ. И еще – ответственность организующего перевозку экспедитора – возникает на основании накладной FIATA или с ней схожей. Страхуют свою ответственность авиакомпании. А вот железные дороги – редко. А вот железные дороги – редко.

Об этом и споем

Вот об этом, собственно, и эти заметки. О страховании грузов первыми и третьими лицами – владельцами и перевозчиками / экспедиторами.

Совсем старая песнь

Закон, касающийся некоторых страховых аспектов торговли

А что мы все старые песни старыми же словами перекладываем? Попробуем новыми.

«С незапамятных времен (*time out of mind*) торговцы нашего королевства и других стран имели обычай перед серьезным путешествием, в особенности в дальние страны, **передавать определенную сумму денег другим лицам**, которых обычно бывало немало, и получать таким образом от них **страхование судов, грузов и иного имущества** или его части по ставкам и в долях, которые согласовывались между страховщиками и страхователями. Это и называлось Страховым Полисом. **Страховой Полис обеспечивал то, чтобы в случае гибели судна не разорился бы один человек, но убыток ложился небольшим бременем на многих людей, причем на тех, что не участвовали в путешествии.** В результате все торговцы, в особенности молодые, получали возможность и желание пускаться в самые разные путешествия. Всегда Страховщики выполняли обязательства. И споры или совсем не возникали, или их было очень немного».

Если споры все же возникали – их разрешали «серьезные и скромные торговцы», назначавшиеся лордом-мэром Сити. Но в последние годы споров стало все больше.

Поэтому цель данного Закона – учреждение постоянной Комиссии для рассмотрения споров. В комиссии должно быть от 10 до 13 членов, включая двух специалистов по гражданскому праву, двух по общему праву и от 5 до 8 серьезных и скромных торговцев.

Закон этот был принят в 43-й год правления королевы Елизаветы. «Что, всего 17 лет назад – она же взошла на престол в 1953-м?» – спросите Вы. Да нет, пораньше. В правление Елизаветы Первой – в 1601 году. Инициатором принятия Закона был знаменитый Фрэнсис Бэкон.

Страховой арбитраж

В понедельник, 7 декабря 1601-го года, Бэкон разъяснил парламенту, что простые суды «не обладают знанием [страховой] терминологии и не понимают условий страхования, основанных на опыте, накопленном страховщиками». Потому и споры страховые должны слушаться не в обычном коммерческом суде, а в специальном арбитраже.

Назовем его Морской Арбитражной Комиссией-1, образца 1601 года – и расстроимся, что только недавно незаметно прошла 400-летняя годовщина принятия первого

английского Закона о Страховании. Назывался он An Act Concerning Matters of Assurances Amongst Merchants = Закон, касающийся вопросов страхования среди торговцев.

Барселона, XV век

Хотя можно отметить еще одну дату. Совсем скоро, время бежит быстро, можно отпраздновать 600 лет первому известному в Европе Закону о Страховании – принятому в 1435 году, конечно, в красавице Барселоне. Назывался он Sea Ordonnance (Указ Короля по Морю) – термин «страхование» еще не был в ходу.

Степень детализации? «Незаконно страховать судно больше, чем на 3/4 его реальной стоимости» (уже тогда существовало со-страхование или столь не нравящиеся никому франшизы). «В Барселоне нельзя страховать грузы, принадлежащие иностранцам, если они не перевозятся на судах, отфрахтованных подданными Короля Арагона». С другой стороны, «грузы, принадлежащие подданным Короля Арагона, перевозящиеся на иностранных судах, могут страховаться не более чем на половину своей стоимости».

Видите? Уже тогда защищали свой национальный флаг судов и национальные риски.

ВЫВОД ВСТУПЛЕНИЯ-1

Мы с Николаем Солонько (Киев), частично при помощи Марка Чегликова (Нью-Йорк), а также при активной поддержке наших коллег

будем писать о Старых Песнях о Главном.

О страховании грузов

(Да, к Старым Песням, – а откуда заголовки книги-то, знаете? Кто и когда написал? Что в оригинальном названии изменено?)

Груз = cargo

А вот вопрос: сам наш главный термин – «груз» – откуда он? Для начала – возьмем его английское звучание – cargo. Когда я занимался этой книгой уже почти четыре года – в христианской Испании увидел полулубочного вида изображение на стене дома в Оливе – Jesus carga con el cruzo = Иисуса нагружают крестом. Спросил домашнего испаниста Катю, та подтвердила: «Да, по-испански cargar – грузить».

Посмотрел любимый Мультитран – он-лайнный словарь, без которого бы не было этой книги. **Cargar** – грузить; нагружать (тж. перен.); обременять; заряжать; нападать; атаковать; налагать обязанности; утомлять; надоедать; обвинять; подтягивать на гитовы (паруса); атаковать (о штыковой и кавалерийской атаке); выучить (груз); забить; налагать (нагрузить); наложить (нагрузить); отгружать; отгрузить; взваливать (тж. перен.); навьючивать; упереть; упираться и даже грубо «пришить [дело]».

Cargo – первое лицо единственного числа – «я делаю» – **гружу**, навьючиваю, утомляю, атакую.

Интересно: в современном испанском газетном языке **cargo** – это «руководитель», «ключевая фигура». «Нагруженная обязанностями» фигура получается.

Смотрю Интернет дальше: **The word cargo** originates from the mid 17th century: from Spanish *cargo, carga*, from late Latin *carricare, carcicare* 'to load,' from Latin *carrus* 'wheeled vehicle.' Корень – *car* – латинский, слово целиком – cargo – испанское.

Другой источник говорит о появлении этого термина в 1657 году. То есть когда Лорд Бэкон выступал в парламенте, он называл «грузы» – товарами = merchandise. Испанские слова тогда были не в моде – только недавно, в 1588-м, вторжение Непобедимой Армады отразили. А к середине XVII века словечко в английский проникло.

Так любопытно: открылся испанский корень всего нашего исследования! Для меня интересно вдвойне, – поскольку пишется большая часть этой книги в Испании – или по пути в Испанию.

А недавно бродили по празднично-Файасной Валенсии – и увидели опечатку в английской рекламе. Вместо to charge – «взимать, заряжать, нагружать» – было написано to carge. Опечатка – да. Но опять-таки подчеркивающая англо-испанскую связь в термине «карго».

«Журавль», а не «грязь»!

А вот мой экскурс в **историю русского слова «груз»**... потонул в грязи. В Интернете цитируют этимолога Макса Фасмера, в 1960 годах писавшего о происхождении слова,

Груз – род. п. гру́за, укр. грузь ж. «густая грязь», польск. grąz, род. п. gręzi «глубокая, топкая грязь». Сюда же грузить, ст.-слав. (по-)грѣзити, сербохорв., чак. gruziti, словен. groziti, польск. grązić. Связано чередованием с грязь, грязнуть.

Или вот: «груз – то, что тонет; погружается». Очень даже наше, морское звучание.

Какая связь между грузом и грязью? Созвучие? Может потому, что трудно предвигаться по грязи, которая нагружает обувь и колеса подвод?

Также на psevdonim.ru нашлось вот что:

«Слово **Груз** обладает следующими качествами из 25-ти возможных (качества приводятся по степени убывания их выраженности): **Мужественный, Сильный, Злой, Холодный, Грубый, Угловатый, Простой, Большой**. Именно такое подсознательное влияние оказывает на человека звучание слова **Груз**».

– Уважаемый Читатель! Не бойтесь слова «груз» (я сам его боюсь). Давайте еще что-нибудь посветлей найдем!

«В латинском языке словом **grus (gruis)** называли **журавля** (Цицерон) и вид **стенобитных машин** (Витрувий).

Но журавль – это рычаг для подъема, опускания и для горизонтального перемещения грузов. Или кран. Характерную часть крана составляет наклонное ребро – укосина, служащая упором при подъеме груза; она сообщает крану внешний вид, от которого произошло его название (kranich – журавль)».

Уже совсем перед сдачей книги учил я испанские слова на сон грядущий. Дошел и до **журавля** – оказалось **”grulla”**! Вспомнил, что нелюбимая машина-эвакуатор называется grua, перевод – «буксировщик, тягач, подъемный кран, «журавль».

Глянул на почти родном multitrans.ru на итальянский: журавль – gru, grue.

Так давайте решим, что «груз» связан невидимыми нитями с «журавлем». А не с «грязью». И определим объект нашего исследования как **«перенос журавля с неба на страницы книги»**. Где его и нагружат...знаниями. Журавль, ты готов?

НАШ ПЛАН

Все просто. Вы уже включились в процесс, – если открыли книгу на первой странице. Впрочем, Вы, наш Читатель, человек современный. Так не делаете.

Тогда просто напомним о нашем изобретении, сделанном еще в прошлом веке. Об

ОГЛАСОДЕРЖАНИИ

Чувствуете корни? Это и **Оглавление, и Оглашение, и Содержание**. ОГСов у нас два. Первое – краткое, которое Вы уже пролистнули – в начале. Оно будет Вашим постоянным гидом по книге.

А вот если будет надо что-то найти в спешке – тут подойдет, на гребне Вашего понимания нашего творения – ОГС-2. Мы его отнесли в конец – вместо алфавитного указателя, для которого ни места, ни времени не осталось.

В ОГС-2 даны все детали, перечислены все использованные Оговорки и Правила. Все, чтобы сделать Вашу читательскую жизнь хоть немного легче. Ведь писать – легко, а читать и перечитывать – ох, как сложно. Кто знает, где автор витал, по каким древам мыслью порскал...

Задумались мы о переводе термина «Огласодержание». Пришли к Contents-Guide, – но не сказать, что это сильно понравилось. Ждем предложения!

Учебник английского

Да, о нашем английском. Сколько английский не учи, – а он все в среднюю школу смотрит... Как в самом начале выучили, так он чаще всего и остается. Так что – смело критикуйте нас – вообще за все, а уж за огрехи в переводе – тем более.

С другой стороны, книга эта – своеобразный учебник английского. Страхового, прежде всего. Но и повседневного.

Берегите свой английский, развивайте его и холите. Изучайте – учиться никогда не поздно.

В качестве заключения Вступления-1 – пожелание. Почаще впадайте в детство! Английский ведь лучше всего учить через детские фильмы. Берете купленный в Хитроу (или привезенный Вам в качестве подарка с «Горбушки») классический фильм – Mary Poppins, Oliver! или Chocolate Factory. Включаете субтитры на английском – и смотрите. Вместе с детьми. Поверьте, Oum-pah-pah будете петь уже через неделю!

На сем Вступление-1 завершаем, переходим к Вступлению-2.

ВСТУПЛЕНИЕ-2. PREFACE-2 О ФОРМЕ, ДРУЗЬЯХ-СПОНСОРАХ и СОДЕРЖАНИИ

– Почему, собственно, Вступление-2?

– Во-первых, исторически. В начале написания между 1-м и 2-м стояло ОГС-2. Потом оно переползло в конец, а деление осталось.

– Во-вторых, для краткости. Может подуматься: «ничего себе краткость, тысячу страниц накатали». Но мы, честное слово, пытались покороче. Чтобы информация воспринималась отдельными краткими блоками. Потому и на оба ОГС делаем упор – и просим Вас их изучить. Потому и Вступлений два.

– А в-третьих, чтобы Вы привыкли к нашему стилю. Книга же эта – эксперимент. Над нами и над Вами. Мы привыкли к книгам – как к постепенному изложению фактов и мыслей.

О нашей форме: диалог

– Форма диалога и раньше, и теперь использовалась в книгах философских. И образовательных.

– А мы решили применить эту форму к нашему страховому делу. Почему бы и нет? Вы никогда не говорили с собой – наедине, и не только?

– Вот и у нас это даже не диалог, а разговор с собой. Авторов-то два. Георгий то в Лондоне, то в Испании, то еще где. Николай – в Киеве. Сначала был еще Марк – в Нью-Йорке, но он очень занятый. Так что мы больше не друг с другом говорим, а сами с собой.

– В любом случае – что сделано, то сделано. Очень надеемся, что форма диалога Вам понравится. И Вы – по прочтению – вступите в диалог, уже с нами. Обсуждать, спорить, спрашивать.

Пишите нам!

– Потому, что книга – это отправная точка в познании чего-то. Прочитали – задумались – и узнали больше.

– А если захотите нас спросить – пишите на grishins@me.com / n.solonko@yandex.ru.

– Если же застраховаться вдруг захотите – на wecanhelp@oakinsur.com. Адрес у нас такой компанийский в Лондоне – «мы можем помочь».

– Второе мое (ГГ) хобби после страхования – путешествия. В основном, по Европе. Если что узнать по этой части – адрес grishintravel@hotmail.co.uk.

Тире, Мак / РС и прочие формальности

– Вот с этой маленькой штучкой – да-да, той, что посередине (предложения) – Вам предстоит познакомиться поближе. Ибо так уж вышло, что используется она в книге в качестве заменителя – двоеточия, запятой и многих других знаков.

– При этом использование Мака и РС, английского и русского текстов приводит к тому, что она то коротенькая <->, то длинненькая <->. На эти различия не обращайте, пожалуйста, внимания.

– А вообще, хорошая штучка! Я заметил – раньше почти все названия моих книг и брошюр (пока, соответственно, две и 13 написал) заканчивались многоточием... Подспудная идея: прочитали – а теперь давайте поговорим.

– А сейчас любимый знак – вот это самое тире / дефис. Тоже – приглашение к диалогу, между прочим!

– Что касается **противоречия Мака и РС**... Кто-то повернул меня лицом к Макам году в 2008-м. Вот теперь в доме два Мака, два айПэда и два РС. Постоянное движение файлов с одного носителя на другой не сильно помогает в жизни. И приводит к некоторым техническим неполадкам. Например, многие термины, правильно написанные в моем Маке – типа **Main terms and conditions** – к нашим издателям и редакторам приходят в виде **Maintermisandconditions**. Если мы пропустили один или пару таких в тексте – **извините!** Все претензии к Гейтсу и Джоббсу. Надо было им получше дружить уже в 1980-х!

– Да, и чтобы «два раза не вставать» – извините и за разные другие «нерусскости» в тексте. Типа 200х, Западных, 1,000,000.00, отсутствия кавычек в Ллойдс и прочего. Ну что делать – проживание в английской среде с 1991го накладывает свои....

– А по поводу цифр – честно считаю, что английский формат 1,000,000 – значительно лицеизрядней русской 1000000. Ну трудно считать нули!

– Что еще по поводу форм? Вложения наши – это нормальные Приложения, перенесенные в текст книги. Иногда длинноватые – так для этого у Вас ОСГ-2, не нужно Вложение – перелистните.

– Вкрапления – это попытки расцветить текст примерчиками и иллюстрациями. А иногда – наоборот, слишком скучные цитаты, которые не хочется помещать во Вложение.

– Есть еще и Приложения – их немного. Но с одного из них – перевода и сравнения ICC 1982 и 2009 – началось написание этой книги. Его стоит пролистать.

Спасибо!

– А вообще – спасибо редакторам и издателям! Ольге Бараевой, подбившей меня на то, чтобы решиться – и действительно издать книгу, а не работать над ней годами.

– Работать-то мы начали в феврале 2009-го – как новое издание ICC появилось. А самый ранний документ в Фолдере CIB = Cargo Insurance Book – от 9 ноября 1998-го.

– А работать в грузах мы начали... ГГ косвенно – в августе 1984-го, когда пришел в Ингосстрах заниматься Ответственностью Судовладельцев = Р&I. Прямо – когда переехал в Лондон работать в Блэкбалси в январе 1991-го.

– А Николай – с мая 1998-го, когда заинтересовался непонятными для него терминами из Инкотермс, тогда еще 1990. В то время, еще будучи начальником кафедры Киевского института ВВС и в звании полковника, с помощью своих однокурсников начинал осваивать новую для себя гражданскую профессию страховщика. Непосредственно – с октября 1998-го, уже уволившись из ВС и полноправным сотрудником Народной страховой компании приступивши к страхованию специальных грузов.

– Так что книжка эта «выносила» немало. И писалась долго. Если что заметите – не правильного, не последовательного – сообщите!

– А теперь – собственно «спасибо»!

– Издателям и редакторам – написал.

– Нашим близким, давшим возможность начать и дописать книгу.

– Отдельно! – Катерине (Лалечке) Гришиной – музе Георгия.

– Большое спасибо – нашим друзьям и спонсорам. В 2012-м у ГГ был юбилей – С/2, как я его обозначил. Когда меня спросили о подарках – ответ был незамысловатый и простой: «деньги». Не на жизнь или роскошества – на книгу. Вот эту самую.

– Посему привожу здесь список. Разделил спонсоров своих на компании – извините, товарищи, только для экономии места и времени. Отлично знаю, что спонсировали вы нас с Николаем – лично, а совсем не от своих компаний. Но вот такое деление – оно помогает почувствовать, с кем и когда я общался. Что-то типа самовыражения на ЛицеКниге =Facebook или в Одноклассниках.

– Итак, спасибо поддержавшим нас, в июне 2012-го, товарищам и друзьям – в алфавитном порядке организаций, сплотивших нас. Если поддерживала целая семья, а мы указываем только одного представителя – не обижайтесь!

Семья	Гришин В.И., Гладкие-младшие и старшие, Матвеевы, Медведевы, Федулова, Зыряновы
Свидетели на свадьбе	Антоша, Тимофеев
ACE Insurance	Дмитриев, Мельник, Моисеев
AL Shipping, Одесса	Меркт
Business Service, издательство	Борк
СМНГ = Севморнефтегеофизика	Сапожников, Рабей
GN Energy	Мельниковы
Law Office, Клайпеда	Раманаускас
Lukoil Bulgaria	Гармашевский
Newcharter Shipbrokers, Лондон	Бакк, Бойко, Аникеев
Thomas Cooper, юристы, Лондон	Ламбру
АКВ-Гарант Страхование, Киев	Дьяченко
АльфаСтрахование	Непейвода
АСКА-Страхование, Киев-Донецк	Сосис, Бутко
ВСК	Корсунский, Круглик, Ерофеев
Дедал, Страховые Брокеры, Киев	Габидулин
Друзья по страхованию	Андреев, Богачевы, Бондарь, Гандельман, Давыдов, Окаянюк, Щербаков
Друзья-товарищи	Бережная, Дмитриев, Исаков, Набойщиков
Европейский Страховой Альянс	Шевченко
Инвестфлот	Гончаров, Докучаев, Шаповалова
Ингосстрах	Трубицын, Кузнецова, Кумаритова, Семеньков
Инспол – Страхование, Николаев	Фарионова
Калбай Шиппинг, Одесса	Лалин, Большаковы
ЛСОУ = Лига Страховых Организаций Украины, Киев	Филонюк
Москва Ре	Артамонов
Московская Страховая Компания	Сидоркин
МФИ – МаФиЯ, Клуб и журнал	Арутюнов
МФИ = ФУ, Университет = Alma Mater	Князев, Масягин, Трофимов, Феоктистов, Чересов
Надия, Страховая Компания, Киев	Твердохлиб
Страховая Компания «Народная», Киев	Довбищук
Находка Ре	Форд, Платоновы
Омега Страхование, Киев	Тарасенко
Оукшотт	Бабко, Коротковы
Перспектива, Киев	Нечипоренко
ПЗУ Страхование, Киев	Щербина
Провидна Страхование, Киев	Сиренко, Маруженко
Ремеди, юристы, СПб	Супруненко, Пуслис
Росгосстрах	Минин, Рогач, Лазовская, Бачурин, Незадоров
Россия, Страховое Общество	Нашутинский
Русское ПО = Перестрахование	Расшивалов

СКОР Перестрахование	Благутин
СОГАЗ	Галушин, Латышева
СОФАГ	Гуляевский
Союз Художников РФ	Ковальчук
Страхование Сегодня	Веселков
Теком Страхование, Одесса	Стась
Трансиб Ре, Перестрахование	Постникова, Фадеева
Труд, ДСО = Спорт	Тележников
Универсальная Страховая Компания, Киев	Музычко, Дьяченко
Уника Страхование, Киев	Симончук
Школа номер 15	Чернышева, Недзвецкая, Молочникова-Медведева, Данилов

- Сто один спонсор – прямо страховой кооператив, а не книга!
- И всем поучаствовавшим – ОГРОМНОЕ СПАСИБО!
- А еще всем вдохновившим – родителям, коллегам по Оукшотт, друг другу!

Для кого?

– Николай, я тебя часто прерывать буду. Люблю я это, сорри. Давай определимся, **ДЛЯ КОГО мы пишем?**

– Пишем на русском – для нашего региона и пишем. На самом деле, конечно, не только в России читать будут. Твои книжки и в Балтии в ходу. Так что – для региона. И для Украины, и для Казахстана.

– Сложно это. Пишу я с 1986-го. Статьи – с 1995-го. С 1991-го живу в Лондоне. С 2012-го – в Испании. А все равно все время – «у нас в регионе», «у нас в Украине», «в России». Ностальгия, что ли?

– Нет, мы просто работаем тут. И мыслями и чувствами связаны. Так что будем писать – **«у нас в регионе»**. Подразумевая Восточную и Центральную Европу – а также пол-Азии с Северной стороны. Ну как это иначе определишь? «Страны СНГ и Центральной Европы»? – не получается, не все в СНГ входят.

– **НАШИ ЧИТАТЕЛИ – люди, связанные с транспортом. Со страхованием. С внешней – да и с внутренней – торговлей. С перестрахованием.** С финансовым обслуживанием этих отраслей – работают в банках, лизинговых или факторинговых компаниях. Список далеко неполный, конечно.

О чем пишем?

– **Грузы** сами по себе – **ТЕМА НЕОБЪЯТНАЯ. Она включает:**

- (а) практику внешней и внутренней торговли;
- (б) практику перевозки грузов на различных видах транспорта;
- (в) особенности перевозки различных видов грузов;
- (г) юридические взаимоотношения грузовладельца и перевозчика, и;
- (д) собственно страхование.

– Так вот давай с самого начала разъясним себе и читателям: мы будем иметь дело в основном с направлением (д). **С собственно страховыми аспектами.**

– Правильно. Я считаю, что **страхование – это отражение** реальной жизни. И работаем мы с тобой, Николай, в Зазеркалье. Шутка. В зеркале же видна не вся твоя фигура, не вся комната, из которой ты на отражение любишь. Да и зеркало может быть кривым или мутным.

– Поэтому – всю жизнь торгово-транспортную отразить **Страховое Зеркало** не может. Никогда не бывает, чтобы **страхование покрывало все виды возможных убытков и опасностей**.

– Это как с любимым железным конем. Покупаешь то, что называется comprehensive motor policy – полное покрытие. А там и франшиза есть. И, скажем, поломка двигателя или коробки передач не страхуется. И расходы твои, – если в машину въехали, – на буксировку – не всегда.

– Вот. Поэтому будем мы с тобой **ПИСАТЬ О МИРЕ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ**. О том, как этот зазеркальный мир пытается – через стандартные или специальные полисы – отразить мир торгово-транспортный. Как это иногда очень хорошо получается, а иногда и нет.

– То есть **ЦЕЛЬ НАША**, Георгий, – **ОСВЕТИТЬ ПРИНЦИПЫ СТРАХОВАНИЯ И ИМЕЮЩИЕСЯ ПРОДУКТЫ. В ТЕОРИИ И НА ПРАКТИКЕ**. И объяснить, где искать нами не описанные продукты. И только чуть коснемся мы реального мира.

ПЛАН и ЛИТЕРАТУРА

– Есть ли у тебя План, Георгий?

– До недавнего времени не было. Потом ты же, Николай, – «разговорившись» по мейлу, – набросал план книги. Отличный план и высокий полет мысли, серьезно.

– В 2009-м в Англии вышла первая – за много лет – книга по страхованию грузов автора Dunt. Так что, в известном смысле, нас опередили. Но там – в основном юридические аспекты, а также практика Лондонского рынка. А мы же будем, пусть в меньшей степени, брать и американскую, и нашу региональную, и континентальную.

– Не прав ты, еще одна книга в 2009-м вышла, автор – Vishwanath. Как раз по практике страхования грузов – начинается все в ней прямо с картинок про пароходы, очень мне понравилось.

– Да, видел, книга отличная. Чуть по строению от нашей отличается.

– Ну и, наконец, есть два признанных англоязычных автора. У англичан – Brown, у американцев – Guerrero.

– Пока думал над планом – посмотрел, что другие делают. Немного делают, кстати, **мало, кто пишет** – что удивительно, с учетом перечисленных нами с тобой уникальностей отрасли.

– Как обычно, ты решил пойти своим путем?

– Не своим – а самым логичным. Примерно так:

- I. **Зачем** Нужно Страхование? (23 страницы)
- II. **Основы и Принципы** Страхования (61)
- III. **Кто** Страхуется (и тут же – Инкотермс)? (23)
- IV. **Что** страхуется? (32)
- V. На какую **сумму** страхуется? (25)
- VI. **Период и территория** Страхования (16)
- VII. От каких **опасностей** или рисков? (28)
- VIII. Какие бывают **Убытки**? (32)
- IX. Как это преломляется в **Условиях** Страхования? (69)
- X. Основные **Позиции** Условий (41)
- XI. Условия Общие и **Специализированные** (95)
- XII. **Сопутствующие условия** страхования (военные / забастовочные и пр.) (83)
- XIII. **Транспортные Средства** – особенности (57)
- XIV. Что нужно для Заключения договора страхования (**андеррайтинг**) (43)
- XV. Как выглядят **Договоры** страхования и Полисы (45)

XVI. Убытки – процесс работы (76)

XVII. Суброгационные требования (27)

XVIII. Транспортное право и страхование ответственности (82)

- Да ведь 18-й пункт, Георг, материал для целой книги.
- Так и любой другой пункт – тоже. Так что – будем пытаться быть короткими.
- Если посмотришь с высоты 2013 года – мы поставили в скобках количество страниц в каждой главе. Краткость – не наш метод...

Еще по форме

- Диалог не может не ссылаться на первоисточники. Вот они и будут проходить у нас под двумя вывесками. «**Вкрапление**» – это более-менее короткая цитата. Мы просто будем сдвигать текст вправо. А «**Вложение**» – цитата подлинней, возможно, целый документ. Вложения мы будем считать и показывать в Огласодержании. Да, и совсем громоздкие, все же придется выносить в «**Приложения**».
- Вот, еще одно. Я-то знаю, что это «**Огласодержание**» ты уж с десяток лет назад придумал.
- Собственно, придумал не я. Авторы XVIII–XIX веков его обожали. После названия главы у них всегда стояло ее краткое содержание. Вот и мы будем делать что-то похожее. Так что только сам новотермин – слияние «оглавления» и «содержания» – мной придуман.
- Наша идея – сделать книгу максимально практичной. Поэтому соглашусь с тобой, Огласодержание – один из наших главных инструментов.
- Поехали?!

ПОЕХАЛИ!

- Обратил внимание на нумерацию наших глав?
- Да. Меня особенно возмутило святотатство с минусами. –I, -III... Не было у римлян отрицательных чисел!
- Не было. Потому, что и ноля не было. Его придумали индусы в IX веке. У них подхватили арабы. В Европу ноль привезли в 1202 году.
- А это все к чему?
- А мы слушали с Катей недавно, как наш товарищ Пьер говорит по телефону. По-арабски. И посмеялись, когда он вдруг четко произнес «цыфра-цыфра-цыфра».
- Это почему?
- Оказалось, что по-арабски «сыфр», то есть наша русская «цифра» – это «ноль»!
- Интересно. Получается, что наши предки так подивились новомодному изобретению, что назвали все числа – цифрами, то есть «нулями»!
- Очень любопытный факт. А если мы пойдем дальше в область чисел, то обнаружим, что в нашем Восточном обиходе римские цифры – сложные для понимания, будем откровенны – используются значительно чаще, чем в Западном.
- Века, например, мы обозначаем как XXI, а англичане как 21.
- Так это потому, что у нас давно придумали считалку для запоминания римских:

Мы Даем Советы Лишь Хорошо Воспитанным Индивидуумам
(M=1,000 D=500 C=100 L=50 X=10 V=5 I=1)

- Похоже на лозунг для нашей книги.
- Поясняет ее суть. **Книга – как мостик между мирами.** Римских цифр и арабских.
- Общего права и континентального.
- Полисов с печатями и подписанных страхователем сертификатов.
- Оплаты убытков в строгом соответствии с буквой полиса – или исходя из духа договора и намерений сторон.
- Многое в нашей книге русскоязычному читателю, в особенности, с восточноевропейским юридическим менталитетом, будет казаться странным и спорным.
- **Спорьте с нами, читатели, спорьте!**
- Уж таков наш удел, мостостроителей – с Востока на Запад и обратно. Все нами не довольны – и там, и тут.
- Но мы все же верим – ругать будут, но и прислушаются немного.
- Может и не сразу... Это только в русском языке столетия обозначаются римскими буквами – XV? Во всех остальных же – арабскими – 15?
- А что это тебя столетия заинтересовали, понтифик?
- Какие же мы понтифики = папы? Мы – **словесные мостостроители.**
- Итак, начинаем строить новый мост! С Запада на Восток.
- Из Закона о Морском Страховании – в Кодексы Торгового Мореплавания.
- С улиц Минориз и Лиденолл – на московскую Пятницкую, киевскую Арсенальную, алма-атинскую Фурманова и на многие другие.
- А вот теперь поехали!

**ПОСЛУШАЙ, ПАРЕНЬ, ТЫ БЕРЕШЬ НЕ ПРЕЖНИЙ ГРУЗ,
или Сага о Страховании Грузов**

**ГЛАВА I = CHAPTER I
ПОЧЕМУ И ЗАЧЕМ – СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ?
CARGO INSURANCE. WHY, or WHY?**

Эгоизм и альтуизм

– Два аспекта рассмотрим:

- (1) эгоистический. Почему нам с тобой, Николай, интересно заниматься страхованием грузов?
- (2) альтуистический. Чем мы можем помочь людям, которым действительно нужно застраховать груз? И почему его нужно застраховать?

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ – ОНО ОСОБОЕ

– Что же нас так привлекает в страховании грузов?

– Следующие моменты:

- (а) старое, если не сказать древнее,
- (б) сложное, хотя кажется простым, этим и интересно,
- (в) основывается на двухсотлетней давности принципах – но их постоянно нарушает.

– Давай по порядку.

Первое профессиональное страхование. Древнее

– Страхование как **взаимопомощь**...

– то, что позже назовут взаимным страхованием...

– существовало давно. Упоминалось в кодексе Хаммурапи.

– Было у римских гладиаторов. У перевозивших по степям соль чумаков...

– А вот чтобы им **занимались «сторонние» лица** – а позже, и организации –

– такое состоялось только в страховании грузов. И судов. В морском страховании.

– Началось в северных итальянских городах. Считают, в конце XI века – уж скоро как тысячу лет.

– Герреро интересную дату назвал – 1191 год (из книги 1928 года by Charles Wright).

– Самый ранний сохранившийся полис – 1347 года.

– В 1369 году в Генуе впервые использовали термин Assecuramentum. Там же зародилось слово Polizza – полис.

– Тогда занимались страхованием люди. Физические лица. Купцы и капитаны – помогавшие братьям по профессии.

– Первая страховая компания появилась в 1668 году. Во Франции.

– Возникали страховые компании тогда и в Англии, но занимались страхованием от огня. Это после Великого Лондонского пожара 1666 года.

– Морское страхование изначально было продуктом единичным. Оценивать его могли не нанятые работники страховой компании, а андеррайтеры-профессионалы.

– Ты пока терминологией-то не бросайся! Андеррайтеры...

– Хорошо, скоро к этому вернемся. Первое крупное объединение индивидуальных андеррайтеров – Ллойдс – начало именно с морского страхования.

– Первый Ллойдовский полис 1779 года назывался – **SG – ship and goods**, судно и груз.

– Две старейшие английские страховые компании, учрежденные в 1720 году – занимались именно морем.

– Получается, из морской отрасли выросло все современное страхование!

Личные мотивы

- Теперь – почему мы с тобой решили заняться страхованием грузов?
- С тобой, Георг, все понятно. Ты всегда в Ингосстрахе занимался морским страхованием.
- Я защищал интересы перевозчиков – занимался P&I и CMR. Но всегда приходилось изучать детали страхования грузов – тогда для меня «стороны неприятеля». А ты ж, Николай, вроде всегда в авиации был?
- Для меня страхование грузов было первым собственно рыночным страхованием, которое я начал осваивать после завершения своей авиационной деятельности. А чтобы освоить – надо было понять!
- Получается, связаны мы с тобой – со страхованием грузов – уже давно.
- Руки не доходили эту связь выразить на бумаге.

Страновые мотивы

- А есть еще такое соображение: «за державу обидно».
- «И за skipетр»... как в недавнем анекдоте.
- Серьезно – зачем **отдавать страхование на откуп иностранцам**? Мы вполне сами можем им заниматься.
- Ведь написано еще в XVIII веке: «Без страхования любая страна, или нация, получит застойную экономику» –
«without it any nation will eventually be **faced with a stagnant economy**».

Оно такое маленькое!

- Но это же в XVIII веке писалось! Тогда морское страхование было действительно велико! А сейчас...
- Я понимаю – страхование машин. Частных домов. Нефтяного бизнеса. Там – большие объемы премий, много рисков. А наше-то страхование грузов – оно ведь занимает такую небольшую долю страхового рынка. И вообще **обречено на вымирание** – многие его элементы похожи на анахронизмы.

Swiss Re: Морское страхование будет всегда!

- Не буду отвечать своими словами. Мне очень понравился гимн морскому страхованию в давней **брошюре Свисс Ре** по страхованию грузов. Заканчивалась она таким, в конце совсем юмористического тона, пассажем:

The future of Marine insurance will therefore not be one of a big and rising star having a lead on everyone else, but rather remain somewhat in the background, not too small mind you, but happy to maintain the Marine insurers' present global market share of 2% to 3%.

Don't be fooled by that low average percentage; there are enormous fluctuations from area to area. Developing countries, whose economies are dominated by imports that need to be insured, compared to very little money spent by private individuals for personal insurance, show a much higher Marine market share, sometimes reaching 50%.

Будущее морского страхования: оно не превратится в яркую утреннюю звезду, к которой тянется вся отрасль. Оно всегда будет немного на заднем плане. Не слишком крохотным – мировая доля морских страховщиков будет оставаться на теперешних 2–3% рынка.

Но пусть Вас не обманывает эта низкая доля. Цифра эта может колебаться по странам. В развивающихся, экономики которых зависят от импорта, подлежащего страхованию, с учетом небольших расходов на личное страхование, на морской сегмент приходится значительно более высокая доля рынка. Иногда – до 50%.

In any event, disregarding shifts in income, importance in terms of premium production and market shares, – ships will continue to sink, be stranded, collide and catch fire sometimes, and cargo will never cease to break, disappear, rust and get stolen. This fills our hearts with happiness, since it assures our future right to exist.

There will always be Marine Insurance!

В любом случае, несмотря на колебания в доходах, в размерах премии и в долях рынка – суда будут тонуть, садиться на мель, сталкиваться, иногда гореть. Груз всегда будет ломаться, разрушаться, исчезать, разворовываться. Это наполняет наши сердца радостью, поскольку обеспечивает наше будущее.

Морское страхование будет всегда!

– Итак, доказали сами себе, что морским страхованием заниматься интересно и нужно. Но заслуживает ли оно особого исследования?

– Мы-то, исследователи, ладно. Уже впряглись. А надо ли нашим читателям тратить на него время?

– Если хотят разобраться в страховании вообще – надо. Хотя бы на наши первые 6–8 глав.

– Ведь морское страхование – это колыбель нашей отрасли.

Уникальность страхования грузов

– Ну правда, оно кажется таким простым. Азбука страхования: груз поехал – его застраховали. Что ж тут особого?

– Особый у нас – сам предмет. Груз. Уж больно он не похож на другие предметы страхования – машины, дома, нефтеперерабатывающие заводы...

– Давай попробуем выразить непохожесть грузов в одной фразе:

- ГРУЗ
- ПРОДАЕТСЯ ОДНИМ ЛИЦОМ ДРУГОМУ
- С УВЕЛИЧЕНИЕМ СТОИМОСТИ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ
- С УСЛОВИЕМ ДОСТАВКИ,
- НАХОДЯСЬ:
- В ДВИЖЕНИИ
- НА БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ
- С НЕГАРАНТИРОВАННОЙ ДАТОЙ ПРИБЫТИЯ
- НА ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА.

– Вот такие 7 особенностей мы нарисовали.



Рис. 1.1. Семь особенностей груза

– А может, Георг, сказать по-другому? Проще?

ГРУЗ – ЭТО ТОВАР В ДВИЖЕНИИ

– Если идти по пути упрощения, можно вспомнить еще
«за морем телушка – полушка, да рубль перевоз».

– Да это все на открытие тянет! Слабо зафиксировать формулу на английском?

– Попробуем:

CARGO
– IS SOLD BY ONE PARTY TO ANOTHER
– WITH ITS VALUE INCREASING DURING THE VOYAGE
– WITH AN OBLIGATION TO DELIVER,
WHILST
– BEING MOVED
– ON LARGE DISTANCES
– WITH UNCERTAIN ARRIVAL DATE
– IN THIRD PARTY'S CONTROL.

– Давай, Николай, попробуем объяснить написанное самим себе.

СЕМЬ ОТЛИЧИЙ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

– Коренные отличия страхования грузов от иных отраслей страхования состоят в следующем:

- (1) страхование проистекает из договора купли-продажи между продавцом и покупателем,
- (2) цена груза вырастает по мере его движения,
- (3) цель сделки – не только продать, но и доставить товар,
- (4) груз продается и страхуется, находясь в движении,
- (5) часто перемещается на большие расстояния,
- (6) при этом много факторов могут задержать его доставку,
- (7) и все это время ни продавец, ни покупатель не контролируют груз – он находится у перевозчика.

– Чуть длиннее, но все равно не ясно. Давай еще подробнее.

(1) Кто застрахован? Покупатель и продавец.

– Завод. Или автомобиль. Имеют владельца или владельцев. Он / они связываются со страховщиком, просят выписать им полис. Страховщик знаком со страхователем – очно или заочно, по заполненному заявлению или вопроснику.

– Страхователь тут, где-то рядом, в том же городе или стране.

– В страховании грузов – не так. К страховщику обращается продавец. Или покупатель. Или вообще перевозчик – от имени продавца или покупателя.

– За время пути...

– «собака могла подрасти».

– А у груза – смениться владельцем, притом несколько раз. И потом к страховщику приходит совершенно ему незнакомый покупатель из другой страны...

– («Мошенник?» — может заподозрить страховщик).

– И просит оплатить его убыток. Произошедший за полмира от уютного офиса страховщика.

– А страховщик думает – «да я же влезаю в отношения продавца и покупателя. Что, они близнецы-братья? Да нет. Всегда во всех странах один другого надуть хочет...

- (Так думает только испорченный страховщик).
- А я продаю полис на обе стороны прилавка. Что-то тут не так...



Рис. 1.2. Кому оплачивать убыток по грузу?

– Значит, уже с самого начала **отношения сторон вынесены на качественно иной уровень**. Доверия – и отточенности условий. Международности и признанности условий страхования. И многие другие аспекты отсюда проистекают.

- В частности, что **договор страхования** может быть передан. **Переуступлен (assigned)** одной стороной – другой.
- В случае убытка той стороне, которая придет к страховщику за возмещением, придется **доказывать, что у нее есть право** на получение возмещения.
- Право это обозначается как «**страховой интерес**». *Insurable interest*.

(1) Первая особенность страхования грузов: переход страхового интереса от стороны к стороне и необходимость доказывания его наличия. Необходимость четкого понимания, **кто застрахован** в каждый момент перевозки.

(2) Стоимость и цена

- Продавец – не благотворительная организация. Он хочет получить прибыль.
- Покупатель тоже чаще всего не на церковные нужды берет товар. Хочет реализовать его на местном рынке по цене повыше той, за которую купил.

- Тот же автомобиль – его цена после покупки только снижается.
- У некоторых машин – стремительно падает.
- И основной спор страхователя и страховщика сводится к тому, чтобы определить, насколько упала цена битой машины по сравнению с новенькой.

– В страховании грузов **цена товара постоянно увеличивается**. Помимо прибыли, просто за счет перемещения, **растет себестоимость**.

– **Хлопок** в поле стоит 20 долларов за килограмм, по выезду в вагоне из завода – 40, по прибытии в порт – 60, по разгрузке в иностранном порту – 90, после уплаты таможенной пошлины – 110, а продается за 150.

– Давай попробуем жить в реальном мире. Не мерить все отвлеченными понятиями. Вот с хлопком – цена его начисляется в долларах или центах за фунт. Возьмем да-авнюю историю: 18 октября 2011-го она равнялась 96.90 центов – то есть \$0.969 за фунт. В Нью-Йорке.

– Если фунт = round = 0.4535 килограмма – то это \$2,136 за тонну.

– Да. Если брать 96.9 центов – то пример твой может звучать так: в поле 5 центов за фунт – по выезду из гифа – 10 (EXW – мы еще изучим сокращения Инкотермс), по при-

бытию в порт Карачи 35 (FOB), по прибытию в Сан-Франциско 55 (CIF), продается за 97 (DAP или DDP).

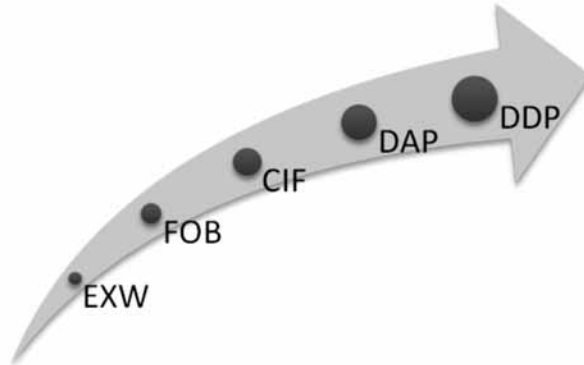


Рис. 1.3. Увеличение цены товара в пути

– Так-то так. Но помни о **рыночных колебаниях**. В марте 2011-го хлопок стоил не 90, а 215! Это был исторический максимум – \$4,741 доллар за тонну. А вдруг, пока собираемый сейчас хлопок доедет – цена вырастет до 150?

– Что для нас важно, в страховании грузов? **Не рыночные колебания, а договоренность** между продавцом и покупателем.

– Продала пакистанская компания хлопок с поставкой в порт Карачи – за 35 долл / фунт. Это – **cost = C = стоимость** груза в порту отгрузки.

– Покупатель заплатил за перевозку 20 – **фрахт = F = freight**.

– И за страхование 0.09 – дешевое оно у нас, по сравнению с ценой-то. **I = Insurance**.

– И застраховал по **вечной формуле** $CIF + 10\% = Cost, Insurance, Freight + 10\% = \0.60599 за фунт $= (0.35 + 0.20 + 0.0009) \times 1.1$.

– Страховал он скорее всего по цене \$1,336 за тонну.

– Для нас важны **два аспекта**:

- **себестоимость** груза все время меняется;
- сильно колеблется **рынок**.

– Как страховщики – мы не отвечаем за второе. Не можем предсказать движение рынка.

– Но должны учитывать первое. Поскольку $CIF + 10\%$ – это то, за что мы отвечаем. И называем мы это **страховой суммой**...

– В отличие от **страховой стоимости** – реальной цены товара.

– Страховая стоимость основывается на документах – счетах-фактурах, инвойсах за фрахт и пр.

(2) **Вторая особенность страхования грузов: стоимость** груза складывается из многих составляющих и может **изменяться** в течение действия полиса. В случае убытка **страховая сумма** (записанная в полисе) сравнивается со **страховой стоимостью** (по документам) – и обе могут не совпасть с **реальной ценой** груза на рынке в момент прибытия.

(3) **Товар или его перемещение**

– Что мы черпаем из народной мудрости про «телушка–полушка, да рубль–перевоз»?

– Что раньше ставки фрахта были повыше.

– Ха-ха. Что покупателю нужен товар не у продавца, а на собственном складе.

- Груз важен не сам по себе, а благополучно прибывший в место назначения.
- Англичане это выразили в краткой формуле «**chattels-cum-adventure**».
- «Имущество, становящееся предприятием».
- Под «предприятием» имеется в виду перевозка.
- Вопрос: что мы страхуем – сам груз или его перемещение?
- Что является для нас **предметом страхования**?
- Комплекс, – который мы обозначаем как имущественный интерес.
- И которому присуща двойственность. Предмет страхования – и имущество, и процесс.
- И груз, и его перевозка.

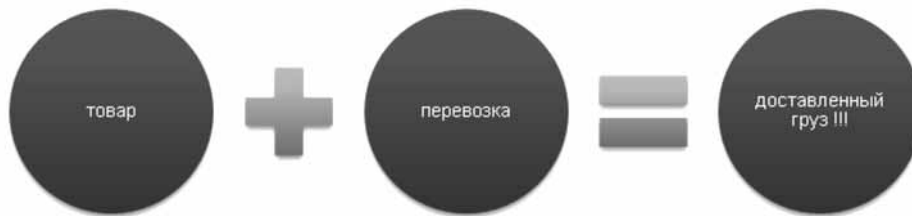


Рис. 1.4. Двойственность имущественного интереса

– **Двойственность имущественного интереса** порождает много **практических проблем**. Груз поврежден незначительно, – но прекращается действие гарантии производителя. У станка поломана часть, – но чинить ее нельзя, надо за дорого везти новую на самолете за полмира. В паре обуви подмок левый ботинок – пока новый довезешь, зима пройдет.

(3) **Третья особенность страхования грузов: двойственность** имущественного интереса.

(4) **Товар в движении**

– Один автор пишет: «There is still **romanticism** in marine insurance – because the risk, most of the time, is out of reach. It is that element of the unknown that adds mystery to the risk».

– «В морском страховании есть **романтизм** – поскольку предмет большую часть времени находится далеко. Элемент неизвестности добавляет страхованию таинственности».

- Стороны нечетко представляют, где в данный момент находится их подопечный – предмет страхования...
- И здоров ли он, не повредился ли, не утонул ли...
- Не отправлен ли по ошибке в пункт С вместо пункта В.

– Сейчас, конечно, степень информированности сторон намного выше, чем в XVIII веке.

– Но возникают новые вопросы. Груз упал в воду при погрузке – это риск отправителя или получателя? Контейнер смыло за борт во время океанского перехода – но покупатель пока за него не заплатил, хотя и должен был – застрахован ли отправитель?

- Другой аспект – сам факт перевозки. Одно дело – страховать неподвижный завод в районе, про который все известно – как часто бывают там наводнения или землетрясения, или народные бунты и волнения...
- Другое – страховать перемещающийся предмет. Транспортное средство может столкнуться с другим, утонуть, сойти с рельсов.
- Характер рисков совершенно уникален.

(4) **Четвертая особенность страхования грузов:** факт перемещения делает их непохожими на другие предметы страхования.

(5) **От Пенсильвании до Пензы**

– Ты – страховщик. Застраховал отправку товаров... специфического назначения в одну из воюющих ближневосточных стран. С утра телефон разрывается – при разгрузке в порту обнаружено повреждение упаковки изделия номер 123123 / бис 2. Твои действия?

– Посмотреть, кто там Ллойдовский агент, назначить его сюрвейером...

– А если то же извещение поступит из конечного пункта назначения где-то в пустынном приграничном гарнизоне?

– Проблем будет побольше, но сюрвейер постепенно и туда доберется.

– А если там к власти пришло регрессивное правительство и конфискует все грузы соответствующего назначения?

– Получается, наша отрасль ох как зависит от международной географии – в ее социально-физическом разрезе.

– И гладкость дорог важна, и помощь гаишников.

(5) **Пятая особенность страхования грузов:** оно действует на широком пространстве. Для нормального функционирования страховщика необходима глобальная инфраструктура, готовая действовать по первому требованию в неурочное время суток, недели и года. Страховщики должны учитывать физические, социально-политические и прочие особенности каждой страны и региона.

(6) **От забора до обеда. Период страхования**

– Завод страхует с 1 января до 31 декабря. Могут, конечно, возникнуть проблемы с пожаром, начавшимся с первым ударом курантов в новогоднюю ночь, но проблемы эти разрешить можно.

– С грузом по-другому. Его нельзя застраховать на период, ограниченный конкретными датами. Поскольку как отправка, так и доставка груза зависят от действий сторонних лиц...

– Третьих лиц, организующих перевозку.

– Главное – не даты или время, – а конкретные события. Физический акт отправки – и доставки груза.

– А отсюда – многочисленные споры. Контейнер должен быть доставлен на склад – в момент приезда трейлера склад был закрыт – контейнер оставлен у ворот – за ночь разграблен.

– Доставлен ли груз? Завершилось ли действие полиса или нет?



Рис. 1.5. Период страхования груза - даты или события?

– А если пароход с грузом календарей – классический пример – сел на мель, долго ремонтировался и доставил их только в феврале? Календарям в феврале уже как-то меньше радуешься.

– Вопрос того, покрыта ли задержка в поставке, постоянно волнует страхователей.

(6) **Шестая особенность страхования грузов:** оно основывается на **пространственно-временном единстве**. Для страхователя важен факт своевременного прибытия груза в точку назначения. Рамки действия договора страхования определяются не по датам, а по событиям. Они связаны с началом перевозки или ее очередного этапа и с ее окончанием.

(7) **В руках перевозчика**

– Ух этот завод! Все мы его сравниваем с нашим грузом.
– У завода есть владелец. Если происходит ЧП – пожар – страховщик будет скрупулезно изучать, все ли сделал владелец для того, чтобы его предотвратить.
– А груз все время находится не в руках покупателя, продавца или страховщика. Он отдается третьему лицу – перевозчику или экспедитору.
– От степени умелости перевозчика зависит успех перевозки.
– Как для страхователя, так и для страховщика.

– Отсюда – несколько последствий. Действия самого страхователя чаще всего не могут повлиять на результат перевозки. Для страховщика важно, насколько тщательно страхователь выбирал перевозчика.

– Другой аспект – ответственный ли это перевозчик. Не исчезнет ли владелец одного грузовика вместе с грузом, как только получит контейнер с дорогими часами?

– То есть – можно ли будет заявить претензию виновному перевозчику – и получить от него возмещение?

– Получается – важна история страхователя. Не то, сколь долго он сам продает или производит эти товары. А то, насколько **тщательно отбирает он перевозчика. Страховая статистика** – те самые суммы убытков за прошлые пять лет, что мы всегда – часто безуспешно – просим от страхователя – показывает реальную степень его тщательности при отборе перевозчика.

(7) **Седьмая особенность страхования грузов:** во взаимоотношения страхователь – страховщик вторгается третье лицо – перевозчик. Не являясь стороной договора страхования, оно гарантирует успешное окончание предприятия – или будет отвечать за его провал. Надежность перевозчика и качество транспортного средства – важный аспект для страховщика.

ВЛОЖЕНИЕ 1.1 = INSERT 1.1

КЛАССИФИКАЦИОННАЯ ОГОВОРКА = CLASSIFICATION CLAUSE

Вложения

– Напомним, что таким нестандартным термином, «**Вложение**» – будем мы, Николай, если не возражаешь, обозначать то, что обычно идет в книгах, как Приложение. Фактический, иллюстрационный материал то есть. Ну не хочется мне его относить в конец книги. Обычно скапливаются они там, горемычные, по десять-двадцать Приложений, и никто на них, бедных, и не взглянет. А вот если так, на миру, после или в середине главы, к которой они прямо или косвенно относятся – будет им самим приятней. И читатель наш их лучше воспримет.

–М-да, Вложение-то звучит странно. Ну, а уж Insert объяснять придется немало.

– Может, привыкнут, читатели-то!

– Почему в качестве нашего самого первого Вложения ты выбрал именно Классификационную Оговорку?

– Страхование же начиналось с моря. И перевозят по морю в мировом масштабе больше грузов, чем каким-либо иным видом транспорта.

– И правил игры – разработанных – здесь значительно больше.
– Так что даже если наш читатель изучает нас в непростых условиях Челябинской области – о морских перевозках что-то знать ему надо.

– К тому же – эта Оговорка отражает всю ту же **специфичность страхования груза**. Ее суть: перечень **требований к перевозочному средству**.

– Потому, что предмет страхования – груз и его перевозка.

– Потому, что находится груз в руках третьего лица – не страхователя, не страховщика – а перевозчика.

– А **по качеству судна** – хоть косвенно, но можно судить о **надежности перевозчика**.

Оговорки. Англицизмы

– Да, а что за «Оговорка»-то? Кто оговорился, кто чего не договорил? Почему используется такой нетрадиционный термин?

– Бери шире. Смотри глубже. Вся наша книга – очередная попытка довести до широкой русскоязычной аудитории **странности и прелести английской страховой практики**.

– И Оговорки в ней – первый шаг. Так мы все – уже десятилетия – переводим термин Clauses. Возможно, более правильный перевод – «условия страхования».

– Но Clauses выступает в двух смыслах. Это – и отдельное условие, иногда длиной в два-три слова...

– И целый документ – условия страхования отдельного типа грузов. Или судов.

– Есть еще третье значение термина – «Оговорки Института» – все изданные под флагом уже несуществующего **Института Лондонских Страховщиков...**

– **Institute of London Underwriters...**

– Условия страхования.

– Одна из причин использования нерусского слова – Оговорки отличаются от наших привычных Договоров страхования, а также от Условий.

– Не будем вдаваться в подробности – чем отличаются. Скажем кратко: в них больше внимания уделено объему покрытия и меньше – формальным сторонам, таким, как определения терминов.

Классификационная Оговорка

– Итак, наше первое Вложение. Классификационная Оговорка. В ее - уже не сосчитать, какой – редакции. Как она работает?

– А просто. В ней оговаривается, на каких судах можно возить грузы.

– Считаешь, что на всех остальных не стоит? У нас же в регионе все суда – мягко говоря, староватые.

– Да. И, по теории, получается, если судно не отвечает требованиям Классификационной Оговорки – на него **не распространяется предоставленное страховщиком покрытие**.

– А чтобы распространилось – надо доплатить. По страшно не любимой грузовладельцами шкале **Дополнительных Премий за Возраст Судна (London Overage Premium Scale)**.

– Или же провести со страховщиком работу в самом начале года – если страхование годовое. И согласовать список судов, не соответствующих требованиям оговорки, но все равно покрываемых. Или – размер дополнительных премий на весь год. Со скидкой со шкалы, конечно.

– Это мы уже перескакиваем к андеррайтингу, к тому, как берут риски на страхование.

– Да, забегать не будем.

**INSTITUTE CLASSIFICATION CLAUSE
01/01/2001 Clause 354**

QUALIFYING VESSELS

1. This insurance and the marine transit rates as agreed in the policy or open cover apply only to cargoes and / or interests carried by mechanically self-propelled vessels of steel construction classed with a Classification Society which is:

1.1. a Member or Associate Member of the International Association of Classification Societies (IACS), or

1.2. a National Flag Society as defined in Clause 4 below, but only where the vessel is engaged exclusively in the coastal trading of that nation (including trading on an inter-island route within an archipelago of which that nation forms part).

Cargoes and / or interests carried by vessels not classed as above must be notified promptly to Underwriters for rates and conditions to be agreed. **Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable commercial market terms.**

AGE LIMITATION

2. Cargoes and / or interests carried by qualifying vessels (as defined above) which exceed the following age limits will be insured on the policy or open cover conditions **subject to an additional premium to be agreed.**

**ИНСТИТУТСКАЯ КЛАССИФИКАЦИОН-
НАЯ ОГОВОРКА
354 от 01/01/2001**

**СУДА, ПОДХОДЯЩИЕ ПОД ТРЕБОВА-
НИЯ**

1. Данное страхование и согласованные в полисе или открытом ковере ставки премии по морским перевозкам применяются только к грузам и / или интересам, перевозимым механическими самоходными судами стальной конструкции, имеющими класс Классификационного Общества, являющегося:

1.1. Членом или Ассоциированным Членом Международной Ассоциации Классификационных Обществ (МАКО) или

1.2. Классификационным Обществом Страны Флага в соответствии с определением в Оговорке 4, но только если судно исключительно занимается каботажными перевозками в этой стране (включая перевозки между островами архипелага, частью которого является эта страна).

О грузах и / или предметах страхования, перевозимых на судах, не имеющих такого класса, Страховщикам должно немедленно подаваться извещение для согласования ставок премии и условий страхования. **Если убыток произойдет до такого согласования, покрытие может быть предоставлено, но только в том случае, если его можно было бы получить по разумным ставкам и условиям коммерческого рынка.**

ОГРАНИЧЕНИЕ ПО ВОЗРАСТУ

2. Грузы и / или предметы страхования, перевозимые на судах, подходящих под требования (определенные выше), но старше нижеуказанного возраста, должны страховаться на условиях полиса или открытого ковера **при условии согласования дополнительной премии.**

Bulk or combination carriers over 10 years of age or
other vessels over 15 years of age unless they:

2.1. have been used for the carriage of general cargo on an established and regular pattern of trading between a range of specified ports, and do not exceed 25 years of age, or

2.2. were constructed as containerships, vehicle carriers or double-skin open-hatch gantry crane vessels (OHGCs) and have been continuously used as such on an established and regular pattern of trading between a range of specified ports, and do not exceed 30 years of age.

CRAFT CLAUSE

3. The requirements of this Clause do not apply to any craft used to load or unload the vessel within the port area.

NATIONAL FLAG SOCIETY

4. National Flag Society is a Classification Society which is domiciled in the same country as the Owner of the vessel in question which must also operate under the Flag of that country.

PROMPT NOTICE

5. Where this Insurance requires the Assured to give prompt notice to the Underwriters, the right to cover is dependant upon compliance with that obligation.

LAW AND PRACTICE

6. This Insurance is subject to English law and practice.

Балкеры или универсальные суда старше 10 лет, или

другие суда старше 15 лет, если они не:

2.1. использовались для перевозки генеральных грузов по установленному и регулярному маршруту перевозок между несколькими конкретными портами, и их возраст не превышает 25 лет, или

2.2. были построены как контейнеровозы, автовозы или как суда с двойным корпусом, открытыми люками и порталным краном (OHGC), и непрерывно использовались в качестве таковых для перевозок по установленному и регулярному маршруту между несколькими конкретными портами, и их возраст не превышает 30 лет.

ПОРТОВЫЕ СУДА

3. Требования данной Оговорки не относятся к любому портовому транспортному средству, используемому для погрузки или разгрузки судов в портовой зоне.

КЛАССИФИКАЦИОННОЕ ОБЩЕСТВО СТРАНЫ ФЛАГА

4. Классификационное Общество Страны Флага – это Классификационное Общество, домицилированное в той же стране, что Владелец страхуемого судна. Судно должно при этом ходить под флагом той же страны.

НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНОЕ ИЗВЕЩЕНИЕ

5. Если по условиям Страхования Страхователь обязан давать незамедлительное извещение Страховщикам, право на покрытие зависит от выполнения этого обязательства.

ПРАВО И ПРАКТИКА

6. Данное Страхование подчиняется Английскому праву и практике.

– Ничего не понял, несмотря на русский перевод.

– Прибедняешься. Но только для тебя и коротко, смысл: **важны класс и возраст судна.**

По Оговорке 1, суда, **не имеющие** класс **МАКО** / IACS или **Национальный Класс** (внимание! НацКласс важен практически только для каботажных судов – ограниченного одним морем района плавания), должны страховаться на отдельных условиях. Оговоренные со страховщиком на год или на рейс условия применяются только к судам с классом МАКО / Национальным.

По Оговорке 2, суда, **имеющие** класс МАКО или Национальный, **не должны быть старше определенного возраста:**

- 10 лет, для балкеров или универсалов;

- 15 лет – для остальных судов, кроме:
- линейных (для них планка – 25 лет);
- контейнеро- или автомобилевозов, используемых на линии (планка – 30 лет).

– Итак: суда **не того класса** – или того класса, но **не того возраста** – **автоматически не страхуются**. Условия их страхования надо согласовывать отдельно.

Седьмая особенность – груз у перевозчика

– Наше первое Вложение иллюстрирует **седьмую особенность страхования грузов**. Грузы находятся не у страхователя – у перевозчика. У третьего лица.

– И понять, насколько перевозчик хорош, надежен, добросовестен – очень непросто.

– Поскольку и страховщик, и страхователь могут находиться в Челябинской области, а груз едет в Россию из Австралии.

– Так что единственная возможность повлиять на качество перевозчика – ввести требования к судну.

Про все семь особенностей

– Ну вот, мы галопом промчались по самым сложным моментам предмета нашего исследования.

– Предыдущие страницы можно назвать мини-учебником страхования грузов.

– Ну, этот «мини-учебник» пока только поставил вопросы. Дал понять, что непростое это дело.

– А наша задача – на вопросы ответить.

Кто наши читатели?

– Но мы, Георгий **не для друг друга пишем**. Не для узколобых профессионалов или заумных профессоров. Наша **главная аудитория – страхователи**.

– Покупатели и продавцы и перевозчики. Экспортеры и импортеры и экспедиторы.

– Им же **не надо** знать, почему наше с тобой любимое страхование грузов такое **особенное**.

– Для них вопрос стоит по-другому. **Почему, зачем им вообще заниматься** страхованием грузов?

– Не **легче ли не застраховаться – или переложить** эту заботу на плечи партнеров = контрагентов по договору купли-продажи. На продавцов или покупателей.

– Мы с тобой поставили два вопроса.

(1) **Зачем нужно** страхование грузов?

(2) **Зачем нужно заниматься** страхованием грузов?

ЗАЧЕМ? (1) ЗАЧЕМ НУЖНО?

– Да чтобы нам, страховщикам и брокерам, было из чего зарплату платить, понятное дело!

– Все бы тебе, Георг, ерничать. Вопрос серьезный же.

– Он-то, Николай, конечно, серьезный. Почти философский. Но вот когда он ставится во время переговоров – я иногда теряюсь. Потому как считаю – **если не верить в страхование**, то, сколько не доказывай его необходимость – ответ слушающего будет в стиле

(а) все равно полис не все покрывает,

(б) и, к тому же, он очень дорогой.

– Да, если раньше не страховался, даже 5 долларов заплатить за страхование – дорого.

– Вот. А потом. Ну посмотри на мировую статистику. **Главный**, ведущий вид страхования – что?

– **Страхование жизни** и схожее с ним с точки зрения накопления – пенсионное. Где оно больше всего развито? В западных странах, где жизнь заставляют страховать – или под ипотеку, иначе из дома выгонят – или в виде частной пенсии, поскольку государство само пенсиями обеспечить не может.

– А еще где развито? На загадочном Востоке. Потому, что там философия такая: **жизнь скоротечна, но не коротка**, здоровье сейчас есть – завтра не будет. Так обеспечить себя на старость, на трудные времена. Та самая функция, которая так хорошо сквозит в польском и (втором) украинском вариантах слова «страхование» – «убезпечення». **«Обеспечение»**.

– Это ты все к чему? Что **нет** таких условий в наших странах, ни самосознания, ни – на всех фронтах – **юридическо-экономических стимулов**, потому и страховая отрасль ниже развита? И **страховое сознание**?

– Да. Но это – крик души. Опять начинать против течения, объяснять неверующим необходимость страхования...

– Но ведь со **страхованием** грузов-то все легче. Оно нужно. Есть же **требования**:

(а) **договора купли-продажи**. Если продавец не застрахует – это сделает покупатель;

(б) **банка**. Особенно, если расчеты по аккредитиву: один из требуемых документов – полис;

(в) самой **торговой компании**. В конечном итоге, любой страхователь понимает: груз стоит, скажем, миллион долларов, а страховка – не дороже одного процента, да порой даже и одной промилле – то есть «от тысячи долларов», как написали бы в супермаркете. Уплата сравнительно небольшой суммы за душевное – и финансовое – спокойствие.

Можно ли заработать на страховании?

– Иногда страхователи спрашивают: зачем страховаться – **если страховщик все время будет в прибыли**? Мы все время будем платить больше ему – чем он нам.

– Ответ – до поры до времени. Страхование «выстреливает» редко. Посмотри, сколько оно стоит?

– Наверно, **в среднем по миру – 0.15%**.

– Не любим мы эти ваши проценты. В реальных деньгах: груз стоит миллион – полис стоит полторы тысячи. Не ноль, но ты же платишь на тот случай, если весь миллион утонет!

– И легко понять, **когда** он утонет. На 667-й отправке твоего миллионного груза.

– То есть 666 контейнеров отошлешь – стоимостью в миллион каждый, дорогие ведь там айПэды...

– А 667-й утонет.

– Откуда такая точность?

– Так страхование основывается на **Законе Больших Чисел**. Больших. Не две, не три отправки надо застраховать...

– А тысячу – чтобы понять, что 0.15% – оптимальная цена.

– Как мы рассчитали 667? Да просто разделили миллион на полторы тысячи.

– Вот и вся схема работы страховой компании. Посчитать, какую надо премию взять, чтобы оплатить убыток.

– То есть **выжить могут только большие страховые компании**? Те, которые действительно застрахуют 667 контейнеров? Ведь если у страховщика утонет уже 50-й – он окажется в громадном убытке!

– Есть механизмы, чтобы этого избежать. Мы их изучим, главный из них – **перестрахование**. Разделение риска между несколькими страховщиками.

Не выгода – защита

– Главное: **страхуются не для того, чтобы получить на выгоду**. Страхуются для того, **чтобы защититься от возможной катастрофы**.

– Которая может произойти в первую неделю страхования...

– А может – после пятнадцати лет исправной уплаты страховой премии.

– Закон больших чисел, он не выбирает, кого ударить: новичка в страховании или испытанного ветерана.

– Тут и проявляется тот самый принцип страхования, что работал у римских гладиаторов и украинских чумаков. **Принцип взаимопомощи**.

Распределительная функция страхования

– Поскольку есть временной аспект. **Распределение убытка по времени**: застраховали 666 отправок – на 667-й произошел убыток.

– А есть **распределение убытка между страхователями**: у 666 из них убытка нет, – а у последнего, 667-го, контейнер разбит стивидорами при разгрузке в Роттердаме.

– Вот и получается, что 666 на страховании «не заработали». Зато 667-му не дали разориться из-за катастрофического для него события.

Stabilizer of commerce

– Поэтому и называли англичане страхование уже четыреста лет назад – The great stabilizer of commerce.

– Полностью: the great Stabilizer of commerce, manufacturers, banking and all material development.

– «Страхование – великий Стабилизатор торговли, производства, банковского дела и всего материального развития».

– Цель которого – распределить убытки одного лица между многими.

– И не дать пострадать этому одному.

ВЕДЬ ПЕРЕВОЗЧИК СТРАХУЕТСЯ!

– Что нам очень часто говорят современные экспо / импортеры: «**А зачем нам страховать?** Мы же везем на судне, знаем судоходную компанию. Или нанимаем качественного экспедитора, организующего сквозную перевозку».

– А у перевозчиков – P&I (**страхование ответственности** перевозчика). У автомобильных перевозчиков – CMR Liability Insurance (страхование ответственности автоперевозчика). У экспедиторов – страхование ответственности по Фиатовскому коносаменту или похожий полис. Получается, если что-то произойдет, перевозчик всегда заплатит.

– Так зачем страхование грузов, не двойной ли это расход? **Не двойное** ли страхование?

– Нет, конечно, по нескольким причинам. Основная: **договор перевозки и договор страхования – это разные документы**. Из их различий:

(а) У перевозчика есть возможность **отклонить претензию** грузовладельца. Основания для отклонения – в самом договоре и **международных Конвенциях**. На море – это Правила Гаага-Висби, Гамбургские, а в будущем и Роттердамские Правила. На суше – КДПГ и прочее. «Форс-мажор», «опасности мореплавания», «навигационная ошибка» – только некоторые из аргументов для отклонения требования грузовых интересов,

(б) По тем же Конвенциям и условиям договоров перевозчик **имеет право ограничить** свою ответственность – за килограмм веса, за единицу судна или даже исходя из размера всего судна.

Пример из туманной страховой юности: в Гаванском порту пропал шагающий

экскаватор. Одно место по коносаменту. Предел ответственности по советскому КТМ (Кодексу Торгового Мореплавания) – 250 рублей за место. Так и поступили. Но даже по льготным советским ценам купить громадный экскаватор за 250 рублей было бы непросто.

(в) Для того, чтобы оплатить претензию, перевозчик потребует **немало документов** – сюрвей, коммерческий акт, счет-фактуру, коносамент, суброгационное письмо. Все ли они найдутся у грузовладельца?

(г) **Срок исковой давности** по требованиям к перевозчику – один год. Обычно все грузовые претензии начинают «шевелиться», когда время подходит к 12-месячному рубежу. То есть – перевозчик оплачивает убыток **медленно**. Страховщик груза – быстрее;

(д) А ведь есть еще и уже упомянутые **страховщики ответственности** – P&I Клубы и их собратья. Основная задача их претензионных отделов – найти основания для отклонения или уменьшения суммы убытка.

– Так что страхование грузов – и страхование ответственности за несохранную перевозку груза – это **не взаимодублирующие** договоры.

ЗАЧЕМ? (2) ЗАЧЕМ НУЖНО ЗАНИМАТЬСЯ СТРАХОВАНИЕМ?

Если не Вы – то противная сторона

– Нет, конечно, не такая она и противная.

– Ты, как обычно, используешь чересчур цветистый язык. Речь просто идет о контрагенте по договору купли-продажи. Если Вы – экспортер, он – импортер, и наоборот.

– Не бывает в международной торговле, чтобы страхования не было.

– Нет, почему, бывает. Рыбу выловили в море, погрузили, везем домой в Калининград. Кто-то страхует, кто-то нет.

– Но тут нет купли-продажи. А если и есть – то не международная. И часто – без вовлечения банков.

– А в международной – Инкотермс. Там прописывается, кто занимается страхованием, кто заключает договор и получает полис.

– И вот что получается, если страхованием Вы не занимаетесь.

Чужая Страховая Компания

– Если не Ваш **страховщик – так чужой**. Если не страховщик импортера, то страховщик экспортера заключит договор.

– А на каких условиях он страхует? А надежный ли это страховщик? А быстро ли он платит убытки?

– А волнует ли это нашего читателя?

– А вот увидим.

ВЫ, НАШ ЧИТАТЕЛЬ – ЭКСПОРТЕР

– Вывозите... ну, скажем, металлы.

– Пусть даже продали на FOB.

– Пора нам уже Инкотермс заниматься.

– Скоро-скоро. Ну, FOB-то все понимают – доставил до судна. Страхование – на покупателе / импортере.

– Но Вы ведь **продали с рассрочкой платежа** (on extended payment terms). А, не дай Бог, судно с грузом утонуло. Страховщик импортера ему по какой-то причине не платит. Как Вы думаете, импортер Вам заплатит? Быстро?

– Или у Вас груз – проектный. На стройку везут. **Мультимодально**, разными видами транспорта: железкой, потом морем, потом на машине. А как определить, **на какой**

стадии он повредился? Если Вы застраховали только свой железнодорожный отрезок – будет ли платить страховщик конечной автомобильной перевозки?
– Кроме того: Вы что, один контейнер этому **покупателю** продаете? Или заинтересованы в том, чтобы он был Вашим **постоянным партнером**? А если заинтересованы, то для Вас важна его **покупательная способность**.

– А если он в стране третьего мира расположен? Застраховал в своей страховой компании – и получил в возмещение тугрики, **не сильно конвертируемую валюту**. Или доллары, но по какому-нибудь курсу местного Нацбанка, уважающего тугрики в ущерб доллару. Получится – подорвется его благосостояние, не сможет он с Вами опять работать.
– А ну как он – незаконно, несправедливо, но факт – вообще от груза по какой-то причине **откажется**? И будет Ваш незастрахованный груз грудой лежать на причале или на складе.

А ЕСЛИ ВЫ – ИМПОРТЕР

– Ввозите в страну компьютеры. АйПэды, как это теперь модно.
– Ты, Георг, исторический ход событий не нарушай. Мы начали писать книгу в 2009-м. Тогда об айПэдах и не слышали.
– А теперь-то они – самый нужный товар!
– Итак, купив на СИФе – Вы полагаетесь на **неизвестных Вам иностранных страховщиков**.
– А ну как поломка двигателя у судна, или посадка на мель, или спасание по какой другой причине? И **общая авария**? Груз арестовывается – и Вы не можете его получить, пока иностранный страховщик не выставит общеаварийную гарантию. А если страхует он в тугриках – и гарантии в долларах не выдает? Или его гарантия просто не будет принята.
– А **ставки премии**? Все же просто. Завозим к себе – часть используем **старые одесские пароходы**. А есть же доп. премия за возраст и за не-IACSовский класс.

– Грубо: на новом судне страхование будет стоить 0.1% от стоимости груза: 1 млн долл. цена – 1,000 долл. страхование. А на старом, если страховать его в Ллойдс или в Альянсе, Германия – может и полтора процента. То есть – 15,000 долл.
– И куда эти 14,000 лишних денутся?
– Да куда, продавец в цену включит, и все.
– А если импортер, покупатель, страхует – пойдет он в одесскую страховую компанию, прекрасно знающую эти пароходы – и они прокотируют 0.2%. То есть премию в 2,000 долл. Экономия по сравнению с 15 тыс. – аж 13,000 долл. И это – на миллион стоимости груза.

А ЕСЛИ ВЫ – ЭКСПЕДИТОР. ИЛИ ПЕРЕВОЗЧИК

– Есть еще и такой аспект. Экспедитор или перевозчик страхует свою ответственность.
– Но одновременно он может предложить грузовладельцу застраховать – от имени и по поручению грузовладельца – сам груз.
– У экспедитора, у перевозчика, у судового брокера – **покупательная способность** выше. Грузов много проходит. Есть возможность уторговать условия договора.
– И предложить дополнительный сервис своему партнеру – грузовладельцу.
– Совсем нередко занимаются транспортные компании страхованием грузов.

Цена вопроса

– Расстраивает, когда говорят – «не нужно страхование, да и дорого», – это то, что речь идет часто о небольших суммах.
– По сравнению с ценой товара – ничтожных. Если возить много и на новых пароходах, речь идет о ставках премии даже не в 0.15 – в 0.05%. А то и ниже.
– То есть – с миллиона долларов цены товара всего 500 долл. платится за страхование.
– **Спокойствие стоит дороже.**

Все или отдельную отправку

- Еще один путь к спокойствию: страховать не только самые опасные направления или отгрузки на самых старых судах...
- А страховать весь свой годовой оборот.
- Нет риска, что в суматохе какая-то отправка будет пропущена.
- И условия известны заранее на весь год – можно использовать ставки страховой премии при согласовании цены товара.

– Страхование только на рейс или на год немного отличается технически. На Западе чаще применяется **годовое страхование всего оборота**. У нас, на Востоке, оно постепенно входит в практику, но соседствует со **страхованием отдельной отправки или нескольких рейсов**.

– Для достижения все того же душевного равновесия – нужно страховать годовой оборот.

– А с точки зрения нашего исследования нужно помнить, что страхование на рейс и на год могут несколько отличаться. Чем – расскажем попозже.

ВЫВОД ГЛАВЫ I

- Страхованием нужно заниматься.
- Изучением страхования нужно заниматься.
- Начинаем! И окунаемся в страховую практику – вот он, договор страхования грузов.

ВЛОЖЕНИЕ 1.2 = INSERT 1.2

ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ = CARGO INSURANCE CONTRACT

– Так уж получается, что многие примеры мы берем из **английской и американской практики**. Во-первых, мы сами знаем ее лучше. Во-вторых, в ней очень много вопросов обработано – если не столетиями, то десятилетиями.

– Вот и с **договором страхования грузов** так: есть интереснейшая Институтская Оговорка 261 от 1 апреля 1982 года.

– Практически, это – **скелет страхового договора**. Страхового полиса.

– В котором перечислены все позиции, что нам предстоит изучить.

INSTITUTE STANDARD CONDITIONS FOR CARGO CONTRACTS 1/4/82 (FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)

1. This contract is to insure the subject-matter specified for the transits and on the conditions named shipped by or for account of ...

or the insurance of which is under their control as selling or purchasing agent unless insured elsewhere prior to inception of this contract or to insurable interest being acquired.

This contract does not cover the interest of any other person, but this shall not prevent a transfer of the insurance by the Assured or Assignee.

СТАНДАРТНЫЕ ИНСТИТУТСКИЕ УСЛОВИЯ ГРУЗОВЫХ ДОГОВОРОВ 1/4/82 (Для использования только с Новой Формой Морского Полиса) [см. ниже]

1. По данному договору **страхуется**, на изложенных условиях, предназначенный для перевозки предмет, отгруженный ... **[лицом или компанией]** ... или за их счет или если они [лицо или компания] отвечают за страхование [предмета] в качестве агента продавца или покупателя, **если** только он **не застрахован в другом месте** до начала действия данного договора или до получения [лицами] страхового интереса.

Этот договор **не покрывает интересы** никакого **другого лица**, но это [положение] не может предотвратить **передачу** данного страхования Страхователем или Правополучателем.

2. It is a condition of this contract that the Assured are bound to declare hereunder every consignment without exception, Underwriters being bound to accept up to but not exceeding the amount specified in clause 3 below.

3.3.1 This contract is for an open amount but the amount declarable may not exceed the sum of ... in respect of any one vessel, aircraft or conveyance.

3.2. Should this contract be expressed in a form of a floating policy the total amount declarable hereunder may not exceed ... subject always to the provisions of clause 3.1. above.

4. Notwithstanding anything to the contrary contained in this contract Underwriters' liability in respect of any one accident or series of accidents arising from the same event in any one location shall not exceed the sum of ...

5. In the event of loss accident or arrival before declaration of value it is agreed that the basis of valuation shall be the prime cost of the goods or merchandise plus the expense of and incidental to shipping, the freight for which the Assured are liable, the charges of insurance and ...%

6. This contract is subject to the Institute Classification Clause.

7. Should the risks of war, strikes, riots and civil commotions be included in the cover granted by this contract the relevant Institute War Clauses and Institute Strikes Clauses shall apply.

8. The Institute Clauses referred to herein are those current at the inception of this contract but should such clauses be revised during the period of this contract, and provided that Underwriters shall have given at least 30 days notice thereof, then the revised Institute Clauses shall apply to risks attaching subsequent to the date of expiry of the said notice.

2. Условием данного Договора является **обязанность** Страхователя **заявлять** каждую без исключения **отправку** грузов, при этом Страховщики обязаны принимать их на страхование в пределах, но **не выше, суммы**, указанной ниже в Оговорке 3.

3.3.1. Данный договор заключен на **открытую сумму**, но заявляемая по нему сумма **не может превысить** сумму в ... **по каждому** судну, воздушному судну или **средству** транспорта.

3.2. Если данный Договор будет составлен в форме **Плавающего полиса**, общая заявляемая по нему сумма **не может превысить** ... при условии соблюдения Оговорки 3.1.

4. Невзирая на какие бы то ни было противоречащие данной Оговорке условия Договора, **ответственность Страховщиков** по каждому страховому случаю или серии случаев, возникающих из одного события **в одной локации** не может превысить сумму в ...

5. Если **убыток** или событие, или прибытие груза будут иметь место **до объявления стоимости**, настоящим согласовано, что **базой для определения стоимости** будут себестоимость товара плюс расходы по перевозке или связанные с перевозкой, фрахт, за который отвечает Страхователь, расходы на страхование и ...%.

6. Данный Договор подчиняется условиям Институтской **Классификационной** Оговорки.

7. Если риски войны, забастовок, бунтов и гражданских волнений будут включены в предоставляемое по данному Договору покрытие, будут применяться соответствующие Институтские Оговорки по страхованию **Военных и Забастовочных** рисков.

8. Под упомянутыми здесь **Институтскими** Оговорками **подразумеваются Оговорки**, действовавшие на момент начала страхования. Если эти Оговорки будут пересмотрены в течение действия договора, и если Андеррайтером был дан этот по крайней мере 30-дневный нотис, то пересмотренные Институтские Оговорки будут применяться к рискам, принятым на страхование после окончания этих 30 дней.

9. This contract may be cancelled by either Underwriters or the Assured givingdays notice in writing to take effect from... but risks covered by Institute Strikes Clauses may be cancelled at seven days notice, or at forty-eight hours notice in respect of shipments to or from the United States of America. Notice shall commence from midnight of the day when it is issued but cancellation shall not apply to any risks which have attached in accordance with the cover granted hereunder before the cancellation becomes effective.

9. Данный Договор может быть **расторгнут** или Страховщиком, или Страхователем посредством подачи **письменного нотиса** [извещения] за ... дней, который вступит в силу с ... , однако страхование рисков, покрытых по Институтским Оговоркам по страхованию Забастовочных рисков, может быть расторгнуто подачей семидневного нотиса, или 48-часового нотиса по отгрузкам на или из США. Срок извещения начинается с полуночи дня, в который он подан, однако расторжение не будет применяться к рискам, покрытие по которым началось до момента расторжения Договора.

NOTE The Assured are required to give the earliest provisional notice of intended shipments advising in each case the name of the vessel and approximate value of the shipments.

ПРИМЕЧАНИЕ. Страхователь обязан как можно раньше подать предварительное извещение о предполагаемых отгрузках, сообщая в каждом случае название судна и примерную стоимость отгрузок.

CL. 261. *Sold by Witherby & Co. Ltd., London.* — © Copyright — The Institute of London Underwriters

Оговорка 261. Продаётся компанией Визерби Энд Ко Лтд, Лондон. Копирайт – Институт Лондонских Страховщиков.

Основные условия

– И зачем ты это привел, это же открытый или плавающий полис, мы его «еще не проходили»?

– Да, но из него видны все **основные условия любого договора страхования** грузов:

Кто Страхователь / его обязанность страховать **все отгрузки** / страховая **сумма** в целом / по каждому транспортному средству / по каждой локации (= месту нахождения груза) / **порядок определения** страховой стоимости / **Классификационная оговорка** / Военные и Забастовочные риски / что такое Институтские Оговорки / порядок расторжения.

Чего здесь нет

– Собственно **условий страхования**, то есть определения объема покрытия: что застраховано, что нет. То есть это – готовый «скелет», как иногда говорят, «рыба» договора страхования.

– А на него надо надеть содержание. Условия страхования. Объем покрытия и прочее.

– Надевать мы будем аж в IX главе. А пока займемся...

– Не теорией – практикой страхования. Но с теоретическим аспектом.

– И начнем с Основ Страхования.

– Погоди пока. Все у нас какое-то теоретическое пока с тобой. Оторванное от жизни.

– Кроме радостного воззвания Швейцарского Перестраховочного: «Морское страхование будет всегда!»

– Давай уже сейчас перейдем к практике?!

ВЛОЖЕНИЕ 1.3 = INSERT 1.3
ПРИМЕР ОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ = A STORY OF ONE SEA VOYAGE

– Для начала – благодарю Lloyds Maritime Academy (Морскую Академию Ллойдс – компания по устройству семинаров и изданию профессиональной литературы). На ее семинаре я и почерпнул эту задачу.

– Мы будем ее решать?

– Пока не знаю. Но достаточно просто прочитать условия, чтобы удивиться вот этой самой сложности и непредсказуемости морского страхования.

– Согласен. Просмотрел. Советую нашим читателям: пробегите условия задачи. И вопросы. Мне кажется, в чем-то она, задача, отвечает на наш первый вопрос «зачем?» Не пугайтесь. Пока от вас никто ответов не ждет. Это – зарисовка, пусть и чуть длинноватая. Но прочитать ее надо. Сорри! – и до встречи!

Договоримся, что \$ у нас будет обозначать доллары США.

И что [x], квадратные скобки – примечания авторов.

И что цифры будем писать по-английски: запятые после тысяч, точки после целых цифр – 50,000.00.

ОДНА УЧЕБНАЯ ПРЕТЕНЗИЯ,
Или ИСТОРИЯ ГРУЗОВОГО РЕЙСА (почти невыдуманного)

1. Risi Products (R) – компания, торгующая рисом. Они купили 50,000 тонн [метро-тонн, как говорят – 50,000 mt] длиннозернистого [long-grained] риса у компании Nasi Supplier (N) [**Supplier = Поставщик**]. Купили 100,000 мешков по 500 кг, условия поставки – FOB Pasir Gudang [порт в Малайзии]. Цена покупки – \$1 млн.

(R) должны произвести оплату посредством безотзывного **аккредитива [L/C]**, открытого в банке (G) по предъявлению документов. Кредитная линия у (R) в банке – \$750,000 [не хватит денег-то!].

2. (R) [**Продавцы = Sellers**] подписали договор о поставке риса голландской компании Fragrant Rice (F) [**Покупатели = Buyers**] на условиях CIF Rotterdam. Цена – \$3 млн (F) должны оплатить посредством безотзывного аккредитива, открытого в том же банке (G).

(R) [**Страхователь = Insured = Assured**] застраховал рис в страховой компании Indemnity Insurance (I) [**Страховщики = Insurers**] на условиях ICC(A).

3. (R) заключили **рейсовый чартер [V/C = Voyage Charter]** с фирмой Quick Carry [(Q) – **Диспонентные Судовладельцы, они же тайм-чартерные Фрахтователи = T/C Charterers**]. Форма – измененный Gencon. Чартер – на перевозку риса из Pasir Gudang в Роттердам. Условия – FIOST.

4. (Q) расположены в Сингапуре. Их специализация – брать суда в чартер на срок и оперировать ими. Подобрали они судно – m / v Rice Carrier [буквально «рисовоз»] (RC). Заключили **чартер на срок [T/C = Time Charter]** с **судовладельцами [Shipowners]** – Панамской фирмой Xiang Fan SA (X) [очень «панамская», с китайским названием]. Срок 12+6 [на год с возможностью продления на 6 месяцев].

5. (RC) – сухогруз 1977 года постройки [ста-а-аренский!], 75,000 gt [gross tons], твиндекер с 5 трюмами с электроприводной вентиляцией. Заложен в швейцарском банке (S) [**Залогодатели = Mortgagees**]. (X) задержали платежи банку – должны ему \$1.5 млн.

6. Погрузка (RC) начата в Pasir Gudang в 8.00 7 ноября 2002. Проводилась под откры-

тым небом. Дождь шел 5 дней – из 10. **Стивидоры** [*stevedores = грузчики*] закрывали трюмы с опозданием – не умели ими оперировать. В результате в 5-й трюм погружено около 3,000 мешков, **подмоченных дождевой водой** [*wet damage*].

7. Погрузка завершена 16 ноября 2002. Назначенные (R) **агенты** выписали **коносамент** [*к/с = Bill of Lading = B/L*], указав

– (N) в качестве **грузоотправителей** [*Shippers*],

– (R) – в качестве **грузополучателей** [*Consignees*], с указанием **известить** (R) же [*to notify*] [R же – продавцы! Это не совсем нормальный ход, дальше посмотрим]. Дата Чартера в к/с не указана.

8. В этот момент **капитан** [*Master*] информирует все стороны, что через Суэц он не пойдет – боится идти Аденским проливом. Хочет огибать Южную Африку. Это серьезно затянёт рейс, ни (R), ни (Q) на это не соглашаются. После жарких споров капитана и судовладельцев убеждают идти через Суэц.

9. К/с доставляют (N), те передают его в банк (G) для получения платежа по аккредитиву [L/C]. Аккредитив выставлен (R), но у них – проблемы с оборотными средствами. Их кредитной линии не хватает.

Они договариваются с (F), чтобы те оплатили авансом – у них кредитная линия побольше. Страховой полис **переуступается** [*Assigns*] (F). (N) получают платеж за рис в конце рабочего банковского дня в Малайзии 18 ноября 2002-го. Одновременно банк (G) дебетует счет (F).

10. В тот же день, в 18.00 **GMT** [*Greenwich Mean Time = по Гринвичу*] на судно (RC), следующее Малаккским Проливом, нападают пираты. Они выпускают две ракеты, падающие в район ватерлинии 2-го и 4-го трюмов. В результате взрыва и попадания забортовой воды весь груз риса в этих двух трюмах полностью погибает [*total loss = полная гибель*].

11. В результате взрыва у судна прогибается переборка между 2-м и 3-м трюмами. В 3-й трюм начинает поступать вода. Причина прогиба – износ металла. Судовладелец планировал подновить его во время следующего **докования** [*dry docking*]. Не было бы износа – перегородка не прогнулась бы в результате взрыва.

12. Объявляется **Общая Авария** [*GA = General Average*]. Капитан подписывает **спасательный контракт** [*Salvage Contract*] по форме LOF. Судно дотягивает до Port Dickson [*Порт-Убежище = Port of Refuge*] 20 ноября. Временный ремонт занимает 30 дней. В это время на судне периодически встает дизель-генератор, вследствие чего трюма не вентилируются.

13. В конце концов (RC) приходит в Роттердам 15 февраля 2003. Разгрузка завершается 28 февраля.

14. Сюрвейеры, представляющие Страховщиков груза (I) и Р&I Страховщиков судна [это две разные сюрвейерские фирмы, конечно], присутствуют при разгрузке и осматривают мешки риса на складе Грузополучателей (F) в Роттердаме. Из оставшихся 60,000 мешков из трюмов 1, 3 и 5:

- 25,000 мешков содержат долгоносиков [*weevils*] и не пригодны для человеческого потребления. Могут быть использованы на корм скоту;
- 20,000 мешков из трюмов 1 и 5 имеют пятна, их содержимое приходится уничтожить. Из этого числа 3,000 мешков из трюма 5 были подмочены во время погрузки;

- 10,000 мешков из трюма 3 подмочены в разной степени;
- 5,000 тонн сметок собраны в трюмах вследствие прорыва мешков во время разгрузки. Мешки были прорваны в результате небрежности [negligence] стивидоров в порту разгрузки. Сметки не пригодны для человеческого потребления, но могут быть использованы на корм скоту.

15. В **диспаше** [**Loss Adjustment**], составленной по поручению Страховщиков (I), общая сумма убытка определяется в \$2.5 млн – на базе цены груза в Роттердаме. Страховщики (I) возмещают убыток (F) в соответствии с условиями полиса. Страхователи подписывают **Суброгацию** [**Subrogation = передача прав требования по полису**].

16. Страховщики (I) назначают **регрессных агентов** [**Recovery Agents**] в Сингапуре, компанию Win-Win (W). Те заявляют претензии виновным от лица Страховщиков.

РЕКОМЕНДАЦИИ, ВЫВОДЫ И ЗАДАНИЯ ПО ПРОЧИТАННОМУ

– Первое задание – вернитесь и перечитайте! Не нужно вникать в детали – нам надо запомнить основные **термины**. Они пригодятся всерьез и надолго. Кто Страховщик, а кто Insured, кто Отправитель, а кто Consignee – теперь уже надо знать. И внутри книги пригодится, и в жизни.

– Теперь – о содержании. Вы видели, что груз повреждался и погибал **по разным причинам**. Естественно, перевозчик – судовладелец – тайм-чартерный фрахтователь будут пытаться с себя **ответственность снять – или уменьшить ее размер**. И у них – в некоторых случаях – есть на то юридические основания.

– Важно: никто из **грузовых интересов** [**Cargo Interests**] – (N), (R), (F) – **не понес убытков!** Все потому, что было страхование. Грузовые интересы не дожидались окончания разборок с перевозчиками, а получили возмещение от страховой компании.

– Это, конечно, случай идеальный. И перенакрученный. Но когда Вы будете заниматься реалиями страхования – прочувствуете, что в жизни и не такое бывает.

– Почувствовали, что не хватает знания каких-то моментов?

– Но что страхование – нужно, важно, своевременно?

– Начинаем изучать Основы Страхования Грузов.

ГЛАВА II = CHAPTER II ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ = INSURANCE BASICS

– Вот ты, Георгий, во Вложении 1.2 пометил «см. ниже» около ссылки на **New Marine Policy Form** = Новую форму морского полиса. Почему?

– Эта проформа – называли ее **MAR** – долгое время была главной в морском страховании. В английском морском страховании. С 1982 по 2008 годы.

– Отменена с первого января 2009 года. А в международной практике ссылки на нее по-прежнему встречаются.

– Это был **скелет** не договора страхования – а **Полиса. Страхового документа**.

– **Очень краткий документ** – как и полагается быть скелету. (1) Подтверждение того, что риск принят на страхование, (2) данные по предмету страхования, (3) доли участвующих страховщиков – поскольку на английском рынке распространено сострахование.

– Ни один страховщик не возьмет на себя все 100% риска – как это делает страховщик российский или болгарский.

– Вот мы все прыгаем с тобой – от проформы MAR и тайм-чартеров – к Оговоркам. А пока не прошли еще Основ.

– Давай начнем работать **над нашим фундаментом**.

Что мы изучаем?

– **Страхование**. Хотя пока даже не прошли его определения.

– Не просто страхование – **страхование грузов**. Отдельный – уникальный – вид страхования.

– Но при этом все время упираемся в термин «**морское страхование**». Это же не одинаковые понятия – страхование грузов и морское страхование?

– А еще мы все время берем **все английское** – а пишем **по-русски** для нашего региона – «К востоку от Одера».

– Давай ясно и недвусмысленно объясним нашим читателям и себе – мы изучаем **Морское Страхование Грузов** в той форме, как оно существует последние сто лет в **Англии**,

но при этом будем обращать внимание **на отличия и сходства**:

- английской системы – и континентальной и / или восточноевропейской,
- морского страхования грузов – и более широкой системы – страхования грузов.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ

– Хотелось бы начать с определения главного – страхования.

– Это означает – написать еще одну книгу. Трудно найти одно определение, они различаются **по назначению**: юридические, макро- и микроэкономические, житейские, а еще трудно объединить в одно **страхование рисковое** – называемое в Англии **General** = общим, и **страхование жизни** = Life Insurance. В первом случае покрывается риск наступления непредвиденного события, во втором – создается фонд для события вполне планируемого – достижения человеком определенного преклонного возраста.

– Просто приведем несколько определений.

ГК и КТМ РФ

– Начнем с серьезных первоисточников – Гражданского Кодекса Российской Федерации (ГКРФ) и Кодекса Торгового Мореплавания (КТМ).

– С **юридических определений** страхования.

ГК: Статья 929. Договор имущественного страхования

1. По договору имущественного страхования

одна сторона (страховщик) обязуется за обусловленную договором **плату (страховую премию)**

при наступлении предусмотренного в договоре **события (страхового случая)**

возместить

другой стороне (**страхователю**) или иному лицу, в пользу которого заключен договор (**выгодоприобретателю**),

причиненные вследствие этого события **убытки** в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя (выплатить **страховое возмещение**)

в пределах определенной договором суммы (**страховой суммы**).

КТМ: Статья 246. Определение договора морского страхования

По договору морского страхования

страховщик обязуется

за обусловленную плату (страховую премию)

при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая),

возместить

страхователю

или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю),

понесенные убытки.

– Отличное определение! Прямо по **плану нашей книги**:

Договор	Глава XV и вся книга
Страховщик	XV–XVI
Страховая Премия	XV
Страховой Случай	VI–VIII–XVI
Возместить	II, V
Страхователь	III
Выгодоприобретатель	III
Убытки	VII–VIII, XVI
Страховая Сумма	V

– Различия: в КТМ подчеркивается случайный характер страхового события.

– А в ГК проводится черта **между страхованием имущества и страхованием ответственности**,

– при этом оба определения относятся к имущественному страхованию – и не касаются личного, то есть страхования жизни.

– **Экономические определения** страхования не сильно и отличаются:

Страхование – это **отношения по защите интересов** физических и юридических лиц при наступлении определенных страховых случаев **за счет денежных фондов**, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

– Новые термины:

- **защита интересов,**
- за счет **денежного фонда.**

– Это ведь экономическое определение – потому и вводятся не юридические, не вполне четко определенные, понятия.

– Появляется любимое нашими экономистами слово «**отношения**». Или «экономические отношения». Везде виден старик Маркс!

Marine Insurance Act = MIA

– Иностранные определения схожи.

– Начнем с английского **Закона о Морском Страховании 1906го года = Marine Insurance Act = MIA**

– Во время всего нашего исследования мы будем постоянно возвращаться к MIA...

– Поскольку до сих пор MIA – вообще **единственный в Англии Закон** о страховании.

– Вот тебе и роль Морского страхования – в Страховании!

1. MARINE INSURANCE DEFINED

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to **indemnify the assured**, in manner and to the extent thereby agreed, **against marine losses**, that is to say, the losses incident to marine adventure.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ

Договор морского страхования – это договор, по которому страховщик берет на себя обязательство **возместить страхователю** в согласованных [в договоре] форме и размере **морские убытки**, то есть убытки, связанные с морским предпринятием.

– Все наши **позиции из ГК** налицо: договор – страховщик – возместить – страхователю – с ограничениями – убытки.

– Нет страховой премии. Нет, в принципе подразумевающегося требования наступления страхового случая.

– Есть – ограничение по форме и размеру возмещения. В российских источниках – только по размеру = по страховой сумме. И только в ГК – еще увидим, почему не в КТМ.

– Чисто английское понятие: **морское предприятие = marine adventure**. О нем мы будем говорить позже – в главе IV.

– И еще англицизм – «возместить против убытков» – или «от убытков»? Мы переводим просто «возместить убытки».

Прочие английские определения

– Еще определения страхования на английском?

– Их много, но большинство перепевают все те же термины, в разном сочетании. Вот одно – без перевода – с <http://www.thefreedictionary.com/insurance>.

Insurance is the **act, system, or business** of providing **financial protection** for property, life, health, etc., against specified contingencies, such as death, loss, or damage, and involving payment of regular premiums **in return for a policy** guaranteeing such protection.

– Тут попытались связать юридический и экономический подход – назвав страхование «действием, системой или бизнесом» по предоставлению **финансовой защиты**.

– Что тут еще важно – упоминание **полиса**. Ссылка на документ.

– А вот еще важное определение:

Insurance is a contract (policy) in which an individual or entity receives financial protection or reimbursement against losses from an insurance company. The company **pools clients' risks** to make payments **more affordable** for the insured.

- Важное потому, что подчеркивает **распределительную функцию**.
- Говорит, что страховщик **объединяет риски** – буквально, создает **пул** – чтобы сделать платежи **более доступными**.
- Это все к нашим вопросам, «можно ли заработать на страховании» и «почему оно такое дорогое»?

ВКРАПЛЕНИЕ: Форма риск-менеджмента

- Напоследок еще одно, достаточно громоздкое, определение из словаря инвесторов <http://www.investopedia.com/terms/i/insurance.asp#ixzz1coMMwdnQ>.
- Правильно ты его привел. В нем подчеркивается, что страхование – одна из **форм Риск-менеджмента** – о котором мы еще много будем говорить.
- Только поскольку читать это определение не обязательно – мы его помещаем в форме **Вкрапления** – зарисовки к основным идеям, возможно, и не нужной...

In law and economics, insurance is a form of **risk management** primarily used to **hedge** against the risk of a contingent, uncertain loss. Insurance is defined as the **equitable transfer** of the risk of a loss, from one entity to another, in exchange for payment. An insurer is a company selling the insurance; an insured, or policyholder, is the person or entity buying the insurance policy. The insurance **rate** is a **factor** used to determine the amount to be charged for a **certain amount of insurance coverage**, called the premium. Risk management, the practice of appraising and controlling risk, has evolved as a discrete field of study and practice.

The transaction involves the insured assuming a **guaranteed and known relatively small loss** in the form of payment to the insurer in exchange for the insurer's **promise** to compensate (indemnify) the insured in the case of a financial (personal) loss. The insured receives a **contract**, called the insurance policy, which details the conditions and circumstances under which the insured will be financially compensated.

Вправе и в экономике, страхование – форма **риск-менеджмента**, в первую очередь используемая для **защиты (хеджирования)** от риска случайного, непредвиденного убытка. Страхование определяется как **юридически соразмерная передача** риска убытка от одного лица другому в обмен на платеж. Страховщик – это компания, продающая страхование, страхователь, или полисодержатель – это лицо или организация, покупающая страховой полис. **Страховая ставка** – это **коэффициент**, используемый для определения суммы, взимаемой за **определенный объем страхового покрытия**, и называется эта сумма премией. Риск-менеджмент – это практика оценки и контроля риска, развившаяся как отдельная отрасль науки и практики.

Операция [по страхованию] вовлекает страхователя, берущего на себя **гарантированный, известный и относительно небольшой убыток** в форме платежа страховщику в обмен на **обещание** страховщика компенсировать (возместить) страхователя в случае наступления финансового (личного) убытка. Страхователь получает **договор**, называемый страховым полисом, в котором детализируются условия и обстоятельства, при которых страхователь получит финансовую компенсацию,

- Тут интересны юридические, экономические и даже математические термины. Equitable – от equity – о нем можно очень много писать. Rate – ставка – вместо премии. Factor – коэффициент. Слова, которые мы, страховщики обычно не используем.
- А вот из новых понятий – тут **обещание**.

Обещание = Promise

- Все страхование основано на обещании. Поэтому часто и с некоторой горечью я называю нас, страховщиков, «**продавцами воздуха**». Нам платят реальные деньги – в обмен на обещание возместить убыток.

– Поэтому и имеют дело страхователи с **самыми солидными**, проверенными компаниями с неподмоченной репутацией.
 – Но есть и другой подход – иметь дело с **самыми дешевыми** на рынке предложениями.
 – При этом не учитывается то, что страхование – это обещание защиты. А всегда **ли можно верить обещаниям того, кто занимается демпингом?**..
 – То есть подрезает цены конкурентов в надежде получить бизнес. Чисто с моральной стороны: будет ли такой человек, такая организация – держать обещания? Вряд ли.

– Давай отойдем от такой безнадеги, посмотри на окончание этого определения – страхователь получает **полис**.
 – У нас это может быть и сертификат, и ковер-нота – в любом случае, документ, определяющий условия выполнения обещания.
 – Вот изучением разных аспектов этого документа или **договора, поясняющего обещания** – мы и будем заниматься.

– И еще раз подчеркнем: в определении житейском, **страхование – это обещание**. А посмотрите на юридические определения:
 – «Страховщик **обязуется**». The insurer undertakes. **Четкий юридический подход** дает нам **больше уверенности** в выполнении несколько расплывчатого «обещания».

ЮРИДИЧЕСКИЙ ПОДХОД. КАКОЕ ПРАВО?

– А что такое «четкий юридический подход»? Это – не столько сам документ, сколько вся система права. Все законодательство. Нельзя оторвать документ от его фундамента.
 – А мы – наши компании – этим занимаются уже много лет. Пишем договор с российской или казахстанской компанией, а в нем договариваемся, что будет применяться английское право.
 – Как это написано в грузовых Оговорках? **English law and practice**. Английские право и практика.
 – А будет ли реально применяться? Одно дело – когда в стране есть **свобода договора**. Когда стороны могут сами определить в договоре такую важную вещь, как применимое право.
 – Э-э-э нет, давай глубже. В какой стране?

Юрисдикция

– Вот эти два вопроса надо решать каждому страхователю и страховщику. В особенности, работающим в международной торговле. **Первый: где? Второй: по какому праву?**
 – Вопрос «где»? – значит, **в какой юрисдикции** будем спорить. В стране страхователя? Страховщика? В третьей стране? – которой очень часто становится Англия.
 – Есть разные **международные договоренности** – Конвенции, скажем, Римская. В них устанавливается система определения юрисдикции. Например, частный страхователь – физлицо – имеет право судиться в своей стране. Там, где он – резидент.
 – Если обе стороны договора расположены в Китае – возможно, помимо международных Конвенций, **национальное право** требует, чтобы юрисдикция была Китайской. Чтобы судились или шли в арбитраж тут же.
 – Очень много споров в страховании возникает в связи с **forum shopping** = поисками юрисдикции после начала спора. Стороны договорились сначала, где судиться. А когда что-то происходит – обиженная сторона решает пойти в суд другой страны, где ей удобней. Где, она считает, проще выиграть дело.

– Давай сразу договоримся: **на выбор юрисдикции мы повлиять не можем**. По край-

ней мере, в нашей книге. Наш читатель должен четко представлять: он **сам должен решить этот вопрос. Первым.**

– Если наш читатель – компания международная – возможно, он выберет Англию. А если чисто молдавская или казахстанская или украинская – ему удобней и нужней сослаться на юрисдикцию своей страны.

Юрисдикция и применимое право – разные вопросы

– Поэтому главное – начинать исследование любого страхового договора с позиции **Law and Jurisdiction**.

– Применимое право и юрисдикция.

– **Применимое право** – на **каких принципах** будет основываться спор. А **юрисдикция** – **где** он будет разрешаться.

– Тут что важно? Давай решим, что наши читатели прочитают – через много лет – всю нашу книгу и решат, что лучше английского подхода – лучше английской практики – ничего нет.

– И начнут требовать от страховщиков, чтобы они использовали английское право.

– А дальше они выяснят, что в некоторых странах суды и арбитражи не могут использовать иностранное право. А в некоторых – могут.

– Иногда – не по всем вопросам. Ведь есть право процессуальное – и есть договорное. Одно определяет форму слушания спора, другое предъявляет требования к содержанию договора.

– Нашему читателю, уверенному в окончательной справедливости английского – или южноафриканского, или индийского – права – надо **сначала выяснить, возможно ли использование этой системы права в той юрисдикции**, на которую он соглашается.

– Может ли рязанский городской суд рассматривать вопросы суброгации, как они решаются в английском MIA?

– Наш совет: несмотря на наличие международных и национальных договоренностей и требований к юрисдикции – любой договор начинать с того, чтобы определить в нем **юрисдикцию спора**. Спора, конечно, чисто теоретического, ведь никто не хочет с самого начала ссориться...

Право, или законодательство

– И мы на выбор юрисдикции влиять не будем. Только еще раз скажем – что есть **место спора = юрисдикция**. И есть **принципы урегулирования спора = применимое право, или законодательство**.

– Мы не будем писать о выборе юрисдикции.

ВКРАПЛЕНИЕ: Английская юрисдикция: привлекательность для олигархов

Jonathan Sumption, с января 2012 – Лорд, член нового для Англии Верховного Суда:

Justice of the UK Supreme Court

Родился в 1948, образование Оксфорд – история Средних Веков. Первый за 50 лет юрист (барристер), возведенный в ранг Верховного Судьи – ни разу не работавший судьей (The first non-judge to **leapfrog** directly to the top court for more than half a century). В 2011-м участвовал в процессе Березовский v Абрамович – адвокат последнего. Оплата – минимум 4 млн фунтов.

Вот что Лорд Сампшн говорит об **использовании английской юрисдикции** – в том числе, иностранными гражданами и компаниями (The Times 12/01/12 – без перевода):

He strongly defends the use of the UK's courts for such disputes **between foreign litigants**. "These cases are not clogging up our courts... The rule, by and large, to

establish jurisdiction is to establish some sort of connection with the UK ... and then to show it is the most appropriate place to have the case decided."

The oligarchs' dispute would not have been heard "but for the most unusual combination of circumstances", he said. "There is nowhere else that this case could have been heard..."

But Lord Sumption insisted: **"We should be proud that large numbers of disputes that have nothing to do with England are governed by English law** because the parties have decided that it should be".

"That says something about **the quality of the service** that the courts and legal profession provide in England".

Вкратце: **чтобы добиться** рассмотрения дела в Англии – т.е. **английской юрисдикции** – надо доказать **связь спора или спорящих со страной** – connection. В деле «наших» она была. Правда, Лорд Сампшн в интервью как-то легко перешел с юрисдикции на применимое право...

Английское право

– Мы пишем об английском праве. Об английской практике.

– А уж нашим читателям решать – есть ли какая-то **практическая ценность в изучении им английских законов**.

– Мы знаем, что Морская Арбитражная Комиссия в Москве английское право знает и ценит, и может использовать.

– Есть много примеров использования **английского права вне судов и арбитражей Англии**.

– Мы просто смотрим правде в глаза – и говорим себе и Вам: **морское страхование и страхование грузов – и страхование вообще – во всем мире или основывается, или заимствует из английской практики**.

– Заимствует все – или очень много.

– Поэтому Вы можете сразу согласовать со страховщиком, что в Вашем полисе будет использоваться английское право.

– А можете поступить тоньше. Согласуйте российскую или украинскую юрисдикцию и применимое право...

– А если дойдет дело до суда, и выяснится, что страховщик использовал английские условия страхования...

– Или если его условия страхования основываются на английских...

– А это можно сказать почти обо всех условиях страхования в нашем регионе...

– Тут-то Вы и потребуете, чтобы **господа судьи или арбитры в вынесении своего решения руководствовались – или учитывали – принципы английского права**.

– О которых мы и собираемся Вам рассказать!

Право – английское.

Относится только к морскому – или ко всему страхованию?

– Так что – вперед, за изучение английских Законов!

– Тогда вот первый мучающий меня вопрос: что мы изучаем? Морское страхование – или страхование грузов?

– В Америке, интересно, есть два термина: **Ocean marine cargo insurance = океанское морское** страхование грузов – и **inland marine – внутреннее морское** – к которому приравнивается **motor truck cargo insurance = страхование грузов, перевозящихся грузовиками!**

– Пока так глубоко вдаваться не будем, перелетать Атлантику – тоже. О Европе.

КЛАССИФИКАЦИЯ СТРАХОВАНИЯ: ЕС

– Пойдем юридическим путем. Первое: Объединенная Европа. Существует **Первая Директива ЕС 73/239/ЕЕС** с многочисленными изменениями. Она – по **страхованию рисковому** – которое определяется как «операции по прямому страхованию за исключением страхования жизни» = the business of direct insurance **other than life assurance**. Директиву (см. <http://eur-lex.europa.eu>) называют **Non-life**. В Великобритании эта часть страховой индустрии определяется как **General**.

– Как назвал ее один русскоговорящий восточноевропейец – «не-жизнь». Бррр. Не люблю калькирующих переводов, тем более, таких зловещих. «Рисковое» как-то оптимистичней звучит.

– По Директиве все рисковое = «общее» страхование делится на **18 классов = classes**.

– Интересно: заголовок перечня называется «Classification of risks according to classes of insurance» = «Классификация рисков в соответствии с классами страхования».

– Не ясно, разделяют риски или классы.

– С многоликим **термином «риски»** мы еще попробуем разобраться.

– **Седьмой риск = класс** в ЕС определяется так:

7. Goods in transit

(including merchandise, baggage, and all other goods)

All damage to or loss of **goods in transit** or baggage, irrespective of the form of transport

7. Грузы в перевозке

(включая товары, багаж и все другие грузы)

Все повреждения или гибель **грузов в перевозке** или багажа, вне зависимости от формы **транспортировки** [вида транспорта?].

РФ

– Классификация содержится в измененном в декабре 2003 года **Законе о страховании**. Там есть перечень – не классов – а видов страхования, на которые выдаются отдельные лицензии.

– Нет деления на страхование жизни и рисковое. Есть **пять групп**:

- 1) Страхование жизни;
- 2) Страхование от несчастных случаев и болезней; медицинское страхование;
- 3) Страхование имущества;
- 4) Страхование гражданской ответственности;
- 5) Страхование предпринимательских рисков.

– В третьей группе, страховании имущества, **пятый вид** называется «**страхование грузов**».

– Тяжеловесное **определение** страхования грузов я нашел на сайте <http://www.hi-edu.ru/e-books/xbook111/01/part-002.htm#i110>.

«**Страхование грузов** представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного предмету страхования. При этом **объектом страхования** являются **имущественные интересы** лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с **владением, пользованием, распоряжением грузом**, вследствие повреждения или уничтожения (пропажи) **груза** (товаров, багажа или иных грузов), независимо от **способа его транспортировки**».

– Для нас важны два момента:

– объект – не груз, а имущественные интересы. Об этом позже,

– страхование относится к:

«**Грузам** (товарам, багажу или иным грузам), **независимо от способа...транспортировки**».

Выводы по классификации. Главное – перевозка. Или транспортировка

– Европейское законодательство – и в Восточной, и в Западной Европе – оперирует понятием «страхование грузов».

– Главная позиция, отличающая этот вид или класс от других – то, что **предмет находится в транспортировке**.

– Поэтому сочетание «**транспортное страхование грузов**» – тавтология. Если грузы, то они уже **в перевозке = in transit**.

– Отсюда – проблемы со страхованием грузов **в хранении**. Если долго хранятся – они все еще груз или уже просто имущество?

– Отсюда же – необходимость **четкого определения понятия transit** = перевозка. Оно – решающее для того, чтобы отнести какой-то полис к разряду грузовых.

– А мы с тобой даже не определились пока: **transit – это «перевозка» или «транспортировка»?**

– Попытался найти ясность в Америке. Обрадовался сайту <http://www.nolo.com/dictionary/cargo-insurance-term.html> – Nolo's Plain English Law Dictionary – «Правовые термины простым языком». Не порадовался, увидев определение страхования грузов:

“Insurance that pays the beneficiary of the policy if freight covered by the policy is damaged or lost during transit”.

– Основное понятие – все равно **transit = перевозка = транспортировка**. А вот американское слово **freight = груз** они сюда зря вставили. «Страхование, выплачивающее выгодоприобретателю по полису, если груз, покрытый полисом, повреждается или гибнет во время перевозки». Все те же понятия, что и в ЕС – с американским привкусом термина freight.

– Так что **страхование грузов – это страхование имущества в пути**.

– О чем мы и написали в нашем 7-головом определении выше.

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

– Решил взглянуть на определение cargo insurance. Почти все отсылки мгновенно вернулись с формулировкой **marine cargo insurance**.

– На первый взгляд, это сочетание кажется такой же тавтологией, как «транспортное страхование грузов».

– К тому же, непонятно, как его переводить: «морское страхование грузов» – или «страхование морских грузов».

– Да и главное – ни в Западной, ни в Восточной Европе **страховая классификация** понятия «морское страхование» не содержит!

– Может, это связано с пиететом перед историей?

– Конечно, в Англии **единственный страховой закон – это MIA, Закон о морском страховании**.

– В России Договор страхования впервые подробно изучался в КТМ – Кодексе Торгового Мореплавания – где, как мы видели, речь идет о «Договоре Морского страхования».

– Морское страхование в его английском понимании – это все, связанное с морем.

– Синдикаты в Ллойдс раньше строго разделялись на морские и неморские.

– Поэтому всегда сложнее всего было страховать порты: по сути, это – неморской риск, страхование имущества – но подверженный морским опасностям.

– Практика: **в морское страхование входят:**

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| • Страхование грузов | Cargo |
| • Страхование casco судов | Marine Hull |
| • Страхование ответственности | Marine Liabilities |
| • Страхование офшорных рисков | Offshore / Energy |

Статистика IUMI

– **IUMI = International Union of Marine Insurers** = Международный Союз Морского Страхования – самая для нас подходящая организация. Она занимается именно **морским страхованием**. Посмотрим, что подпадает под морское страхование с точки зрения главного в мире специалиста.

– IUMI каждый год проводит конференции. Вот статистика с Парижской, сентября 2011 года.

Сбор премии в мире в миллиардах долларов.

	Global Hull Каско судов	Transport / Cargo Грузы	Marine Liability Ответствен- ность	Offshore / Energy Офшорные риски	Total Итого
2010	7.545	12.808	1.572	3.338	25.263
2009	7.243	12.198	1.584	3.160	24.186
2008	6.908	13.814	1.487	2.758	24.968
2008 / 9,%	4.9	-11.9	6.5	14.6	-3.2
2009 / 10,%	1.9	2.6	-0.7	5.6	2.6

– Источник: <http://www.iumi.com/images/stories/IUMI/Pictures/Conferences/Paris2011>.

– Что мы тут видим?

– **Связь морского страхования**, в особенности, грузов с **экономикой**. 2008-й – кризис

– 2009-й – падение объемов на 12%.

– **Общий объем морской отрасли** – 25 млрд долларов в 2010-м.

– Из них **грузы** – 13 млрд – больше половины. Чуть до 51% не дотягивают.

– Много это или мало? Немного. И немало. Вся премия в России в 2010 году была в районе 18 млрд долларов – без обязательной медицины.

– И еще одну цепочку цифр приведем, оттуда же. И – в теоретической главе – с цифрами завершим.

– **Региональное распределение премии в 2010 году:**

Регион	Премия, 2010 тыс. долл.	Доля в мире,%
Европа / Europe	13,718,778	54.30
Азия / Тихоокеанский регион / Asia / Pacific	7,547,713	29.88
Северная Америка / North America	2,134,599	8.45
Прочие / Other	1,861,783	7.37

– Получается – в нашей Старушке **Европе** больше всего **любят и умеют заниматься морским** страхованием.

– Про Старушку Европу ты зря обобщаешь. Давай все же еще копнем цифр – **страновой и отраслевой аспект**.

Табл. 2.1. Страховая премия 2010 года

Страна	Премия, 2010, тыс. долл.	Доля в мире, 2010,%	Премия по грузам	Доля в мире, 2010,%	Доля грузов в морском,%	Премия, 2009, тыс. долл.
Australia	570,000	2.3%	230,000	1.8%	40.4%	454,000
Brasil	857,600	3.4%	633,587	4.9%	73.9%	778,647

China	1,956,757	7.7%	1,189,376	9.3%	60.8%	1,503,732
France	1,270,593	5.0%	811,875	6.3%	63.9%	1,367,129
Germany	1,358,831	5.4%	1,179,061	9.2%	86.8%	1,552,335
India	491,394	1.9%	284,885	2.2%	58.0%	397,089
Italy	977,769	3.9%	485,836	3.8%	49.7%	1,095,141
Japan	2,682,918	10.6%	1,869,487	14.6%	69.7%	2,358,108
Kazakhstan	42,014	0.2%	30,660	0.2%	73.0%	40,234
Korea	619,891	2.5%	267,999	2.1%	43.2%	601,551
Netherlands	757,000	3.0%	421,000	3.3%	55.6%	521,000
Nordic	937,900	3.7%	54,100	0.4%	5.8%	957,700
Russia	582,387	2.3%	418,062 606,460 ??	3.3%	71.8%	429,279
Spain	542,863	2.1%	272,817	2.1%	50.3%	642,713
Ukraine	255,830	1.0%	254,000	2.0%	99.3%	255,830
United Kingdom	5,067,633	20.1%	1,032,270	8.1%	20.4%	4,824,337
USA	1,918,989	7.6%	720,980	5.6%	37.6%	1,887,950
TOTAL	25,262,873	100.0%	12,808,124	100.0%	50.7%	24,185,558

- Взяли тут все страны с морским рынком больше российского.
- И Индию из БРИКовской солидарности.
- И еще две страны из нашего региона, давшие отчетность – Украину и Казахстан.
- Загадочная страна Nordic – это Скандинавия, дающая единую отчетность через объединение страховщиков Cefor.

Лидеры в морском и в страховании грузов

- Что получилось?
- В мире – **семь лидеров в морском страховании**, в порядке убывания:
Великобритания / Япония / США / Германия / Китай / Франция / Италия
- В страховании **грузов цепочка лидеров** несколько иная:
Япония / Китай / Германия / **Великобритания** / Франция / США / Бразилия
(А Россия? На 10-м или на 8-м? Смотрите ниже!)

- Так что ж мы английское страхование грузов-то изучаем? Надо японское или китайское!
- И японское, и китайское **основаны на английских оговорках**. Только старого – до 1982 года – образца. Поэтому этот старый образец мы тоже будем проходить.
- Американское – тем более имеет английские корни.
- Да и в нашем регионе, как мы увидим, старый образец широко используется.

- Так что **английский подход изучать нужно – он превалирует в мире**.
- Конечно, хорошо бы также посмотреть **самобытные рынки** – в особенности, немецкий, французский и итальянский.
- И различия между англо-основанными – между Японией – Китаем – Великобританией – США – и нашим регионом.
- Не думаю, что мы сделаем это в нашей книге. В этой книге. Сейчас – о другом. Об английском взгляде на страхование грузов.

- Эта подглавка – **о морском страховании**. Поэтому интересно увидеть, что в таких странах, как Германия (87) Япония (70) Франция (64) Китай (61) Украина (99) Россия (72)...
- А в таких, как Великобритания (20) США (38)

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

– Страхование **грузов** занимает **разные доли на морском** рынке страны.

Великобритания – лидер в морском.

– Да оно и понятно. Великобритания и Скандинавские страны и Китай – помимо всего прочего, хороши в страховании каско. Лидеры по **страхованию каско** – доля в мире, в процентах:

Великобритания – 16.8; Нордик = Скандинавия – 11.7; Китай – 10.1; Япония – 8.6; США – 4.8

– А теперь – **Marine Liabilities = Ответственность** перед третьими лицами:

Великобритания – 44.5; США – 37.6; на третьем месте Канада – 3.3; Россия – 6-е место! – 2.6.

– Наконец, **Offshore – офшорный бизнес** – буровые и прочее:

Великобритания – 61.1, а затем с отрывом США – 7.3, Нигерия! на третьем – 7.0.

Морское страхование в глобальной статистике

– Что получается?

– Морское страхование – большая, но не ведущая в мире отрасль. **Общий сбор премии** в мире – в 2010 году – 4 ТРИЛЛИОНА.

– Цифры берем у **Swiss Re** – крупнейшей перестраховочной компании мира. У них есть отличная публикация sigma – все о страховании.

– Точнее: **общий сбор премии в 2010-м – 4,339 млрд долларов = 4.4 триллиона.** Немаленькая у нас индустрия.

– Да, когда понимаешь, что весь **GDP = доход всего мира – 63 трлн** – вес страхования в нем оказывается серьезным.

– Из 4,339 – на страхование жизни приходится 2,520 – 58% – больше половины! – а на **non-life** – 1,819.

– На «**рисковое**» или «**общее**».

– **Вес морского страхования в мире:** от всего оборота индустрии – 0.56%. От рискового страхования – 1.4%.

– А **страхование грузов от рискового – 0.71%. От мирового – 0.29%.**

Вывод по статистике

– Если Вы хотите заниматься большими оборотами – переqualificируйтесь в страховщиков жизни в Китае или в США.

– А если Вас интересует **старейшая и сложнейшая отрасль страхования** – оставайтесь с нами! В морском страховании – и в его составной части, в страховании грузов.

– В мировом морском страховании **самый важный рынок – английский.**

– В **страховании грузов** доминируют те рынки, где условия страхования базируются на английских.

– Вот так, на пальцах, вернее, на цифрах, мы доказали себе и Вам:

**если заниматься морским страхованием
или его составной частью – страхованием грузов –
без английской составляющей не обойтись.**

– И на этом тему – почему Английское – можно закрыть, да?

Россия – и аналогичные процессы в регионе

– А теперь взглянем на место страхования грузов у нас. Согласно ФССН, **сбор премии в России в 2010 году** – 555,806,898 тыс. рублей = **18.32 млрд долларов** по среднегодовому курсу 30.34. Это все страхование – и жизни, и рисковое.

- Сбор премии в имущественном страховании (главной составляющей рискового) – 278 млрд рублей = 9.2 млрд долларов. Больше половины!
- **В страховании грузов** – 18.4 млрд рублей = **0.61 млрд долларов** = 606 млн долларов.
- Ого! **6.6% от имущественного – и 3.3% от общего сбора!** Совсем немало! Получается, страхование грузов поважней в развивающихся регионах.
- А так и должно быть. Страхование грузов – практически обязательно. А вот страховать жизнь и квартиры пока никто не принуждает.

- Интересно **сравнить с данными IUMI**. Туда цифры дают страховщики – которые, возможно, пытаются выделить из страхования грузов – именно морское страхование грузов.
- Поэтому с точки зрения IUMI Россия собирает 418 млн долларов – на уровне Нидерландов. 10-е место в мире.
- А с точки зрения ФССН – регулятора страхования в РФ в 2010-м – 606 млн. А ФССН-то знает лучше!
- И получается – Россия оказывается на 8-м месте в мире – сразу после другой страны BRIC, Бразилии.
- Вот и верь после этого международной статистике!

Убытки

- В заключение – глянем на убытки. И поймем, **почему пока никто в нашем регионе сильно не интересуется страхованием грузов.**
- В России в 2010 году выплачено **убытков по страхованию грузов** 2.2 млрд рублей = 66 млн долларов.
- **Уровень убыточности** = соотношение убытков и премий – 11.9% (=66 / 606).

- Согласно IUMI, в 8 странах, ведущих в грузовой отрасли, убыточность за последние 10 лет колебалась от 54 до 73%. Скажем, в среднем – 60%.
- **В пять раз уровень убыточности выше,** чем в России!

- А почему? Или **ставки в России слишком высокие.**
- Или **страхователи не совсем понимают, как работает** страхование грузов и как получать возмещение по убыткам.
- Воспринимают страхование как налог, побор – а не как реальную финансовую помощь.
- А может, не надо страхователей ругать? Может, они просто **реально бережней относятся** к собственным грузам? Не надеясь на страховщиков?

Страхование грузов в мире и в регионе

- Как бы то ни было **страхование грузов в нашем регионе**, если судить по российским цифрам – а они показательны для региона вообще, характеризуется, по сравнению с мировыми показателям:

- **более высоким удельным весом** этого вида в общем объеме операций (3.3% в России – и 0.29%)
- **более низким уровнем убыточности** (53–73% в развитых странах – и 12% в России).

- Так давайте образовывать страховщиков и страхователей грузов! Чтобы они понимали, что за прелесть – это страхование грузов!

Морское страхование и страхование грузов. А наземные перевозки?

- Ведь почему IUMI думает, что в России на грузы приходится 418 млн долларов...
- А Страхнадзор точно знает, что 606 млн?
- Возможно, наши страховщики, подающие цифры в IUMI.
- А это, прежде всего, наш родимый Ингосстрах...
- Выделяют **из страхования грузов вообще – страхование морских грузов?**

– Это вряд ли. Россия – по преимуществу сухопутная страна. Думаю, вес морских грузов в общем объеме значительно меньше. Не $68\% = 418 / 606$ – а процентов 20. Статистику найдем позже – хватит, устали от твоих цифр. Давай переходить к теории и практике.

– А мы уже перешли. Как сочетать английскую теорию морского страхования – и российскую практику страхования грузов, где много перевозок – сухопутные, никак не связанные с морем?

МОРЕ и НЕМОРЕ

Применимость MIA к неморским перевозкам

– Мы начинаем углубляться в английскую теорию страхования. И первый вопрос: главный и единственный Закон по страхованию в Англии – MIA = Marine Insurance Act = Закон о морском страховании 1906 года.

– Применяется ли он **только к чисто морским перевозкам**? К речным? К чисто железнодорожным или сухопутным? К авиационным?

– В Англии все легко: островная страна, и не очень большая. Почти каждая экспортно-импортная перевозка – имеет морскую составляющую.

– В России, в Украине, в Казахстане – все по-другому. До моря далеко, перевозки идут в основном по дорогам – шоссейным или железным.

– Можно ли к этим перевозкам применять принципы MIA?

– Многие английские юристы над этим бьются. **Почему** им хочется доказать, что можно **применять MIA к неморским** перевозкам? И к хранению?

– Во-первых, MIA – исходя из своего названия, **морской Закон**.

– Во-вторых, он – и связанная с ним практика – содержит много разработанных **общих страховых принципов** – нужных каждому страхователю, но в других Законах не определенных. Это и страховая сумма, и принцип возмещения убытков – о них ниже. Все это в морской отрасли отработывалось – не годами, а столетиями.

– В-третьих, в морском страховании есть ряд **выгодных для страхователя позиций** – в **неморском не встречающихся** вообще. Мы их еще изучим: Sue & Labour = расходы в связи со страховым случаем; конструктивная полная гибель; само понятие «морского предприятия», философски сочетающее вещь и средство ее перемещения; знаменитая Общая авария.

– Да и вообще – все потому любят MIA, что на каждой сухопутной улице можно почувствовать запах моря – считал поэт и страховой специалист James A. Quinby из Калифорнии (1894–1985). Прочитайте в качестве **Вкрапления** – «**Улица и море**»:

The Street and the Sea

There are dwellers in houses of steel and stone
Who list to the voice of the street.
There are seekers of ocean trails dim and lone,
Where the far horizons meet.
They are sundered apart, these two, by the space
That lies from star to star –
The toiler who walks in the market-place
And the spirit who roves afar.

I have prayed to the God of the canyon'd lane
And the God of the off-shore breeze,
For I yearn in the fullness of time to gain
A little from each of these,
An echoing thrill from the cruising fleet –
A boon that my place shall be,
Where the smell of the sea comes up to the street
And the street goes down to the sea.

- Поэзию трудно объяснить и перевести.
- Но так интересен посыл: он пытался научиться чему-то – от Бога суши и от Бога моря.
- Сочетать романтику ревающего моря – и рыночных голосов...

– Романтика – это прекрасно. Но у нас другая задача – как перевести принципы Морского страхования в принципы страхования грузов?

– Все тот же вопрос **применимости MIA к «неморю»**. Иногда он разрешается просто: **ссылкой на английское право вообще**. Оно же содержит MIA.

– Есть условия страхования – чисто неморские. Например, оговорки Institute Metal Storage Clauses – О страховании хранения металлов. В них сразу **оговаривается, что они подчиняются** положениям и принципам MIA.

– Они используют вот такую оговорку:

“The insurance is subject to English Law and practice and the Marine Insurance Act 1906 which is incorporated herein. The insurance protects the Assured against land risks which are expressly to be considered as incidental to a marine voyage or adventure for the purposes of that Act”.

– «Наземные риски считаются связанными с морской перевозкой или морским предприятием с точки зрения Закона MIA».

Две предпосылки нашей книги

– Итак, наша книга основывается на **двух существенных предпосылках**:

- элементы английского права имеются в грузовом страховании во всем мире,
- принципы морского страхового права применяются к неморским перевозкам

вследствие закона или договоренности сторон.

Наши источники

– И это же объясняет, почему наша книга в качестве базисных отправных точек берет четыре труда:

- Marine Insurance. Volume Two. Cargo Practice by Robert H Brown, Witherby, L., 1998
- Marine Cargo Insurance by John Dunt, Informa, L., 2009
- Marine Cargo Insurance by Jose A. Guerrero, Jr., Witherby, L., 2003
- Insuring Cargoes by K.S. Vishwanath, Witherby, L., 2010

– как видите, не так много в мире о страховании грузов и пишут.

– Особенно если учесть, что до 1998 года на протяжении лет 20-ти во всем мире по страхованию грузов писал только Роберт Браун.

– И он же – по страхованию каско. Выдающийся человек! А в Интернете даже его биографии нет...

– В заголовках трех книг из четырех присутствует слово Marine...

– А на обложке единственной из них чисто практической – и иллюстрированной – книги Vishwanath – сплошные суда и контейнеры и порты – ничего неморского.

Применимость морских принципов – по закону и по договоренности

– Из наших четырех наставников Джон Дант – самый юридически подкованный. Вот как он доказывает **применимость морских принципов** (с. 9–14):

– По Закону – MIA

- Секция 1 MIA определяет морское страхование (см. выше) – через «морские убытки» и «морское предприятие» = marine adventure;
- Секция 2(1) MIA позволяет расширить (to extend) договор морского страхования на убытки во внутренних водах или на суше (losses on inland waters or on any

land risk), поскольку они связаны с морской перевозкой (ей «сопутствуют» = incidental to any sea voyage);

- Секция 2(2) MIA говорит о судах в постройке или любых предприятиях, аналогичных морскому предприятию (any adventure analogous to a marine adventure), застрахованных по полису морской формы – к ним тогда применяются положения MIA.

– По практике – ICC и иные Институтские Оговорки

- Дант понимает, что чисто сухопутную перевозку – без морского элемента – сложно описать как «аналогичную морской». И поэтому делает следующий решительный шаг: Оговорки ICC – Institute Cargo Clauses – основываются на MIA. Используют принципы, разработанные в MIA. Вывают к правам и обязательствам сторон, очерченным в MIA. Поэтому любое страхование, использующее эти или иные Институтские Оговорки – также базируется на принципах MIA;
- а для авиационных, отмечает Дант, есть Оговорки о страховании грузов, перевозимых по воздуху = Institute Cargo Clauses (Air), которые тоже основываются на принципах морского права;
- для грузов в хранении не в ходе перевозки (cargo in store) опять же, применение Институтских Оговорок указывает на намерение сторон подчинить договор страхования принципам морского страхования, разработанным в MIA.

Буква договора или намерения сторон?

– Тут важно подчеркнуть. Наше **континентальное право исходит из буквы** договора. Написано в документе – «не вырубить топором».

– А **англосаксонское** большое значение придает **намерениям сторон** = *intention* by the parties. Любой договор в суде трактуется с учетом намерений сторон.

– И для доказательства намерения применить принципы морского права – ссылаются на использование Институтских Оговорок, в частности, грузовых – ICC.

Английское право – морское?

– И вот еще важный момент. Практически все Институтские Оговорки заканчиваются вот таким пунктом:

LAW AND PRACTICE

This insurance is subject to English law and practice.

ПРАВО И ПРАКТИКА

Настоящее страхование подчиняется английскому праву и обычаям.

– Используешь оговорки – работай на английских принципах и с учетом английской практики.

– А английское право – оно морское?

– Есть английское право. Есть английское страховое право. Есть английское морское страховое право.

– Они, конечно, не полностью совпадают.

– Википедия пишет о **Страховом праве = Insurance Law**:

It can be broadly broken into three categories – regulation of the business of insurance; regulation of the content of insurance policies, especially with regard to consumer policies; and regulation of claim handling.

Его можно грубо разделить на три категории: регулирование страхового бизнеса; регулирование содержания страховых полисов, в особенности, в страховании физических лиц; регулирование претензионной деятельности.

– С терминами смешно: мы всегда переводим claim handling как «урегулирование убытков», но у тебя и так разных «регулируваний» было много.

– Переводя на русский, закон определяет:

(а) как должны создаваться и работать страховые организации – **организационный** аспект,

(б) как должен заключаться **договор страхования**, и

(в) на базе каких принципов надо **оплачивать убытки** (два последние пункта – **договорной** аспект).

Потребители и специалисты

– В большинстве европейских стран сейчас разделяют операции с «потребителями» = **consumers** – считай, с физическими лицами и с мелким и средним бизнесом (SME) – и работу со знающими страхование крупными фирмами.

– Считается, что многие принципы, о которых мы сейчас будем говорить, к «потребительскому» страхованию не применимы.

– Но хотя страхование грузов можно условно отнести к «потребительскому», или мас-совому – поскольку много договоров заключается – оно вместе со всем морским всегда считается частью страхования «профессионального».

– И на него полностью распространяется действие принципов страхования.

ВКРАПЛЕНИЕ

Переписка с Британской Ассоциацией Страхового Права

(British Insurance Law Association = BILA, bila.org.uk)

– Ассоциация печатает и веб публикует журнал с интереснейшими статьями. Вот я и решил написать в BILA, задав вопросы:

Dear Sirs,

I am a Russian / English author presently writing a book on Cargo Insurance. The book is in Russian but is mainly based on English insurance practice.

In the second chapter, Insurance Basics, I am explaining why Insurance Law in England is mainly based on Marine Insurance Law.

My questions are:

(1) do you have any **definition of Insurance Law**? i.e. how it differs from contract law, etc.?

(2) are there any **non-marine Insurance Statutes** or Laws in England? Or we only have the Marine Insurance Act?

(3) is there a recognised practice of **applying MIA to all types of insurance operations**, not only marine?

(4) are there any **serious insurance law principles which were born outside of marine** insurance law? Most fundamental notions, i.e. uberrima fidei, causation, indemnity, subrogation were first tried and elaborated in legal decisions on marine issues.

Would be obliged to hear from you.

Уважаемые господа,

Пишет Вам русско-английский автор, в настоящее время работающий над книгой по страхованию грузов. Книга на русском, но базируется на английской страховой практике.

Во второй главе, Основы Страхования, я объясняю, почему английское Страховое Право основывается на Морском Страховом Праве.

У меня несколько вопросов:

(1) существует ли **определение Страхового Права**? Объясняющее, например, чем оно отличается от Договорного Права и т.д.?

(2) есть ли в Англии **неморские Страховые Законы** или Постановления? Или только MIA?

(3) есть ли признанная практика **применения MIA ко всем видам операций**, не только морским?

(4) существуют ли **принципы страхового права, рожденные вне морского** страхового права? Большинство фундаментальных понятий, такие как доверие сторон, причинность, возмещение, суброгация, были впервые проверены и развиты в судебных решениях по морским делам. Буду благодарен за Ваш ответ.

– Ответ пришел почти сразу – в субботу с утра! Видно, интересные вопросы... Написал мне **Mr Jonathan Goodliffe** – судя по сайту, Honorary Journal Editor = почетный редактор журнала. И – мы много раз в этом убедились – автор интереснейших исследований по нашей теме.

Difficult questions. See my thoughts below.

(1) **No definition for insurance law.** Insurance law as a whole includes insurance regulation as well as insurance contract law. Insurance contract law is a subset of insurance law. See Clarke on Insurance contracts.

(2) Yes there are. There are statutes, e.g. *Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010*, regulations, such as the Legal Expenses insurance regulations 1990 and FSA rules such as its insurance conduct of business sourcebook. They mostly deal with insurance regulation. **What is unique about the MIA** is that it is regarded as **restating principles of insurance law, which existed in the common law** before it was enacted.

(3) Yes in relation to some of its provisions, although many of its rules have been modified in their application to the retail market. Some of its rules are specific to marine insurance.

(4) The rules of insurance fraud for instance, derive from the common law.

Сложные вопросы. Вот мои мысли:

(1) **Не существует определения Страхового права.** Оно в целом включает регулирование страхования и право страхового договора. Право договора страхования – подраздел Договорного права. См. книгу Clarke по Страховым Договорам.

(2) Да, имеются. Есть Законы, например, Закон о Третьих Лицах (Права против Страховщиков) 2010 года, есть подзаконные акты, такие, как Регулирование Страхования Юридических Расходов от 1990 года и Правила FSA [Страхового Регулятора], например, Книга правил ведения страхового бизнеса. Они в основном касаются регулирования страхования. **MIA уникален тем, что в нем закреплены принципы Страхового Права, до его принятия существовавшие в Общем Праве.**

(3) Да, в отношении некоторых его положений, хотя ряд их были изменены в применении к розничному страхованию. Некоторые правила относятся только к морскому страхованию.

(4) Правила в отношении страхового мошенничества, например, происходят из Общего Права.

– Вот так. **Определение страхового права – «сложный вопрос».**

– Но ответ подтвердил мои мысли: все страховое право делится на «организационное» = административное и договорное. Договорное не полностью распространяется на потребительское страхование.

– И что важно – он назвал только один аспект – страховое мошенничество – пришедший в Страхование право НЕ через Морское Право – а напрямую из Общего Права.

– Хотя мошенники и на море существовали всегда – позже узнаем про барратрию.

Вывод по Морю – Неморю

– **Хотим изучать страхование – приходится изучать английское морское страховое право,** ибо исторически именно в нем закреплены основные – используемые не только в Англии – принципы страхового права.

– И принципы эти – в силу применения самого Закона MIA или в силу сложившейся практики – **регулируют все операции по страхованию грузов,** включая неморские – авиационные, дорожные, железнодорожные – перевозки.

ПРИНЦИПЫ СТРАХОВАНИЯ

– Итак, собственно страховая теория – начнем с принципов страхования.

Три документа – три договора – три отрасли права. Или четыре?

– Не начнем. Ибо должны еще раз подчеркнуть особенность страхования грузов. «Маленькую». Но существенную.

– Страхование грузов связано не только со страховым правом – но и с отношениями сторон в договоре купли-продажи, а также в договоре перевозки.

– Любое грузовое страхование должно рассматриваться с учетом **трех документов**:

– страхового полиса или сертификата, или ковер-ноты	– insurance policy, or certificate, or cover-note	– закрепляющего условия договора страхования ,
– счета-фактуры	– commercial invoice	– окончательного документа договора купли-продажи ,
– коносамента или чартера	– Bill of Lading (B/L) or charter	– документа, фиксирующего условия договора перевозки .

– Чтобы разобраться в страховании грузов – надо знать **не только страховое – но и торговое, и транспортное право**.

– Это положение – из классических учебников. Я бы добавил сюда и четвертое – **банковское право**:

– банковский аккредитив	– Letter of Credit (L/C or LOC)	– документ, регулирующий порядок оплаты за груз
-------------------------	---------------------------------	--

– поскольку именно в условиях аккредитива чаще всего и встречается требование наличия страхового полиса.

– Вот этим и уникально Страхование Грузов! Оно – **симбиоз отраслей знания**.

– Но надо с чего-то начинать. Начинаем с того, что нам ближе – со страховой отрасли.

Принципы страхования

– их в английском праве насчитывается шесть (и седьмой – практический):

- (1) наивысшая степень **доверия** сторон;
- (2) наличие имущественного **интереса**;
- (3) выплата **возмещения** в размерах реального убытка;
- (4) наличие **причинно-следственной связи** убытка и события, его вызвавшего;
- (5) **суброгация** – передача прав страхователя страховщику, выплатившему возмещение;
- (6) участие – нескольких состраховщиков в выплате возмещения;
- (7) **снижение размера убытка** – обязанность страхователя предпринять меры.

– Можно сказать, что эти принципы соответствуют основным **этапам общения** страхователя и страховщика:

- не обладая **всей информацией о предмете** страхования – страховщик не может правильно оценить риск – с другой стороны, не получив всю информацию, он может расторгнуть договор после убытка, не оплатив его,
- без наличия **интереса** у страхователя договор может стать недействительным,
- **возмещение** будет выплачиваться **в заранее оговоренной сумме**, не превышающей фактического убытка,

- покрытая условиями страхования **причина убытка** – залог получения возмещения,
- выплатив возмещение, страховщик **получит все права страхователя** и попытается возместить **убыток с виновных третьих лиц**, если таковые имеются,
- а также с **участвующих состраховщиков**, если они есть,
- а сам страхователь после убытка должен сделать все **для уменьшения его размера**.

– Подробней остановимся на каждом из принципов.

– Вот что отметим: эти главы – теоретические. В конце 10-й и во всей 11-й приведено много практических условий страхования – иллюстрирующих теоретические положения. Просмотрите их – хотя бы в ОглаСодержании – если хотите поглубже вникнуть в теоретические положения.

ПРИНЦИП НАИВЫСШЕГО ДОВЕРИЯ СТОРОН = UTMOST GOOD FAITH

– Интересно звучащий термин: **Utmost Good Faith = Uberrimae Fidei**.

– Принцип сформулировал Лорд Мансфилд = Lord Mansfield – один из родителей страхового права – в решении по делу **Carter v Boehm** в...1766 году.

– Лорд говорил о принципе **good faith – доверия** сторон. Где-то в XIX веке добавился эпитет **utmost** – «наивысшее».

– Вот что сказал Лорд Мансфилд по поводу захваченного французами в 1760 году форта Мальборо на острове Суматра:

Insurance is a contract upon **speculation**. The special **facts**, upon which the contingent chance is to be computed, lie most commonly in the knowledge of the insured only; the under-writer trusts to his **representation**, and proceeds upon confidence that he **does not keep back any circumstance in his knowledge**, to mislead the under-writer into a belief that the circumstance does not exist, and to **induce** him to estimate the **risque**, as if it did not exist.

The keeping back such circumstance is a **fraud**, and therefore **the policy is void**. Although the **suppression** should happen through mistake, **without any fraudulent intention**; yet still the under-writer is deceived, and the policy is void; because the **risque run** is really different from the **risque understood** and intended to be run, at the time of the agreement.

The **governing principle** is applicable to all contracts and dealings.

Good faith forbids either party by **concealing** what he privately knows, to **draw the other into a bargain**, from his ignorance of that fact, and his believing the contrary.

Страхование – договор, основанный на **предположениях**. Обычно только страхователю известны особые **факты**, зная которые, можно рассчитать вероятность [наступления страхового случая]; андеррайтер доверяет его **представлению фактов** и действует в уверенности, что страхователь **не утаил никаких обстоятельств**, что заставило бы андеррайтера поверить в то, что этих обстоятельств не существует, и что **побудило** бы андеррайтера оценить этот риск, как если бы их не было.

Соккрытие таких обстоятельств – **мошенничество**, в результате которого **полис становится недействительным**. **Соккрытие** может произойти по ошибке, **без мошеннических намерений**; но андеррайтер все равно будет обманут, и полис становится недействительным; поскольку **реальный риск** отличается от того, как в момент соглашения [андеррайтер] **понижает этот риск** и представляет себе его действие.

Этот **основополагающий принцип** применим к любым договорам и сделкам.

Доверие запрещает любой из сторон **скрывать** то, что она знает, для того, чтобы **вовлечь другую сторону в сделку**, если другая сторона не знает об этом факте и верит в противоположное.

But either party may be **innocently silent**... Но любая из сторон может быть **невинно молчалива**...

– Да-а, 250 лет прошло, а термины почти все те же. Так что там французы делали на Яве?

– Французы штурмовали английский **форт Мальборо на Суматре** (ныне Bengkulu в Индонезии – на океанской стороне острова, на противоположном Сингапуру берегу).

– Форт был застрахован – с учетом трех писем, в которых не было показано, что форт – всего лишь гражданское сооружение, склад, не способный выстоять штурм современными Западными войсками.

– И что, страхователь проиграл дело на основании сокрытия информации?

– Как ни странно – страхователь Carter выиграл, андеррайтер Boehm должен был заплатить – потому, что главная информация, о возможности начала французами военных действий в этом регионе (шла Семилетняя война) была общедоступна – андеррайтеру не надо было полагаться на письма страхователя.

Термины: Размышления андеррайтера о риске с учетом презентации обстоятельств

– Давай начнем с формы. С терминов. Все они – почти современные.

– Только заглавный – **speculation** – и тогда, и сейчас переводился не как «спекуляция», а как «**размышление**, суждение, обдумывание, предположение».

– И в нем – **вся суть страхования**. Это – **договор, «основанный на предположениях»**. Или «на размышлениях». Или на «суждениях».

– Чьих? Страховщика, андеррайтера. Underwriter, как называют страховщика еще с XVI века.

– Суждениях о чем? О риске, угрожающем имуществу – шире, предмету страхования.

– Правильно, **второе ключевое слово – «риск»**, в тогдашнем написании *risque*. Сейчас – *risk*. «**Опасность**».

– Интересное выражение “*risk run*” – *to run a risk* – «подвергаться опасности», а не «убегать» от нее.

– Застраховать что-то – можно, только оценив риск.

– «**Риск**» – **термин многогранный**. Означает и «опасность», и «предмет страхования».

– Оценка риска основывается на **фактах, или обстоятельствах**, зная которые, можно понять степень риска – **facts, or circumstances**.

– Страхователь делает **описание**, как это модно говорить теперь, **презентацию**, или **представление – representation** – риска. В это представление он должен включить все важные факты и / или обстоятельства.

– Как говорится, **существенные обстоятельства = material circumstances**.

– **Несообщение**, вернее, сокрытие факта – важный момент. Обозначается как **concealing, concealment** – или даже сильнее, **suppression**.

– Типа «психологического подавления знаний в собственной голове».

– А сейчас чаще говорится о **non-disclosure = нераскрытии**.

– Такое несообщение или нераскрытие может **побудить = to induce** андеррайтера принять риск – принять вообще или принять по более низкой цене, чем следовало бы.

– **Побуждение = inducement** – процесс психологический, субъективный. Поэтому уже 250 лет любой судебный спор по поводу несоблюдения этого принципа вовлекает изучение мыслей **конкретного андеррайтера**: а побудило ли именно этого человека несообщение именно этого факта к принятию этого риска? А принял бы он предмет на страхование, если бы знал это обстоятельство?

– **Несообщение = сокрытие** может быть **мошенническим = fraudulent** – и **невинным = innocent**. Теоретически, последствия обоих – одинаковы: расторжение договора и неоплата убытка.

Non-disclosure and misrepresentation

– Большинство споров в страховании сейчас – обвинения страхователя в **non-disclosure and misrepresentation**.

– **Нераскрытии или неверном раскрытии** [существенной информации].

Умственный процесс – основанный на доверии

– Все эти термины подчеркивают особенность страхования – вернее, принятия риска на страхование.

– **Принятие на страхование – умственный процесс оценки андеррайтером степени риска с учетом всех существенных фактов**. Знать эти факты необходимо – чтобы оценить степень риска.

– Речь идет об **inequality of information** = неравном обладании информации.

– **Сообщить сведения о риске должен сам страхователь**. Сам сообщить – без подделки страховщика.

– Обозначается это как **positive duty of disclosure** = позитивная обязанность раскрытия. Сообщение информации без понуждения со стороны страховщика...

– На бытовом уровне: не дожидаясь соответствующих вопросов страховщика.

В 1928 году другой знаменитый юрист **Scrutton** объяснял это следующим образом:

«Так как **страховщик не знает ничего** [об предмете страхования], а **приходящий** к нему за страхованием **знает все**, долг последнего – даже не будучи спрошенным об этом, полностью раскрыть страховщику все существенные обстоятельства. Вот что имеется в виду, когда говорят о договоре, основанном на наивысшем доверии сторон».

– **Страховщик доверяет страхователю**. Страхователь доверяет страховщику.

– И это **взаимное доверие** – good faith – основа договора страхования!

ВКРАПЛЕНИЕ: Лорд Мансфилд

– Лорд Мансфилд занимался нелегким делом. Он повышал уровень всей законодательной системы Англии – тогда, в XVIII веке, сильно отстававшей от континента.

– Википедия о нем: **William Murray, 1st Earl of Mansfield, SL, PC (2 March 1705 – 20 March 1793)** was a British barrister, politician and judge noted for his reform of English law = Уильям Маррей, Первый Лорд Мансфилд (1705–1793) был Британским барристером, политиком и судьей, известным в связи с его реформой Английского права.

– Шотландец с английским образованием: школа Westminster и Оксфорд.

– Его называют **“the great oracle of law” = великий оракул права** и **“the legal genius of his generation”** = юридический гений поколения.

– Attorney General с 1754 – с 49 лет, чуть позже Lord Chief Justice = Верховный Судья.

– Основатель английского коммерческого права = the founder of English commercial law.

– Также известен решением по делу Somersett's, в котором рабство объявлено в Англии вне закона.

Подписанные документы или устные обещания?

– А знаете, в чем до-Мансфилдское право – **Lex Mercatoria = торговое право** – отставало от континентального? По Википедии: «В большинстве Европейских стран торговца связывали его обязательства, а не только подписанные юридические документы, тогда как английские юристы настаивали на том, что торговец несет юридические обязательства только на основании подписанных им документов».

– Похоже на **теперешнее различие континентального и английского права**: в Англии теперь смотрят на весь договор, основываясь на намерениях сторон – а на континенте и у нас в регионе – на подписанные документы. Интересный исторический кульбит!

– Лорд хотел сделать принцип **доверия сторон – основополагающим принципом = governing principle** – всех договоров вообще. Не только договоров страхования.

– М-да-а, «кремлевский мечтатель». Чтобы на рынке торговец говорил покупателю, что его груши гнилые...

– Не удалось Мансфилду распространить принцип доверия на все виды договоров, как он хотел. Принцип этот укоренился только в страховании.

– А в последние годы его пытаются оттуда удалить.

Consumer and commercial

– Только в отношении «потребительского» = розничного = consumer страхования. Считается, что потребитель не может знать, какие факты сообщать, какие – нет.

– Какие из них «существенны», какие – второстепенны.

– Потребитель не может знать, что страховщику в эпоху расцвета Интернета могут быть неизвестны какие-либо обстоятельства о риске.

– Поэтому только в 2011 году – через английский парламент проходит **Закон *Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Bill* – Закон о Потребительском Страховании (раскрытие и представление)**, который снимет с потребителей нелегкое бремя раскрытия всей информации.

– Непотребительское страхование называется **commercial = коммерческим**.

– Считается, что коммерческим страхованием занимаются профессионалы своего дела, которые понимают, какая именно информация является существенной для оценки риска.

– Морское страхование, страхование грузов – как потребительское никогда определено не будет.

– Поэтому принцип наивысшего доверия для нас так важен.

MIA о Доверии – Секции 17 и 18

– Без лишних слов – MIA о принципе доверия. Эти Секции идут после подзаголовка в Законе Disclosure And Representations – все те же термины «раскрытие и представление».

17. INSURANCE IS *UBERRIMAE FIDEI*

A contract of marine insurance is a **contract based upon the utmost good faith**, and, if the utmost good faith be not observed by either party, **the contract may be avoided** by the other party.

17. СТРАХОВАНИЕ – ЭТО НАИВЫСШЕЕ ДОВЕРИЕ

Договор морского страхования – это **договор, основанный на наивысшем доверии**, и, если [принцип] наивысшего доверия не соблюдается одной из сторон, вторая сторона может **расторгнуть** договор.

18. DISCLOSURE BY ASSURED

(1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, **every material circumstance which is known to the assured**, and the assured is **deemed to know every circumstance** which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured **fails to make such disclosure**, the insurer may avoid the contract.

(2) Every **circumstance is material** which would **influence the judgment of a prudent insurer** in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

18. РАСКРЫТИЕ СТРАХОВАТЕЛЕМ

(1) С учетом положений настоящей секции, страхователь должен сообщить страховщику, до заключения договора, **любое существенное обстоятельство, известное страхователю; считается, что страхователю известны все обстоятельства**, которые при нормальном ходе коммерческих операций он обязан знать. Если **страхователь не совершит такого раскрытия**, страховщик может расторгнуть договор [буквально – «избегать договора»].

(2) Любое **обстоятельство существенно**, если оно может **повлиять на суждение осмотрительного страховщика** при определении премии или принятии решения, возьмет ли он риск.

– Почти та же терминология. Появились только – disclosure = раскрытие и **prudent insurer = осмотрительный, осторожный, рассудительный страховщик**.

Uberrimae Fidei по-русски

– А теперь внимание! Найдите отличия в двух документах!

Статья 944. Сведения, предоставляемые страхователем при заключении договора страхования

1. При заключении договора страхования страхователь **обязан сообщить** страховщику известные страхователю **обстоятельства**, имеющие **существенное значение** для определения **вероятности наступления** страхового случая и размера возможных убытков от его наступления (страхового риска), если эти обстоятельства не известны и не должны быть известны страховщику.

Существенными признаются во всяком случае обстоятельства, определенно оговоренные страховщиком в **стандартной форме договора** страхования (страхового полиса) или в его письменном **запросе**.

2. Если договор страхования заключен **при отсутствии ответов** страхователя на какие-либо вопросы страховщика, **страховщик не может впоследствии требовать расторжения договора** либо признания его недействительным на том основании, что соответствующие обстоятельства не были сообщены страхователем.

Статья 250. Информация о риске

1. При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об **обстоятельствах**, которые имеют **существенное значение** для определения **степени риска** и которые **известны или должны быть известны страхователю**, а также сведения, запрошенные страховщиком. Страхователь **освобождается** от обязанности сообщать страховщику **общезвестные** сведения, а также сведения, которые **известны** или должны быть известны **страховщику**.

4. В случае, если при заключении договора морского страхования **отсутствовали ответы страхователя на вопросы** о сведениях, запрошенных страховщиком, страховщик **не может впоследствии** отказать от исполнения договора морского страхования на том основании, что такие сведения ему не сообщены.

3. Если после заключения договора страхования будет установлено, что страхователь сообщил страховщику **заведомо ложные сведения об обстоятельствах**, указанных в пункте 1 настоящей статьи, страховщик вправе потребовать **признания договора недействительным** и применения последствий, предусмотренных пунктом 2 статьи 179 настоящего Кодекса.

Страховщик **не может** требовать признания договора страхования **недействительным**, если обстоятельства, о которых умолчал страхователь, уже **отпали**.

2. 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.

3. Страховщик **не вправе отказаться** от исполнения договора морского страхования, если **обстоятельства**, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь, **отпали**.

– ГК РФ 1994 года с изменениями на 2011 год и КТМ РФ 1999 года.

– А что с порядком статей?

– Это я статьи в КТМ переставил – чтобы сравнивать likes with likes – КТМ и ГК.

– Только что посмотрели – в КТМ Украины 1995 года статья 243 очень схожа с КТМ РФ.

– Что важно? Два закона из одной страны – и такой **разный подход!**

– Разница очень тонкая: КТМ устанавливает ответственность за **несообщение «обстоятельств, имеющих существенное значение»**.

– Интересно, как в российском праве трансформировались английские «существенные обстоятельства» = material circumstances.

– Да. Так вот – КТМ наказывает за **несообщение**.

– А ГК про несообщение вообще не говорит.

– Но оба документа **значительно мягче МΙΑ**: не ответил страхователь на вопросы – ну и что ж, расторгать за это договор нельзя.

Сообщение заведомо ложных сведений – или несообщение

– **Расторгнуть = признать недействительным** договор можно только за сообщение «заведомо ложных сведений об обстоятельствах» – по ГК.

– А по КТМ страховщик может **отказаться от исполнения** – при **несообщении** или **сообщении неверных сведений**.

– КТМ родился в лоне МΙΑ. Его подход почти аналогичен английскому, но не мог не учитывать общего российского законодательства.

Потребители и профессионалы. Опт и розница

– Различия ГК и КТМ – вполне сродни различиям МΙΑ и нового – в 2011-м принятого – Закона о раскрытии и представлении сведений.

– Потребитель не может представить себе сложные процессы в голове страховщика, а потому только обязан отвечать на вопросы страховщика. ГК поясняет – для потребителя: существенная информация – это та, что содержится в полисе или в запросе страховщика.

– КТМ = МΙΑ нацелены на профессионалов. Которые должны отличать существенную информацию от незначительной.

– Можно ли сказать, что ГК воплощает английский подход к потребительскому страхованию, а КТМ – подход к коммерческому страхованию?

- Вполне можно. Я эти классы страхования иногда еще разделяю как «**оптовое**» = **wholesale** – и **розничное** = **retail**.
- Получается, в этой области права – в регулировании потребительского страхования – Россия на 15 лет опередила Англию?
- В Англии давно говорили о необходимости реформы принципа доверия в отношении к потребителям. Все как-то руки не доходили.

Что сообщать

MIA о презентации = представлении = описании = representation

20. REPRESENTATIONS PENDING NEGOTIATION OF CONTRACT

1. **Every material representation** made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, **must be true**. If it be **untrue** the insurer may **avoid** the contract.

2. A representation is **material** which would **influence the judgment of a prudent insurer** in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.

3. A representation may be either a representation as to a **matter of fact**, or as to a **matter of expectation or belief**.

4. A representation as to matter of **fact** is true, if it be **substantially correct**, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.

5. A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be **made in good faith**.

6. A representation may be **withdrawn or corrected** before the contract is concluded.

7. **Whether** a particular representation be **material** or not is, in each case, a question of **fact**.

20. ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ВО ВРЕМЯ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА

1. **Каждое существенное представление**, которое страхователь или его агент делает страховщику во время оговаривания [условий] договора до заключения договора **должно быть истинным**. Если оно **ложно**, страховщик может **расторгнуть** договор.

2. Представление **существенно**, если оно может **повлиять на суждение осматрительного страховщика** при определении им премии или решении брать ли риск.

3. Представление может быть либо **фактическим**, либо **основанным на ожиданиях или суждении**.

4. Представление **фактов** истинно, если оно в **основном правильно**, то есть если разница между тем, как представляется и тем, что действительно существует, не будет считаться осматрительным страховщиком как существенная.

5. Представление, основанное на ожиданиях или суждении, является истинным, если **оно делается добросовестно**.

6. Представление может быть **отозвано или исправлено** до заключения договора.

7. **Является ли конкретное представление существенным** или нет, в каждом случае определяется с учетом **обстоятельств**.

- Эта 20-я секция – **одна из самых длинных в MIA**. Только секции по загадочному абандону и по сложной общей аварии равны ей или превосходят по количеству пунктов.
- Важно, **где стоит** 20-я секция. Сразу после нее 21-я: WHEN CONTRACT IS DEEMED TO BE CONCLUDED = КОГДА ДОГОВОР СЧИТАЕТСЯ ЗАКЛЮЧЕННЫМ. То есть **сообщение истинной информации – основное требование для заключения договора**.

- Очень важно разделение сообщений = **представлений на фактические и предполагаемые**. Это подчеркивает, что надо сообщать все: и факты, и подозрения.
- Например, надо сообщать всю информацию о себе, о страхователе. Есть много случаев расторжения договоров, если страхователь не сообщил о своих – или своих сотрудников – предыдущих судимостях или даже о том, что он состоял под следствием.

- Поскольку страхование – это договор, основанный на доверии. Человеку, которого уже подозревали в чем-то, меньше доверяешь.
- Это определяется как **moral hazard = моральный риск**.
- Говорится, правда, что в страховании **грузов моральный риск играет меньшую роль**: страхователь не имеет контроля над грузом, даже если у него есть злой умысел – ему нелегко повредить груз, находящийся у перевозчика.
- А вот зарисовка по поводу сообщения на базе суждения:
 Дело **Kamidian**: было ли изделие **Фаберже яйцо**, конечно, подделкой? Решили так: в мире искусства даже специалисты **не всегда могут отличить подделку**. Важно доказать, что страхователь **честно считал**, что изделие – настоящее = authentic Фаберже.
 – Representation as to a matter of belief.

Разные аспекты несообщения

- Отметим, что страхователи **могут не сообщать** информацию, **известную** страховщику. Или которая должна быть известна.
- Очень важно понимать, что речь идет о **конкретном страховщике – конкретном человеке**, андеррайтере, принявшем риск. Большинство судебных разбирательств в Англии начинаются с допроса этого андеррайтера: принял бы он риск, если бы был в курсе – не сообщенных или искаженных – фактов или обстоятельств?
- Поэтому и важно определить качества этого андеррайтера. В 1906 году о нем говорили, как о **prudent = осторожном**. В 1975 году была принята попытка доказать, что «**осторожный страховщик**» – **слишком** всеохватывающий термин, и что правильной было бы говорить о «**разумном страховщике**» = **reasonable underwriter** – последнему, мол, не нужно предоставлять всю информацию о перевозящем груз судне – вплоть до фамилии третьего помощника капитана.
- Еще раз: **значение принципа доверия** – в следующем: когда происходит убыток, начинается расследование его обстоятельств. Если при этом будет обнаружено, что страхователь не сообщил что-либо важное о предмете страхования, договор может быть расторгнут **ab initio (с момента его заключения)**, убыток – не возмещен.
- Хотя в последнее время очень во многих странах абсолютность применения этого принципа оспаривают. Говорят: «Если **убыток не имел прямой связи с несообщенной / искаженной** информацией – он должен покрываться страхованием».

Warranty = существенное условие договора

- Связан с нашим принципом такой английский институт, как Warranty. Еще много о нем напишем, пока только: что это – **существенное условие** договора, налагающее на страхователя **обязанность сохранять определенное положение вещей, предпринимать или не предпринимать какие-либо действия в течение всего периода страхования**.
- Нарушение существенного условия дает страховщику право расторгнуть договор. Даже если оно не привело к убытку.
- Наиболее распространенный пример – **Classification Warranty**: груз будет застрахован, только если судно имеет определенный, одобренный страховщиком класс.

Андеррайтер тоже связан uberrimae fidei

- Продолжаем про доверие: принцип **двухсторонен**. **Андеррайтер** не имеет права не сообщать существенной информации. Например, заявляется на страхование отправка груза – а андеррайтер, в отличие от страхователя, знает, что груз уже успешно дошел до пункта назначения, что убыток не произошел. Не должен он тогда принимать риск на страхование.
- Еще: об **обязательствах страховщиков**. Во-первых, получаемую о страхователе информацию они обязаны расценивать как **конфиденциальную** и не передавать третьим

лицам. Во-вторых, должны обращать внимание страхователей на все, – возможно, тому неизвестные – важные пункты страхового договора.

Посредники

- Вторая обязанность обычно переносится на страхового брокера.
- Много споров по несообщению касается брокеров: страхователь сообщил им что-то, а брокеры не передали эту информацию страховщику. Бывает и такое.
- Но пока не будем чернить брокерскую профессию – редки такие случаи!
- Только отметим, что неупомянутая нами **19-я секция MIA** называется **DISCLOSURE BY AGENT EFFECTING INSURANCE = Раскрытие информации агентом**, заключающим договор страхования.
- То есть речь не только о брокерах – о любых посредниках, даже агентах страховой компании? Ведь любой посредник может исказить или утаить информацию – иногда по ошибке.
- Пока вдаваться в эти дебри не будем.

Модификация принципа. Non-vitiation

- Как мы видели, есть **тенденция не применять принцип доверия** – или ослабить его жесткость – в потребительском страховании.
- Естественно, в коммерческом страховании принимаются усилия в том же направлении. Считается, что принцип доверия имеет **слишком жесткие последствия** для страхователя: упустил какой-то малозначимый с твоей точки зрения факт – не получаешь возмещения убытка.
- Поэтому мы сейчас видим много договоров, особенно, составленных под давлением влиятельных страхователей – банков, например, – в которых содержится **условие, исключающее возможность возмещения убытка – из-за несоблюдения принципа доверия** сторон.

ВКРАПЛЕНИЕ. Пример из нашего недавнего неморского договора
– текст составлен с участием Западного банка:

Rights to avoid / cancel or change Policy terms

Non-vitiation

The Insurers undertake... that this Policy will not be invalidated... and that the Insurers will not seek to avoid any liability under this Policy because of any act, neglect, error or omission..., including **any failure... to disclose any material fact, circumstance or occurrence, any misrepresentation** by... Insured Party...

Право не выполнить / изменить условия Полиса / расторгнуть Полис Нерасторжение

Страховщики обязуются не объявлять данный Полис недействительным, не пытаться уклониться от ответственности по нему вследствие любого действия, бездействия, ошибки или упущения [Страхователя], включая **несообщение любого существенного факта, обстоятельства или происшествия, любое неверное представление** Страхователем.

- Современный текст, 2009 года – а использует все наши по 1776 и 1906 году знакомые термины – несообщение / неверное представление фактов или обстоятельств.
- Добавим для цвета: договор составлен английским брокером для страхования китайского риска в Казахстане.
- Вот оно – международное проникновение принципов английского страхования – на сушу по всему миру!

- Интересен термин **non-vitiation** – пока больше его нигде не встречал.
- Vitiation – «лишение юридической силы». Non-vitiation – можно перевести как «нерасторжение».

Модификация принципа доверия в страховании грузов

– Но мы изучаем не особенности страхования трубопроводов в казахстанских горах. А страхование грузов.

– Принцип доверия предполагает, что сторона договора – страхователь – сообщает всю информацию о риске. В случае несообщения – несет последствия, суровые.

– Но в страховании грузов – мы сейчас увидим – **нормальна смена лиц на стороне страхователя.**

– **Заключает договор экспортер** – а приходит **за возмещением** убытка **импортер.**

– Импортёр-покупатель **не может знать** о том, что экспортер-продавец НЕ «сообщил все существенные данные о риске». Не может заставить продавца раскрыть всю информацию.

– Мы еще изучим различные стандартные условия страхования. Приведем выдержку из стандартных Оговорок **GAFTA – Grain and Feed Trade Association** = Ассоциации по Торговле зерновыми и продуктовыми товарами.

– Надо сказать, Торговые Ассоциации много внимания уделяют страхованию.

– Вот условие, используемое GAFTA:

No policy defence admitted

Where the benefit of this Insurance has been **passed** to a party hereunder **in good faith**...the Insurer shall not reject a claim... on grounds of breach of **obligation of good faith**...unless the party claiming hereunder is privy to the said **breach, non-disclosure, misrepresentation or breach of warranty.**

Не допускается применение исключений в полисе

Если права по данному Страхованию были **добросовестно переуступлены** иной стороне... Страховщик не должен отклонять претензию... на основании нарушения **обязательства доверия**... если только сторона, заявляющая претензию, сама не участвовала в таком **нарушении, несообщении, неверном представлении или нарушении существенного условия.**

– Все те же термины – несообщение, неверное представление.

– Только ответственность за это с покупателя снимается. За исключением случаев, когда он сам виновен в несообщении / неверном представлении.

– И заголовок-то как жестко написан – пугает страховщиков! – «Не допускается применений исключений»!

– А как иначе – как не прямыми и жесткими терминами – **отойти от использования принципа 250-летней давности?**

Вывод по доверию

– В законодательствах многих стран в разной степени жесткости введен **250-летней давности принцип доверия сторон.**

– Для заключающего договор страхователя он означает **сообщение** всей, в том числе негативной, существенной информации о риске.

– **Несообщение или сообщение искаженной** информации = Non-disclosure or misrepresentation могут привести к **неоплате убытка** страховщиком и / или **расторжению** договора.

– Хотя действие этого принципа может быть снято в потребительском страховании, он действует в страховании грузов.

– Однако, с учетом концепции свободы договора, можно попытаться заранее договориться со страховщиком грузов о неприменении / ослаблении последствий принципа, прежде всего, с учетом смены лиц на стороне страхователя.

**ПРИНЦИП НАЛИЧИЯ
ИМУЩЕСТВЕННОГО = СТРАХОВОГО ИНТЕРЕСА =
INSURABLE INTEREST**

Пари

- Англию недаром называют страной спортсменов.
- Где спорт, там и пари, там и ставки на победителя. Уже к началу XVIII века в страховании различали **пари (т.н. «wager policies»)** и собственно страховые полисы.
- Чем, как не пари, были «страхования» жизни известных политических деятелей, гадание, родится ли у супругов мальчик или девочка? Во всех подобных случаях игрока, заключавшего пари, ничто **материально не связывало** с тем или иным событием, он не имел прямого имущественного интереса.
- Вот поэтому подобные страхования были запрещены Законом о **Морском Страховании 1745 года = Marine Insurance Act 1745** и Законом о Страховании Жизни 1774 года = **Life Assurance Act 1774**. И еще раз в прошлом веке – **Marine Insurance (Gambling Policies) Act 1909** года.

Принципы возмещения и страхового интереса

- Как видим, концепция страхового интереса исторически появилась – вернее, была отражена в юридических нормах – даже раньше нашего предыдущего знакомого – принципа Доверия Сторон.
- Доверия – с 1766-го, интерес – с 1745-го или даже ранее.
- Прежде, чем углубимся в страховой интерес: этот принцип – необходимости наличия страхового интереса – был почти всегда связан с третьим принципом – **indemnity = возмещения**.

- Как связан? **Основная идея страхования – помощь пострадавшему**. Пострадавшему от убытка. Помощь – но не благотворительность.
- Надо всегда помнить фразу: **страховое возмещение возвращает** страхователя, потерпевшего убыток, **в то финансовое положение**, в котором он был **перед убытком**.
- Страхование не должно служить обогащению страхователя.

– Отсюда – **два вывода:**

- потерпевший = страхователь должен получить сумму денег, равную его потерям, и
- получить должен именно потерпевший = страхователь, а не стороннее заинтересованное лицо.

Произошел убыток – два главных вопроса. Кому и сколько платить?

- Поэтому, когда произошел **застрахованный** убыток...
- Четвертый принцип рассматривает, **какой** убыток **застрахован**,...
- А согласно второму и третьему принципам у страховщика возникают два вопроса:

– **КОМУ ПЛАТИТЬ?**

– **СКОЛЬКО ПЛАТИТЬ?**

- Несколько утрируя – можно сказать, что **вся практика урегулирования убытков** = оплаты убытков страховщиками – сводится **к ответу на эти два вопроса**.
- Кому и сколько?
- Второй может показаться посложнее – сколько платить? Но даже если страховщик рассчитает убыток страхователя с точностью до копейки – а потом заплатит тому, кто не имел права на получение возмещения – страхование «сработает» вхолостую.
- Страховщику придется платить еще раз – а этого-то он и хочет избежать!
- Вот тут и необходимо определить – кто может доказать наличие страхового интереса?

Страховой интерес

– Термин любопытен: **Insurable Interest**.

– Мы привыкли переводить – «Страховой». Но правильной было бы интерес, «**подлежащий страхованию**», «страхуемый», «**могущий быть предметом** страхования».

– Пока оставим «страховой», хотя в нашей практике – это «имущественный интерес».

– Можно предположить, что вопрос этот – страхового интереса – опять запутал морское страхование? Ведь когда у тебя всех ценностей-то – автомобиль и дом – сомнений в том, кому они принадлежат, не возникает!

– Нет, тут не только море виновато. Хотя один из первых прецедентов – морской.

ВКРАПЛЕНИЕ

Это – дело 1782 года *Le Cras v. Hughes*. Судья – знакомый нам Лорд Мансфилд.

Чем характеризовалось мореплавание почти три столетия, с 1530-х годов? Правильно, **полузаконным пиратством**. Англичане захватили испанский корабль. Тогда существовал даже специальный закон – *the Prize Act*, – по которому захваченный корабль = «приз» – по прибытию в Англию мог быть объявлен собственностью захватившей его команды. Ну вот, команда судно и застраховала. И отплыла из Испании в Англию – но судно по пути затонуло. Страховщики отказались платить! **Юридического права на собственность = титула = title to the ship** – еще не было! Только **ожидание** возникновения этого права = **legal expectancy**.

А на практике – судно могло быть присуждено не только команде с капитаном – но и Королевскому Флоту = Royal Navy.

В присущей ему манере Лорд Мансфилд согласился с тем, что титула пока не было. Потом изучил историю – и изрек, что со времен Революции 1688 года – не было случая, чтобы «приз» не был отдан Короной – команде и капитану. Не было прецедента решения в пользу Royal Navy.

Поэтому Лорд Мансфилд назвал это взаимоотношение – «**фактическим ожиданием**» = **factual expectancy**. Наличие такого «ожидания» – достаточно для того, чтобы говорить о страховом интересе.

“An interest is necessary, but no particular kind of interest is required” – «Интерес необходим, но не какого-то конкретного вида».

«Интерес неконкретного вида»

– Последующие решения – сначала оспорили это положение в 1806 году в *Lucena v Crawford*, а потом согласились с ним окончательно – в деле *Castellain v. Preston* 1883 года, с которым мы подробнее ознакомимся в разделе «Возмещение».

– В *Castellain*, – кстати, совершенно неморском деле – обосновавшем концепцию возмещения.

– Вот и ответ на твой вопрос в Британскую Ассоциацию «Какие принципы основываются на неморских страхованиях?»

– Так вот, в *Castellain* судья Brett сказал: «Что застраховано по “огневому” полису? Не кирпичи, не строительные материалы – но **интерес страхователя**».

Объект страхования – интерес

– Именно это решение – *Castellain v Preston* 1883 – теперь приводится повсеместно как основной источник следующего изречения:

«Страховой интерес страхователя является объектом страхования» = “an insured’s insurable interest is the object of the insurance”.

- Первый раз ты изречение и выделяешь, и подчеркиваешь.
- Да потому, что оно такое важное. И его надо обдумать много раз. Мы как всегда говорили? «Субъект страхования – страхователь, объект – застрахованное имущество».
- А тут получается – что **страхуется не имущество – а интерес! Нематериальная** совершенно юридическая или фактическая **связь субъекта и имущества**. Как **имущество**-то застрахованное называть будем?

Subject-Matter Insured = Предмет страхования

- В английском оно называется **subject-matter of insurance**. Мы это всегда переводили как «объект страхования». Что теперь делать – и ума не приложу. Нет, правда, у меня в подготовительных материалах – на 1 декабря 2011-го – везде subject-matter = объект – но под этим я подразумеваю сам груз! А не интерес!
- Видишь, как полезно теоретические главы переписывать. Вообще, эта наша вторая глава на отдельный учебник тянет.
- Мне кажется, я у г-на Дедикова прочитал интересный термин – «**дуалистическая природа** объекта страхования».
- Двойственная, стало быть. Это – и нематериальное отношение – и вполне материальный объект страхования.
- Если страхование имущественное. А в страховании ответственности или жизни – и сам объект нематериален.
- В словаре Мултитран говорится: «**Предмет страхования**». И «Объект Договора».
- И в юридическом – «Предмет». Наверно, так и надо оставить.

Украина: Интерес – не объект, а предмет

- Сразу оговоримся: в нашей любимой Украине имущественный интерес называется «предметом». Наверно, сам груз – «объектом».
- Мы же по всей книге будем придерживаться российского понимания: объект – интерес, предмет – груз.
- При том, что мы говорим об объекте и предмете страхования. Несколько другое понятие – объект и предмет договора страхования. Что касается предмета договора – то среди российских единства нет. А потому и мы в этот аспект вдаваться не будем.

Marine Insurance Act 1906 о страховом интересе

- Посмотрим на английский Первоисточник.
- Интересна **структура** начала MIA.
- Первая глава **Marine Insurance = Морское страхование** – состоит из 3-х секций.
 1. Marine Insurance Defined = Определение морского страхования.
 2. Mixed sea and land risks = Смешанные морские и наземные риски.
 3. Marine adventure and maritime perils defined = Определение морского предприятия и морских опасностей, или рисков.

- Затем идет **огромная по размеру** – ни одна ее не обгоняет – вторая глава.
- И называется она, конечно, **Страховой интерес = Insurable Interest**.
- 12 секций – с 4 по 15! В самом начале Закона. Вот насколько значим изучаемый сейчас принцип.

- Главы в Законе не пронумерованы. Мы их называли главами, на самом деле это подзаголовки.
- Глав в Законе 16 – на 94 секции. В среднем – почти по 6 секций на каждую главу должно быть.
- Но на вторую – по Страховому Интересу – 12! В два раза больше среднего.
- Все 12 сейчас, в начале нашей книги, мы не изучим. Начнем с двух самых значимых:

5. INSURABLE INTEREST DEFINED

(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest **who is interested** in a marine adventure.

(2) In particular a person is **interested** in a marine adventure where he **stands in any legal or equitable relation** to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may **benefit by the safety** or due arrival of insurable property, or may be **prejudiced by its loss**, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur **liability** in respect thereof.

6. WHEN INTEREST MUST ATTACH

(1) The assured must be interested in the subject-matter insured **at the time of the loss** though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured "lost or not lost", the assured may recover although he may not have **acquired** his **interest until after the loss**, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

(2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he **cannot acquire** interest by any act or election **after** he is **aware** of the loss.

– Изложим коротко?

- (1) МІА **различает** интерес в **имуществе** и в морском **предприятии**;
- (2) интерес может быть **юридический** или основанный на праве **справедливости**;
- (3) интерес состоит в получении **пользы** или понесении **убытка** или возникновении **обязательств**;
- (4) интерес должен существовать **на момент убытка**;
- (5) хотя может быть **приобретен и после убытка**, если страхователь об убытке не знал.

5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВОГО ИНТЕРЕСА

(1) С учетом положений данного Закона, любое лицо имеет страховой интерес, **если оно заинтересовано** в морском предприятии.

(2) В частности, лицо **заинтересовано** в морском предприятии, если оно находится **в юридическом или основанном на праве справедливости отношении** к предприятию или к любому могущему быть застрахованным имуществу, находящемуся в опасности в связи с предприятием, в связи с чем оно может **получить пользу** от сохранности или ожидавшегося прибытия застрахованного имущества или понести **убыток от его гибели** или повреждения, или его задержки, или у него могут возникнуть **обязательства** в связи с ним.

6. КОГДА ДОЛЖЕН ВОЗНИКАТЬ СТРАХОВОЙ ИНТЕРЕС

(1) Страхователь должен быть заинтересован в предмете страхования **в момент убытка**, хотя ему не обязательно быть заинтересованным в момент заключения договора страхования:

При условии, что если предмет застрахован на условии «вне зависимости от того, произошел убыток или нет», страхователь может получить возмещение, даже если он **приобрел** интерес **после убытка**, за исключением случаев, когда в момент заключения договора страхования страхователь знал об убытке, а страховщик нет.

(2) Если страхователь не имел интереса на момент убытка, он **не может приобрести** интерес никаким действием или выбором **после** того, как он **узнал** об убытке.

– Последний пункт – *lost or not lost* – мы еще разберем в деталях. На первый взгляд кажется, что он произрос в эпоху замедленной связи – и к нашему времени мгновенных коммуникаций мало применим.

– И первый еще придется разбирать: что является предметом страхования? Есть знаменитая формула «*chattels-cum-adventure*» = **имущество, становящееся предприятием**. С ней будем тоже разбираться позже.

– Позиция вторая – вид интереса – юридический = основанное на нормах права отношение = **legal interest**. Или фактический интерес: лицо, пусть и не обладая правом на вещь – может понести в связи с ней убытки – мы увидим, при каких обстоятельствах. Обозначается это как **factual expectancy test**.

Сравним с Восточноевропейскими примерами

– Очень полно охватывается вопрос страхового интереса в ГК = Гражданском Кодексе РФ 2004 года. Начинается с того, что нельзя страховать – ну прямо по английскому законодательству XVIII века о пари:

Статья 928. Интересы, страхование которых не допускается

1. Страхование **противоправных интересов** не допускается.
2. Не допускается страхование убытков от участия **в играх, лотереях и пари**.
3. Не допускается страхование расходов, к которым лицо может быть принуждено **в целях освобождения заложников**.
4. Условия договоров страхования, противоречащие пунктам 1–3 настоящей статьи, **ничтожны**.

Статья 929. Договор имущественного страхования

1. [Мы это пункт уже читали – он заканчивается так:]

По договору имущественного страхования... страховщик... обязуется ...возместить... страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), ...убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными **имущественными интересами**...

2. По договору имущественного страхования могут быть, в частности, застрахованы **следующие имущественные интересы**:

- 1) **риск утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества** (ст. 930);

- 2) **риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, также ответственности по договорам – риск гражданской ответственности** (ст. 931 и 932);

- 3) **риск убытков от предпринимательской деятельности** из-за нарушения своих обязательств контрагентами предпринимателя или изменения условий этой деятельности по не зависящим от предпринимателя обстоятельствам, в том числе риск неполучения ожидаемых доходов – предпринимательский риск

Статья 930. Страхование имущества

1. Имущество может быть застраховано по договору страхования в пользу лица (страхователя или выгодоприобретателя), **имеющего основанный на законе, ином правовом акте или договоре интерес в сохранении этого имущества**.

2. Договор страхования имущества, заключенный **при отсутствии** у страхователя или выгодоприобретателя **интереса в сохранении** застрахованного имущества, **недействителен**.

3. Договор страхования имущества в пользу выгодоприобретателя может быть заключен **без указания имени или наименования выгодоприобретателя** (страхование «**за счет кого следует**»). При заключении такого договора страхователю выдается страховой полис на предъявителя. При осуществлении страхователем или выгодоприобретателем прав по такому договору необходимо представление этого полиса страховщику.

– В ГК страхованию отводится **Глава 48 «Страхование» – Статьи 927–970.**

– То есть уже сразу можно судить о **важности понятия «интерес»**. В начале 48-й главы стоит ст. 927, разграничивающая обязательное и добровольное страхование, а также имущественное и личное страхование,

– а сразу за ней – три Статьи по Страховому Интересу: о том, **чего нельзя** страховать / об интересах, которые **страховать можно** (имущество – ответственность – предпринимательские риски) / о **необходимости наличия** у страхователя **имущественного интереса**.

В чем **отличия от английского подхода?**

(1) об интересе речь идет **только в отношении имущественного страхования**. В Англии концепция распространяется на все виды – включая страхование жизни;

(2) интерес допускается **только правовой = юридический** – а не «ожидание», не интерес «на праве справедливости» (это потому, что его просто нет в России! Его – а не ее!);

(3) **не говорится, в какой момент должен** существовать интерес – просто договор при отсутствии интереса объявляется недействительным;

(4) описание интереса несколько заужено – говорится только об интересе **«в сохранении»** имущества;

(5) да, и с чего надо было начать – **нет понятия «страховой интерес»** – только «имущественный»;

(6) а для меня лично очень неожиданно специальное исключение платежей для освобождения заложников – **выкупа**. В Англии уплата выкупа не является незаконной.

– Давай посмотрим на специальный Закон – **Кодекс Торгового Мореплавания РФ за 1999 год.**

Закон о Страховании РФ

– Пока подожди с морем – есть более серьезный Акт: **Закон об организации страхового дела в Российской Федерации** от 31.12.97 № 157-ФЗ, он же – **Закон о страховании**, в первой редакции подписанный Ельциным в 1992-м. Последний раз изменялся в апреле 2010-го.

– Как это я мог забыть? Ведь участвовал в подготовке его первого проекта – в 1990-м! Глава III называется «Обеспечение финансовой устойчивости страховщиков» – так вот **«финансовую устойчивость»** внес туда я – из своей диссертации, защищенной тогда же, в 90-м.

– Рад за тебя. Так вот – уже статья 2 Закона звучит так:

Статья 2. Понятие страхования

Страхование представляет собой **отношения по защите имущественных интересов** физических и юридических лиц при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов (страховых премий).

– То есть – определение основывается не на договоре – а на общеэкономическом понятии «отношения».

– Да – и сразу же вводит понятие «имущественный интерес» – очевидно, относя его как к имущественному, так и к личному страхованию.

– Не очевидно – а точно, смотри Статью 4:

Статья 4. Объекты страхования

Объектами страхования могут быть **не противоречащие законодательству Российской Федерации имущественные интересы:**

– связанные с жизнью, здоровьем, трудоспособностью и пенсионным обеспечением страхователя или застрахованного лица (личное страхование);

- связанные с владением, использованием, распоряжением имуществом (имущественное страхование);
- связанные с возмещением страхователем причиненного им вреда личности или имуществу физического лица, а также вреда, причиненного юридическому лицу (страхование ответственности).

– Интересно: в 1992-м страхование ответственности было отдельной отраслью – а в ГК 2004 года уже вошло в имущественное страхование.

КТМ РФ

– Теперь перейдем к КТМ. Страхованию в нем посвящена Глава XV – **Договор морского страхования** – статьи 246–283.

– Об интересе речь тоже идет в начале – после статей про Определение / Применение («если соглашением сторон не установлено иное», если только соглашение не противоречит положениям этой Главы) / Форму (письменная).

– Интересующая нас статья – **249. Объект морского страхования**

1. **Объектом** морского страхования может быть **всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием**, – судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование).
2. **Объект** морского страхования должен быть **указан в договоре** морского страхования.
3. В отношении **судов**, зарегистрированных в **Российском международном реестре судов**... [нас пока это не интересует].

– Очень **детально тут прописаны интересы** – просто приведен перечень их возможных видов.

– Что не здорово – перечень **выглядит исчерпывающим** – хотя в нем явно **перечислены не все виды** морского страхования. Например, нет страхования ответственности фрахтователя, страхования юридических расходов.

– А для следующего нашего вопроса – возмещения – интересна статья 259 КТМ – «Страховая сумма»:

1. При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить **сумму, на которую он страхует соответствующий интерес** (страховую сумму).

– «Сумма, на которую страхуется интерес». Любопытно. Надо это еще обдумать. Схоже с подходом к страховому интересу – про меру.

Имущественный или страховой интерес? Мера заинтересованности

– А что про меру?

– Решил посмотреть, почему у нас в России не используют в законодательстве термин «**страховой интерес**». И натолкнулся на острую полемику! С начала XX века, как минимум, термин «страховой интерес» в литературе анализируется со всех сторон. Существуют различные теории страхового интереса. Десятки определений.

– Почитал – очень со многими можно спорить. Почти все авторы соглашаются: «**Страховой интерес – мера материальной заинтересованности в страховании**».

– А дальше идет разнобой, например, пишут: «Применительно к имущественному страхованию имеющийся страховой интерес **выражается в стоимости** застрахованного имущества» – то есть интерес получается не правоотношением – а суммой. Не согласен.

– Но если сказали, что **страховой интерес – это «мера»** – то он и выходит зауженным

- **чисто математически-экономическим** – а не юридическим.
- Еще бы, как ему быть юридическим – в законах-то его нет!

А про меру – не мы выдумали. Возвращаемся к «альма матери» – MIA 1906:

26. DESIGNATION OF SUBJECT-MATTER

1. The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.
2. **The nature and extent of the interest** of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.

26. ОПИСАНИЕ ПРЕДМЕТА ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

1. Предмет договора страхования должен быть с разумной определенностью описан в полисе морского страхования.
2. **Характер и размер интереса** страхователя в застрахованном предмете могут не описываться в полисе.

– **Extent** – «степень, мера, размер» – да, отсюда наши дискуссии про меру и пошли, наверно.

– Почти все российские авторы соглашаются с английским положением о том, что **интерес – это объект**. Возьмем статью Р.В. Белова «Страховой интерес как объект правоотношения» (2006, с сайта <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1238817>). Вот что говорится в конце статьи:

«Имущественные интересы (при наличии ряда условий) могут подвергаться страхованию. Включаясь в страховое правоотношение, имущественный интерес приобретает статус страхового».

– Получается: **застрахованный имущественный интерес становится страховым**.

– Вроде, так. Может, именно поэтому в Англии он называется «страховабельным».

– А может, вообще вся полемика – от той самой **связанности нашей страховой системы с английской?** Там есть «страховабельный» – а у нас только «имущественный». Вот и привнесли «страховой». А что это такое – никто не сказал.

Украина: Интерес – не объект, а предмет

– Решил поглубже посмотреть, как в Украине. А там оказалось, что Объект и Предмет были объектом полемики. **Первичная редакция «Закона о Страховании»** от 7 марта 1996 года имела **Статью 4: "Об'єкти та види страхування: Об'єктами страхування можуть бути майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані"...** В 2004 году вступил в силу **ГК Украины** – где статья 980 называлась **"Предмет договору страхування: 1. Предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, які не суперечать закону і пов'язані з"...** А 27 апреля 2007 года был подписан Закон N 997-V, среди прочих, внесший **изменения в Закон о Страховании** – где Статья 4 теперь именуется **"Предмет договору страхування: Предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані..."**

– Предмет – «имущественные интересы, не противоречащие Закону и связанные с...»

– По всему тексту Закона о страховании слово **«объект» убрано** и заменено на «предмет».

Все – есть согласованность между Законом и ГК. Вот такие вот украинские дела. Оригинал Закона лучше всего смотреть на официальном сайте Верховной Рады – <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>

– Вот так в Украине на сегодняшний день имущественные интересы стали **предметом**, а объект, как понятие, вообще исчез.

– В отличие от России, где: «объект страхования – имущественный интерес». Понятия «страховой интерес» нет.

– В целом подход российского и украинского законодательств схож с английским: при отсутствии имущественного (страхового) интереса договор страхования недействителен.

– Разобравшись – решаем в нашем контексте использовать **термины имущественный и страховой интересы** в качестве **синонимов**.

ИНТЕРЕСЫ ЛИЦА. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ

- Мы слишком сосредоточились на понятии «интерес». Но он привлекает нас не сам по себе. Через **него мы выходим на лицо – заинтересованное лицо**.
- Которое мы называем страхователем или выгодоприобретателем.
- Это кто?
- Тот, кого MIA называет **Assured**. А теперь используют термин **Insured**.
- Но что интересно – первое по времени **определение Страхователя** мы встречаем у нас – в Законе об Организации 1992 года. Там оно звучит так:

Статья 5. Страхователи

1. Страхователями признаются юридические **лица** и дееспособные физические лица, **заключившие со страховщиками договоры страхования** либо являющиеся **страхователями в силу закона**.
2. Страхователи вправе заключать со страховщиками договоры о страховании третьих лиц **в пользу последних (застрахованных лиц)**.
3. Страхователи вправе при заключении договоров страхования назначать физических или юридических лиц (**выгодоприобретателей**) **для получения страховых выплат** по договорам страхования, а также заменять их по своему усмотрению, до наступления страхового случая.

- Что привлекает внимание?
- Само определение: **страхователь – тот, кто заключил договор – или стал им по закону**. Ни слова об интересе.
- И еще – что здесь есть **три группы**: страхователи / застрахованные лица / выгодоприобретатели = бенефициары.
- Даже не знаю пока, как перевести на английский тонкую грань между страхователем и застрахованным лицом. Возможно – Insured / Assured – и Person Insured?
- Хотя это может быть и юридическое лицо. Пока не хочется впадать в длинную полемику об английских аналогах наших понятий «юридические и физические лица».

– Что в Украине?

– То же самое: страхователи, по-украински «страхувальники» – лица, заключившие договор или являющиеся страхователями по закону:

Статья 3. Страхувальники

Страхувальниками визнаються юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали із страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України.

– А что – в MIA Страхователь не определялся?

– Никак – хотя упоминается Assured почти в каждой секции. **Первое определение Страхователя** появилось совсем недавно – в наших с тобой Грузовых Оговорках ICC – редакции 2009 года. Собственно, после появления Редакции 2009-го мы и стали писать эту книгу.

– Как определяется там Страхователь?

– Чуть ли не в самом конце текста – и **через убытки**:

15. This insurance

15.1 covers the **Assured** which includes the **person claiming indemnity** either as the **person by or on whose behalf the contract of insurance was effected** or as an **assignee**.

15. Это страхование

15.1 покрывает **Страхователя**, под которым понимается **лицо, обращающееся за возмещением**, либо в качестве лица, **которое**, или от **имени которого**, был **заключен договор** страхования, либо в качестве **правопреемника**.

- Получается – «через убыток» – но основа та же, что в России: **лицо, заключившее договор** – или его правопреемник – которое **обращается за возмещением**.
- Все та же **связь интереса и возмещения** – с которой мы начали эту часть огромной второй главы.
- И опять получается – никуда за 100 лет от досточтимого MIA мы не ушли. Ибо и там person – лицо – первый раз серьезно появляется в секции 5-й – «Определение страхового интереса». Смотри выше! «Лицо имеет страховой интерес, **если оно заинтересовано в морском предприятии**».
- Можно перекинуть на нашу полемику про страховой и имущественный интересы – тут явно разграничен интерес вообще – и интерес страховательный, который мы переводим как «страховой».
- Ну что, сделаем само собой разумеющийся шаг? Первые мы или нет...

НАШЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ

– Страхователь – это лицо, имеющее имущественный, или страховой, интерес в предмете страхования, которое, или от имени которого, или в пользу которого заключается договор страхования.

- **Наш вклад в теорию страхования?** Поглядим-увидим. Вот только «в пользу которого» – не очень хорошо, ибо это – уже про выгодоприобретателя.
- Оставим полемику на потом – надо заканчивать со страховым интересом.

Важные положения MIA по интересу: размер и уступка прав

14. QUANTUM OF INTEREST

1. Where the subject-matter insured is **mortgaged**, the **mortgagor** has an insurable interest in the **full value** thereof, and the **mortgagee** has an insurable interest in respect of **any sum due** or to become due under the mortgage.

2. A **mortgagee**, **consignee**, or other person having an interest in the subject-matter insured may **insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit**.

3. The **owner** of insurable property has an insurable **interest in respect of the full value** thereof, **notwithstanding** that some **third person** may have agreed, or be liable, **to indemnify** him in case of loss.

15. ASSIGNMENT OF INTEREST

Where the assured **assigns** or otherwise **parts with his interest** in the subject-matter insured, he **does not** thereby **transfer** to the assignee **his rights under the contract** of insurance, **unless** there be an express or implied **agreement** with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

14. РАЗМЕР ИНТЕРЕСА

1. Если предмет страхования находится **в залоге**, **заемщик** имеет страховой интерес **в полной стоимости** предмета, а **кредитор** имеет страховой интерес в отношении любой **суммы, подлежащей оплате** по ипотеке.

2. **Кредитор, грузополучатель** или иное лицо, имеющее страховой интерес в предмете страхования, может **заключить договор страхования от имени и в пользу иных имеющих интерес лиц, а также в свою пользу**.

3. **Владелец** застрахованного имущества имеет страховой интерес в **его полной стоимости, несмотря на то, что** какое-либо **третье лицо** согласилось, или может быть обязанным, **возместить** ему его убыток.

15. УСТУПКА ПРАВ НА ИНТЕРЕС

Когда страхователь **уступает права** или иным образом **прекращает свой интерес** в предмете страхования, тем самым он **не передает правопреемнику свои права по договору страхования, если только нет** выраженного или подразумеваемого **соглашения** с правопреемником на этот счет.

Однако, положения данной секции не влияют на передачу интереса в силу закона.

– О размере, или сумме – поговорим в разделе Возмещение. Отметим только в очередной раз, что эти **две позиции – интерес и возмещение** – связаны.

– **Уступка, или передача прав = assignment** – подчеркнем, что есть **две разные передачи прав: на предмет страхования** – и на сам страховой **договор**.

– Передача права на предмет – не обязательно означает передачу права на договор.

– А об **остальном мы поговорим в Главе «Страхователь»**. Это будет разговор о несопадающих моментах передачи прав и перехода риска,

– об Инкотермс,

– в страховании грузов – о ретроактивной передаче

– и о многом другом.

Сложно понять, кто страхователь

– Здесь же только вернем читателя к нашим семи особенностям страхования грузов.

– Особенность номер один – в течение действия договора **груз продается. Лицо – Страхователь – меняется**.

– В зависимости от очень многих факторов момент смены может иметь место на разных стадиях движения груза.

– Поэтому определить с уверенностью, **кто является страхователем** – то есть лицом, имеющим право на предъявление требования к страховщику – **сложно**.

– Отсюда – возникновение страхователя с красивой «фамилией» **АТІМА**.

– **“As Their Interests May Appear”** – «Как могут проявляться их интересы».

– То есть – страхователь – его фамилия или название компании – в договоре называется – но тут же говорится, что страхователем может **стать любое иное лицо, получающее право** на возмещение убытков.

– Понятия «страхователь» и «страховой интерес» связаны – вот что надо вынести из этой части главы.

Концепция страхового интереса устарела?

– Часто публикуются статьи с радикальными заголовками вроде: «Мертва ли концепция страхового интереса?» / “Is the Insurable Interest requirement dead?”

– И еще интересней – “time to lift the curse?” = «пора снять проклятие?»

– Говорится, что понятие страхового интереса произошло из английской практики – как защита от полисов-пари. Что она не имеет аналогов в практике континентальной.

– Что страховой интерес должен существовать только на момент убытка – а значит, наличие интереса **не является требованием при заключении** договора страхования. То есть не является существенным условием договора – вообще.

– Обычно предлагается перенести длинные разборки по страховому интересу – и необходимость обозначения страхователя в полисе – на послеубыточную стадию.

– Когда лицо обращается за возмещением – и должно подтвердить, что именно оно понесло убытки.

– Но ведь это – и есть доказательство того, что оно имеет имущественный интерес! Что лицо пострадало от страхового события.

– Так что никада мы от страхового – или имущественного – интереса не денемся.

Интерес – вне моря

– Для сведения: в неморском страховании интерес должен существовать и на момент заключения договора, и на момент убытка. Но, как обычно, есть исключения...

– Должен существовать интерес и в страховании жизни. Однако, определяется он в каждой стране по-разному. В Англии, например, у супругов есть интерес в жизни друг друга, а вот у родителей – нет юридического интереса в жизни детей. Но это – не наша тема.

Вывод по интересу – основные черты:

- должен возникать на законных основаниях;
- страхователь или бенефициар не обязательно должен быть назван в договоре;
- интерес должен существовать на момент убытка;
- имущественный интерес должен поддаваться финансовой оценке.

**ПРИНЦИП ВОЗМЕЩЕНИЯ =
INDEMNITY PRINCIPLE**

– **Indemnity = возмещение** – краеугольный принцип договора страхования.
 – Все договоры страхования делятся на **indemnity contracts** = договоры возмещения
 – к которым относится все имущественное страхование – и **non-indemnity contracts = capital contracts** – личное страхование, где нет возможности определить сумму убытка вследствие страхового события.

– А определить сумму убытка надо – потому, что **indemnity определяется** следующим образом:

Indemnity, for the purposes of insurance contracts, may be looked on as the **exact financial compensation** sufficient to **place the insured in the same financial position after a loss** as he immediately enjoyed before it occurred.

Возмещение, с точки зрения договора страхования, может рассматриваться как **точная финансовая компенсация**, достаточная для того, чтобы поместить страхователя в **то же финансовое положение после убытка**, в каком он был непосредственно **перед** тем, как [убыток] случился.

Castellain v Preston, 1883

– Посмотрим на **обстоятельства этого дела**, цитируемого во всех учебниках:

Ответчики по иску – владельцы земельного надела и зданий на нем – застраховали их. Затем договорились об их продаже. Сделка начала оформляться – тем временем случился пожар. Владельцы = продавцы = страхователи получили возмещение от страховой компании – Liverpool and London and Globe Insurance Company. Сумма продажного контракта – 3,100 фунтов («дорогой» был фунт!), сумма возмещения – 330 фунтов. Продавцы завершили сделку – и получили от покупателей оговоренные 3,100 фунтов. И 330 – от страховой компании.

Президент страховой компании, г-н Castellain, от имени страховщика заявил Preston = продавцам = страхователям иск на сумму возмещения.

Сделка и пожар имели место в 1878-м. Иск прошел три инстанции – пока в 1883-м апелляционный судья Сэр Бретт принял решение, по которому уплаченное возмещение (330 фунтов) причиталось вернуть страховщикам.

Возмещение – фундаментальный принцип страхования

– Вот какое он дал обоснование:

“The very **foundation**, in my opinion, of every rule which has been applied to insurance law is this, namely, that **every contract of insurance**, marine or fire, is a **contract of indemnity, and of indemnity only**, the meaning of which is that the insured, in case of a loss, is **to receive a full indemnity, but is never to receive more**. That is the **fundamental principle** of insurance...”

«Самим **основанием**, по моему мнению, каждого правила, применимого к страховому праву, является то, что конкретно **каждый договор страхования**, морского или огневого, – это **договор возмещения**, и **только возмещения**, что означает, что страхователь, в случае убытка, **должен получить полное возмещение, но никогда не может получить больше**. Это – фундаментальный принцип страхования».

Море – неМоре

– Кстати, судья при рассмотрении дела ссылаясь на некоторые **институты морского страхования** – такие, как конструктивная полная гибель и абандон. Их мы еще пройдем.

– Но при чем тут море – пожар же на суше был?

– Сэр Бретт ответил на вопрос “is there a distinction between fire and marine insurance?” = есть ли разница между огневым и морским страхованием? – так:

– “There is no real distinction except in the diversity of the subject-matter insured” = «существенной **разницы нет**, за исключением **разнообразия предмета страхования**».

– То есть, застрахованы могут быть разные предметы – а принципы к ним применяются одни и те же.

ВКРАПЛЕНИЕ. УВАЖАЕМЫЙ СУДЬЯ БРЕТТ

William Baliol Brett, первый Виконт Esher (13 августа 1817 – 24 мая 1899), известный как Сэр Уильям Бретт (Sir William Brett) – британский юрист, судья, политик-консерватор. С возраста в 51 год руководил высшими судебными органами, в том числе между 1876 и 1883 был Высшим Апелляционным Судьей (Lord Justice of Appeal), руководителем Апелляционного Суда (Court of Appeal). Было подозрение, что его супруга, Eugénie Mayer (1814–1904), – незаконная дочь Наполеона Бонапарта, хотя к концепции возмещения это напрямую не относится. Сэр Бретт много сделал для реформы права вообще, например, в 1880-м произнес известную речь, в которой критиковал судебные процессы за их затянутость и чрезмерно высокие расходы. Заслуги сэра Бретта были оценены по достоинству: за всю историю Британии он был единственным судьей – не главой Казначейства, которому присвоили титул пэра – Висконта – за его работу.

Возмещение

– А судья Cotton там же, в Castelain, пояснил:

“The policy is really **a contract to indemnify** the person insured **for the loss** which he has sustained in consequence of the peril insured... it is only to pay that loss which the assured may have sustained by reason of the fire which has occurred. In order **to ascertain what that loss is, everything** must be taken into account which is **received by** and comes to the hand of the assured, and **which diminishes** the loss. It is only **the amount of the loss**, when it is considered as a contract of indemnity, which is to be paid **after** taking into account and estimating those benefits or **sums of money** which the assured may have **received** in diminution of the loss...”

«Полис – это, на самом деле, **договор о возмещении** застрахованному лицу **убытка**, который оно понесло вследствие застрахованного риска... По нему оплачивается только убыток, который страхователь мог понести вследствие произошедшего пожара. Чтобы **определить, каков этот убыток**, необходимо принять в учет **все, что получил** страхователь, и **что уменьшает** убыток. Когда рассматривается договор возмещения, должна быть выплачена **только сумма убытка, после** учета и оценки тех благ или **денежных сумм**, которые страхователь **мог получить** в уменьшение убытка...»

– Вот почти и все – что касается возмещения. По значимости – принцип возмещения оказывается значительно более важным, чем все другие, нами рассмотренные.

– А по краткости – значительно более коротким: **возмещаются только фактические убытки – с целью приведения страхователя в финансовое положение, в котором он был до убытка.**

– Но сколько споров возникает по поводу трактовки этого принципа!

– И возникали они задолго до 1883-го – тот же наш знакомый судья Мансфилд в решении по делу **Godin v London Assurance Co (1758)** сказал:

It was very wisely established that a man should not recover more than he had lost. **Insurance** was considered as an **indemnity only in the case of a loss** and therefore the **satisfaction ought not to exceed the loss**. This rule was calculated to prevent fraud lest the temptation of gain should occasion unfair and wilful losses.

Было очень мудро определено, что человеку не может быть возмещено больше, чем он потерял. **Страхование** рассматривалось только как **возмещение в случае убытка**, и поэтому **удовлетворение [возмещение] не должно превышать убыток**. Это правило было установлено для предотвращения мошенничества, чтобы соблазн обогащения не приводил к нечестным или преднамеренным убыткам.

– То есть о возмещении говорили и до 1883-го, и до 1758-го.

– Конечно, принципы-то изобрели не в Англии. Просто англичане их укоренили.

Россия – возмещение

– У нас выплата возмещения также является одним из базисов страхового права.

– Известная нам ст. 929 ГК РФ говорит о **договоре имущественного страхования** как обязательстве страховщика **возместить** страхователю убытки, то есть «**выплатить страховое возмещение**».

– Тут видно, что термин «возмещение» в **русском имеет два значения**: (1) собственно возмещение понесенных убытков = reimbursement по-английски, и (2) выплата убытков страхователя – то есть loss payment. Грань тонкая – но заметная.

Понести убытки

– Что из принципа возмещения вытекает – и у нас, и на Западе?

– Начнем с второстепенного вывода – правила **pay to be paid**. Это – в страховании ответственности: **сначала** страхователь **должен оплатить претензии** третьего лица – а затем обратиться за возмещением.

– То же самое и в страховании имущества: убытки, или расходы, **должны быть понесены. А не только согласованы**.

– Хотя есть **исключения**: оплата страховщиком расходов за ремонт имущества – на прямую компании, осуществляющей ремонт. Автомастерской или судовой верфи.

– Подробности позже. Значительно более важное последствие принципа – громадная полемика по страховой сумме...

– И ее соответствии страховой стоимости или лимитам полиса (если речь о страховании ответственности).

СТРАХОВАЯ СУММА И СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ

– Базисное положение – ГК РФ:

Статья 947. Страховая сумма

1. **Сумма, в пределах** которой страховщик обязуется выплатить **страховое возмещение** по договору имущественного страхования или которую он обязуется выплатить по договору личного страхования (**страховая сумма**), определяется **соглашением** страхователя со страховщиком в соответствии с правилами, предусмотренными настоящей статьей.

2. При страховании **имущества** или предпринимательского риска, если договором страхования не предусмотрено иное, **страховая сумма не должна превышать их действительную стоимость (страховую стоимость)**. Такой стоимостью считается: для имущества его **действительная стоимость** в месте его нахождения **в день заключения** договора страхования...

– А затем идет еще **целый ряд статей ГК** по этой тематике:

- Статья 948. Оспаривание страховой стоимости имущества;
- Статья 949. Неполное имущественное страхование;
- Статья 951. Последствия страхования сверх страховой стоимости.

- Неполное – это **недострахование** = underinsurance.
- Страхование **сверх страховой стоимости** = overinsurance – только не «перестрахование» – может быть, «**страхование в завышенной сумме**».

– А потом Статья 10 Закона о страховании РФ вносит вот такое положение:

3. Страховое **возмещение не может превышать размера прямого ущерба** застрахованному имуществу страхователя или третьего лица при страховом случае, если договором страхования не предусмотрена выплата страхового возмещения в определенной сумме.

– В прямой и косвенный ущерб сейчас вдаваться не надо.



Рис. 2.1. Стоимость – ущерб – сумма – возмещение

- Можно вот так нарисовать?
- Почти. Во-первых, тут должен быть знак «Больше или равно».
- Сумма и стоимость должны быть, в идеале, равны.
- Ущерб, сумма и возмещение могут быть равны,
- А могут быть меньше друг друга – по направлению стрелок
- Возмещение меньше или равно сумме –
- Сумма меньше или равна ущербу.
- И ущерб, и сумма, и возмещение – меньше или равны страховой – или действительной – стоимости.

Проблемы соотношения стоимости и суммы:

- (1) технический порядок определения действительной стоимости – как;
- (2) изменение страховой стоимости за время от заключения договора до момента убытка;
- (3) занижение страховой суммы по сравнению со стоимостью;
- (4) или завышение.

В теории – надо страховаться так, чтобы всего этого избежать.

На практике – возможно ли это?

ВКРАПЛЕНИЕ. Простейший пример

Груз угля стоил 120 долл. за тонну – СИФ.

Так договорились в начале года по сложной формуле.

А оказывается, что на рынке на момент заключения договора он реально стоил 110 долларов – страховая, или действительная стоимость на момент заключения.

А в момент убытка его цена выросла до 130 долларов – значит, если потеряна 1 тонна – размер ущерба – 130 долларов – ущерб, или действительная стоимость на момент убытка.

А в договор страхования включили Страховую сумму в 120 долларов.

Так что? У нас недострахование? Ущерб на 130 – а сумма 120?

Или у нас страхование в завышенной сумме? Сумма – 120, а действительная стоимость на начало страхования – 110?

Возмещение: теория и практика

– Очень мне понравилось цитата из какого-то – пока не вспомню – источника, который еще четче изложил концепцию возмещения. Просто повторим ее для ясности.

The theory is simply that a person **should not profit from a misfortune** against which he has insured, **nor** equally, subject to the extent of the cover, **should he suffer**. The sum he receives in settlement of his claim should, as far as money can achieve that object, **put him in a similar position financially** to that which he occupied **prior to his loss**.

Теория проста: **лицо не должно обогатиться от опасности**, от которой оно застраховано – и, равным образом, с учетом объема покрытия, **не должно пострадать**. Сумма, которую оно получит в урегулирование его убытка, должна, в той мере, в какой это возможно, поместить его, с точки зрения денежного эквивалента, **в такое же финансовое положение**, в котором он был **до убытка**.

– Все кажется легко и просто: «не должно обогатиться – не должно пострадать».

– А на практике – **как достичь этого равновесия? Как избежать переплаты или недоплаты?**

– Вообще – и в нашем страховании грузов, с учетом его второй особенности – постоянного изменения стоимости груза?

– Технически – обеспечивая, чтобы страховая сумма равнялась страховой стоимости.

– Итак, мы связали стоимость – ущерб – сумму – возмещение – в нашем понимании российской терминологии. Теперь посмотрим, как они соотносятся с английским подходом. Просто прочедем MIA в поисках этих терминов – суммы, стоимости, возмещения.

Английский подход

– Первая из упоминаемых позиций – стоимость. Появляется в секции 16 – под наименованием Страховая Стоимость.

– Вернее перевести ее **«Страховательная Стоимость» = Insurable Value** – «могущая быть застрахованной». Но нет такого термина – будем грубо переводить Insurable как «страховая».

INSURABLE VALUE

16. Measure of insurable value

Subject to any **express provisions or valuation** in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:

(3) In insurance of goods or merchandise, the insurable value is the **prime cost** of the property insured, plus the expenses of and incidental to **shipping** and the charges of insurance upon the whole;

(4) In insurance of any other subject-matter, the insurable value is **the amount at the risk of the assured** when the policy attaches, plus the charges of insurance.

СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ

16. Измерение страховой стоимости

С учетом **прямых условий или оценки** в полисе, страховая стоимость предмета страхования должна определяться следующим образом:

(3) В страховании грузов или товаров, **страховая стоимость** – это **себестоимость** застрахованного имущества плюс расходы и издержки по его **транспортировке** и расходы по **страхованию** того и другого;

(4) В страховании иных предметов страховая стоимость – это **сумма на риске страхователя** в момент начала действия полиса плюс расходы на страхование.

– пропустили пункты (1) – о страховой стоимости судна – и (2) – фрахта.

– **Про судно** говорится: "the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship" = «страховая стоимость – это стоимость судна в начале страхования»

– И затем перечисляются различные составляющие – машины, оборудования, запасы и прочее.

- В отношении грузов: их страховая стоимость равна себестоимости плюс расходы на транспортировку и страхование.
- Формула CIF = Cost, Insurance + Freight – о которой мы еще будем говорить.
- Во всех случаях – «если не определено иначе».

– А вот что такое «**сумма на риске страхователя**»?

– Видишь, по судну «в начале риска» мы перевели как «в начале страхования»? А тут другое значение...

– Скажем, «сумма, за которую отвечает страхователь»?

– Или «на которую он может застраховать предмет»?

– Что опять приводит нас к доктрине **возмещения = indemnity**.

– Но дойти до английского Меры, или Мерила, возмещения – Секции 67 – мы можем только через **Согласованную Стоимость**.

Согласованная Стоимость = Agreed Value

Оцененный полис = Valued Policy

– В некоторых неанглийских документах проскакивает – что **стоимость** может быть **определена соглашением сторон**.

– А в MIA это прямо закреплено через институт **Согласованной Стоимости**.

– Внимание, **интереснейший кульбит!** **Сумма** – то есть то, что записывается в договоре по **согласованию** сторон – **становится Стоимостью** – позицией, которую, по логике, стороны согласовать не могут. Которая зависит от состояния экономики и рынка!

– Давай пока почитаем секции 27 и 28.

– Вот только как перевести **Valued Policy**... «Остоимощенный» полис? «Оцененный»?

– Правильно бы – «содержащий **Согласованную Стоимость** полис». – Но для простоты давай использовать оба **упрощающих** термина.

27. VALUED POLICY

(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) A valued policy is a policy which **specifies the agreed value** of the subject-matter insured.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the **value fixed by the policy** is, as between the insurer and assured, **conclusive of the insurable value** of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is **not conclusive** for the purpose of determining whether there has been a **constructive total loss**.

27. ОСТОИМОЩЕННЫЙ (ОЦЕНЕННЫЙ) ПОЛИС

(1) Полис может быть или остоимощенным (оцененным), или неостоимощенным.

(2) Остоимощенный (оцененный) полис – это тот, в котором **указана согласованная стоимость** предмета страхования.

(3) С учетом положений данного Закона, и в отсутствие мошенничества, **стоимость, зафиксированная в полисе**, является, для страховщика и страхователя **неоспоримой страховой стоимостью** предмета, подлежащего страхованию, будь то от полной гибели или частичного убытка.

(4) Если в полисе не оговорено иного, зафиксированная в полисе стоимость **не является неоспоримой** для установления того, имела ли место **конструктивная полная гибель**.

28. UNVALUED POLICY

An **unvalued** policy is a policy which **does not specify the value of the subject-matter insured**, but, subject to the **limit of the sum insured**, leaves the insurable value to be **subsequently ascertained**, in the manner herein-before specified.

– Вот у нас и всплыла **Страховая Сумма = the Sum Insured, или SI**, как она известна всем специалистам.

– 28-я секция отражает наш, **континентальный подход**. Происходит убыток – и страховая сумма сопоставляется со страховой стоимостью, которую определяют после убытка – на базе принципов Секции 16, см. выше.

– А вот если речь идет **об Оцененном полисе** – проявляется английская специфика. Вступает в ход **Согласованная Стоимость** – и, если не было мошенничества, если не идет речь о специфической Конструктивной Полной Гибели – **Согласованная Стоимость** приравнивается к Действительной.

Для определения возмещения

– А для чего это нужно?

– Давай читать первоисточник – MIA.

Measure of Indemnity

67. EXTENT OF LIABILITY OF INSURER FOR LOSS

(1) The **sum** which the assured **can recover** in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the **measure of indemnity**.

(2) Where there is a **loss recoverable** under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such **proportion of the measure of indemnity** as the **amount of his subscription bears to the value fixed** by the policy in the case of a valued policy, or to the **insurable value** in the case of an unvalued policy.

81. EFFECT OF UNDER INSURANCE

Where the assured is insured for an **amount less than the insurable value** or, in the case of a valued policy, for an **amount less than the policy valuation**, he is deemed to be **his own insurer** in respect of the uninsured balance.

– Очень мне это выражение нравится: «страхователь становится собственным страховщиком». Или «**само-страховщиком**». Что это – как не призыв к страхованию в размере реальной – действительной стоимости?

28. НЕОСТОИМОЩЕННЫЙ (НЕОЦЕНЕННЫЙ) ПОЛИС

Неостоимощенный (неоцененный) полис – это тот, в котором **не указана стоимость предмета страхования**, но по которому, с учетом **ограничения в размере страховой суммы**, **страховая стоимость определяется впоследствии** в вышеуказанном порядке.

Мера возмещения

67. ОБЪЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТРАХОВЩИКА ПО УБЫТКУ

(1) **Сумма**, на которую Страхователь **может получить возмещение** в отношении полиса, по которому он застрахован, в случае **неоцененного** полиса полностью **до страховой стоимости**, а в случае **оцененного** полиса полностью **до стоимости, закрепленной в полисе**, называется **мерой возмещения**.

(2) При условии, что **убыток подлежит возмещению** по полису, страховщик, или каждый страховщик, если их несколько, несет ответственность **за часть меры возмещения**, пропорциональную отношению **сумме взятой им на себя ответственности к сумме, закрепленной в полисе**, если полис оцененный, и **к страховой стоимости**, если полис неоцененный.

81. ПОСЛЕДСТВИЯ НЕДОСТРАХОВАНИЯ

Если страхователь застрахован на сумму **меньше страховой стоимости** или, по оцененному полису, на сумму **меньше закрепленной в полисе**, он является **своим собственным страховщиком** в отношении незастрахованной доли.

– А мы, между прочим, **вернулись к возмещению**. К Indemnity. Чтобы оценить, достигнут ли баланс между размером ущерба и возмещением – необходимо сравнить страховую сумму – и страховую стоимость или, по «оцененному» полису, согласованную стоимость.

– Все же суммы-стоимости – это **позиции, отдельные от принципа возмещения**. Но связанные. Есть **принцип возмещения**: страхователю должны быть оплачены его **фактические** убытки.

– Поэтому в Castellain страховое **возмещение и вернули**: убытков-то не было, покупатели недвижимости не потребовали скидку за повреждение имущества пожаром.

– Да. Так что возмещение – это идеальный принцип: вернуть страхователя в то же финансовое положение, что и перед убытком.

– А страховые суммы и стоимости – это техника договора страхования. **Техника расчета** суммы, или размера, или **меры – возмещения**.

– А если быть точным – то это просто **максимальные планки**. Говорится – смотри нашу диаграмку – что возмещение не может превысить – ни страховую сумму, ни, тем более, страховую стоимость.

– Мы еще много раз покажем, что из каждого правила есть исключения. Пока же остановимся на этом.

– Давай посмотрим практический пример. Из жизни – как это действительно бывает.

ВКРАПЛЕНИЕ. Пример расчетов

Груз стоит 10,000 долл. – на рынке страны В – в момент его страхования при отправке из страны А. Это – его **Страховая, или Действительная, Стоимость = Insurable Value**.

Эта позиция одинакова в восточноевропейской и в английской практике.

И так получилось, что поехали в соседних контейнерах два абсолютно одинаковых груза. Только застрахованы – один на английском рынке, другой – на российском.

Застраховать груз можно на определенную Страховую Стоимость – или на Страховую Сумму.

Разные это оказались цифры.

В Англии в Полис внесли 10,500 – обозначив, что это – **Согласованная Стоимость = Agreed Value**. И стал Полис – **Оцененный = Valued Policy**.

В России в два полиса записали разные цифры – и назвали **Страховой Суммой = Sum Insured**. И полисы российские – аналогичны английскому **Неоцененному Полису = Unvalued Policy**.

В Англии груз застраховали два страховщика. Ллойдовский синдикат на 50% – то есть на 5,250. И Страховая Компания – но только на 45% – на 4,725. Всего на 9,975, стало быть.

5,250 и 4,725 – это **Amounts of the subscription = принятая** на каждого из двух страховщиков ответственность.

И в России – два страховщика застраховали. Но только на **разных основаниях**. Один – филиал иностранной компании – решил применить английский подход. Взял 50% риска – а в полис записал, по просьбе страхователя, страховую сумму 10,500 долл. На 5,250 застраховал. В сумме **сверх действительной** стоимости.

А другой страховщик тоже взял 50%. Не как второй английский – того брокер попросил только 45% застраховать. А тут – два раза по 50.

Только вот как подумал российский страхователь: я уже на 5,250 застраховал.

Попрошу-ка я второго страховщика взять на себя 50% риска – а страховую сумму по этому полису поставлю – 9,500. Ведь по другому-то полису на 10,500 застраховал. Если убыток произойдет – по каждому полювину заплатят – 5,250 по одному и 4,750 по другому – всего 10,000 получится!

Поехали два одинаковых груза из А в В в соседних контейнерах. Но то ли контейнеры были с дырками, то ли шторм, в который судно попало, уж больно силен – но не доехали грузы целыми. **Подмокли** сильно. Эксперты – сюрвейеры – сказали, что на 30% они обесценились.

30%, стало быть, убыток составил.

А процентов – от чего?

Сколько страховщикам платить-то?

Мы это видим так:

– Оба страхователя считают, что они потеряли 30% от Страховой Стоимости – от 10,000 – то есть ущерб, или убыток каждого – 3,000 долл.

– Но английский **полис оцененный**. По нему груз застрахован в Согласованной Стоимости – **превышающей действительную**. И должен бы страхователь получить 30% от Согласованной Стоимости в 10,500 – то есть 3,150.

Вроде бы, «**прибыль от страховой операции**», недопустимая по принципу возмещения – но дозволенная MIA.

Одна проблема – **недострахование**. В процентном плане – груз только на 95% застрахован. И получит страхователь – 50% от 30% от 10,500 = 1,575. И 45% от 30% от 10,500 = 1,417.50. Всего 2,992.50. Наказали его за недострахование – на 7.50. На эту сумму стал он «собственным страховщиком» – смотри Секцию 81 MIA.

Хотя если бы он страховой полис не оценил – его убыток рассчитали бы как 95% от 30% от 10,000 – от действительной стоимости – и он получил бы 2,850. Наказание за недострахование составило бы 150 долларов.

– А по двум российским полисам – картина различается. Филиал иностранного страховщика решил применить английский подход с Оцененным Полисом – но он не разрешен российским законодательством. Невозможно у нас страхование в сумме сверх страховой стоимости. А она – 10,000. Поэтому выплатить придется только 50% от 30% от 10,000 – то есть 1,500.

А у второго российского страховщика – налицо недострахование. Не в процентном отношении – когда, как в Англии, сумма взятых обязательств = subscriptions – 95%. А **недострахование** в плане того, что **страховая сумма** – 9,500 – **ниже страховой стоимости** – 10,000. И приходится страхователя за это наказывать – выплачивать 50% от 30% от 9,500 = 1,425. А всего получит страхователь от российских страховщиков 2,925. Наказание за недострахование по одному из полисов – и за страхование в завышенной сумме по второму – 75 долларов.

Вот как это получится в таблице – для наглядности.

Cargo	Value	Sum Insured	Agreed Value	Share Insured	30% loss Of value	Indemnity paid	Indemnity Calculation	Self-insured
A	10,000		10,500	50%		1,575.00	30% of AV	
			10,500	45%		1,417.50	30% of AV	
	Total			95%	3,000.00	2,992.50		7.50
B	10,000	10,500		50%		1,500.00	30% of Value	
		9,500		50%		1,425.00	30% of SI	
	Total			100%	3,000.00	2,925.00		75.00

– Вроде бы, незначительное недовозмещение.

– А если бы речь шла не о тысячах – о миллионах?

– **Нельзя** говорить, что страховаться **по английским** условиям – **однозначно выгодно**.

– Но помнить о наличии согласованной стоимости и оцененных полисов – надо.

– А также о том, что **недострахование** может быть представлено в **разных формах**. В **заниженной сумме** – и в **неполном проценте размещения**.

– Мы очень далеко зашли. У нас же с тобой – все та же вторая глава – теоретическая.

– Ну да. Мы пробегаем по страховой теории – и пока подзастряли на принципах – на Принципе Возмещения.

– Который мы связали с количественными показателями страховых полисов – страховыми суммами и стоимостями и суммами возмещения.

Способы возмещения убытков

– Еще немного теории:

Есть **четыре способа возмещения** убытков:

- (1) **замена** имущества (страховщики витрин платят стекольным компаниям, получают стекла со скидкой и сами вставляют их в витрины);
- (2) **восстановление** (здания, поврежденного пожаром);
- (3) **ремонт**, проводимый страховщиком;
- (4) **выплата в денежной** форме.

– В морском – да и в большинстве имущественных страхований – практикуется только **четвертая форма, денежная**.

– Правда, один из ведущих страховщиков каско на заседании IUMI 2009 года предложил **перейти к замене** – например, серьезно поврежденного судна аналогичным. Но пока говорить о повсеместном введении этой формы рано.

Неполное возмещение

– Теоретически, возмещение возвращает страхователя в доубыточное финансовое положение.

– Но на практике применяются **условия, ограничивающие размер возмещения**. Нужны они для того, чтобы

- (1) страхователь был **заинтересован** в сохранности предмета договора;
- (2) **цена** страхования **не** была бы **заоблачной**.

– При заключении договора согласовывают **условия, снижающие размер возмещения**.

Франшизы

- Для достижения первой цели – заинтересованности страхователя – применяются франшизы. Это – **невозмещаемая часть убытка**.
- Называются они **deductible**, или **excess**, **очень редко – franchise**. Идея **франшизы: нельзя все убытки перекладывать на страховщика**. Сам страхователь должен быть заинтересован в том, чтобы убытки не наступали. А если за каждый убыток он будет платить, пусть в пределах относительно небольшой – по сравнению с убытком – франшизы, у него будет необходимый стимул.

Лимиты

- Вторая цель – оптимальность цены, или премии – достигается применением **лимитов**, то есть пределов ответственности страховщика. Это – суммы, больше которых страховщик не заплатит.
- В страховании имущества – это страховая сумма или число, кратное ей. В страховании ответственности – это лимит ответственности страховщика по каждому убытку и / или в целом по году.
- **Убытки сверх лимита возмещению не подлежат**.
- При этом часто внутри полиса установлены различные лимиты в зависимости от того, какое транспортное средство используется для перевозки груза. Могут вводиться **отдельные лимиты и под-лимиты в специальных оговорках**, например, под-лимит на расходы по уборке поврежденного груза (debris removal clause).
- Кажется, мы разобрались – пока поверхностно – с Принципом Возмещения. Фундаментальным принципом страхования.
- И бегло коснулись вытекающих из него понятий – сумм, стоимостей и прочего.

ПРИНЦИП ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННОЙ СВЯЗИ = ПРИЧИННОСТИ ПРИНЦИП = CAUSATION PRINCIPLE or THE PRINCIPLE OF PROXIMATE CAUSE? = или ПРИНЦИП НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ ПРИЧИНЫ?

- Так выходит, что изученные нами три принципа сформулированы, чтобы ответить на вопрос: **возмещать страховщику убыток страхователя – или нет?**
- Эти принципы – и для страховщика действуют, и для страхователя. Если мы делаем их прозрачными – наши страхователи будут заключать договоры, зная принципы и руководствуясь ими.
- Что пока изучено:

Принцип Доверия	– Порядок заключения договора
Принцип Интереса	– Кто застрахован?
Принцип Возмещения	– На какую сумму застрахован?
- Что мы сейчас изучаем?

Принцип Причины	– От чего застрахован?
------------------------	-------------------------------

Виды убытков и опасности

- Как это ни печально – **от всего застраховаться нельзя**. Как с предметом, так и с объектом страхования могут произойти разные неприятности. Какие-то из них будут покрыты договором страхования, другие – нет.
- **Неприятности**, которые могут произойти с предметом, мы называем **виды убытков = losses types** – это гибель, повреждение, расходы или ответственность перед третьими лицами.
- Неприятности происходят не сами по себе. Они вызваны действием **опасностей**, или **рисков = perils, или risks**. О многоликом слове «риск» мы еще поговорим.

– Опасности **разнообразны**: подмочка груза / забастовка грузчиков / циклон / смена правительства и неконвертация валюты...

– Можем сказать, что **опасность, или риск – это событие, которое может привести к убытку** по договору страхования.

– При этом событие может быть **внешним** по отношению к предмету страхования – циклон, например. А может касаться **самого предмета** – отпотевание или самовозгорание.

Опасность – ПРИЧИНА ли убытка?

– Существенно, что опасность – это событие, которое **может привести** к убытку.

– **A peril causes a loss.**

– А может и не привести.

– Вопрос: является ли данная конкретная опасность – **причиной убытка**?

– Или – **какая из нескольких опасностей** – была причиной?

ВКРАПЛЕНИЕ: Самый известный прецедент по causation

Leyland Shipping Company Ltd v Norwich Union Fire Insurance Society Ltd [1918]

В судно попадает вражеская торпеда (с немецкой подводной лодки) – оно заходит в порт-убежище (Гавр = Le Havre) – начинается ремонт – надвигается шторм (a gale) – капитан порта, опасаящийся затопления судна в акватории, требует вывести его на внешнюю стоянку (a berth inside the outer breakwater) – оно там несколько раз ложится на грунт – переборки не выдерживают – судно тонет.

Страховой договор:

– **покрывал опасности мореплавания** = perils of the sea, но

– **исключал военные опасности** = consequences of hostilities.

Вопрос: **гибель судна вызвали** военные или обычные морские опасности?

Ведь между попаданием торпеды и гибелью судна прошло значительное время.

Решение суда: непосредственной причиной = the “proximate cause” убытка было повреждение торпедой – исключено по условиям – убыток не покрыт.

– Ну что сказать? На Западе по этому поводу написаны тома.

– А мы даже затрудняемся с переводом основного термина – **causation**. Любимый Мультигран дает нечто типа «казуальность, подчинение, **причинение**».

– Ничего не остается, как переводить это как «**причинно-следственная связь**».

Виды договоров страхования

– **от всех рисков – и от поименованных опасностей**

– А почему нам вообще это важно?

– А из-за страховой практики. Мы уже договорились: **все застраховать нельзя**. Любое событие, которое может произойти с предметом страхования – застраховать по одному договору нельзя. Иногда и по десятку договоров в отношении одного предмета – все убытки не застрахуешь.

Два вида договоров имущественного страхования

– **Все договоры** имущественного страхования можно разделить на **два вида**:

(1) от **всех рисков** = all risks,

(2) от **поименованных опасностей** = named perils.

- Страховщики термин **“от всех рисков”** недолюбливают. Потому что – опять же, невозможно застраховать ВСЕ.
- Второй тип договора содержит **перечень застрахованных** рисков, или опасностей.
- Первый – “от всех рисков” – содержит **перечень исключенных** рисков, или опасностей.
- Поэтому и говорится, что «от всех рисков» – это **misnomer**, вводящий в заблуждение термин. Страхуются не все риски – а те, которые НЕ исключены.

– Любой договор страхования, так или иначе, касается покрытия – или исключения – определенных рисков, или опасностей.

– И поэтому любой убыток в мире рассматривается страховщиком с точки зрения:

причинила ли данная опасность – данный убыток? Или нет?

– Погибло судно от торпеды – или от шторма – или от того, что легло на грунт во время прилива?

ВКРАПЛЕНИЕ. Сегодняшний печальный пример

В Охотском море в декабре 2011 года произошла трагедия. Утонула буровая платформа «Кольская». Погибло немало людей.

А от чего она утонула? От того, что буксиры обрубили тросы? От того, что ее повернули боком к волне? Или от того, что она на полтора месяца дольше бурила – и шла в очень опасный сезон?

То есть: кто виноват? Люди на борту платформы? На борту буксира? Или руководство компании – отправившее платформу в роковой переход?

Действие какого лица явилось причиной убытка?

Принятое еще в октябре решение бурить до победного конца? Или решение перегнать платформу? Или решение повернуть? Или – решение не подавать сигнал SOS чуть ли не до самого конца? Или, действительно, просто шторм был очень сильным – и гибель ее – не следствие человеческой ошибки – а воздействие природных факторов?

– А почему это важно?

– А потому, что **грубонеосторожные – или самонадеянные** – много есть других терминов – **решения руководства** компании-страхователя – **страхованием не покрываются**.

– А **ошибки людей на борту** – от капитана до бурового мастера – **покрываются**.

– А могут ли страховщики – когда дело ведется самим Следственным Комитетом? – выяснить, **какое конкретно – чье конкретно – решение оказалось роковым?**

Калейдоскоп причин

– Недаром пишут на Западе о «калейдоскопе причин».

– И выходят толстые книги типа Causation in Insurance Law, даже Causation in Construction Law – на сотни страниц.

– Потому, что почти любой убыток – даже столкновение двух тракторов на поле колхоза «Красный Октябрь» – может быть вызвано разными причинами. Тяжелым состоянием трактористов – отсутствием смазочного масла в колхозе – ужасающе сильным ливнем...

– И задача – и страхователя, и страховщика – определить, что же было **главной причиной убытка**.

– А уже отсюда – покрывается убыток по договору страхования – или не покрывается.

– Вот только принятый у нас русский перевод Causation = Причинность – мне не сильно импонирует. Но пока другого нет.

Термины

– Так, чисто для сведения: Immediate Cause / Dominant Cause / Efficient proximate cause / Remote Cause / Concurring Cause / Intervening Cause / Initiating Peril / Dependent Perils – вот далеко не все термины, которыми юристы описывают разные виды причин.

– И, в зависимости от того, на чьей стороне они выступают – доказывают, покрыт убыток договором страхования или нет.

– Так что **разбирательства по причинам убытка – всегда самые существенные в любом страховом договоре.**

Поезд или цепочка или сеть?

– Англичане используют интересные образы: «поезд событий» = **train of events**, или цепочка = **chain**. Хотя недавно прочитал мнение, что это неверно – события же не идут одно за другим – а накладываются друг на друга, происходят одновременно. Поэтому правильной говорить о «**сети событий**» = **net of events** – одно или несколько из которых привело к убытку.

– Считается, что можно пытаться выделить **dominant cause = доминирующую причину**. И она не обязательно будет последней по времени – как в деле Лейланд с торпедой.

– И говорится также о **proximate cause = непосредственной причине**. Во многих учебниках Вы увидите выражение *causa proxima non remota spectatur*.

– Переводят так: “the immediate, and not the remote cause is to be considered” = «надо брать во внимание непосредственную, а не отдаленную причину».

– Но тут же поясняют: если она действовала without **any efficient concurring cause** = в отсутствие **другой одновременно действовавшей причины**.

– Иными словами, для страховщика важно, сработал ли принцип домино. Упала ли последняя костяшка от того, что толкнули первую – или от ветра? Утонуло ли судно от торпеды – военного риска – или от шторма – обычного морского риска?

Все же – цепь. Proximate Cause

– **Цепь, или поезд событий** («сеть» – это пока нововведение) – первое, что интересует любого страховщика при изучении обстоятельств убытка.

Пример из неморского страхования: вследствие землетрясения опрокинулась керосиновая лампа (1908 год) – начался пожар – искры зажгли соседнее здание – в конечном итоге, загорелось здание в 500 м от первого. Решено, что причина пожара в дальнем доме – исключенный из покрытия риск землетрясения.

– Так что все же – **цепь. И сеть. Одновременно?**

– Произошли три события – А, В, С. В результате А – имело место событие D. D привело к E – страховому случаю. А – В – С – первоначальная «сеть», калейдоскоп событий.

– А – D – E – «цепь» событий. Непрерывавшаяся. И хотя А отстоит от E на одно звено цепи, оно – А – **непосредственная причина = causa proxima = proximate cause**.

– Если А покрыта условиями – убыток в связи с E будет возмещен.

– Поэтому наш принцип Причинности = Causation – еще часто называют **принципом Proximate Cause = Принципом Непосредственной Причины**.

– Смотрим еще одно определение Непосредственной Причины – с «поездом». Из дела **Pawsey v Scottish Union and National 1908:**

Proximate Cause means the active, efficient cause that sets **in motion a train of events** which brings about **a result, without the intervention of any force** started and working actively from a new and independent source.

Непосредственная причина – это активная, действенная **причина, которая запускает в движение поезд событий, приводящий к результату без вмешательства иной силы, происходящей от нового и независимого источника.**

– Вот и основная **задача страховых разбирательств. Двухединая:**

- (1) определить **основную причину убытка** – будем называть ее **proximate cause**;
- (2) посмотреть, была ли она единственной – или одновременно с ней действовала другая – **concurring**.

Множественность причин – но их можно обобщить.

Условия страхования. Оговорки

- Причин убытков – или рисков, или опасностей – в мире много. Все не перечислишь.
- Но надо к этому стремиться. И помогают нам в этом условия страхования.
- Оговорки, правила, условия. Они содержат перечни – или покрываемых причин = рисков
- или, в правилах «от всех рисков» – исключаемых.
- Вот только одна беда – в некоторых странах есть **унифицированные** – общие для всей страны – условия.
- А в иных – как у нас на Востоке – нет. И тогда каждая компания «изобретает велосипед».

– Работа над этой книгой уже началась, когда вышла новая редакция **Оговорок ICC 2009** – самых широко используемых Правил страхования грузов в мире.

– Собственно, к изучению их – «Институтских оговорок» – и подлежащих под ними идей, принципов и концепций – наша книга и сводится.

Как составляются списки исключений. Случайность

- Есть несколько базисных идей – на основании которых составляются списки исключений.
- Первый из них – страхование **покрывает риск** – а не событие, которое почти точно должно произойти.
- В деле **British & Foreign v Gaunt 1921** говорилось: “To cover a risk, not a certainty”.
- Последнее еще называется **inevitable loss = неизбежный убыток**.

ВКРАПЛЕНИЕ: Wear and tear

Естественный износ – wear and tear – это неизбежный убыток. Во всех условиях он исключается.

А вот inherent vice – присущие грузу недостатки – предопределен не столь однозначно. Например, уголь – риск самовозгорания = self-combustion. Оно углю присуще – но, если его везти правильно, можно этого избежать. Это – не предопределенный убыток.

...А у нас кто-то перевел wear and tear как «платье и слезы»...

– Поэтому говорят, что страхование покрывает только **fortuity – случайности**. Случайные – а не предопределенные события.

– Определившись со случайностями – страховщики имеют на вооружении **стандартно исключаемые причины**. К ним относятся:

- умышленные действия страхователя или его представителей;
- нормальный износ застрахованного имущества;
- убытки, вызванные радиоактивным излучением.

– Кроме того, по стандартному полису страхования грузов **обычно исключаются** (но могут быть застрахованы отдельно):

- военные риски (широкое понятие, включающее и гражданскую войну, и революцию, и подрыв на старых минах);
- забастовочные риски;
- противоправные действия третьих лиц (в частности, террористов).

ВЛОЖЕНИЕ 2.1 = INSERT 2.1 ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ = INSTITUTE CLAUSES

- Что за «стандартный полис страхования грузов»?
- Не полис – Условия страхования. Оговорки. Институтские Оговорки.
- А в бывшем здании Института теперь – спортзал... Такая часть страховой истории исчезла!
- Да, угол Биллитер и Леденолл стрит. Ну, собственно, **Институт Лондонских Страховщиков** [или **Андеррайтеров**] на этом углу не с 1884 года находился. Но – всегда в Сити.
- **The Institute of London Underwriters = ILU** просуществовал 115 лет – с 1884 до 1999-года.
- Являлся он, с **функциональной** точки зрения – объединением компаний, занимавшихся морским страхованием. А с **методологической** – под его эгидой разрабатывались и выпускались знаменитые Оговорки – то есть Условия Страхования. Известные во всем мире.
- Преемником ILU стала **IUA = International Underwriting Association of London = Лондонская Международная Андеррайтерская Ассоциация**, www.iua.co.uk. Она теперь – ответственная за Оговорки.
- А называются Оговорки по-прежнему, **по-старинному – Институтскими**.
- Смешно, зашел на Интернет – так справочные сайты по-прежнему дают адрес и телефон Института, хотя его уж много лет, как нет.
- Помнишь, на стажировке, когда в Блэкбалси были, туда нас обязательно водили, всего-то через дорогу.
- Ну да. От лирики к делу – иногда для ясности в договоры или полисы включают такую **Оговорку об Оговорках**:

THE INSTITUTE CLAUSES ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ

The Institute Clauses referred to herein are those **current at the inception of this contract** but should such clauses be **revised** during the period of this contract, and provided that Underwriters shall have given at **least 30 days notice** thereof, then the revised Institute Clauses shall **apply to risks attaching subsequent to the date of expiry of the said notice**.

Под упомянутыми здесь Институтскими Оговорками подразумеваются Оговорки, **действовавшие на момент начала страхования**. Если эти Оговорки будут **пересмотрены** в течение действия договора, и если Андеррайтеры дадут об этом, по крайней мере, **30-дневный нотис**, пересмотренные Институтские Оговорки будут применяться **к рискам, принятым на страхование после окончания этих 30 дней**.

- Это к тому, что **Оговорки порой пересматриваются**. Были Грузовые Оговорки ICC 1982 года – пересмотрены в 2008-м. Но главное – Института нет, а Институтские Оговорки живут и процветают.
- Тут же надо оговориться, где их взять. Witherby & Co. Ltd, London – компания, издающая Оговорки с 1740 года – см. www.witherbysbooks.com. В 2008-м компания, которой руководило 7 поколений Визербиз, разделилась на издательскую и типографскую. Но любовь к страховой литературе сохранили обе. Так что заходите и на сайт www.witherbyinsurance.com – много интересных книг найдете. Но Оговорки сами – только на первом сайте, books.

Не обязательны для применения

– И что важно? Оговорки эти **стандартные**. Но **не обязательные к применению**. Не имеют они силы закона или подзаконного акта. Сила их – в известности, в отработанности.

Вот что – с 2009 года – пишется **перед каждой Оговоркой**:

These clauses are **purely illustrative**. Different policy conditions may be agreed. The **specimen clauses** are available to any interested person upon request. In particular:
(a) in relation to any clause which **excludes** losses from the cover, insurers may agree a separate insurance policy covering such losses or may extend the clause to cover such events;
(b) in relation to clauses making cover of certain risks subject to specific conditions each insurer may alter the said conditions.

Данные оговорки приводятся **только для иллюстрации**. Могут быть согласованы иные условия полиса. По запросу любому заинтересованному лицу могут быть направлены **образцы оговорок**. В частности:

(a) в отношении любой оговорки, **исключающей** [какие-либо] убытки из покрытия, Страховщики могут **согласовать** отдельный страховой полис или расширить оговорку с целью **покрытия таких убытков**;

(b) в отношении оговорок, ставящих покрытие определенных рисков в зависимость от выполнения специальных условий, каждый страховщик может изменить такие условия.

– Вот и проявление нашего исследуемого принципа причинности: да, Оговорки стандартные – то есть в них приведен стандартно предлагаемый набор покрытых и исключенных причин = рисков. Но по соглашению сторон этот перечень можно изменить.

– В 2009 году активно дискутировалась – внутри Европейского Союза, по крайней мере – возможность отмены изъятия BER. Это изъятие разрешало страховщикам – в нарушение законов о конкуренции – **согласовывать необязательные к применению условия** страхования. Если изъятие прекратит существование – использование даже необязательных унифицированных договоров страхования внутри ЕС станет невозможным.

– Что, на наш взгляд, неправильно.

Нумерация Оговорок

– Да, чуть не забыли написать – чтобы отличать одну Оговорку от другой, они **пронумерованы**. И, чтобы различать разные редакции – всегда надо указывать **дату редакции**.

– Самые известные **грузовые** Оговорки – **ICC(A) = Institute Cargo Clauses**. (A) – это самое широкое покрытие, есть (B) и (C). Были они в редакции **от 1/1/82, номер 252**. А вот теперь запущены Оговорки с тем же названием, но иным номером – **382e от 1/1/2009**.

– А так уж, к слову, в страховании **каско судов** «библия» – **280-я оговорка**. В самой известной редакции 1/11/82. А сейчас чаще используется 1/11/95. Номер оговорки не менялся – как была 280-й, так и осталась.

– А в «грузах» – 252-я и 382-я существуют параллельно.

– Ну уж и совсем к слову – к **слову Оговорки, Clauses**. Оно относится как к каждому **Параграфу** Условий – так и ко **всему тексту** Условий. Поэтому мы говорим, например, об Оговорке 4 Оговорки 252-й, которая содержит исключения из покрытия. По-английски – Clause 4 of Institute Cargo Clauses 252.

– Кто-то из русскоязычных переводчиков запустил этот вариант до нас – а нам расхлебывать. Правильно-то было бы Оговорка 4 Оговорки 252. Но 252-ю никто не называет ОговоркиИ – а только ОговоркаА.

– Вот Роберт Браун Институтские Оговорки ICC называет **set = комплект, набор**, коллекция, множество, совокупность, серия и пр. Вариантов перевода предостаточно – выбери, какой хочешь.

– Лично я выбрал бы «набор».

– А вообще кто-то когда-то слово то еще выбрал. «Оговорка». «Оговориться» – значит «ошибиться». Может, что-то альтернативное придумаем?

– «Клаузулы», что ли? XVIII веком отдает. «Условия»? Но по структуре «Оговорки» сильно отличаются от наших восточноевропейских «Условий». Так что оставим пока!

– Только еще раз оговоримся (гм!): «Оговорки» – не «Библия». Ими не заканчивается обширный мир условий страхования.

– Но знать их надо, почему? Поскольку уж очень они **отточены**, очень **много внимания каждому термину и каждому риску** уделено.

Бремя доказывания

– Что еще надо добавить про причины? Что в зависимости от вида договора – бремя доказывания = *onus of proof* – лежит на одной из сторон.

– Если покрытие *All risks* – то страховщик должен доказать, что действительная причина убытка исключена правилами или оговорками.

– А вот если *named perils* = перечисленные убытки – а таких большинство в нашей восточноевропейской практике – то, наоборот, страхователь должен доказать, вследствие какой причины произошел убыток.

– А страховщик может с этим не согласиться – и начать доказывать, что имели место две причины – из которых одна не покрыта договором.

– Об их сочетании – попозже.

ПРИНЦИП СУБРОГАЦИИ = SUBROGATION

– Об этом принципе пока напишем немного. У нас ему целая 17-я глава посвящена.

– **Суброгация (*Subrogation*)** – передача страхователем страховщику, оплатившему убыток, **прав требования** к лицам, ответственным за ущерб.

– Документ, фиксирующий факт передачи, также называется **суброгацией** или **суброгационным письмом / суброгационной распиской (*Letter of Subrogation / Subrogation Receipt*)**.

– В страховании грузов страховщик торопит грузовладельца: оформите все документы по убытку, мы оплатим возмещение (если, конечно, убыток не спорный) и заявим, на основании подписанного вами суброгационного письма, претензию виновному – чаще всего, перевозчику или экспедитору.

– А если страхователь **не обеспечивает права требования** – его претензия может быть уменьшена.

– Да, нам знакомое по Возмещению дело *Castellain* – началось как раз со спора о суброгации. Там спрашивалось: «может ли страховщик пойти на основании суброгации с требованием к страхователю – если тот получил возмещение дважды?»

– Ответ был позитивный.

ПРИНЦИП СОУЧАСТИЯ = КОНТРИБУЦИИ = CONTRIBUTION

– Это – как с Плутоном – планета он был или просто небесное тело?

– Так и с принципами – всегда считал, что их пять – а в какой-то австралийской книге вычитал, что шесть.

– В воскресной школе: «Джонни, что будет, если ты нарушишь одну из десяти заповедей?» – «Их останется только девять...»

– В большинстве английских источников – все же шесть принципов.

– Эти два – суброгация и участие – считаются **следствиями принципа возмещения**.
 – Subrogation and contribution are **corollary to indemnity**.

– Contribution = участие – принцип очень прост. Основывается на английской практике – где один **риск страхуют сразу несколько страховщиков**. Состраховывают. Как в Ллойдс.

– Принцип гласит – что сумма возмещений не может превысить страховую сумму или размер убытка. Все участвующие состраховщики делают вклад = contribution в возмещение убытка.

– Страхователь может заявить претензию одному или всем состраховщикам. Сумма их платежей = возмещение – должна составить страховую сумму или сумму ущерба.

– Если один из страховщиков оплатил все – у него появляется право суброгации и он может обратиться к другим состраховщикам за возмещением.

– Возмещение – суброгация – участие = вклад = контрибуция.

ПРИНЦИП УМЕНЬШЕНИЯ УБЫТКА = LOSS MINIMISATION

– В английских и американских текстах фундаментальных принципов страхования – шесть.

– А вот индийский автор Gaurav Akrani, живущий в городе Кальян под Мумбаем = Бомбеем, считает, что их семь.

– Надо ли его спрашивать «что вы курите?»

– Нет. Во-первых, в своем долгом жизненном пути он также жил во Владивостоке – где суровые люди не всегда курят. А во-вторых, его седьмой принцип вполне логичен.

– И этот принцип тоже можно назвать corollary = следствием принципа возмещения.

– Называется он Principle of Loss Minimisation, или Loss Mitigation = Принцип уменьшения убытка.

– И заключается в следующем: когда происходит убыток, **обязанность** страхователя – предпринять все **возможные меры для уменьшения последствий убытка**.

– Тушить пожар, снимать с мели судно, отделять подмоченный груз от неповрежденного.

– Даже если эти шаги не приведут к желаемому результату – их все равно **необходимо сделать**.

– И тут возникает даже определенное **противоречие с принципом возмещения**: расходы на такие меры **возмещаются сверх страховой суммы**. Поскольку базируются на своеобразном прочтении принципа **cooperation** – который можно перевести и как «**сотрудничество**».

– **Страхователь и страховщик – партнеры**. Их интересы едины – **снизить убытки**. Страхователь не имеет права сидеть и ничего не делать, когда происходит несчастие. Он не может просто полагаться на наличие полиса – он должен активно участвовать в спасении застрахованного имущества.

ВЫВОД по ГЛАВЕ II

– А вывод – в том, что у нас получилась, пожалуй, слишком большая для практической книги глава – которую можно и не читать,
– А просмотреть только вот этот вывод – в котором мы пробежимся по **содержанию Главы II – Основы страхования.**

– Мы начали с определения страхования – по российскому и английскому праву. Отметим, что в обоих случаях речь идет о том, что страхование нацелено на возмещение убытков.

– Мы затем отвлеклись на тематику применимого права – почему мы вообще занимаемся всем английским. Показали:

– что английское морское страхование – лидер во всем мире;
– соотнесли морское страхование со страхованием вообще по объемам операций;
– отметили, что в России страхование грузов занимает более серьезную позицию, чем в целом по миру;
– показали, что в Англии и к неморскому страхованию применяются принципы, заложенные в морском.

– А потом мы изучили эти семь **принципов**:

(1) **доверия** сторон = **utmost good faith**: договор страхования основывается на **открытости сторон и передаче** ими друг другу всей возможной **информации о риске**;

(2) **страхового интереса** = **insurable interest** – как объекта договора страхования: **кто** и почему является **страхователем**;

(3) **возмещения** = **indemnity** – связанный со страховым интересом принцип, устанавливающий **максимальные размеры выплаты** по договору страхования;

(4) **причинно-следственной связи** = **causation** – соединяющий опасность и возмещаемый убыток;

(5) **суброгации** = **subrogation** – передачи страховщику прав страхователя против виновных лиц;

(6) **участия**, или контрибуции = **contribution** – сотрудничества разных страховщиков, покрывающих риски по одному и тому же предмету;

(7) **уменьшения убытка** = **mitigation, or loss minimisation** – обязанности страхователя снизить возможный убыток.

– Очень захотелось нарисовать **схему**. Но – знаний Ворда не хватило. Стрелочки – связи пока не смог изобразить. Получилось вот что – смотри.

– Неплохо. Главное видно: **два базисных принципа – доверия и возмещения.**

– С возмещением – связаны **интерес и причинность**. Возмещают убыток (а) конкретно лица, имеющего интерес, и (б) произошедший в силу застрахованной причины.

– От возмещения исходят **суброгация, участие и уменьшение**: (а) возместил – можешь требовать возмещение с виновного лица, (б) а также с состраховщика, (в) но и сам страхователь должен уменьшить размер возмещаемого убытка.

– Ну а теперь – переходим от теории к практике! Начинаем изучать – как эти принципы преломляются в нашей теме – страховании грузов.

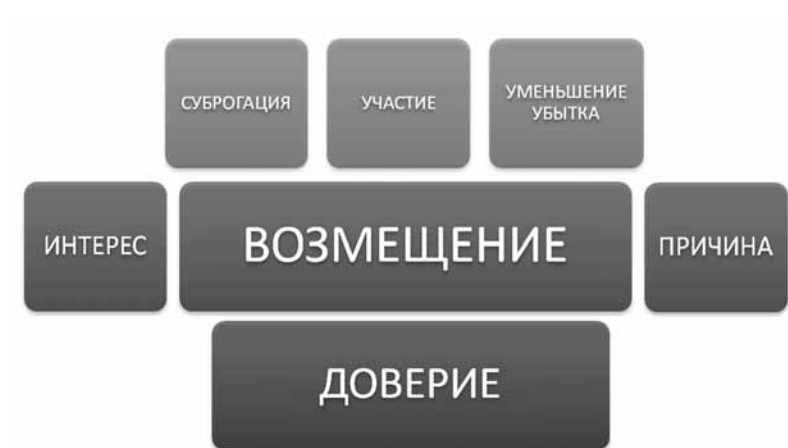


Рис. 2.2. Принципы – соотношение

– А вот та же схема – на английском. И – довольно теории!



Fig. 2.3. Principles and their correlation

ВСТУПЛЕНИЕ к главам III–XVIII

– Можно эту третью главу – объявить первой!

– То есть **первой практической**? Можно. Только давай изложим **содержимое предыдущих** глав.

Первая: почему надо **изучать** страхование грузов и **заниматься** им.

Вторая: основы страхования.

– Все остальные главы будут просто расширением пройденного во второй главе – в основах. Примериванием основ на конкретную отрасль.

– Вот по какому пути мы пойдем:

ДОВЕРИЕ = ПАРТНЕРСТВО = GOOD FAITH
Как застраховаться?
Вся книга – но в особенности главы XIII–XVI

ИНТЕРЕС = INTEREST	ПРЕДМЕТ = SUBJECT-MATTER	ВОЗМЕЩЕНИЕ = INDEMNITY	ПРИЧИННОСТЬ = CAUSATION
Кто страхуется?	Что застраховано?	На какую сумму ?	От чего?
Глава III	Глава IV	Глава V	Главы VI–XII
		▼	
		ТЕХНИКА ВОЗМЕЩЕНИЯ	



МИНИМИЗАЦИЯ = MITIGATION	СУБРОГАЦИЯ = SUBROGATION	УЧАСТИЕ = CONTRIBUTION
Что делать при убытке?	Кто виноват ?	Кто еще страховал ?
Глава XVI	Глава XVII	Глава XV
	Права и страхование перевозчиков	
	Глава XVIII	

– Вот так изученные нами принципы страхования будут отражены в последующих главах.

– А подробнее – смотрите оба Оглавления, в особенности, то, которое объемнее.

ГЛАВА III = CHAPTER III
СТРАХОВАТЕЛЬ. СТРАХОВОЙ ИНТЕРЕС. ИНКОТЕРМС
THE INSURED. INSURABLE INTEREST. INCOTERMS

- Главное **назначение страхования**?
- **Выплатить возмещение** ущерба = indemnity.
- Главная забота страховщика?
- Заплатить возмещение **правильному адресату**.
- «Правильный адресат» – это прописанный в полисе **Страхователь**?
- **Или лицо, понесшее убыток** – и не всегда страхователем являющееся?

- Главная задача при изучении материалов любого дела страховщиком – **определить, кто понес убыток – Страхователь или иное лицо**.
- Главные **документы**, определяющие наличие интереса на определенный момент – **три договора**: купли-продажи / перевозки / страхования.
- Международные договоренности, устанавливающие момент переход интереса – **Инкотермс**.
- Но существует много исключений и особых случаев.

- Вот об этом – третья глава. Как определить, **какое конкретно лицо понесло убыток – и застраховано ли это лицо?**

ВКРАПЛЕНИЕ: Пример от Вишваната – стр. 130

2 / 7 (2 июля для американцев) – груз компьютеров покидает склад в Тогицу, Япония;
3 / 7 – контейнеры с грузом помещаются на борт судна в Нагасаки;
6 / 7 – старенькое судно тонет в Восточно-Китайском море на подходе к Тайпею;
12 / 7 – покупатель компьютеров отказывается платить за груз – не из-за полной гибели, а из-за того, что спецификация компьютеров не отвечала условиям договора купли-продажи.

И на ком остается убыток?

Кто может заявить претензию по условиям договора страхования?

– Так как груз продан на условиях CIF – риск продавца закончился с пересечением релингов судна 3-го числа.

Получается, убыток от полной гибели лег на покупателя.

– То есть покупатель имеет право заявить претензию страховщику: груз-то формально на его риске.

Но реально убыток – у продавца!

СТРАХОВАТЕЛЬ

- Помните одно из главных отличий страхования грузов от других корпоративных отраслей?
- Страховщик не знаком со **всеми** страхователями.
- Точно. Он заключает договор, скажем, с экспортером=продавцом.
- А получает возмещение убытка совсем ему неизвестный иностранный импортер=покупатель товара.
- А еще – немало лиц могут быть страхователями.
- Чем и как это определяется?
- Давай вспомним термины.

Термины

Insured – самый широко используемый термин. «Застрахованный» – буквальный перевод.

Assured – тоже «застрахованный». Термин устаревший. Считается, что сейчас применяется только в страховании жизни. Но иногда – и в других отраслях. Вот как в ICC.

Assuree – редкое явление, с французскими корнями.

Policyholder – Полисодержатель.

– Является ли лицо Страхователем, если у него полис на руках?

– Не всегда.

Beneficiary – Бенефициар, **выгодоприобретатель**. Лицо, которое может получить – или иметь право на получение – возмещение по полису.

Loss Payee – тоже выгодоприобретатель. Буквально – «получатель платежа по убытку».

Assignee – правопреемник, схож с выгодоприобретателем. Лицо, которому переданы права по полису.

– Уже из этого некороткого списка следует, что не только продавец и покупатель могут быть застрахованы по договору страхования грузов. Но и – какие-то третьи лица.

– И что **объем прав** у этих лиц может различаться.

Определение Страхователя

– По новым 2009 года ICC (Institute Cargo Clauses), Оговорка 15 – это «**лицо, обращающееся за возмещением** либо на основании того, что им или от его имени был **оформлен договор** страхования, либо в качестве **правопреемника**».

– Получается, тут главное – право на получение возмещения

– а оно дается тому, кто заключил договор

– или его правопреемнику.

– Можно сказать, что главное – наличие страхового интереса?

– Да. Посмотри два российских определения:

Страхователь – «это юридическое или дееспособное физическое лицо, **заключившее со страховщиком договор страхования**».

И

«Это физическое или юридическое лицо, **имеющее интерес** в объекте страхования, вступающее со страховщиком в **договор** с целью обеспечения своего интереса...»

– Можно сказать, что **СТРАХОВАТЕЛЬ – ЭТО**

(1) тот, кто заключил договор страхования, и

(2) тот, кто имеет страховой интерес.

– С натяжкой. В страховании грузов это могут быть **два разных лица**: продавец заключает, а на момент убытка покупатель имеет интерес.

– А что ж все-таки не пойти проще: Страхователь – это **лицо, записанное в полисе**?

– А как тебе вот такая строчка из Ковер-ноты?

Assured:

CDE Oil Company and / or Subsidiary and / or Associated Companies for their respective rights and interests.

Страхователь:

CDE Нефтяная Компания и / или Дочерние и / или Связанные компании, в пределах их соответствующих прав и интересов.

– Или вот еще получше:

Assured:

FDG Trading Ltd, Zug, Liechtenstein and / or Associated and / or Subsidiary Companies and / or Agents and / or for whom they **receive instructions to insure** and / or for whom they have **authority to insure for their respective rights and interests**.

Страхователь:

FDG Трейдинг Лтд, Цуг, Лихтенштейн и / или Связанные и / или Дочерние компании и / или Агенты и / или [компании, для которых] для кого они получают **инструкции о страховании** и / или кто имеет **полномочия застраховать, в пределах их соответствующих прав и интересов**.

- Какое же тут перечисление? Кто имеет **право застраховать** – тот и **страхователь**.
- Но у нас **же в регионе** все четче?
- Да, у нас обычно **указывается одна, две, максимум три** компании, с адресами и прочими реквизитами.
- Наверно, в этом – определенный **недостаток нашего подхода**.
- Почему?

- Да потому, что в мировой торговле иногда существует **столько разных фирм** – дочерних или связанных. Одна фрахтует, другая продает, третья с таможней рассчитывается. Сложно их всех в полис или в договор записать.
- Получается, западный подход чуть интересней.

«В пределах интересов»

- И он сводится к паре сокращений – **et al** (по латыни «и другие») или **ATIMA** = as their interests may appear = «по мере проявления их интересов».
- Или может быть страхование в пользу третьих лиц – обозначающихся “to whom it may concern” – «те, кого это касается».
- Исходная компания – страхователь – все равно указывается. Но потом действие договора расширяется на всех имеющих страховой интерес.

- Сходна с этим выписка полисов **to bearer** – **на предъявителя**. Широкого распространения она не имеет.

- А при убытке изучаются **документы, на основании которых устанавливается** – имела ли обращающаяся за возмещением компания в момент убытка интерес в грузе – или нет.

ВКРАПЛЕНИЕ

Насколько непросто установить, **у кого на данный момент есть интерес**:

Застраховал отправку Покупатель. Условие Ex works – «с завода». А ценная типографская машина разбилась на складе Продавца, как только ее стронули с места. Сработает наш договор страхования? Получит Покупатель возмещение? Был ли у него интерес во время нахождения машины внутри склада?

- **Документы**, устанавливающие наличие интереса:
 - Коммерческий **инвойс**, или счет-фактура (**Commercial Invoice**),
 - **Коносамент** = к/с (**Bill of Lading** = B/L) – или Чартер (Charter-Party),
 - Страховой **Полис** или Сертификат, или Ковер-Нота (Insurance **Policy**, or Certificate, or Cover-Note).
- В них излагаются условия **ТРЕХ ГЛАВНЫХ ДОГОВОРОВ**:
 - купли-продажи (Sale – или Sale and Purchase Contract),
 - перевозки (Contract of Carriage или Contract of Affreightment),
 - страхования.

Оригинал страхового документа

- По совокупности этих договоров и устанавливается наличие страхового интереса.
- Мы попозже посмотрим на полисы PPI. А здесь вот что скажем: наличие страхового интереса – или права на получение возмещения – часто можно и нужно доказывать, предъявляя оригинал страхового полиса или сертификата.
- В нашу электронную эпоху от оригиналов начали отходить – на Западе. На Востоке – пока нет.
- Так что – не только по страховому документу можно попробовать определить, кто страхователь. Но и по предъявлению оригинала страхового документа – определить, страхователь это – или нет.

Интерес: риск или собственность? Или владение?

- Мы с тобой переключились на основной для страховщиков грузов договор – купли-продажи.
- И на содержащиеся в нем **условия поставки**.

– До перехода на детали – процитируем Вишваната, страница 100. Он говорит о **risk versus title dichotomy**.

- **Раздвоении** момента **перехода** страхового интереса. По договору купли-продажи определяется **момент перехода риска** – риска утраты груза – на покупателя.
- И устанавливается **момент перехода собственности** на груз – к покупателю или посреднику.
- Проблема состоит в том, что эти моменты – перехода риска и перехода права собственности (титула = title) – **могут не совпадать**.
- Кроме того, говорят еще о нахождении товара в чем-то **владении** – **possession**. И разделяют владение на техническое и физическое.
- Компания может еще не быть собственником груза – но он может поступить в ее физическое владение.

– Не забывай, что в нашем регионе право собственности состоит из **прав владения, пользования и распоряжения** (п. 1 ст. 209 ГК РФ). Так что переход собственности – это и есть переход владения.

– Но не наоборот: то, что вещь попадает к кому-то во владение – не означает, что она становится его собственностью.

– В Англо-Саксонии поэтому **разделяют собственность** = ownership – и **владение** = possession. Пишут популярно: Possession is having something in one's custody as distinct from owning it. An example would be renting a house: владеть – означает иметь что-то в своем распоряжении – но не быть собственником. Пример – аренда дома.

– Со словом **custody** = **ответственное хранение** – мы еще повстречаемся. Давай посмотрим на ВКРАПЛЕНИЕ:

ВКРАПЛЕНИЕ

Вот как объясняет **моменты трех – или даже четырех – переходов** Вишванат, стр. 120:

- **риск** переходит на покупателя, когда товар поставляется перевозчику (Risk passes to the buyer when goods have been delivered to the carrier);
- **право собственности и техническое владение** остаются за продавцом (The seller retains title and technical possession);
- груз находится у перевозчика в **физическом владении** (Physical possession with the carrier);
- по оплате за груз к покупателю переходит **право собственности и технического владения** (On paying, the buyer takes over title and technical possession);
- по доставке груза, покупатель получает в **физическое владение** (When cargo received, the buyer obtains physical possession).

Перевозка груза = три перехода интереса

– Мы имеем дело с перевозкой товаров = грузов. По перевозочным документам. Попадает груз к **перевозчику** – оказывается в его **владении**. Выдается получателю – переходит во владение получателя.

– Часто – только после предъявления **оригинала перевозочного документа** – коносамента или накладной.

– Так **что о владении** – будем судить по перевозочным документам.

– О **собственности** судим по **договору купли-продажи** – где условия оплаты за товар сопряжены с переходом права собственности. Но и по перевозочным документам – в которых может быть указан в качестве получателя или покупатель, или агент продавца, или треть лицо.

– Наконец, о моменте **перехода риска** мы тоже делаем заключение из договора купли-продажи. Точнее – из **условий поставки** товара.

– Вот на условиях поставки для начала остановимся.

СТАНДАРТНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ – ИНКОТЕРМС = INCOTERMS

– Как же! Наши любимые СИФы и ФОБы.

– Немного определений. **Инкотермс** – *International commercial terms* = международные торговые термины. Содержатся в издаваемых Международной Торговой Палатой = **ICC** Международных правилах толкования торговых терминов = *International Rules for the Interpretation of Trade Terms*.

– Надо отметить, что есть документ более основательный, чем Инкотермс: Конвенция ООН о **договорах международной купли-продажи товаров** (Венская конвенция) от 11.04.1980 = the UN *Convention on Contracts for the International Sale of Goods* = CISG. На 2010 год ее подписали 77 стран. В списке нет Великобритании и США. В Конвенции содержатся основные правила заключения договоров купли-продажи.

– А Инкотермс – это практическое отражение положений Конвенции. В первый раз Инкотермс появились на свет в 1936 году. **Последняя редакция – 2010**, вошла в действие с первого января 2011-го. До этого действовали Инкотермс 2000 года.

– Инкотермс – это **сокращенное наименование международных торговых терминов**.

– А также **условие договора купли-продажи** –

– но **не договора перевозки**, что важно различать.

– В некоторых странах им придается сила закона. В Украине, например.

– Что важно для нас? **Инкотермс**:

- определяют момент передачи товара
- момент перехода риска
от продавца к покупателю,
- но не устанавливают момент перехода права собственности.

– А что еще? – Среди коммерческих вопросов, урегулированных в Инкотермс – **распределение обязанностей сторон**:

- по получению экспортных и импортных лицензий;
- по перевозке и выполнению погрузочно-разгрузочных работ;
- по предоставлению отгрузочных, платежных и иных документов, а также необходимых извещений;
- по страхованию товара;
- по обеспечению надлежащей упаковки товара;
- по инспектированию товара;
- по выполнению таможенных формальностей, необходимых для вывоза и ввоза товара.

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

– Так что переход риска – только **один из аспектов** Инкотермс. При этом Инкотермс не всегда обязательны к применению – стороны должны явно оговорить это в тексте.
– Мы всегда возвращаемся к применимому праву – праву договора купли-продажи. В нем может устанавливаться обязательное применение Инкотермс.

– Получается, наш извечный вопрос – у **кого в данный момент имеется страховой интерес** – Инкотермс решают только частично.

– Определяют, **на ком риск** – но не устанавливают, кто **собственник** груза на момент убытка.

– Все та же дихотомия Вишваната!

– А давай просто покажем Инкотермс – для начала, без объяснений?

Инкотермс 2010: 11 терминов

Группа Е Отправление

EXW	Франко завод (... название места)	Ex Works
------------	-----------------------------------	----------

Группа F Основная перевозка не оплачена

FCA	Франко перевозчик (... название места назначения)	Free Carrier
FAS	Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки)	Free Alongside Ship
FOB	Франко на борту (... название порта отгрузки)	Free On Board

Группа C Основная перевозка оплачена

CPT	Перевозка оплачена до (... название места назначения)	Carriage Paid To
CIP	Перевозка и страхование оплачены до (... назв. места назначения)	Carriage Insurance Paid To
CFR	Стоимость и фрахт (... название порта назначения)	Cost and Freight
CIF	Стоимость, страхование и фрахт (... назв. порта назначения)	Cost Insurance and Freight

Группа D Прибытие

DAT	Доставка до терминала (... название терминала в порту назначения)	Delivered At Terminal
DAP	Доставка до места (... название места назначения)	Delivered At Place
DDP	Доставка с оплатой пошлины (...название места назначения)	Delivered Duty Paid

Две группы в 2010 году

– Четыре термина *курсивом* – **FAS / FOB / CFR / CIF** – применимы **только к морской перевозке** – **maritime-only terms**.

– Остальные 7 – ко **всем видам перевозок** – **terms for any transport mode**.

– Это деление на 4 группы мы сохранили из 2000-го. Технически, **в 2010-м четырех групп нет** – есть только деление на 7 видов для всех перевозок – и 4 для морских. Но нам старое деление на 4 группы нравится – соответствует **стадиям перевозки**.

– Склад продавца / отправителя – Неморская перевозка – Морская перевозка – Неморская – Склад покупателя / получателя.

– Буквы важны для понимания **оплаты продавцом основной перевозки** – морской или наземной. **Е и F – основная перевозка не оплачена, С и D – оплачена**.

– История: в четвертой группе в **2000-м** были DAF / DES / DEQ / DDU (Delivered At Frontier / Ex Ship / Ex Quay / Duty Unpaid). В 2010-м их удалили – а на их место **поместили DAT и DAP**. Было 13 – стало 11.

– Да – еще в группе D обращается внимание на **ТАМОЖЕННЫЕ ПОШЛИНЫ**. В остальных речь идет (или не идет) о **ТРЕХ из ЧЕТЫРЕХ ГЛАВНЫХ СОСТАВНЫХ ЦЕНЫ – СТОИМОСТИ, ФРАХТЕ И СТРАХОВАНИИ**.

Распределение риска и расходов продавца

– Очень нравится красочная картинка, встречающаяся повсюду в Интернете – не знаем источника.

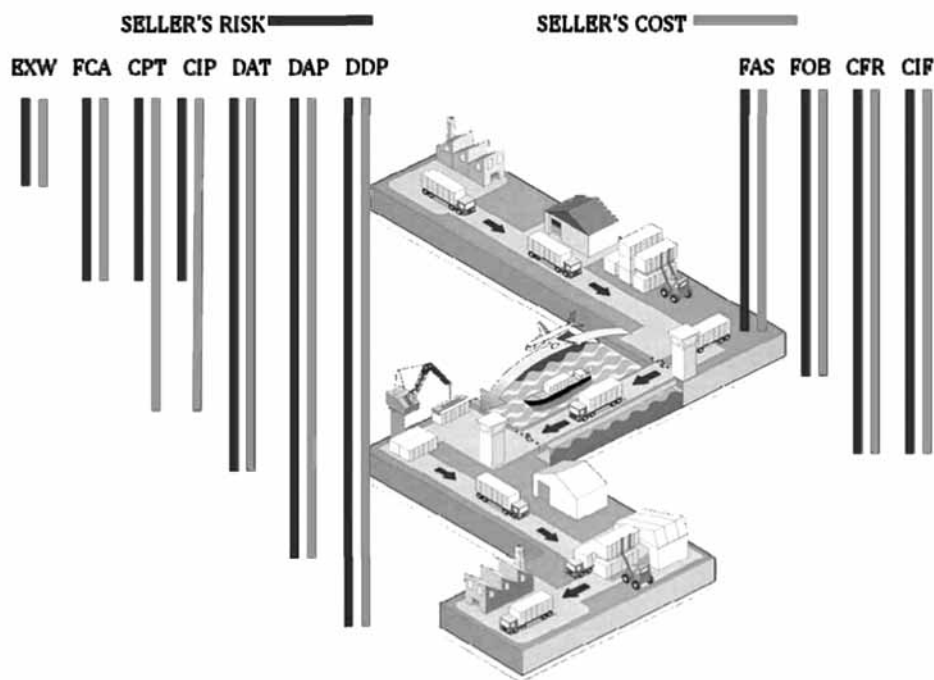


Рис. 3.1. Распределение риска и расходов продавца

– Слева все виды транспорта – справа только морские.
 – Черная линия слева под каждым из терминов – это риск продавца = Seller's risk. Серая линия справа – за что платит продавец = Seller's cost.
 – Извините, что схему не удалось воспроизвести в цвете – найдите ее вживую на Интернете!

– Мы не занимаемся разборкой торговых контрактов – иначе привели бы длинную таблицу с раскладкой – **за что конкретно отвечает** по каждому из условий продавец, за что – покупатель.
 – В которую входили бы – хранение, складские работы, упаковка, погрузка-разгрузка и многие другие позиции.

Переход риска

– Нам же важнее – **переход риска**. Давайте посмотрим на рисунок – схему. По Е / F / С продавец несет **риск до транспортного средства. До погрузки – или включая погрузку**. По морю это разделено на доставку к борту (FAS) – или погрузку на борт (FOB / CIF).

– Есть договоры **Прибытия = Доставки**. А есть – договоры **Отправки = Отгрузки**. Условно можно отнести группы **Е / F / С к договорам отгрузки**. Так и говорят – «товар отгружен» - или «отправлен».

– Отгружен продавцом – а основная перевозка на риске покупателя.

– И только группа **Д – это обязательство доставить** груз – на терминал или в место расположения получателя. По самому широкому варианту – DDP – еще и с уплатой таможенной пошлины.

– Чем **отличается С от F?**

– Риск **переходит на покупателя в один и тот же момент – при погрузке на транспортное средство**. Но по С продавец должен оплатить основную транспортировку груза – не неся ответственность за его сохранность. По F – не должен.

– При страховании только на один вид перевозки часто пишут «включая погрузку / разгрузку» – или исключая. Поскольку очень **много убытков** происходит **во время погрузки**.

– Разные условия применяются **для различных грузов**. Например, FAS не подходит для контейнеризованных – но наиболее хороша для навалых (bulk) и тяжеловесных (heavy-lift) грузов. Их грузить сложнее – вот и возлагается риск погрузки на покупателя.

Страхователь по Е, С, F – и по D

– Получается – у продавца по ECF интерес = риск в наличии только до средства транспорта. Первого средства транспорта – по Е – грузовика или железной дороги. Основного средства транспорта – по F и С – судна или тех же неморских средств.

– То есть с момента погрузки риск лежит...

– А интерес имеется – у покупателя.

– Он и должен указываться в качестве страхователя.

– А вот по D – продавец.

Страхование

– Упоминается только в двух вариантах – CIF и CIP. По ним страхование организует продавец.

– В этих двух случаях продавец **обязан** застраховать груз. В остальных – груз тоже страхуется, просто обязательство застраховать не ложится четко на одну из сторон.

– По группе D продавец страхует, ведь риск на нем лежит до доставки.

– А по группам Е и F страхованием занимается покупатель.

Краткое изложение Инкотермс на английском

– Из Вишваната, с. 105–106:

EFCD terms – различие условий EFCD по моментам перехода риска.

E From the Seller's premises.

Со склада / завода Продавца.

F Seller delivers to the carrier nominated by the Buyer.

Продавец обязан доставить перевозчику, номинированному Покупателем.

C Seller nominates the vessels, enters into a contract of carriage, but without assuming the risk of loss or damage or additional costs after shipment.

Продавец номинирует [фрахтует] судно, заключает договор перевозки – но не берет на себя риск гибели или повреждения, или дополнительных расходов после отгрузки.

D Seller bears all risks and costs incurred in delivering the goods to the country of destination.

Продавец несет все риски и расходы по доставке товаров в страну назначения.

Обязанность организовать:

ОСНОВНОЙ ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ = MAIN INSURANCE

На покупателе
– все виды условий

За исключением CIF CIP DDP – на продавце

ОСНОВНОЙ ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ = MAIN TRANSPORTATION

На покупателе
– все виды условий

За исключением CFR CIF CPT CIP DDP – на продавце

- То есть **по EF покупатель** отвечает за все – и страхование, и перевозку;
- **по D** за все отвечает **продавец**;
- **по C продавец** отвечает за оба пункта – по CIF и CIP –
но только за перевозку, не за страхование – по CFR и CPT.

Где используются

- Материалы очень интересного исследования приводят в своей статье на <http://www.friends-partners.org/partners/fplegal/jrlaw/incoterms2000.htm> г-да И. Никифоров и М. Маскин. Само исследование сделала ICC.
- Использование разных условий поставки – по видам транспорта и размеру компаний. Речь идет об Инкотермс 2000.

	Автомобильные и железнодорожные перевозки	Водные (морские) перевозки	Авиaperевозки
КРУПНЫЕ КОМПАНИИ			
Группы E и F	11%	14%	6%
Группа C	30%	81%	72%
Группа D	43%	5%	16%
СРЕДНИЕ КОМПАНИИ			
Группы E и F	47%	63%	51%
Группа C	25%	23%	40%
Группа D	20%	7%	9%

- Понятные результаты. **Крупной компании легче организовать перевозку** – поэтому они продают на D (авто и ж/д) или C (море и авиа).
- А средним и поменьше – связываться с перевозкой (**и со страхованием**) не хочется – и они стремятся **отдать груз пораньше** – со своего склада (E) или доставив его к транспортному средству (F).

Значение Инкотермс для страхования

- Очень велико. Не потому, что определяют, кто заключает договор страхования. А потому, что устанавливают **момент перехода риска**.
- Хотя – как мы видели – для того, чтобы установить, у кого имеется страховой интерес – нужно определить также и **момент перехода права собственности**.
- Для чего мы изучаем **договор купли-продажи**, начиная с условий оплаты и транспортировки.
- Практики отмечают, что не всегда на основании имеющихся документов – в частности, коммерческого счета-фактуры – можно определить, на каких условиях продан данный товар.
- Поэтому и приходится предоставлять страховщику полный комплект документов – включая договор купли-продажи, аккредитив и пр.

ВКРАПЛЕНИЕ: Термины договоров перевозки

Торговые термины из Инкотермс нужно отличать от **терминов, используемых в договорах морской перевозки**. Они очень похожи на коммерческие, например:

- FOR (станция назначения) Свободно в вагоне / на платформе – условие перевозки, означающее, что оговоренная ставка провозной платы не включает стоимость работ по выгрузке груза с платформы / вагона, уборке вагонов и т.д.;
- DDF (Destination – Documentation Fee) – сбор за оформление документов в порту назначения;
- FIO (Free in / out) Свободно от погрузки / выгрузки – погрузка и выгрузка за счет фрахтователя;
- CAF (Currency Adjustment Factor) Валютная надбавка – поправка на курсы валют, исчисляемая в процентах от базовой ставки морского фрахта.

Противоречат ли Инкотермс условиям страхования?

– Назад к собственно Инкотермс. Мы видим, что **риск переходит** на покупателя чаще всего **после погрузки** на судно или иное транспортное средство.

– А ведь большинство современных **условий страхования начинают действовать со склада** – даже с момента первого перемещения груза внутри склада.

– Получается – покупатель на FOB, застраховавший груз на условиях «склад-склад» – не может получить возмещение, например, за подмочку груза при перевозке его от склада отправителя до порта?

– И по CFR – не может. А вот по CIF – где продавец страхует в пользу покупателя – последний может возместить свой *pre-shipment loss* = убыток до погрузки. Покупатель заявляет претензию «in the Seller's shoes» = «находясь в ботинках продавца» – от имени продавца.

– Это несовпадение моментов неоднократно служило предметом судебных разбирательств.

ВКРАПЛЕНИЕ – Aron v. Miall [1928]

Груз какао = соеа отправлялся из Западной Африки на CIF. Был **поврежден до погрузки** на судно. Страховщик на условиях «от склада до склада» = **warehouse to warehouse** – отказался платить на основании того, что **покупатель не имел страхового интереса до погрузки** на борт судна.

Судья Скраттон сказал:

“...**endorsement in blank...assigns** all claims on the policy **to the holder of the policy**... assigns...the right to sue on any claim which the assignor has on the policy, **irrespective** of the fact that the **assignee was not at the time of loss interested** in the subject-matter lost or damaged”.

«...бланковый индоссамент [передаточная надпись на полисе] передает все права по полису полисодержателю...передает право на заявление любой претензии, которую лицо, передавшее права, имеет по полису, даже если **лицо, которому передаются права, на момент убытка не имело интереса в погибшем или поврежденном предмете страхования**».

– То есть – по CIF – если права по полису переданы покупателю – тот может возместить и убыток до погрузки на судно. Даже – формально – в отсутствие страхового интереса на момент убытка!

ВКРАПЛЕНИЕ – Сэр Скраттон

Судья Скраттон – Сэр Томас Эдуард Скраттон = Sir Thomas Edward Scrutton (1856–1934) много сделал для развития транспортного права в Англии. Занимался и страховым правом. После Кембриджа и University College London занимался теорией права, а потом стал практикующим юристом. Написал в 1886 книгу по договору перевозки – *The Contract of Affreightment as Expressed in Charter-parties and Bills of Lading* – до сих пор используемую специалистами. Несмотря на огромные способности, был довольно трудным человеком, резким в суждениях. Понравился мне один отзыв о нем, типично английский: “He **did not suffer fools gladly**, and often refused to suffer them at all” – «он не терпел дураков», надо бы перевести хотя дословно: «он без удовольствия страдал от дураков, а иногда – отказывался иметь с ними дело».

Партнерство страхователя и страховщика

- Возможность отказаться оплатить покупателю на FOB или CFR убыток до погрузки – юридически обоснована. И тут уже важна близость страхователя и страховщика – будет ли страховщик использовать такую возможность?
- Вот что пишет часто цитируемый нами Вишванат на с. 128: A reputable insurer providing a ‘warehouse to warehouse (irrespective of the terms of sale)’ cover will honour claims **instead of raising a technical defence** – Страховщик, предоставляющий покрытие на условиях «от склада до склада (вне зависимости от условий продажи)» оплатит претензии, а не будет использовать технические моменты для их отклонения.
- Это ведь касается многих аспектов. В страховании грузов столько подводных камней – что нужно выбирать страховщика, понимающего и оценивающего эти опасности – а не того, который хватается за любой повод, чтобы не возместить убыток страхователя.
- Или того лица, которое обращается за возмещением – если оно заплатило за страховое покрытие, но на момент убытка не имело страхового интереса.

Страховой интерес или возмещение?

- Поэтому Вишванат много раз повторяет в своей книге – и с ним согласны другие авторы: **концепция страхового интереса устарела**. Намного важнее **концепция возмещения** – оплаты фактически понесенных убытков.
- Лицо, фактически понесшее убытки – должно иметь право на возмещение. А не только лицо, на котором лежал риск на момент убытка.
- Но это – пока **революционная** идея. Нам надо исходить из реалий существующего порядка: возмещение оплачивается тому, кто имел страховой интерес на момент убытка – или кому были переданы **права по полису**.

Еще один механизм – PPI и FPI

- Исторически в Англии имелся иной подход к страховому интересу – через полисы PPI / FPI:

PPI = Policy Proof of Interest = Полис является доказательством наличия интереса

FIA = Full Interest Admitted = Доказательство интереса не требуется.

- **Сам полис** являлся подтверждением наличия интереса – большего не требовалось.

- Полисы на базе PPI не признавались в судах – но широко использовались на практике.
- В Англии страховые договоры без интереса были запрещены **Gambling Policies Act 1909 – Законом о спекулятивных полисах от 1909**.
- А если все же надо заключить договор, но вероятность того, что страхователь сможет доказать наличие своего интереса в момент убытка невелика?
- Тогда и делают полисы PPI. Они и сейчас используются. Чаще в страховании каско – но и в грузовой отрасли существуют, в страховании увеличенной стоимости = increased value.

– И тут важно подчеркнуть: PPI не уходят от требования наличия страхового интереса = existence of interest. Они лишь снимают требования доказательства интереса = proof of interest.

– Мы все же останемся на классической точке зрения: наличие страхового интереса должно быть доказано.

Lost or not lost? Ретроактивное покрытие

– А **когда** должен существовать **страховой интерес**?

– По морскому страхованию – Секция 6(1) MIA – на **момент убытка**.

– А если он возникает **после**?

– До 1982 года в ICC существовало перенесенное из MIA выражение **lost or not lost** = «вне зависимости от того, произошел убыток или нет». Оно вводило **ретроспективное покрытие** = **retrospective cover**.

– Можно ли перевести retrospective как «**ретроактивное**»? Это больше подходит под современный язык.

– Давай скажем «ретроактивное». Точный же перевод – «имеющее обратную силу».

– В страховании грузов у него было два значения – что **после убытка**:

(1) мог быть **заключен договор страхования**, или

(2) **приобретен страховой интерес**.



Рис. 3.2. Два значения ретроактивного покрытия груза

ВКРАПЛЕНИЕ: Wunsche Handelsgesellschaft v Tai Ping Insurance [1998]

(цитируется по Dunt, с. 65).

Консервы произведены на фабриках в центре Китая, доставлены по реке или дороге в Гонконг, по пути повреждены. Страхование заключено в момент погрузки на борт океанского судна. Консервы погружались в контейнерах, обнаружить повреждение невозможно. Страхование на условиях ex factory in P.R. of China – с завода в КНР.

Решено: хотя страхование заключено после убытка – оно действительно.

– Основное ограничение **первого ретроактивного правила** – Страхователь **не знал** о произошедшем убытке. Это правило воспроизведено в ICC 11.2 – см. ниже.

– А вот **второе ретроактивное** правило – приобретение страхового интереса после убытка – в MIA 6(1) дозволялось – а в ICC начиная с 1982-го было отменено.

ВКРАПЛЕНИЕ: New South Wales Leather v. Vanguard Insurance [1991]

(цит. по Dunt, с. 67).

Партия кожаных изделий была куплена на FOB. Изделия помещены в контейнер, тот опломбирован – но позже вскрыт преступниками, изделия похищены, навешаны поддельные пломбы. Все это – на суше, до погрузки контейнера на борт.

Решение: на момент убытка покупатель не имел права собственности = title на товары и не может – по Оговоркам 1982 года – получить возмещение по убытку.

Условия поставки и покрытие

– Надо обратить внимание на то, что в процитированных двух случаях условия поставки были разными.

– То есть все время при разбирательстве о наличии страхового интереса смотрят и на условия страхования, и на условия поставки.

– А кроме того, смотрят на то, кто подает на возмещение: страхователь или выгодоприобретатель.

– А разве это важно?

Страхователь или выгодоприобретатель? Assured or assignee?

– Важно. Вот мы привели выше термины, обозначающие страхователя. И практически их между собой уравнивали – приравнивали выгодоприобретателя и правопреемника к страхователю.

– Да у тебя и этот подзаголовок неточен. Выгодоприобретатель и Assignee = правопреемник – не аналогичные понятия.

– Да, собственно выгодоприобретателя = beneficiary – в страховании грузов чаще всего не бывает. Потому, что заявитель претензии должен иметь право на ее заявление.

– По поводу всей практики Assignment = передачи прав – написано много. Вот разные аспекты написанного:

Assignment = Передача прав

(1) можно передать **права по договору страхования** – а можно передать **интерес в застрахованном имуществе**;

(2) передача интереса в имуществе не влечет за собой автоматически передачу прав страхователя;

(3) передача прав по договору страхования **не уравнивает правопреемника со страхователем** – у них разный объем прав и обязательств.

– Перевод: assignment может быть и «уступкой прав», и «цессией».

– Что важно: покупка товара в пути – не есть основание для того, чтобы покупатель стал страхователем. Если был выписан полис (что сейчас делается редко) – на нем должна появиться передаточная надпись = **индоссо = endorsement**.

– Могут ли быть переданы права по Страховому Сертификату?

– Да, хотя считается, что такая передача прав означает заключение нового договора страхования – между правопреемником и страховщиком.

– Подчеркнем: **правопреемник не получает всех прав и обязанностей** страхователя.

– За исключением поставок на CIF – где продавец с самого начала заключает договор страхования от имени и в пользу покупателя.

– Впрочем, эта позиция: **неавтоматизм передачи прав по страхованию** после продажи – дитя англосаксонской системы. В нашей, восточной – в КТМ РФ говорится:

Статья 257. Последствия **отчуждения застрахованного груза**.

1. В случае отчуждения застрахованного груза договор морского страхования сохраняет силу, при этом **на приобретателя такого груза переходят все права и обязанности** страхователя.

– То есть у нас права передаются покупателю автоматически.

Кто такой страхователь? Компания или конкретное лицо?

– Еще один аспект: часто говорится о страхователе – и его служащих, или представителях. Получается, первый и последние – это разные лица?

– Это важно, если, например, заходит речь об умысле страхователя. Или о грубой небрежности. Или о том, что страхователь знал или не знал о каком-то факте = was privy.

– Кто знал? Небрежность – кого? Компании?

– Нет – конкретного лица. **A natural person** – понимаем, что этот термин равен не часто встречаемому нами понятию «**физическое лицо**».

– Лицо, которое называют **alter ego** = вторым «я» компании. Руководитель, **принимающий решения**. Если он совершил действие, или был в курсе чего-то – что оговорено законом или правилами – его действие, или бездействие, или осведомленность – могут привести к неоплате претензии.

ВКРАПЛЕНИЕ: Alter ego компании

Цитируется по Вишванат, стр. 33 – из книги H L Bolton Engineering, 1957:

“A company may in many ways be likened to a human body. It has a brain and nerve centre which control what it does... Directors and managers...represent the directing mind and will of the company, and control what it does...”

It is not sufficient to appoint competent people in the company. There must be a system in place to ensure proper discharge of duties by all concerned.

«Во многих отношениях компанию можно сравнить с человеческим организмом. У нее есть мозг и нервная система, контролирующая, что делает организм...Директора и менеджеры представляют собой направляющий ум и волю компании и контролируют ее действия».

Недостаточно нанять компетентных специалистов. Должна существовать система, обеспечивающая нормальное выполнение всеми своих обязанностей.

– Мы возвращаемся к принципу uberrimae fidei – наивысшей степени доверия. Тоже важен уровень принятия решения в **иерархии компании**.

– За действия руководителя страхователь может поплатиться неоплатой убытка. За действия подчиненного – не всегда.

– Поэтому в скандинавской практике есть понятие **identification** = **идентификация**. Выявление **лица, ответственного** за произошедшее.

– Это дело всегда нелегкое.

ВКРАПЛЕНИЕ: Costa Concordia

Вот возьмем катастрофу Costa Concordia в январе 2012-го. Современный «Титаник», один из самых больших убытков в истории морского страхования – по оценкам, до 1,5 млрд евро = 2 млрд долларов – 8% от всего сбора морской премии в мире!

По горячим следам обвинили во всем капитана. А потом стали задаваться вопросом, а все ли правильно организовано в руководстве круизной компании? Ведь там не могли не знать о случаях бравады судоводителей – о том, как они проходили близко к берегу, к камням – чтобы поадреналинить пассажиров.

– «**Кто виноват?**» – извечный вопрос, и он часто сопровождает разбирательства, связанные с действиями страхователя.

Продавец и покупатель – разные интересы

– Вопрос «кто виноват?» очень важен в страховании грузов. Почему покупатель должен **страдать**, скажем, от **умысла** = willful misconduct **продавца**? Это же – разные лица, разные компании.

– Мы уже приводили в разделе Utmost Good Faith выдержку из правил страхования GAFTA – Зерновой Ассоциации. В них **снимается** ответственность **за неправильные действия** продавца (несообщение полной информации о риске, например) – **с добросовестного покупателя** = a buyer “in good faith”.

ОТКЛОНЕНИЕ. Нестандартные случаи страховых интересов сторон

– Мы продемонстрировали многогранность понятий «страхователь» и «страховой интерес».

– Показали общий механизм перехода интереса – как совокупности риска и права собственности – с продавца на покупателя.

– А теперь отклонимся с обычных условий купли-продажи – на частные случаи.

– Начинаящим страхователям пока эту секцию можно не читать.

– Что за **частные случаи**?

Риск продавца: груз не принимается покупателем.

Риск покупателя: груз неправильно / неполно застрахован продавцом.

Схожий пример: разница в условиях страхования (DIC).

Риск до погрузки на судно (до FOB).

– Примеры эти займут у нас несколько страниц. Если нет времени – можно уже сейчас переходить к заключительной части главы III. Пора со страхователем кончать. То есть с выяснением, кто есть страхователь.

ВЛОЖЕНИЕ 3.1 = INSERT 3.1 ИНТЕРЕС ПРОДАВЦА = SELLER'S INTEREST

The goods described in this Policy are insured subject to the attached Clauses against the risks specified, but this insurance covers the **Seller's Interest** only.

This insurance protects any shipment which according to the contract of sale has been sold **C&F or FOB** or on similar terms and **should be insured by the consignee** for the transit as defined by this cover, **but**

(a) the **shipments** and / or the **documents** of title thereto have been **refused** and not taken up by the consignee and thus **remained the property** of and / or at the **risk** of the Insured herein,
Or

Грузы, указанные в данном Полисе, застрахованы на основании прилагаемых Оговорок против перечисленных рисков, однако, страховое покрытие касается только **Интереса Продавца**.

Данное страхование распространяется на любую отгрузку, которая, по условиями договора купли-продажи была продана на основании **C&F [см. выше – CFR] или FOB** или на похожих условиях, и **должна быть застрахована получателем** на указанный рейс, **но**

(a) отгруженные **товары** и / или товарораспорядительные **документы** были **отклонены** и не приняты получателем, и таким образом **остались имуществом** [собственностью] и **на риске** Страхователя,
или

(b) the **transfer of title** to the overseas buyer or consignee, as the case may be, is **prevented** or the title reverts by reason of the exercise of the right to stoppage in transit, Or

(c) the **title**, for other legitimate reasons, is **not transferred** to the buyer.

All rights and benefits which the Insured herein may possess in respect of the buyer's insurance shall be **subrogated** to Underwriters.

Optional Clause:

Excluding claims herein by reason of **Government action** and / or regulation preventing **transfer of currency**.

(b) **переход права** собственности на иностранного покупателя или грузополучателя, в зависимости от обстоятельств, **не может состояться**, или же право собственности возвращается к продавцу вследствие использования права на остановку перевозки, или

(c) **право собственности**, по другим законным причинам, **не передается** покупателю.

Все права, которыми Страхователь может располагать по договору страхования покупателя, должны быть **суброгированы** Страховщикам.

Возможная дополнительная оговорка: **исключая** убытки, вызванные **действиями властей и валютным законодательством**, препятствующим переводу средств.

– В **обычной торговой сделке** на базе FOB или CFR риск переходит к покупателю после погрузки на судно.

– Но ведь **после этого момента** с грузом может **много чего еще произойти**.

– Да. Если страхование – на полных условиях ICC(A), то физическая гибель или повреждение груза будут застрахованы в пользу покупателя. Он и получит возмещение от страховщиков.

– Эта оговорка – на непредвиденный момент. Когда груз цел – но **покупатель его не принимает** или имеют место похожие – вышеописанные – обстоятельства.

– Ведь **по букве договора** груз должен был оказаться **на риске покупателя**.

– А в **реалии** – он остается на **риске продавца!**

– Вот для таких обстоятельств и нужно подобное покрытие.

– Совсем недорогое, стоит лишь долю от стоимости нормального грузового полиса.

– А теперь посмотрим на ту же ситуацию с другой стороны – покупателя.

ВЛОЖЕНИЕ 3.2 = INSERT 3.2
СТРАХОВАНИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ КАК ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ
от НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ =
CONTINGENCY INSURANCE for ASSURED as CONSIGNEE

This insurance is specially to cover goods purchased and paid for by the Assured on terms which do not obligate them to provide insurance, if there is loss or damage from peril insured herein, and the **Assured can not collect from the seller, insurance** provided by the seller, or other party because of refusal or inability to pay.

This Company shall advance to the Assured, as a **loan, the amount of loss** as provided herein. Such loss to be repayable upon remittance of the sum due the Assured by the seller, the insurance provided by the seller or otherwise.

Goods insured under this coverage shall be **valued at the amount of the seller's invoice, plus freight and other charges** (if not included in the invoice). This insurance is for the sole account of the Assured and in no event is to inure to the benefit of sellers, their insurers or any other party.

It is a condition precedent to this coverage that the Assured shall not divulge the existence of this coverage to any party. Such disclosure shall void coverage provided by this clause.

The assured shall **preserve the rights** against the seller and the insurance provided by the seller or other parties and, upon receipt of payment from this Company, shall **subrogate** to this Company all such rights and shall give assistance, other than pecuniary, in enforcing them.

– Ох уж этот термин **Contingency**. Пытаюсь его уж сколько лет правильно перевести – не получается.

– Оставим – «от непредвиденных обстоятельств». Хотя любое страхование, на самом деле – от них.

– Давай переведем «чрезвычайные обстоятельства».

– По существу. Тут у нас – совсем **другая ситуация**. Эта оговорка **помогает покупателю**. Нашему страхователю.

Данное страхование покрывает грузы, купленные и оплаченные Страхователем на условиях, которые не обязывают его заключать договор страхования, если происходят гибель или повреждение от застрахованных рисков, и **Страхователь не может получить [возмещение] от продавца, по страхованию**, заключенному продавцом, или от другого лица вследствие отказа в оплате или неспособности оплатить.

Компания [Страховщик] заплатит Страхователю, **в качестве займа, согласованную сумму убытка**. Такой убыток должен быть возвращен после перевода суммы, причитающейся Страхователю от продавца, по заключенному продавцом страхованию или из иного источника.

Стоимость грузов, застрахованных на этих условиях, оценивается **как сумма счета-фактуры продавца плюс фрахт и иные расходы** (если они не были включены в счет). Данное страхование предоставляется только в пользу Страхователя, и ни в каком случае не может быть предоставлено в пользу продавца, их страховщиков или иного лица.

Обязательным условием, необходимым для вступления данного страхования в силу, является то, что Страхователь никому не будет сообщать о наличии этого покрытия. Такое сообщение приведет к расторжению этого покрытия.

Страхователь обязан **сохранить все права** против продавца и предоставленного продавцом страхования или против иных лиц и, по получению платежа от данной Компании, **передать** Компании все эти права и оказывать содействие в обеспечении этих прав.

- Покупатель купил. Продавец для него застраховал.
- И тут – раз! **Страховая компания, выбранная продавцом! – не платит.**
- Вот это и есть **contingency** – очень непредвиденное обстоятельство.
- То есть, как и в предыдущей оговорке, теория договора – одно, а практика – другое.

Конфиденциальность

– Один из интересных моментов – **страхователь-покупатель** о наличии этого договора **должен молчать.**

- Иначе платежа не будет.
- Кстати, а почему же **страховая компания продавца** не заплатит?
- Часто для этого могут быть вполне законные причины. Например, страховое покрытие было более узкое, чем этого желал покупатель. Это может случиться, если, например, законодательство страны-экспортера требует, чтобы груз был обязательно застрахован в местной страховой компании, а они страхуют только на своих условиях, иногда узких.

- Вообще-то, непредвиденные обстоятельства могут быть самыми различными.
- Мы тут познакомились только с одной оговоркой, которая может помочь страхователю-импортеру. На самом деле, таких **Чрезвычайных Оговорок (Contingency Clauses)** значительно больше. Иногда Американские страховые компании даже объединяют их в один блок в полисе. Иногда, правда, они разбросаны по всему полису, и поэтому необходимо уметь их распознавать.

Вот смотри несколько примеров того, какие бывают специальные чрезвычайные оговорки.

ВЛОЖЕНИЕ 3.3 = INSERT 3.3
РАЗНИЦА В УСЛОВИЯХ СТРАХОВАНИЯ
= DIFFERENCE IN CONDITIONS = DIC

DIC (DIFFERENCE IN CONDITIONS)

On shipments purchased by the Assured on C.I.F. or similar terms whereby the ocean marine insurance is arranged by others than the Assured:

A. This Company guarantees the Assured collection of any claim for loss or damage to the insured interest, provided:

1. That the claim is **recoverable under** the terms and conditions of the **seller's insurance**; and

2. That it is also **recoverable under** the terms and conditions of **this policy** applicable to the interest involved...

As respects any claim under this insurance the Assured agrees **to make all reasonable efforts to collect the full amount of the loss** from the seller and / or his Underwriters. But, in the event of the Assured being unsuccessful in making a recovery, this Company will advance the amount of the loss uncollected, **as a loan without interest**, repayable only to the extent of any amount recovered from seller or his Underwriters. This Company will also **have the right to proceed against the seller** or his Underwriters on behalf of the Assured.

B. This Policy also covers **the difference in conditions** between such other insurance and the conditions of insurance for the merchandise involved as provided in this Policy.

РАЗНИЦА В УСЛОВИЯХ СТРАХОВАНИЯ

Для грузовых отправок, приобретенных Страхователем на условиях СИФ или других аналогичных условиях, **при которых морское страхование не относится к обязанностям Страхователя:**

A. Данная [страховая] Компания гарантирует Страхователю оплату любой претензии по гибели или повреждению застрахованного груза при условии, что:

1. Эта претензия **покрыта по условиям страхования продавца**; и

2. Она также **покрыта по условиям данного полиса**, применяемым к грузу, попавшему в убыток...

Что касается каких бы то ни было претензий, покрываемых этой оговоркой, Страхователь обязуется **предпринять все необходимые меры для получения полной оплаты** убытка с продавца и / или его страховщика. Однако, в случае, если это не удастся, данная Компания оплатит несобранную [с продавца или его страховщика] сумму убытка. **Данный платеж будет оформлен как беспроцентный займ**, подлежащий возврату только в пределах суммы, [в конечном итоге] собранной с продавца или его страховщика. Данная страховая Компания имеет право **заявить претензию продавцу** или его страховщикам от имени страхователя.

Б. Данное покрытие также распространяется **на разницу в условиях страхования** между страхованием продавца и условиями страхования для груза, потерпевшего убыток, по условиям настоящего Полиса.

– Первая часть этой DIC-оговорки почти аналогична самой первой во Вложении 3.2.

– Ну да, специфика только в DIC. Все тот же случай – покупатель думал, что полис куплен продавцом на самых широких условиях. Ан, нет...

ВЛОЖЕНИЕ 3.4 = INSERT 3.4
СТРАХОВАНИЕ НА ПЕРИОД СУХОПУТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ
– ДО НАЧАЛА ВОДНОЙ = FOB / FAS INSURANCE

FOB / FAS

This insurance is extended to cover shipments sold by the Assured on FOB, FAS, Cost and Freight or similar terms whereby the **Assured is not obligated to furnish marine insurance**. This policy attaches subject to its terms and conditions and continues until the goods are loaded on board the overseas vessel or until the Assured's interest ceases, whichever shall first occur...

It is further agreed that this insurance shall continue in force **until an on board bill of lading is issued and delivered** to the Assured and / or the Assured's representative **or the Assured is paid** for property shipped, whichever shall first occur.

ФОб / ФАс

Данный полис дополнительно предоставляет покрытие для грузов, проданных Страхователем на условиях ФОб, ФАс, Стоимость и Фрахт и других аналогичных условиях, при которых **Страхователь не обязан заключать договор морского страхования**. Данная оговорка действует в соответствии с условиями полиса и покрывает грузы до наступления первого из следующих событий: – **момента их погрузки** на борт судна, или – **момента перехода риска** (интереса) со страхователя...

Также согласовано, что настоящее страхование будет оставаться в силе до наступления первого из следующих событий: – выписки **бортового коносамента и выдачи** его Страхователю и / или представителю Страхователя, или – получения Страхователем оплаты за отгруженные товары.

– Это – **защита опять для продавца**.

– Она покрывает риск, называвшийся в Ингосстрахе «**доФоб**». То есть риск гибели или повреждения на первом, **сухопутном участке** пути экспортного груза.

– Помнишь наши размышления про то, что по ФОб покупатель не имеет возможности страховать груз до погрузки – поскольку ни риск, ни титул к нему не перешли? Это страхование тоже можно назвать Difference in conditions – тут покупатель, возможно, застраховал на условиях «от склада продавца», но титула до погрузки не имеет.

– Поэтому продавец заключает, фактически, вторичное страхование – титул и риск-то при ж / д или автоперевозке – на нем!

Еще дополнительные покрытия

– Return shipments clause = покрытие возвращенных товаров. Еще одна поддержка продавца: груз не принят, едет обратно – и будет автоматически застрахован на тех же условиях.

– Основное ограничение – должны остаться в **своей оригинальной упаковке** – "provided such goods remain in their **original approved overseas packing**".

Нестандартные покрытия вызваны несоответствиями

– Мы изучили четыре вида нестандартных страхований. В чем их необходимость? А в том, что хоть продавец и покупатель кажутся единой стороной договора страхования грузов – противостоящей страховщику – это не так.

– Мы видели, что страхователем является лицо, имеющее страховой интерес. Но интерес может трактоваться по-разному – как юридический, так и фактический. И получается иногда: лицо несет – или может понести – убытки – а страхователем не является.

– Вот для таких случаев и нужны дополнительные покрытия.

– Так что если экспортируете – не отказывайтесь от покрытия Seller's Interest или до-Фоб.

– А если импортируете – от Contingency или Difference in Conditions.

– Но мы, однако, забрались вглубь практики – а пока не всю еще поверхностную теорию изучили. Давай пройдемся по некоторым пока пропущенным моментам.

ИТАК, КТО ТАКОЙ СТРАХОВАТЕЛЬ?

– Возвращаясь к теме главы – как определить, кто в данный момент страхователь?
– Особенно с учетом наших последних пяти вложений. Если страхователь – это некое единение продавца и покупателя, то как же интересно было увидеть орудия, с помощью которых одна из сторон обороняется от ошибок, от неэффективности работы другой.

– Итак, кто же у нас страхователь?

– Берется договор купли-продажи или хотя бы счет-фактура (*commercial invoice*). Определяется, на базе какого условия Инкотермс он заключен.

– И кто в момент и в месте убытка имел страховой интерес.

КОНОСАМЕНТ = К/С = В/Л = Bill of Lading

– Если это не вносит ясности – берется коносамент.

– Коносамент имеет три функции:

- товарораспорядительный документ (*evidence of title*);
- свидетельство о наличии и основных условиях договора перевозки (*contract of carriage*);
- расписка о приеме груза (*receipt for the goods*).

– Если перевозка не морская, или не по коносаменту – **документ транспортный** все равно будет.

– Только он, возможно, этими тремя свойствами обладать не будет.

Типы коносаментов

– Именной и Ордерный.

– Уж больно важный документ, этот коносамент.

– Представьте себе, Вы – продавец. Отгрузили угля на 5 миллионов долларов. Уголь уплыл на пароходе.

– А все, что у Вас на руках – бумага. Коносамент.

– Подтверждение, что Вы заключили договор с перевозчиком.

– Что он – или его агент – принял от Вас груз.

– И что Вы – его владелец.

CIF – Straight

– Чаще всего, если груз продается на CIF, коносамент **именной**.

– ***Straight Bill of Lading***.

– В нем указаны наименования отправителя и получателя.

– И чаще всего во время рейса товар дальше не продается.

FOB – Order

– Иное дело с FOB.

– Продавец отгрузил товар, он поехал на пароходе.

– А в пути его продали.

– Как определить, кто купил? Кто имеет право забрать его в порту назначения?

– По передаточным записям = индоссо = *endorsement* – на оборотной стороне коносамента.

– На лицевой написано “To order of...” = «по указанию...»

– Такой-то фирмы. Первого покупателя.

– А в ходе рейса он, первый покупатель, его – груз – перепродает.

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

– Ставит индоссо = endorsement на коносаменте – бери оригинал, езжай в порт прибытия, забирай свой уголь.

– Но нас больше интересует не кто получает груз – а **кто является страхователем.**

– Вот на основании двух документов – счета-фактуры (*commercial invoice*) и коносамента – это и **определяется.**

– Хотя, конечно, нужно смотреть и на страховые документы – полис или сертификат или ковер-ноту.

– А также на документы банковские, если потребуется – для изучения момента и условий оплаты за груз – с которой связана фактический или согласованный переход права собственности.

КТО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ СТРАХОВАТЕЛЕМ?

– Лицо, **не имеющее** страхового интереса.

– Или имеющее **косвенный** интерес.

– **Не имеющее**, это понятно. Ты покупатель, заключил контракт на ФОБе, а груз сгорел при отъезде со склада отправителя.

– Ну не перешел еще к тебе интерес. И договор твой недействителен.

– А **косвенный интерес**? Сам термин придумал?

– Нет, кажется. Это – не владельцы груза. Но лица, заинтересованные в его доставке в целости и сохранности.

– То есть, в первую очередь, перевозчик. Во-вторую, экспедитор. Разные портовые службы. Операторы складов.

– Все те, кого называют **bailee. Ответственный хранитель.**

– См. 15-ю оговорку ICC:

Это страхование не может быть расширено с тем, чтобы выгодоприобретателем по нему был перевозчик или ответственный хранитель.

– А почему? Он же понесет убытки, если товар сгорит на складе?

– Да, но его убытки будут **опосредованными**. Это – ответственность, по договору или внедоговорная. Докажут, что должен отвечать – будет нести убытки. Не докажут – не будет.

– Да и потом он всегда ограничить свою ответственность может.

– А у владельца – **прямой убыток**. Нет груза – минус в финансовом балансе.

– Но все же – перевозчик, экспедитор, ответственный хранитель – могут страховать груз от имени грузовладельца.

– Или даже от своего имени – но тогда они будут вынуждены доказать наличие своего интереса в грузе.

ЕЩЕ ИНТЕРЕСЫ?

– Кто еще может иметь интерес в грузе?

– Банки и финансовые компании, осуществляющие кредитование внешнеторговых сделок. Поэтому в открытых полисах часто можно увидеть **Bankers Endorsements** (объясним попозже).

– Ну и конечно, страховщик. Страховая компания. Имея интерес – она может его перестраховать.

– На наличии интереса и основывается сам институт перестрахования.

ВКРАПЛЕНИЕ: Возможные проблемы с переходом интереса – по Вишванату, с. 118–135.

– Вишванат – отличный практик – мы поэтому столь часто его и цитируем. Итак, в качестве расцвечивания теории – возможные проблемы, связанные с реальным переходом риска и титула:

– продавец не получил платежа за груз – хотя риск и титул перешли к покупателю. Есть ли страховой интерес у продавца? (ответ – да, но покрывается по Seller's Interest);

– риск переходит по условиям CIF – CFR – FOB в момент пересечения груза реelingов судна. А если убыток происходит, когда только часть груза пересекла релинг? Если это штучный или генеральный груз – можно разделить застрахованный и незастрахованный по стоимости мешков или паллет.

А если это – оборудование в пяти контейнерах, с общей ценой – и только один был погружен и поврежден на борту судна? Сколько он стоит? Застраховано ли оборудование в остальных четырех контейнерах – ведь возможно, без той детали, что была в первом – все оборудование придется возвращать на завод!

Суброгация – основывается на страховом интересе

– И вот еще один практический пример от Вишваната – закрывая тему и главу по Страхователям и страховому интересу. Выдержка из суброгационного письма, с. 135:

“We verify that there is no other party having an interest in the said cargo and that we have duly paid for the goods”.

«Мы подтверждаем, что ни у какой другой стороны нет интереса в данном грузе, и что мы произвели оплату за груз».

– Только что оформлял суброгацию по убытку – там такой формулировки не было.

– Они же не одинаковые во всех странах. Что тут важно? Убыток выплачивается лицу, которое **подписывает суброгационный документ** – и **подтверждает** еще раз, что **имело интерес в грузе**.

– Все к тому же вернулись, с чего начали: **страхователь = получатель возмещения** – лицо, **заключившее договор страхования и имеющее страховой интерес**.

– А теперь посмотрим – интерес в чем? Что мы покрываем страхованием?

– Об этом – глава IV.

ГЛАВА IV

ПРЕДМЕТ СТРАХОВАНИЯ = SUBJECT-MATTER INSURED ТОВАР ИЛИ ЕГО ПЕРЕМЕЩЕНИЕ? = GOODS OR THEIR MOVEMENT?

- Предмет – Груз. Конец главы.
- Э-э-э, нет. Не согласен. Интересно же разобраться. Тут есть двойственность: и юридическая, и практическая.
- Юридическая – скажешь, что есть объект страхования – и есть предмет?
- Да. С **объектом** страхования – страховым, или имущественным, **интересом** – мы уже познакомились. Без наличия интереса – на начало страхования или на момент убытка – в зависимости от применимого права – договор страхования недействителен.

– А теперь соотнесем **субъект** – страхователя / **объект** – интерес и / **предмет** – груз.

- Сколько же с объектом-предметом **путаницы**! Вот возьмем КТМ РФ, ст. 246.
- Там в Определении договора морского страхования говорится о страховом случае так: «при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым **подвергается объект** страхования (страхового случая)».
- Так опасностям подвергается интерес? Или предмет = груз?
- Действительно, опасность – явление физического плана. А интерес – нематериален, явление юридическое. Возможно, стоило написать «подвергается **предмет** страхования».

ВКРАПЛЕНИЕ: Идет судно по Босфору

- Вот идет судно с грузом. По Босфору. По этой вечной и самой красивой декорации мировой торговли.
- Груз, притом опасный, в трюме. Что может с ним произойти?
- Взорвется.
- И?
- Возникнут **убытки, расходы и обязательства**.
- Получилось, что даже при страховании вещи, – опасного груза – **объект страхования нематериален**. Это – страховой интерес.

– Вернемся на борт нашего парохода. Вот груз, не дай Бог, взорвался. Что это означает для владельца:

- (1) груза физически не стало. **Убыток – стоимость** груза;
- (2) но остались обломки бочек, в которых он перевозился. Нужно их с борта парохода в Новороссийске вывезти. **Убыток – сумма расходов** по удалению остатков груза / упаковки;
- (3) а судно после взрыва зарулило и село на мель. Стаскивание его с мели = спасание = общая авария. А общая авария – это обязательства грузовладельца перед судовладельцем. **Убыток – сумма оплаченных обязательств** перед судовладельцем;
- (4) так ведь и соседние грузы повреждены. Или даже погибли. Их владельцы заявляют претензии перевозчику. А тот их направляет к несчастному владельцу нашего груза. **Убыток – сумма оплаченных** владельцем других грузов **претензий**;
- (5) да и сам владелец парохода обнаружил, что трюм поврежден после взрыва. Заявляет претензию грузовладельцу. На сумму ремонта и неполученного за время ремонта фрахта = дохода. **Убыток – сумма оплаченной претензии** грузовладельца.

- Остается пожалеть грузовладельца.
- И порадоваться, что у него был страховой полис – покрывающий грузы. На стандартных условиях ICC(A).
- Он, конечно, очень расстроится, узнав, что полис покрывает только (1)–(3) позиции.
- Почему?
- **Имущественное страхование** = страхование грузов – распространяется **только на имущественные интересы**, непосредственно связанные с имуществом. На физическую гибель или повреждение или расходы, связанные с застрахованными предметами = вещами. Но не на ответственность перед третьими лицами – пункты (4) и (5).

Двойственность Объекта и Предмета страхования

– Вот такая триада получается:



Рис. 4.1. Объект и предмет страхования

- Только по материалам твоего парохода в Босфоре надо добавить – что от страхователя тянется несколько стрелочек к **разным имущественным интересам**. Одно дело – интерес в **самом грузе**. Другое – связанная с **грузом юридическая ответственность** перед третьими лицами.
- И предметы тогда разные: груз – или ответственность перед третьими лицами.
- **Первое – страхование имущества, второе – ответственности.**

– **Страхование грузов** – как любое страхование, **явление искусственное**. Продукт договоренности многих сторон. Так вот наше страхование грузов, в той форме, в которой мы его исследуем – включает и страхование имущества, и **некоторые виды** страхования **ответственности** – как в пункте (3) – общая авария. Но только некоторые: в пунктах (4) и (5) – примеры рисков, не покрываемых по договору страхования грузов.

Имущество и расходы

– Мы разделили «босфорский» пример на страхование имущества и ответственности. Но и внутри страхования имущества есть деление – на **собственно убыток = вред имуществу** – и **расходы**. Стоимость бочек – и расходы по удалению их остатков.

Интерес и предмет страхования – немецкие условия DTV

- Не очень часто в нашей книге мы будем прибегать к не английским источникам. Больно много чего в английских содержится – их бы все одолеть.
- Но в качестве замечания – немецкие, скандинавские и французские условия нам иногда тоже нравятся, порой все в них определяется четче.
- Вот и сейчас для того, чтобы определить размер – заглянем в немецкие DTV Cargo Insurance Conditions 2000 года – раздел All Risks – «от всех рисков». Вот с чего он начинается:

1. Interest / subject matter of the insurance

1.1 Insurable interest

1.1.1. The subject matter of the cargo insurance can be any monetary interest a person has in seeing that the goods survive the perils of transport and associated storage.

1.1.2. Covered are the goods specified in the insurance policy and / or other expenses and costs.

1. Интерес / Предмет страхования

1.1. Застрахованный интерес

1.1.1. Предметом страхования может быть любой имеющийся у какого-либо лица материальный интерес в том, чтобы товары перенесли опасности транспортировки и связанного с ней хранения.

1.1.2. Застрахованными считаются товары, указанные в страховом полисе и / или иные расходы и издержки.

– Что тебя здесь заинтересовало – помимо того, что опять перепутан объект и предмет страхования? У них предмет – это денежный интерес. А мы решили, что интерес – объект.

– Сейчас важен факт, что **застрахованы товары – и расходы и издержки**.

– Правильно. **Предмет страхования** – это же **предприятие** – о чем мы скажем через абзац. Понятие комплексное – включающее разные предметы, главный из которых – собственно груз. Но – и связанные с ним расходы. Вот о чем договоримся: эта глава IV – собственно о грузе. А о расходах и издержках будем говорить и в V, и в последующих.

– Отлично. Маленький понравившийся моментик – застрахован интерес в том, что товары «переживут опасности транспортировки и хранения». **“Survive the perils” = «переживут опасности»** – очень живое выражение, ясно показывающее, насколько нужно наше страхование.

Что такое груз?

– Итак, наш предмет договора в IV-й – груз. А что такое груз?

– Как ты же, Николай, и определил, **«груз – это не только перевозимый товар, но три-четыре опасности потерять его»** (Н.А. Солонько).

– Это емко – но частично в шутку. А о чем и ты, и мы раньше писали: **«груз – это имущество, находящееся в движении»** (Н.А. Солонько). Или **«груз – это перемещаемый товар»** (Г.В. Гришин). «Товар в движении» (Анон).

– Так мы страхуем – **движение или товар?**

– Я уже цитировал данный английской практикой ответ – который я вычитал у Данта, с. 7. Груз – это **имущество, ставшее предприятием = cargo is “chattels-cum-adventure”**. Первый раз прозвучала эта формула в 1941-м, в деле Forstal Land v Rickands.

Loss of adventure и фрустрация. «Срыв перевозки»?

– Предприятие = adventure – это **процесс перемещения** груза.

– Adventure еще переводится как «страх, риск» – и как «предприятие». Marine adventure – Морское предприятие.

– А в обычном языке мы скажем «приключение».

– Но тут больше по смыслу подходит просто «рейс». «Перевозка». Но **с оттенком риска – опасная перевозка**, по морю все-таки.

– Цель предприятия – не просто сохранить груз в целостности – но и доставить его в место назначения.

– Тогда loss of adventure – это... потеря перевозки? Несостоявшаяся перевозка? Неоконченная?

ВКРАПЛЕНИЕ: Rodocanachi v Elliott (1873)

Условия страхования груза шелка включали restraint of princes = захват властями. Товар шел из Японии на Англию – до Марселя морем. А потом попал в Париж во Франко-прусскую войну и Парижскую коммуну. И застрял там – не будучи поврежденным. Как говорится – *existed in specie* = существовал как вид груза.

Но – не просто был задержан – а на момент суда задержан на неопределенное время.

Решение: убыток покрыт по условиям страхования – произошел **loss of adventure = расстройство предприятия**.

– Дант, со страницы 292-й которого мы цитируем, пишет: “**Loss of adventure** can be equated with the **frustration of the contract of carriage**” = «гибель предприятия может быть приравнена к фрустрации договора перевозки».

– Почему только договора перевозки? И договора купли-продажи, что важнее.

– Согласен. **Frustration** – говорит нам Мультигран – «расстройство; срыв; крушение (надежд); крах; разочарование; неудовлетворение; отчаяние; безвыходное положение; досада; чувство безысходности; чувство бессилия».

– А юридический смысл: «тщетность; фрустрация (**утрата договором своего смысла**); прекращение обязательств вследствие невозможности их выполнения».

– Англо-русский юридический словарь добавляет: «**Frustration of adventure** – задержка судна по непредвиденным обстоятельствам, расстройство рейса».

– «Расстройство» мне нравится больше, чем «фрустрация», хотя и отдает медициной. Только это не обязательно «задержка судна» – могут быть разные обстоятельства.

– Так что? **Loss of adventure = расстройство рейса?**

– Понимаю, что есть термины юридические. А можно по-разговорному? Например, **срыв перевозки**? А в скобках пока будем писать loss of adventure.

Предмет страхования

– Что для нас важно? Наш предмет страхования – груз. И морское предприятие. Товар – и факт его прибытия. Гибель или повреждение груза – и срыв перевозки.

– Страхование грузов защищает этакий **пространственно-временной континуум**. Единство времени и места.

– Отсюда вытекают интересные **особенности страхования груза** – например, конструктивная полная гибель, мы ее еще пройдем. Груз даже не поврежден, или поврежден незначительно – а доставить его в пункт назначения нельзя.

– Или – груз выгружен в ином месте – на судне двигатель сломался. Несутся расходы по доставке груза до места – и они будут застрахованы, хотя сам груз не поврежден.

– Страхуем груз – и морское предприятие. **Двойственность** предмета страхования.

– Только тут уже надо указать: **задержку в доставке не страхуем**. Но покрываем расстройство рейса – или предприятия.

Предмет – Риск / Опасность – Убыток

– Ой, как ты нехорошо все смешал. «Страхуем предприятие – но не задержку». Это разного плана вещи.

– Согласен. Поясним на примере Босфора: происходят **события трех уровней**:

- ВЗРЫВ;
- ГИБЕЛЬ ГРУЗА;
- РАСХОДЫ ПО УДАЛЕНИЮ ОСТАНКОВ.

– Взрыв – это **опасность, или риск** = peril, or risk – который угрожает грузу.

– Гибель – это физический процесс, происходящий с самим грузом. **Вид убытка**.

– Расходы по удалению – это тоже **один из видов убытка**, который может быть покрыт или не покрыт по договору страхования.

– Тут еще слово «**риск**» в его английском звучании risk многое запутывает. По-английски риск может означать и «опасность» = peril, и предмет страхования = risk = subject-matter under risk – партия товара «на риске».

Что? От чего-1? От чего-2?

– Важно это прочувствовать. Есть вопрос – «**что мы страхуем?**» На него мы отвечаем: **предмет** – то есть груз и предприятие.

– Но тот же вопрос «что мы страхуем?» – можно прочесть в ином восприятии – «**от чего мы страхуем?**»

– И вот это «от чего?» может быть понято двояко. «От чего-1?» – **от каких опасностей** = perils = risks – угрожающих грузу. Это – явления физические или связанные с человеческим фактором.

– А вот второе «от чего-2?» – это **вид убытка** = loss type. Что может произойти с грузом? Это – полная гибель, общая авария, ответственность перед третьими лицами, расходы – и многое другое.

– Все путает тот факт, что многие опасности – являются и видами убытка. Недостача, например.

Структура книги – главы IV, VII–XII

– В **условиях** страхования иногда перечисляются факторы «от чего-1» – виды опасностей. Иногда – «от чего-2» – виды убытков. А иногда – и те, и другие.

– **Структура следующих глав** нашей книги: эта – IV – **что** страхуется? Через две главы – VII – «**от чего-1?**» – виды **опасностей**. Потом VIII – «**от чего-2?**» – виды **убытков**. А потом – **условия** страхования – IX – XII главы.

– В условиях иногда перечисляются только опасности, иногда только виды убытков – а чаще – и то, и другое.

– Вот так попробуем изобразить – и перейдем к предмету IV главы – к предмету страхования.

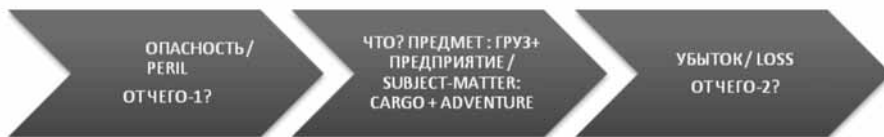


Рис. 4.2. Что страхуется и от чего

ЧТО ОТЛИЧАЕТ ГРУЗ?

Определение

– Для начала – определение груза, данное Николаем – в отличном труде на 42 страницы, где Николай кратко изложил все о страховании грузов.

Груз – это любого рода товары и предметы, в том числе и те, которые используются или предназначаются к использованию для упаковки или предохранения товаров (продукции), с момента приемки их для перевозки до сдачи получателю груза при осуществлении торговых контрактов и поставок продукции. Другими словами, груз – это имущество, находящееся в движении. От физических и химических свойств груза зависят условия перевозки, род тары, вид упаковки, маркировка и т.д. Свойства груза влияют на выбор подвижного состава и организацию погрузочно-разгрузочных работ.

– А теперь **несколько иллюстраций**, помогающих понять, что же отличает груз от обычного товара.

Груз – перемещается

– Что отличает груз? Он **должен перемещаться**.

– Цитируем Swiss Re: “It must be carried by “something” for the purpose of transportation to be a cargo within the definition of Marine insurance. If it moves on its own, it does not qualify”

= «он» должен **находиться на «чем-нибудь» с целью перевозки** – только тогда «он» может стать «грузом» с точки зрения Морского страхования. Если он **передвигается сам – грузом он не является**.

– Отсюда проблемы – перегон автомобилей своим ходом. Они – не груз, но их нельзя и застраховать как нормальную машину.

– Или перевозка машин на борту судна или ж / д платформы – надо особо оговаривать, что покрывается момент заезда и съезда на / с транспортного средства на собственном ходу. Иначе получится: на борту – груз, а пока заезжает на борт – нет.

– И все же намного важнее – **хранение**. У нас в регионе половина запросов по страхованию товаров – по **хранению. Не связанному с перевозкой**. Но по страхованию грузов провести такой риск нельзя – **товар не в пути** – он хранится. А просто по неморскому страхованию от огня и кражи – нет страховщиков, хорошо разбирающихся в физических свойствах товаров. Это только страховщики грузов в них сведущи.

– Получается: товары в длительном хранении – уже не груз, но еще не недвижимость. Застраховать непросто.

Груз – имеет стоимость. Specie

– Это к делению на виды грузов. Основное деление – на собственно грузы и **ценные грузы**.

– Вторые называются **specie**. Относят к этой категории грузы, исходя из их **стоимости за килограмм**.

– Опять цитируем Swiss Re: “Any cargo with a **value / weight ratio** exceeding that of silver, would be called «valuables» or «specie»” = любой груз с соотношением цены к весу, превышающим стоимость серебра, называется «ценным» или “specie”.

– В январе 2012 года серебро было 34 US доллара за унцию – примерно **1,090 US долларов** за килограмм.

– Ценные металлы, предметы искусства. Страховать их надо не так, как обычные «грузы». Меры безопасности – иные.

Груз – имеет физические и рыночные свойства. Specie

– Второе значение термина specie – **физические и экономические свойства товара**. То, что делает его **отличным от другого** товара. **Природа товара**.

– Мы все расширяем свое понимание термина **adventure = предприятие**. В страховании грузов – важно не только довести товар в сохранности, не только доставить его до места назначения – но и **обеспечить сохранение его свойств**. Его **specie**.

– Самый простой пример – цемент. **Намок** – стал бетоном – потерял свойства.

– Но это очевидно – а вот посмотри: вино. **Замерзло** в застрявшем в горах грузовике. Потом оттаяло. Но – потеряло при этом букет.

– А вот еще сложнее – вино даже не замерзло. Чуть подмокли бутылки. Высушить их легко – но **этикетки** утратили **товарный вид**.

– Или электроника: было подозрение, что компьютеры подмокли. Вскрыли коробки, заклеенные печатями – утрачена **гарантия**. Нет гарантии – хотя груз не поврежден – его нельзя продать.

– **Потеря specie** часто объясняется обычными житейскими терминами: the item is no longer what it was when insured = предмет **уже не тот, каков он был**, когда его страховали. Он утратил свои свойства, **свою природу** – **lost its specie**.

Груз – и упаковка

– Вот еще один аспект, важный для ответа на вопрос – что такое груз? Это – только **сам груз – или включая его упаковку?**

– Вроде бы, упаковка – это не составная часть груза. Она необходима только для того, чтобы сохранить груз во время доставки. Если товар прибыл неповрежденным, – хотя

упаковка подмочена и высушена – что это значит? Груз поврежден? Есть убыток по страхованию карго?

– И если мы страхуем и повреждение упаковки – что делаем мы не всегда, – то как определить упаковку? Контейнер – это упаковка? Или коробка?

Много особенностей

– Мы набросали только несколько «вечных» проблем – чтобы показать, что **страхуем** мы не просто груз в его физической форме. А именно **предприятие по перемещению** товара.

– И «**успех** нашего [безнадежного? Нет!] **предприятия**» – **понятие комплексное**. Сам груз может быть не поврежден – но будет признан полностью погибшим.

MIA о предмете страхования

– Мы еще пока на наш первоисточник не смотрели – на MIA. Что там говорится о предмете страхования?

– Секция 3 говорит, что предмет – это «**любое законное морское предприятие**» = “every lawful marine adventure”. А секция 26 поясняет, что предмет должен быть указан в полисе:

3. MARINE ADVENTURE AND MARITIME PERILS DEFINED

1. Subject to the provisions of this Act, **every lawful marine adventure** may be the **subject of a contract** of marine insurance.

2. In particular there is a marine adventure where –

a. Any ship, goods or other moveables **are exposed to maritime perils**. Such property is in this Act referred to as “**insurable property**”...

“**Maritime perils**” means the perils consequent on, or incidental to, the **navigation of the sea**, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and **any other perils**, either of the like kind or which may be designated by the policy.

26. DESIGNATION OF SUBJECT-MATTER

1. The subject-matter insured must be **designated** in a marine policy with **reasonable certainty**.

2. The nature and extent of the **interest** of the assured in the subject-matter insured **need not be specified** in the policy.

3. Where the policy designates the subject-matter insured in **general terms**, it shall be construed to apply to the interest **intended** by the assured **to be covered**.

4. In the application of this section regard shall be had to any **usage** regulating the **designation** of the subject-matter insured.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОРСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И МОРСКИХ ОПАСНОСТЕЙ

1. С учетом положений данного Закона, **предметом договора** морского страхования может быть **любое законное морское предприятие**.

2. В частности, морское предприятие имеет место, когда –

а. Любому судну, грузу или иному движимому имуществу **угрожают морские опасности**. Такое имущество называется в данном Законе «**подлежащее страхованию имущество**»...

«**Морские опасности**» означают опасности, проистекающие из/или **связанные с мореплаванием**, то есть, морские опасности, пожар, военные риски, пираты, разбойники, грабители, захваты, задержания, задержания правительствами и населением, выброс за борт, барратрия и **любые иные опасности сходного вида** или перечисленные в полисе.

26. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРЕДМЕТА

1. Предмет страхования должен **быть с разумной точностью определен** в полисе морского страхования.

2. Природа и степень **интереса** страхователя в предмете **могут не указываться** в полисе.

3. Если предмет страхования определяется в полисе в **общих чертах**, полис необходимо трактовать как **покрывающий** тот интерес, который страхователь **намеревался застраховать**.

4. Данная секция должна применяться с учетом **практики определения предмета** страхования.

– Интересно, что в МΙΑ предмет – это, прежде всего, морское предприятие – а не собственное имущество. Притом морское предприятие, которому угрожают морские опасности.

– Появляется новый термин *insurable property* = подлежащее страхованию имущество. Вернее, «страховабельное» имущество = то, которое может быть застраховано.

Законность предприятия. Санкции

– Любые грузы могут быть застрахованы – если предприятие законно и сами грузы – законны.

– Одна из новейших проблем, связанных с законностью – санкции. Против Ирана – и против многих иных стран.

– Сейчас почти во все страхования включается **Оговорка о санкциях** = *Sanctions clause*, или **Sanction Limitation and Exclusion Clause** – такая, как Оговорка JC2010 / 014 от 11 / 8 / 2010.

– По ней покрытие не предоставляется и / или убытки не возмещаются, если это

would **expose (re)insurer to any sanction**, prohibition or restriction under United Nations resolutions or the trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union, United Kingdom or United States of America.

Подставит... (пере)страховщика под любые санкции, запреты или ограничения по резолюциям ООН или под торговые или экономические санкции, законы или подзаконные акты Европейского Союза, Великобритании или США.

– **Законность** – понятие более широкое, чем санкции. У него возможны такие аспекты:

- торговое законодательство: лицензирование или иное регулирование экспорта или импорта данного груза в стране – экспортере или импортере;
- страховое законодательство – запрет страхования в иностранных компаниях или импорта грузов на условиях CIF при страховании у иностранных страховщиков (что почти одно и то же).

– Но санкции и первый аспект делают незаконной торговую операцию, а второй – страховую. Немного разные случаи!

– Согласен. Наша цель – перечислить возможные проблемы. Законность предприятия к ним относится.

Грузовые документы

– Как доказать **законность грузов**?

– Посредством изучения действующего законодательства – страны-экспортера / импортера и страны применимого права – если она отличается от первых двух.

– А также через **грузовые документы**:

- Экспортные и импортные лицензии = *export and import licences*;
- Сертификат происхождения = *certificate of origin*;
- Санитарный сертификат = *sanitary certificate*;
- Сертификат качества = *certificate of quality*;
- Транспортные документы – коносамент, чартер, транспортная накладная.

– Эти документы в полном объеме появляются у страховщика только в случае убытка. У особо интересующегося страховщика – перед заключением договора страхования. В своей совокупности они дают представление о юридических, физических и прочих свойствах груза.

Свойства и характеристики грузов

– О физических, химических и сходных **свойствах грузов** мы в нашей книге не сможем написать – объем не позволит. Есть много отличных изданий, описывающих **особенности перевозки** разных видов грузов.

– Или **проблемы**, связанные с их перевозками. Самая знаменитая из этих книг – **Lloyd's Survey Handbook**, выдержавшая уже, кажется, 7 изданий.

– Что нам как страховщикам **надо знать о грузе, помимо его наименования?**

– Мы еще пройдем **вопросники** по грузам – где запрашивается основная информация. Из практики, что нас больше всего волнует:

(1) **количество** груза (вес с тарой = брутто = gross и без, количество мест, объем, размеры);

(2) иные количественные характеристики грузов (например, по жидким грузам необходимо знать температуру и плотность = density, а по некоторым еще и вязкость = viscosity);

(3) **упаковка**;

(4) **характеристики транспортного средства**;

(5) **размещение груза** на транспортном средстве – в особенности, на судне: на палубе или в трюме;

(6) **крепление** груза на транспортном средстве или в контейнере – включая систему крепления = lashing и подстилочный и изоляционный материал = dunnage.

ВКРАПЛЕНИЕ: физические свойства грузов

– И все же – что касается физических свойств груза. Хотя бы группы проблемных грузов знать надо. Возьмем самую **сложную** – **temperature-controlled cargoes** = **грузы, перевозимые при определенной температуре**. Их можно разделить на охлажденные и замороженные – при этом последние бывают глубокой заморозки.

– Сложные для перевозки и страхования грузы. Из которых самые архисложные – бананы. Отклонение в температуре трюмов на один градус от рекомендуемых 12 – и придет банан или вечно зеленый, подмороженный – или уже в порту желтый – что означает, что до потребителя он черненьким доберется.

– А как такое застраховать? Стандартные английские правила предусматривают, что страхуется только поломка рефустановки на срок более 24 часов. А такую поломку еще доказать надо.

– Вот и получается – физические свойства грузов мы с тобой разъяснять не должны. Но хотя бы следует рассказать о том, какие, собственно, бывают грузы.

Классификация грузов

– Сколько не перечисляй грузы или их виды – полный список все равно не составишь. Вот для начала Николай предлагает такие возможные критерии классификации:

Признак классификации	Разделение грузов
Вид продукции	Продукция: – сельского хозяйства; – лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности; – руды металлические; – топливно-энергетической промышленности; – металлургической промышленности; – химической промышленности; – пищевой, мясомолочной и рыбной промышленности; – промышленные товары народного потребления; – машиностроения, приборостроения и металлообрабатывающей промышленности; – иные грузы.

Физическое состояние	Твердые, жидкие, газоподобные.
Наличие тары	Тарные, бестарные, контейнеризованные.
Способ погрузки и выгрузки	<ul style="list-style-type: none"> – Генеральные, или штучные (принимаемые к перевозке по счету мест, упакованные в стандартную тару или пакеты, связки и не требующие особых условий перевозки); – Массовые (представляющие собой определенную структурную массу, перевозимую в больших количествах без упаковки); – Насыпные (зерно, уголь, песок и т.п.); – Навалочные (руда, рудные концентраты, металлы и т.п.); – Наливные (нефть и нефтепродукты, сжиженный газ, спецжидкости, растительные масла, животный жир и т.п.); – Лесоматериалы (круглый лес, пиломатериалы, технологическая щепка).
Специфические свойства	<ul style="list-style-type: none"> – Особорежимные – Скоропортящиеся (овощи, фрукты, цветы и т.п.); – Опасные, – Антисанитарные; – Живые (скот, птица); – Сырые животноводческие продукты (шерсть, шкуры и т.п.).
Габариты	– Обычные, длинномерные (более 3 м длины), негабаритные.
Масса	– Легковесные, тяжеловесные (масса более 5 т).

– Да, разнообразие серьезное. Как же мы хотим одну книгу – про все эти виды грузов написать?

– Ведь мы же пишем для страховщика или страхователя грузов. Надо, чтобы он разобрался в принципах и в возможных решениях. А уж детали в каждом конкретном случае

– не нам описывать.

ВЛОЖЕНИЕ 4.1

АНГЛОЯЗЫЧНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ – ГРУППЫ ГРУЗОВ

– Есть отличная книга – называется просто и коротко «Грузы» = **Cargoes**. Написал William V. **Packard**, вышла в 2004 году, Shipping Books, UK.

– Мы цитируем ее по другой прекрасной книге **Insuring Cargoes = Страхуем Грузы**, автор K.S. **Vishwanath**, напечатана в 2010, Witherby Insurance, UK.

– Там дается такая **классификация грузов**:

Unitised Cargo	Штучные грузы (генеральные)
Wheeled & Heavy Units	Колесные и тяжеловесные грузы
Grain	Зерно
Agricultural Products	Сельскохозяйственные продукты
Timber	Лес
Coal	Уголь
Fertilisers	Удобрения
Cement	Цемент
Ferrous Ores	Руды черных металлов
Minerals	Минералы

Metals	Металлы
Chemicals	Химикаты
Reefer	Рефрижераторные грузы
Livestock & Animal Products	Скот и животные продукты
Liquids – General	Наливные грузы – общие
Liquids - Vegoils & Others	Наливные – растительные масла и пр.
Liquids – Mineral Oils & Chemicals	Наливные – минеральные масла и химикаты
Gas	Газ
Dangerous Goods	Опасные грузы

– Мы сначала заволновались, **неполной показалась классификация**. А где же личные вещи? Предметы искусства? Вооружение? Контейнерные грузы?

– Потом подумали, что нам же важны **характеристики грузов с точки зрения рискованности их перевозки**. И получается, что многие из только что перечисленных – если не включаются в опасные – то относятся к генеральным. Разного размера, но – штучным грузам.

Пример рисков в одной из групп

– Что важно для страхового специалиста? Степень риска при перевозке – то, что мы называем **risk exposure = подверженность риску**. А она внутри каждой группы примерно одинакова.

– Вот пример факторов риска, которые указанные авторы связывают только с одной из групп:

Grain: Barley / malt, beans, chickpeas, corn / maize, wheat, rice, lentils, oats, oilcakes, pulses

Hazards:

- Moisture sensitive, problem of moisture migration
- watertightness of hatch covers important
- susceptible to water damage, infestation, HSSC (heat, sweat, spontaneous combustion), shortage risks (including paper shortages), contamination
- possible shifting of grain cargo
- ventilation of holds important
- often shipped in older vessels

Зерновые: ячмень / солод, бобы, нут, кукуруза / маис, пшеница, рис, чечевица, овес, жмых, зернобобовые.

Опасности:

- чувствительны к влаге; проблема перехода влаги
- важна водонепроницаемость люковых закрытий;
- подвержены рискам подмочки, заражения, тепла, отпотевания, самовозгорания, недостач (включая «бумажные»), загрязнения;
- возможны подвижки груза зерна;
- важна вентиляция трюмов;
- часто перевозятся на старых судах.

– По остальным группам мы не будем перечислять риски. Но перечислим грузы.

– Надо знать «своих героев» – то, что мы боимся!

Названия некоторых грузов

Agricultural Products:

Cashew nuts, groundnuts, copra, coffee, cocoa, cotton, cottonseed, hay, hemp, jute, onions, potatoes, rubber, tea, tapioca, tobacco.

Сельскохозяйственные продукты:

Кэшью, земляные орехи, копра, кофе, какао, хлопок, семя хлопчатника, сено, конопля, джут, лук, картошка, резина, чай, тапиока, табак.

Timber:

Round logs, veneer / sawn timber, wood pulp, pulpwood, waste paper, plywood.

Лес:

Круглый лес, шпон / пиломатериалы, целлюлоза, балансы, макулатура, фанера.

Coal:

Coal, coke, petroleum coke.

Fertilisers:

Nitrates, Sulphur, DAP, MAP, NPK (nitrogen, phosphorus, phosphate).

Cement:

Cement, clinker, gypsum.

Ferrous Ores:

Chrome and iron ores, iron concentrates, direct reduced iron (DRI), manganese, nickel, ferro alloys.

Minerals:

Aluminium, alumina, bauxite, copper concentrates, mica, lead, tin, granites.

Metals:

Semi-processed metals: ingots, billets, blooms, steel, scrap.

Chemicals:

Soda ash, caustic soda, acids.

Reefer:

Frozen food and meat, dairy products, marine products (fish).

Livestock & Animal Products:

Animals, fish, wool, hides, skins.

Liquids - Vegoils & Others

Soya bean oil, castor oil, palm oil, tallow, lard, alcohol, essential oil, molasses, latex.

Liquids - Mineral Oils & Chemicals:

Crude and diesel oil, lub oil, naphtha, paraffin, petrol, methanol, benzene, asphalt.

Gas:

LPG and LNG: methane, ethane, propane and butane, propylene.

Уголь:

Уголь, коксующийся уголь, нефтяной кокс.

Удобрения:

Нитраты, сера, фосфаты аммония, азот-фосфор-калий.

Цемент:

Цемент, клинкер, гипс.

Руды черных металлов:

Руды хрома и железа, железный концентрат, железо прямого восстановления (горячебри-кетированное железо), марганец, никель, ферросплавы.

Минералы:

Алюминий, глинозем, бокситы, концентраты меди, слюда, свинец, олово, гранит.

Металлы:

Полуобработанные металлы – чушки, биллеты, блюмы, сталь, металлолом.

Химикаты:

Поташ, каустик, кислоты.

Рефрижераторные грузы:

Замороженные продукты и мясо, молочные продукты, морепродукты (рыба).

Скот и животные продукты:

Животные, рыба, шерсть, шкуры, кожи.

Наливные – растительные масла и пр.:

Соевое, касторовое, пальмовое масла, жир, сало, спирт, эфирное масло, патока, латекс.

Наливные – минеральные масла и химикаты:

Сырая нефть, дизтопливо, смазочные масла, керосин, парафин, бензин, метиловый спирт, битум.

Газ:

Сжиженные попутный и природные газы: метан, этан, пропан и бутан, пропилен.

– И зачем такой длинный список? Не все же грузы в нашем регионе возят?

– А мы не только для нашего региона пишем. А потом, иногда просто расстраиваюсь по поводу собственной безграмотности. Столько всего в мире есть – о чем понятия не имеешь. Вот задумался: кожаную одежду и обувь носим. А ведь надо, чтобы кто-то откуда-то привез эти шкуры или кожи, обработал, разрезал. Причем делаться это может в разных странах. Столько в жизни процессов, о которых мы и не подозреваем.

– А кто-то говорил: **специалист по морскому страхованию** – это человек, который с годами знает все меньше и меньше о все расширяющемся объеме рисков. А неморской – наоборот, стало быть, специализация у них, на суше, уже.

Узнаем грузы через оговорки

– Ну, уж привел бы и данные о **рисках по каждой группе**.

– А вот этого как раз и не хочется. Мы будем позже проходить **специализированные условия и оговорки** – по перевозке разных видов грузов. Давай исходить из того, что те, кто пишет эти оговорки, гораздо лучше нас с тобой – не-моряков и не-торговцев – разбирается в физических и технических и социальных аспектах перевозок.

– Получается, есть специальная оговорка – существует проблема с грузами?

– А нет – специальной проблемы нет. Но чтобы вовсе не оставить без внимания твой интерес к рискам, приведу принятое немецкими перестраховщиками распределение грузов по категориям риска.

– Только посмотри, Николай, как у нас часто пляшет этот термин – «риск» – в разные стороны. В начале этого абзаца я говорил о рисках – угрожающих каждому из грузов. А в твоей таблице слово «риск» употребляется в ином, страховом значении: «хороший риск» – это предмет страхования, который каждый страховщик хочет взять. То есть – с низкой степенью риска.

– А вот средний и нежелательный / плохой риск – это высокая степень риска, то есть высокая вероятность наступления убытка.

ВЛОЖЕНИЕ 4.2
НЕМЕЦКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ
В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТЕПЕНИ ОПАСНОСТИ

Категория риска	Виды грузов
Очень хороший / хороший	<ul style="list-style-type: none">• Химическая и фармацевтическая продукция• Пластмассовые, резиновые изделия• Детали для аэрокосмической промышленности• Оборудование и детали для судостроительной промышленности• Ядерное топливо, уран• Руда, уголь• Транспортные средства• Сырье, полуфабрикаты химической, косметической и фармацевтической промышленности• Нефть и нефтепродукты• Средства производства• Экспонаты художественных выставок• Банковские документы при охраняемых перевозках (акции, облигации, аккредитивы, коносаменты, накладные, чеки, закладные, сберегательные книги и т.д.).
Хороший / средний	<ul style="list-style-type: none">• Машинное оборудование, заводское оборудование, аппараты, турбины, сельскохозяйственная техника, металлические конструкции, инструментарий.

Средний	<ul style="list-style-type: none"> • Косметика • Электрическое и электронное оборудование • Точная механическая и оптическая техника • Зерно, рис, маис, фураж • Текстильная продукция и одежда (кроме кожаных и меховых изделий, ковров ручной работы) • Произведения искусства, антиквариат • Табак, сырьё и табачная продукция • Цемент • Рецепты, сертификаты о медицинском страховании • Частные драгоценности, ювелирные изделия и меха • Банковские документы при неохраняемых перевозках (акции, облигации, аккредитивы, коносаменты, накладные, чеки, закладные, сберегательные книги и т.д.) • Замороженные продукты • Музыкальные, оркестровые инструменты (кроме ВИА) • Жидкости, перевозимые в танках, сосудах канистрах и других подобных ёмкостях (кроме страхования утечки из этих емкостей).
Нежелательный	<ul style="list-style-type: none"> • Строительные материалы • Хлопок • Пищевые продукты, деликатесы и предметы широкого потребления • Металлоизделия (листовые, трубы, сталь и т.п.) • Бумага и печатная продукция • Пиротехнические средства • Телевизионное и медицинское оборудование • Древесина • Кофе • Кожаные и меховые изделия, ковры ручной работы • Коллекции ювелирных изделий и почтовых марок • Частные произведения искусства.
Нежелательный / плохой	<ul style="list-style-type: none"> • Рыба, мясо, фрукты и овощи
Плохой	<ul style="list-style-type: none"> • Домашние принадлежности, личное имущество • Наличные деньги • Кинотехника и кинопродукция (позитивы, негативы, инвентарь, бутафория и декорация, кинооборудование) • Багаж • Охотничье и спортивное оружие.

Источники: IMO и BIMCO – как перевозить грузы

– Отличный список, прямо готовый **тарифный справочник**. Говорит – что можно страховать без особых проблем – а что надо брать по более высоким ставкам, а то и вообще не брать.

– Что еще надо посмотреть в плане грузов – так это огромное число источников, рекомендующих, как **организовывать перевозку** тех или иных грузов.

– Как обычно, большинство информации в этих источниках – платная... Или нужно регистрироваться. Но для профессионалов это – не беда.

– Главные законодатели мод в перевозках – Международная Морская Организация = International Maritime Organisation (www.imo.org), а также Балтийский и Международный Морской Совет = BIMCO (www.bimco.org).

– ИМО и BIMCO видят в качестве своей цели **обеспечение безопасности мореплавания – а значит, и перевозки грузов**.

- Делается это посредством рекомендаций, кодексов и конвенций, регулирующих различные аспекты перевозок.
- Вот далеко неполный **перечень документов ИМО**:

- * International Convention for **Safe Containers**, 1972 = Международная Конвенция по Безопасным Контейнерам, 1972
- * The Code of Safe Practice for Cargo **Stowage and Securing**, 1991 = Кодекс Безопасной практики размещения и крепления груза
- * International **Grain Code** 1991 = Международный зерновой кодекс
- * International Maritime **Dangerous Goods (IMDG)** Code 2008 = Международный морской кодекс по опасным грузам (Кодекс ММОГ)

IMSBC – Классификация навалочных грузов

- Интересен недавно принятый International Maritime **Solid Bulk Cargoes (IMSBC)** 2009 = Международный Кодекс морской перевозки навалочных грузов. Он заменяет существовавший с 1965 года the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) = Кодекс безопасной практики переработки навалочных грузов.
- Нам с вами это интересно еще и потому, что мы занимались классификацией грузов. IMSBC дает следующую **классификацию** навалочных грузов с точки зрения **рисков их перевозки** (не путать ABC здесь с ABC в ICC!):

Group A consist of the cargoes which may **liquefy** if shipped with moisture content in excess of their transportable moisture limit.

Группа А состоит из грузов, которые могут **разжижаться**, если они отгружаются с содержанием влаги, превышающим допустимое для транспортировки.

Group B consists of cargoes which possess a **chemical hazard** which could give rise to a dangerous situation on a ship.

Группа В состоит из **химически опасных грузов**, которые могут создать опасную ситуацию на судне.

Group C consists of cargoes which are not liable to liquefy (Group A) and do not possess chemical hazards (Group B).

Группа С состоит из грузов, не склонных к разжижению (Группа А) и не химически опасных (Группа В).

- Все же не верю я в Интернет! Ну, нет там ничего?

– ???

- Вот столь важная информация, как опасные навалочные грузы. Плати деньги – получишь информацию от ИМО или БИМКО. А вот просто увидеть где-то **список грузов из каждой группы**... Вот так, бесплатно, мне, как отправителю груза. Ага, как же...

- Я попробовал. Что-то нашел на сайтах... в Корее, на Маршалловых островах. Даже в Викиликсах, правда, Петербургском каком-то подразделении.

Пример привожу. Просто кусочек. **Чтобы было ясно** – что (а) **осознанность** конкретных опасностей перевозок конкретных грузов в мире – на очень высоком уровне, (б) мы о каждом грузе здесь **писать просто не сможем**, (в) кто хочет – знает, **где найти информацию**.

- «Материалы, определенные как «опасные только при перевозке навалом» = «Materials hazardous only in bulk» (МНВ) – и попадающие в группу В Кодекса IMSBC:

Brown coal briquettes = Брикеты лигнита

Charcoal = древесный уголь

Coal = уголь

Ferrosilicon = ферросилиций и т.д.

- А вот пример **регулирования практики безопасной перевозки** – очень подробного, по каждому виду грузов:

Для металлолома (группа С) требуется система естественной или механической вентиляции трюмов.

– И вот, наконец, важная для нас информация:

С 1 января 2011 года суда, перевозящие твердые навалочные грузы = solid bulk cargoes, должны иметь действующие Сертификаты Кодекса IMSBC.

– Больше уверенности для грузовладельцев!

– И больше бюрократических сложностей для судовладельцев...

– Так для хороших же целей!

– Завершаем экскурс в реальный мир. В мир перевозок грузов.

– Для создания большей приближенности к реальному миру – практическое вложение. Выдержка из страхового тарифа! Нашей восточноевропейской компании, не буду пока называть. Там были – ставки премии, а, вернее, «тарифы по страхованию» по **разным видам перевозок** – авиа / море / ж / д / авто – применительно к таким группам грузов.

– Ставки мы удалили. Ну, старые они, у нас же все каждый день меняется!

– И пока мы не говорим об андеррайтинге – а о том, какие грузы страхуем.

ВЛОЖЕНИЕ 4.3 РОССИЙСКАЯ ТАРИФНАЯ СЕТКА, ПРИМЕНЯЕМАЯ ПРИ СТРАХОВАНИИ ГРУЗОВ

**Таблица №1. Расчет тарифов для страхового покрытия
«С ответственностью за все риски»**

Наименование типов грузов
Пищевой класс:
1. Грузы, требующие специального температурного режима
2. Рефрижераторные и / или охлажденные грузы в любой форме (включая свежее мясо, рыбу, овощи, фрукты)
3. Скоропортящиеся продукты в любой форме (ягоды, фрукты и т.д.)
4. Продукты питания в потребительской упаковке (исключая продукты в стеклянной таре)
5. Продукты питания в стеклянной таре
6. Продукты питания в мешках
7. Продукты питания наливом / навалом (масло, зерно, мука и т.п.)
Непищевой класс:
1. Минеральные продукты и продукты их переработки (руды, соль, известь, цемент и т.д.) навалом
2. Минеральные продукты и продукты их переработки в мешках
3. Минеральные продукты и продукты их переработки наливом (продукты перегонки нефти, исключая ГСМ, воск минеральный и т.п.)
4. Минеральные продукты и продукты их переработки в промышленной упаковке (масла, растворители, газ в баллонах, порошки и т.д.)
5. Минеральные продукты и продукты их переработки в стеклотаре (ацетон, краски, лаки и т.д.)
6. Медикаменты
7. Промышленные товары из каучука и пластмассы
8. Кожа и натуральный мех
9. Древесина, изделия из древесины (брус, рамы, доски и т.д.)

10. Бумага, картон, печатные изделия
11. Текстиль (шелк, шерсть, хлопок, химическое волокно, вата, войлок и т.п.)
12. Текстильные изделия (ткани, полотна, ковры, gobелены, вязаные вещи, вышивки и т.д.)
13. Обувь, головные уборы, зонты, галантерея, спортивные принадлежности
14. Черные металлы (прокат, прутки, лист, толстостенные трубы и т.д.)
15. Черные металлы (легко гнущиеся и сминающиеся изделия, тонкостенные трубы)
16. Цветные металлы (прокат, штамповки, толстостенные трубы и т.п.)
17. Цветные металлы (легко гнущиеся и сминающиеся изделия, тонкостенные трубы)
18. Металлокерамика
19. Промышленное оборудование, не включая электронику (станки, производственные линии, механизмы, запчасти, инструмент и т.д.)
20. Средства наземного, водного и воздушного транспорта и их части в сборе
21. Автомобили
22. Мебель
Предметы особо хрупкие и бьющиеся:
1. Компьютерное оборудование
2. Бытовая оргтехника
3. Музыкальные инструменты, часы, оптика, измерительные приборы, медицинская аппаратура
4. Посуда и тара (стекло, глина, фарфор, фаянс и т.д.)
5. Керамика (плитка, сантехника, черепица и т.д.)
6. Абразивные изделия (жернова, инструмент), литографические камни, графитовые тигли и т.п.
7. Кирпич, строительные блоки, асбестоцементные плиты и т.п.
8. Электроды
9. Изделия из стекла (лампочки, осветительные плафоны, художественное стекло и т.д.)
10. Изделия из камня
Специфические грузы:
1. Алкоголь
2. Табак и табачные изделия
3. Фото- и кино- товары, информация на магнитных и лазерных дисках и т.п.
Грузы, имеющие особый класс опасности:
1. Продукция химической промышленности (кислоты, щелочи и т.п.)
2. Ядохимикаты
3. Нефть и продукты ее перегонки (ГСМ)
4. Радиоактивные элементы и изотопы
Грузы, которые страхуются только по особому согласованию:
1. Взрывчатые вещества, пиротехнические изделия, пирофорные сплавы и т.д.
2. Оружие и боеприпасы
3. Драгоценные металлы и изделия из них, редкоземельные металлы, драгоценные камни
4. Произведения искусства, предметы коллекционирования и антиквариат
5. Денежная наличность, ценные бумаги, акцизные марки и т.д.

6.	Крупногабаритные грузы (газгольдеры, турбины, комбайны и т.п.)
7.	Живые растения
8.	Живые животные

– Очень подробная классификация.

– И сразу понимаешь, что стоит страховать, а что нет.

Тарифов нет

– Вот только тарифов нет...

– Во-первых, потому, что не люблю слово «тариф». У нас, в Англии, были даже компании, называвшие себя **тарифными** – страховали огневые риски, массовые. Но и их уж лет тридцать, как не существует.

Во-вторых, с моей точки зрения, тариф – это что-то вытесанное в камне, застывшее.

– Но когда много грузов, мелких – не станет брокер или страхователь за каждой ставкой к андеррайтеру бегать. Так что тарифные сетки нужны.

– Не могу не согласиться....

ВЛОЖЕНИЕ 4.4 АНГЛИЙСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ТРЕБУЕМЫМ УСЛОВИЯМ СТРАХОВАНИЯ

– Завершим с экскурсией в мир реальных грузов таблицей классификации грузов английских страховщиков в зависимости от требуемых условий страхования. Заодно и новые названия узнаем.

– Николай, а ты уверен, что тут – в зависимости от условий? А не опять по степени рисков?

1 General Merchandise / General Cargo

Various goods that are not specifically subject to breakage

Such as Fabrics, Clothes, Textiles, Electronic Items, Metal and Plastic Items, Toys, Books, Shoes, Stationery, New Furniture without any Glass, Products in Iron Drums, Tools, Ironmongery, Taps, Wire, Bicycles.

2 Branded Goods

Such as Cosmetics & Commodities, Confectioneries, Sports Goods, Spare-time Articles, Fishing / Hunting Equipment, Smoker Articles, Perfumes, Garments, Silverware, eyeglass, Leather-goods.

3 Precision Instruments or Machinery which is prone to Breakage

Such as Typewriters, Photocopiers, Calculators, Washing Machines, Cookers, Ovens, Coolers, Fridges, Domestic Appliances, Watches, Televisions, Cameras, Fragile Radiological Equipment.

Товары общего назначения / Генеральный Груз

Различные товары, особо не подвергающиеся повреждению

Такие как ткани, одежда, текстиль, электронные изделия, металлические и пластмассовые изделия, игрушки, книги, обувь, канцелярские принадлежности, новая мебель без стекол, продукция в железных ящиках, инструменты, скобяные изделия, вентили, провод, велосипеды.

Фирменные товары

Такие как косметика и товары широкого потребления, кондитерские изделия, товары для спорта и отдыха, рыболовное и охотничье снаряжение, курительные принадлежности, парфюмерные изделия, одежда, серебряные изделия, очки, кожаные изделия.

Точные инструменты или аппаратура, предрасположенные к поломке

Такие как пишущие машинки, фотокопировальные устройства, калькуляторы, стиральные машины, кухонные плиты, духовки, кондиционеры, холодильники, бытовая техника, карманные или наручные часы, телевизионная аппаратура, видеокамеры, хрупкое радиологическое оборудование.

4 Machinery which is not prone to Breakage Such as Heavy Material, Building Site Vehicles, Generators, Road Works Equipment, Drilling Equipment, Non Fragile Medical / Dental Equipment, Wheelchairs, Spare Parts and Accessories.	Не склонное к поломкам оборудование Такое как тяжелая техника, строительная техника, генераторы, оборудование для дорожных работ, буровое оборудование, нехрупкое медицинское / стоматологическое оборудование, инвалидные коляски, запасные части и принадлежности.
5 Fragile goods Such as Enamelware, Glassware, Sanitaryware, Chinaware, Potteries, Earthenwares, Crystalwares, Bulbs, Neon, Tubes, Cathode Ray Tubes, Furniture with Glasses. (Subject to 3% Excess of Total Sum Insured).	Хрупкие товары Такие как эмалированная и стеклянная посуда, сантехника, фарфоровые, гончарные, керамические, хрустальные изделия, электрические лампочки, неоновые лампочки, электронные лампы, электронно-лучевые трубки, мебель со стеклом. (При условии 3% франшизы).
6 Products in Bottles, excluding Beverages Such as Chemicals and Pharmaceutical Products in Bottles, Food, Liquids in Bottles.	Продукция в бутылках, исключая Напитки Такие как химические вещества и фармацевтическая продукция в бутылках, продукты питания, жидкости в бутылках.
7 Food Items and Pharmaceutical Products in Tins, Cans, Paper, Sachets; Liquid Items in Tins.	Продукты питания и фармацевтическая продукция в жестяных банках, канистрах, оберточной бумаге, пакетах; Жидкости в жестяных банках.
8 Bottled Beverages (liquors included).	Разлитые в бутылки напитки (включая спиртные).
9 Automobiles, Motorbikes.	Автомобили, Мотоциклы.
10 Household Goods and Personal Effects.	Предметы домашнего обихода и Личные вещи.
11 Frozen Foods other than frozen meat.	Замороженные Продукты питания, иные чем замороженное мясо.
12 Frozen Meat.	Замороженное Мясо.
13 Chemicals.	Химические продукты.
14 Fine Arts and Similar Interests Such as Antiques, Sculptures, Paintings.	Предметы искусства Антиквариат, скульптуры, картины.
15 Steel Sheets, Coils, Bars, Billets and the like.	Стальные листы, бухты, бруски, заготовки и т.п.
16 Yachts and other boats.	Яхты и катера.
17 Computers and the like.	Компьютеры и т.п.

– Вот и еще один почти **полный тариф премий**. Но о тарифах мы будем говорить еще не скоро.

Страхование – деятельность не бумажная

– В качестве вывода: грузов бывает много. Разных.

– Настоящий андеррайтер или страхователь или брокер должен хотя бы примерно разбираться в их видах. Знать, какие из них представляют большую опасность, какие возить проще.

– Это все к тому, что страхование никогда нельзя представлять себе как деятельность исключительно бумажную. Хочешь стать хорошим страховщиком – иди в порт, на ж / д станцию, в контейнерное депо – и смотри, изучай, что с грузами делают.

– Да-а-а, хорошо было у нас в Ингосстрахе. Я занимался Балтийским Морским Пароходством – 183 судна, ходившие по всему миру от Калифорнии до Новой Зеландии. Поехал в 86-м на стажировку в Питер – тогда Ленинград – на две недели. Игорь Соколов поводил меня по всем типам судов – и я, по крайней мере, представлял себе, чем Ро-Ро отличается от Ро-Флоу, лесовоз от балкера, танкер от бункеровщика, Ро-Ро от контейнеровоза.

– Да-а-а, теперь сложнее. Но есть Интернет!

УПАКОВКА

– А вот что еще к грузам относится – так это упаковка.

– Да, но только пока про нее не будем сильно распространяться. Со страховой точки зрения, есть тенденция упаковку не рассматривать как часть груза. По крайней мере, в Англии, да и в нашем регионе.

– И повреждение упаковки не покрывается страхованием.

– Как мы увидим, есть много исключений.

– Например, «не покрывается повреждение упаковки при сохранности груза, если переупаковка груза не требуется».

– Но, как часто бывает, могут применяться условия, расширяющие покрытие на повреждение упаковки.

– Да и тенденция к невосприятию страховщиками повреждений упаковки поменялась за последнее время. Есть грузы, для которых **упаковка крайне важна**.

– Прежде всего, потребительские товары:

- косметика и парфюмерия
- электронная и электрическая техника
- и даже игрушки.

– Интересно, про игрушки: каждая из них, пишет г-н Vishwanath, может быть модной до полугода. Во время ажиотажного спроса производители не хотят заменять поврежденную упаковку пустой новой – боятся, что будет использована в неправильных интересах.

– А когда спрос прошел – так и производство упаковки иногда прекращено.

– Так что вполне часто возникают ситуации, при которых **повреждение упаковки** приводит к оплате **претензии по полной гибели груза!**

– Поэтому возможно включение оговорок типа:

ВЛОЖЕНИЕ 4.5 ОГОВОРКА ОБ УПАКОВКЕ = PACKING CLAUSE

The Company **agrees to pay the reasonable costs of repairing and / or replacing the packing** if at some stage during the insured transit the original packing is damaged by a **peril insured against**.

Страховщик соглашается оплатить **разумные расходы по переупаковке и / или замене упаковки**, если на какой-то стадии застрахованной перевозки оригинальная упаковка повреждается **вследствие воздействия застрахованной опасности**.

ВЛОЖЕНИЕ 4.6

ОГОВОРКА О РЕМОНТЕ ТАРЫ / ПЕРЕУПАКОВКЕ = RECOOPERING / REPACKAGING CLAUSE

In the event the packaging of the goods and / or merchandise and / or property insured under this policy is damaged due to a risk insured against as a result of which it is necessary, **in the sole judgement of the Assured**, to recoop or provide new packaging, this Insurer will pay the cost of recoopering and / or the cost of new packaging.

В случае повреждения, вследствие воздействия застрахованного риска, упаковки грузов и / или товаров и / или имущества, застрахованных по данному полису, в результате которых, **исключительно с точки зрения Страхователя**, необходим ремонт тары или предоставление новой упаковки, Страховщик оплатит расходы по ремонту и / или стоимость новой упаковки.

- Понимаю, ты вторую оговорку привел по какой-то причине?
- Да, по причине моего вечного изучения английского языка. Новое слово! Recoopering = ремонт тары.
- Хотя собственно Cooper – это бондарь, бочар. Специалист по таре.
- Так что, такая симпатичная машинка, как Mini Cooper – это что-то типа Мини-бочонок? Смешно.

- А еще интересный момент в оговорке – таких у нас, пожалуй, не встречается – что решение о ремонте или замене упаковки принимается исключительно Страхователем. И обязательно для Страховщика.
- Ну, Страховщик-то сюрвей обязательно организует.
- Пойдем дальше – контейнеры.

КОНТЕЙНЕРЫ

- Один из вечных вопросов: контейнер – это упаковка, часть груза или вообще транспортное средство?
- Пожалуй, транспортное средство. Или наружная упаковка.
- Контейнеры бывают разные. Есть совсем маленькие, которые у нас на железных дорогах в 70-х ездили.
- А есть стандартные международные.
- Вот их виды – по книге Insuring Cargoes.

ВЛОЖЕНИЕ 4.7

ВИДЫ КОНТЕЙНЕРОВ

Standard / General Purpose Container	Стандартный / общего назначения. Часто называется просто box = коробка. Обычно двадцатифутовый = 20"x8"x8'6" (6.1 метр х 2.4 х 2.6). Размерность всех контейнерных судов считается в TEU = Twenty-Foot Equivalent Units = ДФЭ = двадцатифутовый эквивалент. Тот, что мы чаще видим на дорогах и на контейнерных терминалах.
Ventilated	Вентилируемый – для перевозки какао, кофе и схожих грузов.
Open Top	С открытым верхом – покрытый брезентом = tarpaulin. Для перевозки большеразмерных грузов – труб, например. Но – при палубных перевозках могут быть проблемы с подмочкой.
Flat = Flatrack	Плоский с поднимаемыми концевыми стенками – опять же, для тяжелых и крупногабаритных грузов.
Reefer	Рефрижераторный

Platform	Тут даже концевых стенок нет – просто площадка для больших грузов
Tank Container	«Король» контейнеров – потому, что сам по себе самый дорогой. Перевозятся самые разные наливные грузы, от вина до кислот. Бывают с подогревом.
High cube	Крупноразмерный контейнер, до 40 футов = 40"

- Знаешь, что в 2012 году Маерск получит самые большие контейнеровозы в мире?
- Да. 18,000 коробок. Вот интересно было бы с общей аварией на таком разбираться.
- Думаю, там до общей аварии не дойдет.

- В большинстве случаев контейнеры принадлежат судоходным или логистическим компаниям, или экспедиторам.
- Однако иногда контейнеры остаются на ответственности грузовладельцев. Тогда их надо страховать – например, по такой оговорке:

**ВКРАПЛЕНИЕ: КОНТЕЙНЕРНАЯ ОГОВОРКА (СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕДАЧЕ)
= CONTAINER CLAUSE (HANGOVER AGREEMENT)**

Where the Insured has a legal liability under a hand-over agreement for loss or damage to containers in their care, custody or control, this policy is extended to cover such liability provided the loss or damage would have been recoverable in the terms of Institute Cargo Clauses (A).

Если на **Страхователя** по Соглашению о передаче возлагается юридическая ответственность **за гибель или повреждение контейнеров, находящихся на их ответственности, ответственном хранении или под их контролем**, покрытие по данному полису расширяется на такую ответственность, при условии, что гибель или повреждение возмещались бы по условиям Институтских Оговорок о Страховании Грузов (A).

- Ну вот, пожалуй, и хватит с грузами разбираться. С точки зрения самих грузов, а не особенностей их страхования.
- Мы определили, что груз и морское предприятие – это предмет договора страхования.
- А потом в разных аспектах изучили классификацию грузов.
- Переходим от физических свойств к экономическим – к стоимости и цене.

ГЛАВА V = CHAPTER V
СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ / СТРАХОВАЯ СУММА /
ИНЫЕ ДЕНЕЖНЫЕ АСПЕКТЫ =
INSURABLE VALUE / SUM INSURED /
OTHER MONETARY ISSUES

Возмещение – и Стоимость / Цена / Страховая сумма

– В теоретической главе II мы определили, что центральный принцип страхования – принцип возмещения. **Идея возмещения = indemnity** – вернуть страхователя в то **финансовое положение**, в котором он был **перед убытком**.

– Как говорят по-американски, **to make the Assured whole**. Очень не-английское выражение.

– **Задача страхования** выражается, стало быть, в **денежных показателях**.

– Главный вопрос: как конкретно определить в деньгах то самое предубыточное финансовое положение?

ВКРАПЛЕНИЕ: Человек купил машину

В 2006 году она стоила 19,000 – **историческая стоимость**.

В 2012 году – по справочникам – всего 5,000 – **стоимость после обесценения**. Book value.

Но таких машин на рынке много – и кризис! Продать – или купить аналогичную – можно всего за 4,000 = **рыночная, или действительная, стоимость** – или **цена**. Она же – **страховая стоимость = Insurable value**.

А застраховал ее владелец всего на 3,000 – **страховая сумма = Sum Insured**.

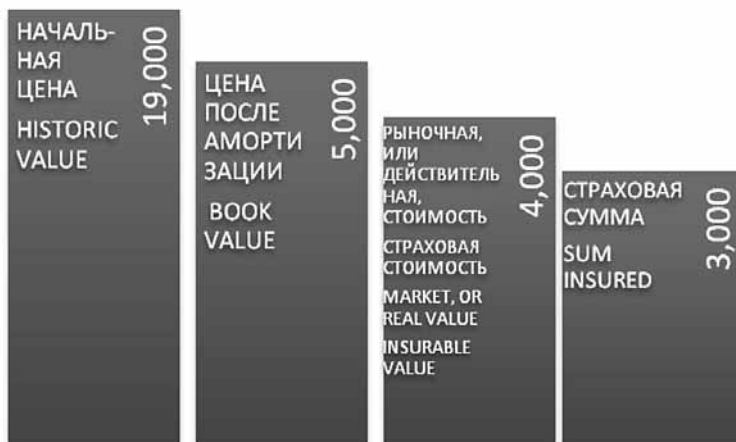


Рис. 5.1. Изменение стоимости машины

Итак: перед убытком машина **стоила 5,000 или 4,000?**

– а есть ли разница, если она застрахована только на 3,000?

– нет разницы – если ее угнали. А если она просто **серьезно повреждена** и ремонт оценивается в 1,000?

– Будет применен принцип **пропорционального возмещения**: страховая сумма так относится к страховой стоимости – как размер возмещения к размеру убытка.

– Если мы возьмем за страховую стоимость 4,000 – то:

$3,000 / 4,000 = 75\%$, $1,000 \times 75\% = 750$ – столько владелец получит по условиям полиса.

– а если страховая компания просто возьмет справочник, решит, что стоимость до убытка – 5,000 – и рассчитает возмещение так:

$3,000 / 5,000 = 60\%$, $1,000 \times 60\% = 600$ – возмещение чуть поменьше!

Страховая стоимость – два подхода. Рынок – и договоренность

– Споры такие будут возникать всегда. Если заранее не договориться о том, что такое действительная, или страховая, стоимость. Как ее определить.

– Договориться можно **двумя способами**:

– сформулировав **принципы определения** страховой стоимости,

– или определив, что **стоимость**, зафиксированная в договоре – и есть страховая.

– **Первый** подход – **континентальный**. После **убытка** необходимо **проверить** размер страховой стоимости – через рынок.

– Второй подход – **англосаксонский**. «**Согласованная стоимость**» = agreed value – после убытка берется в качестве мерила возмещения.

Расходы

– В эту стройную систему вмешиваются еще расходы и издержки. Например, если машину угнали и разбили – отвезти ее на металлолом обойдется еще в 200. Страховая компания возместит 3,000 – или 3,200?

– Сначала разберемся с основным соотношением: страховая стоимость – страховая сумма. Потом будем изучать расходы – возмещаются они сверх страховой суммы или нет.

Стоимость: Действительная. Реальная. Рыночная

– В российском законодательстве предпочитают термин **действительная стоимость**

– а в скобках ставят страховая стоимость. Иногда говорят **реальная**.

– А ведь когда хотят пояснить для непонятливых – все равно замечают – **рыночная**.

– То есть, **продажная цена**. Не ясно, почему продажная. А не закупочная.

– Кажется, что продажная – понятие, связанное с открытым рынком. А закупочная – отдают планом, социализмом, принудительными закупками.

Восстановительная

– Несколько иной аспект. Вещь серьезно повреждена – машина после ДТП, здание после пожара. Надо их ремонтировать = восстанавливать.

– Получается, **стоимость – это расходы** по восстановлению.

– Или же **Восстановительная Стоимость = Replacement Cost**

– Тогда просто покупается такой же предмет.

– А еще replacement cost переводится как «**затраты на замещение**». Замещение – замена на такой же.

– Это можно, когда утраченный предмет – был новым. А если он был second-hand?

– Посмотрим на английское разъяснение:

“**Replacement** will mean the replacement of the goods at their **pre-accident condition and price**. It does not, unless specifically agreed, mean the **new replacement cost** or any **increase cost** resulting from a subsequent **scarcity** of the lost or damaged goods”.

«**Замещение** – это поставка товаров в **состоянии и цене**, в которых они были до [страхового] **случая**. Если только это специально не оговорено, оно **не** означает **поставку нового товара** или **возмещение роста цены** вследствие **нехватки** утраченных или поврежденных товаров».

– Снова и снова у нас получается, что стоимость – понятие относительное. Согласованное.

Стоимость в страховании грузов

- Ну а в страховании грузов?
- Тут все еще проще. Рыночная цена – цифра порой труднодоказуемая. Но есть фактурная, или инвойсная, цена.
- Если ты покупаешь на CIF – то, что ты платишь – стоимость груза, фрахта и страхования – и есть **объективная цена товара**.
- Или его **страховая стоимость**.

Английский термин – Страховательная

- Внимание! По-русски – «страховая стоимость». По-английски – «страховательная», **insurable value**.
- Но мы все же переведем insurable как «страховая».

– К источникам! **Секция 16 MIA:**

INSURABLE VALUE

Measure of insurable value

16. Subject to any express provisions or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:

(3) In insurance of **goods or merchandise**, the insurable value is the **prime cost** of the property insured, plus the **expenses** of and incidental to **shipping** and the **charges of insurance** upon the whole;

(4) In insurance of any other subject-matter, the insurable value is **the amount at the risk** of the assured when the policy **attaches**, plus the **charges of insurance**.

– И надо же договориться с таможней!

– Да, как отображение условий поставки типа DDP – в цену может входить **таможенная пошлина**.

– Тогда и действительная стоимость будет ее содержать.

– Вот и получается, что действительная, реальная – все равно зависит от контекста. **От договоренности** – что в нее включить. Поэтому не удивляйтесь согласованной стоимости – ниже!

Страховая сумма = Sum Insured

- С суммой все проще. Это то, что записано в страховом документе.
- Чаще всего, под невзрачным сокращением **SI = Страховая Сумма**.
- Для страховщика Страховая Сумма – это **предел его ответственности**.
- Или база для определения этого предела.
- Ведь по многим договорам страхования – взять то же каско судов – по английским условиям, страховщик может заплатить по одному убытку 375% от страховой суммы.
- Хотя на практике сценарий такого убытка организовать непросто.
- «Я понимаю, пожар, но как Вы организовали наводнение?»

СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ

Измерение страховой стоимости

16. С учетом прямых условий или оценки в полисе, страховая стоимость предмета страхования должна оцениваться следующим образом:

(3) В страховании **грузов или товаров**, **страховая стоимость** – это **себестоимость** застрахованного имущества плюс расходы по его **транспортировке** (и связанные с ней издержки) и расходы по **страхованию** всей суммы;

(4) В страховании иных предметов, страховая стоимость – это сумма **на риске страхователя** в момент **начала действия полиса** плюс **расходы на страхование**.

- Все с суммой?
- Нет. Иногда проскальзывает в страховых документах **Amount Insured**. Ну, как ее иначе перевести – как **Страховая Сумма**?
- А в действительности за Amount может стоять **Сумма, застрахованная** по данному полису. Если страховщик решил взять половину риска.

- То есть:
 - стоит груз 100 долларов (страховая стоимость),
 - застраховали его на 80 (страховая сумма),
 - а данный страховщик взял половину – 40 (Amount Insured = застрахованная сумма).

Несовпадение Страховой Суммы и Страховой Стоимости

- Но главное – не сумма или стоимость сами по себе.
- Главный вопрос страхования – **последствия их несовпадения**.
- Короткая цитата из – внимание! – неморского источника.

General insurance: The term '**subject to average**' means that if the sum insured at the time of a loss is less than the insurable value of the insured property, the amount claimed under the policy will be reduced in proportion to the under-insurance. Also called **average clause**.

Рисковое страхование: Термин «с **условием о недостраховании**» означает, что, если страховая **сумма в момент убытка меньше** страховой **стоимости** застрахованного имущества, сумма заявляемого по полису убытка будет уменьшена на размер недострахования. Это так называемая оговорка о **недостраховании**.

- Почему внимание – термин **average** в плане недострахования используется только в неморских видах.
- В море мы с average еще много раз встретимся. И речь не будет идти о недостраховании.

Недострахование и.... Перестрахование?

- Сумма меньше стоимости. Стоит 100, застраховали на 80.
- **Недострахование. Underinsurance. Неполное страхование** – см. ниже.

- Сумма больше стоимости. Стоит 100, застраховали на 120.
- Ну, конечно, не «перестрахование». Хотя – **overinsurance**.
- В России – **страхование сверх страховой стоимости**.

- Понравилось мне четкость определений в правилах страхования грузов болгарского **Булстрада**:

В случае недострахования – Under-insurance – the assured shall be deemed **as his own insurer for the difference** = страхователь становится **собственным страховщиком на разницу** [между суммой и стоимостью].

В случае страхования сверх страховой стоимости = Over-insurance: the insurance shall **not apply to the surplus** = страхование **не действует в отношении превышения** [суммы над стоимостью].

- А мне нравится твоя, Николай, предельно четкая формула:

$$\text{Страховая Сумма} / \text{Страховая Стоимость} = \\ \text{Размер Выплаты} / \text{Величина Ущерба}$$

Российские (и континентальные) последствия несовпадения

- Аналогичны болгарским: **страхование сверх стоимости недействительно.**
- **В части превышения суммы над стоимостью.**

ВЛОЖЕНИЕ 5.1 = INSERT 5.1

ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС И КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ О СТРАХОВОЙ СУММЕ И СТРАХОВОЙ СТОИМОСТИ = CIVIL CODE and MERCHANT SHIPPING CODE of RUSSIAN FEDERATION on SUM INSURED and INSURABLE VALUE

ГРАЖДАНСКИЙ КОДЕКС

Статья 947. Страховая Сумма

1. Сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое возмещение по договору имущественного страхования или которую он обязуется выплатить по договору личного страхования (**страховая сумма**), **определяется соглашением** страхователя со страховщиком в соответствии с правилами, предусмотренными настоящей статьей.

2. При страховании имущества или предпринимательского риска, если договором страхования не предусмотрено иное, страховая сумма **не должна превышать их действительную стоимость (страховой стоимости)**.

Такой стоимостью считается: для имущества его действительная стоимость **в месте его нахождения в день заключения договора страхования**.

Статья 948. Оспаривание страховой стоимости имущества

Страховая стоимость имущества, указанная в договоре страхования, **не может быть впоследствии оспорена**, за исключением случая, когда страховщик, не воспользовавшийся до заключения договора своим правом на оценку страхового риска, был умышленно введен в заблуждение относительно этой стоимости.

Статья 949. Неполное имущественное страхование

Если в договоре страхования имущества или предпринимательского риска страховая **сумма** установлена **ниже** страховой **стоимости**, страховщик при наступлении страхового случая **обязан возместить** страхователю (выгодоприобретателю) **часть** понесенных последним **убытков пропорционально отношению** страховой суммы к страховой стоимости.

Договором может быть предусмотрен более высокий размер страхового возмещения, но не выше страховой стоимости.

КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ Статья 259. Страховая сумма

1. При заключении договора морского страхования **страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму)**.

2. При страховании судна, груза или иного имущества страховая **сумма не может превышать их действительную стоимость**.

в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость).

Стороны **не могут оспаривать** страховую стоимость имущества, определенную договором морского страхования, если страховщик не докажет, что он намеренно введен в заблуждение страхователем.

4. В случае, если страховая **сумма** объявлена **ниже страховой стоимости** имущества, размер страхового **возмещения уменьшается пропорционально** отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Статья 951. Последствия страхования сверх страховой стоимости

1. Если страховая **сумма**, указанная в договоре страхования имущества или предпринимательского риска, **превышает страховую стоимость, договор является ничтожным в той части страховой суммы**, которая превышает страховую стоимость. Уплаченная излишне часть страховой премии возврату в этом случае не подлежит...

3. Если **завышение** страховой суммы в договоре страхования явилось следствием **обмана со стороны страхователя**, страховщик вправе требовать признания **договора недействительным** и возмещения причиненных ему этим убытков в размере, превышающем сумму полученной им от страхователя страховой премии.

4. Правила, предусмотренные в пунктах 1–3 настоящей статьи, соответственно применяются и в том случае, когда страховая сумма превысила страховую стоимость в результате страхования одного и того же объекта у двух или нескольких страховщиков (**двойное страхование**).

3. В случае, **если** страховая **сумма**, указанная в договоре морского страхования, **превышает страховую стоимость** имущества, договор морского страхования является **недействительным в той части** страховой суммы, которая **превышает** страховую стоимость.

– ГК более многословен. В КТМ порядок чуть отличается – сначала превышение, потом недострахование.

– Основной термин – **действительная = страховая стоимость**.

– Важен момент определения стоимости: **при заключении договора** страхования.

– В случае превышения ГК объявляет договор **ничтожным** в части превышения, КТМ – **недействительным**.

– ГК добавляет: если превышение – следствие **обмана** – **весь договор** становится **недействительным**.

Еще российские термины

– Где-то вычитал термины «**страховая оценка**» – в значении «страховая стоимость». И «**Страховое обеспечение**» – было написано, что это – «уровень страховой оценки по отношению к имуществу, принятому к страхованию». Ничего не понял – но решил, что «обеспечение» скорее относится к личному страхованию.

– Да, Георгий, в личном страховании **выплачивается обеспечение – а не возмещение**. До декабря 2003 года российский Закон «Об организации страхового дела» имел пункт 3 в статье 9. Думаю, для понимания российских терминов надо привести всю эту статью. **Вычеркнутые позиции были удалены в 2003-м.**

– То есть деление выплаты на возмещение и обеспечение исчезло. Наверно, и правильно. Международный аспект тут не просматривается? Ведь по-польски Убезпечення – это и есть «страхование». ПЗУ – бывший польский Госстрах = PZU = Powszechny Zakład Ubezpieczeń.

Статья 9. Страховой риск, страховой случай, страховая выплата

1. **Страховым риском** является предполагаемое **событие**, на случай наступления которого проводится страхование.

Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления.

2. **Страховым случаем** является **совершившееся событие**, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю или иным третьим лицам.

3. При страховом случае с имуществом страховая выплата производится в виде **страхового возмещения**, при страховом случае с личностью страхователя или третьего лица в виде **страхового обеспечения**.

Цена, стоимость – и ценность

– Еще один термин у нас всплыл только при написании главы 18 – «ценность». Часто пишется – страхование возмещает объективную, а не субъективную цену = стоимость предмета. Что-то Вам было очень дорого – но эти чувства учесть нельзя, пусть те сержки и были подарком бабушки [любимому внуку?].

– И все же с экономической точки зрения предмет может иметь более высокую ценность – чем цену. Ценность может включать, дополнительно к цене, расходы по реализации, прибыль, потерянный доход. В некоторых видах перевозок можно объявить ценность груза – превышающую его цену.

– Мне кажется, именно термин «ценность» позволяет понять институт «согласованной стоимости».

Согласованная стоимость = Agreed Value

Оцененный Полис = Valued Policy

– Вот оно, поле главной схватки.

– Битвы английского и нашего, регионального, подходов.

– Да не только регионального – и целиком в Европе наш подход понимают.

– А состоит континентальный подход в том, что страховая сумма не может, не должна превышать страховую стоимость.

– А в Англии – может – если это **согласованная стоимость = Agreed Value = AV**.

– Цена = стоимость – ставшая ценностью = согласованной стоимостью.

– Об этом – Секции 27 и 28 MIA.

– Пока – с серьезным протестом против твоего термина «**остоимощенный**» = **Valued Policy**. По-моему, должно быть «содержащий согласованную стоимость».

– Или просто «**оцененный** полис».

– А я видел совсем интересное – **таксированный и нетаксированный** полисы.

– Давай в основном использовать «оцененный».

27. VALUED POLICY

(1) A policy may be either valued or unvalued.

(2) A **valued policy** is a policy which specifies the **agreed value** of the subject-matter insured.

27. ОЦЕНЕННЫЙ (ОСТОИМОЩЕННЫЙ) ПОЛИС

(1) Полис может быть или оцененным (остоимощенным) или неоцененным.

(2) **Оцененный** полис – это тот, в котором указана **согласованная стоимость** предмета страхования.

(3) Subject to the provisions of this Act, and in **the absence of fraud**, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, **conclusive of the insurable value** of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is **not conclusive** for the purpose of determining whether there has been a **constructive total loss**.

28. UNVALUED POLICY

An **unvalued policy** is a policy which **does not specify the value** of the subject-matter insured, but, subject to the **limit of the sum insured**, leaves the **insurable value** to be **subsequently ascertained**, in the manner herein-before specified.

(3) С учетом положений данного Закона, и если **нет мошенничества**, **стоимость**, зафиксированная в полисе, является, для страховщика и страхователя, **конклюдентной** [для определения] **страховой стоимостью** предмета, подлежащего страхованию, будь то при убытке по полной гибели или частичном убытке.

(4) Если в полисе не оговорено иного, зафиксированная в полисе стоимость **не является неоспоримой** для определения того, имела ли место **конструктивная полная гибель**.

28. НЕОЦЕНЕННЫЙ ПОЛИС

Неоцененный полис – это тот, в котором **не указана стоимость** предмета страхования, но по которому, с **учетом лимита [ограничения]** в виде страховой суммы, страховая **стоимость определяется впоследствии** в вышеуказанном порядке.

– Тут же происходит **нечто метафизическое**: превращение суммы, величины **субъективной** – в стоимость, то есть в величину **объективную**.

– Объективная субъективность. Единство и борьба противоположностей.

– Поэтому и не хотелось писать только про «оцененный» полис. Оцененный – по-моему, значит то, что на сам полис ярлык с ценой навесили – «документ о страховании этого груза стоит два доллара».

– А ведь речь об оценке не полиса, а застрахованного по нему имущества.

Согласованная стоимость не оспаривается

– Как раз не об оценке. А об определении стоимости – заранее. На континенте в договоре присутствует **ТОЛЬКО страховая сумма**. Происходит **убыток** – и, как в Секции 28 MIA, начинается **определение стоимости**. По рынку или еще как-то. И уже **после убытка выясняется** – равнялась страховая сумма стоимости, превышала или была меньше ее.

– **Отличие английского подхода** по оцененным полисам – в том, что **стоимость сразу согласовывается – вносится в полис или в договор** – и впоследствии **не оспаривается**.

– Есть исключения – конструктивная полная гибель и некоторые другие обстоятельства, о них – позже.

– И еще – говорится, что **excessive over-valuation may be bad** = чрезмерное завышение стоимости не так уж и хорошо. Отдает мошенничеством.

– Но ведь страховщик может на него и согласится. Если у него ставка премии выражена в проценте от стоимости – он получит более высокую премию.

Basis of Valuation = База определения стоимости

– Согласовывается ли стоимость сразу – или определяется после убытка – сторонам не хочется получать неприятных сюрпризов.

– Поэтому в законодательстве – см. секцию 16 MIA выше – или в договоре стороны согласовывают базу определения стоимости.

– Оговорки такие называются **Basis of Valuation** = «База определения стоимости» = **BOV**.

– Обычно – но не всегда! – пишется так:

CIF plus 10% or as may be declared prior to known loss or arrival.

– Хотя бывает – и 20, и 30 процентов сверх CIF.

– Мы не будем приводить тут стандартную BOV оговорку – поскольку она практически аналогична вот этой:

Оговорка о предварительной стоимости для договоров страхования грузов = Institute Provisional Value clause for cargo contracts cl.305 01/05/1984

– При заключении договора страхования важно не забыть согласовать проценты и прописать их в этой оговорке:

In the event of loss accident or arrival before declaration of value it is agreed that the basis of valuation shall be the prime cost of the goods or merchandise plus the expenses of and incidental to shipping, the freight for which the Assured are liable, the charges of insurance and ____%.

В случае убытка, аварии или прибытия груза до объявления его стоимости согласовано, что базой определения стоимости является себестоимость грузов или товаров плюс прямые и дополнительные расходы по перевозке, фрахт, за который ответственен Страхователь, расходы по страхованию и ____%.

– А иногда просто пишется кратко: **Basis of valuation – CIF + 10%.**

Что на риске

– Вот какой аспект. Если база – цена CIF – то ведь груз может погибнуть, когда продавец еще **не оплатил**, к примеру, **фрахт**. Тогда получится, что у него **на риске** – см. Секцию 16 MIA – только цена FOB или FOB + страхование.

– Считается, что для этого и **вводится согласованная стоимость** – чтобы, как пишет Вишванат на стр. 42, to overcome the difficulty of determining at which stage the loss took place and what the value of cargo was = преодолеть сложности в связи с определением того, на какой стадии имел место убыток и какова была стоимость товара в этот момент.

– Вернемся к Базе определения стоимости – вот пример расширенной оговорки – где к CIF прибавляются расходы в месте назначения:

BASIS OF VALUATION

It is agreed that the basis of valuation for the purpose of this Insurance shall be the **value declared for insurance**, but in **no case** shall the valuation **exceed CIF + 30%** unless prior written consent of the Insurer is given. In the event of declaration after loss or arrival, the basis of valuation will be CIF + 10% only.

Also to pay **increased value by reason of Duty, Excise, Surcharge and / or Landing and similar charges**, if incurred in anticipation of arrival and provided declared to and accepted by Insurers. The Insured agrees to take all reasonable steps to **obtain a refund of such charges** and return the net amount to Insurers.

БАЗА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ

Согласовано, что в целях настоящего договора страхования базисом для определения стоимости является **заявленная для страхования стоимость**, однако ни в коем случае стоимость **не будет превышать СИФ + 30%**, если на это получено предварительное письменное согласие Страховщика. В случае декларации цены после наступления страхового случая или после прибытия транспортного средства с грузом, базисом для определения стоимости будет только СИФ + 10%.

Также возмещается увеличение стоимости вследствие уплаты таможенной пошлины, акцизного сбора, дополнительного налога и / или расходов по выгрузке и подобных расходов, понесенных в ожидании прибытия груза и при условии извещения об этом Страховщиков и получения их согласия. Страхователь соглашается предпринять все надлежащие меры для **компенсации таких расходов** и возратить Страховщикам нетто-сумму.

– Первая часть оговорки сводится к тому, что стоимость определяется на базе CIF + 30%.

Налоги и пошлины

– Вторая часть поинтересней: в стоимость входят и **дополнительные расходы – таможенная пошлина** и прочее. Они понесены перед прибытием. А если груз не прибыл – они, по идее, должны быть возмещены покупателю таможней и прочими органами. Покупатель должен сам инициировать возмещение этой составляющей стоимости – и, получив ее, вернуть страховщику.

– Пошлины и налоги могут достигать 300% от цены CIF. В качестве зарисовки – одна из проблем с их возвратом.

ВКРАПЛЕНИЕ: Пошлина на украденный в стране получателя товар

В таком случае – пишет Guerrero на странице 143 – налог или пошлина могут не быть возвращены. Товары украдены в стране получателя – значит, они поступили в торговый оборот этой страны = these goods effectively will be in the stream of commerce. А значит, налоги должны взиматься – с того лица, которое владело товарами на момент хищения = taxes should be levied on the party who owned the goods at the time of theft. «Сам виноват», что украли – получается так.

+10 или +30% – прибыль?

– Эта база CIF + 10% – используется как российскими, так и иностранными страховщиками. Но ведь согласие страховщика на возмещение 10% сверх инвойсной цены – уже означает страхование имуществе в завышенной сумме. В сумме сверх стоимости товара – CIF.

– Иногда пишется, что 10% – это **ожидаемая прибыль покупателя**. Ведь прибыль продавца уже заложена в цене CIF. Или CIP.

– Иногда говорится, что 10% – это **резерв на возможные расходы** в связи с реализацией поврежденного товара в стране назначения.

– Есть и такое мнение: если товар утрачен – его придется **производить опять**. За время перевозки стоимость производства или цена **товара могут вырасти**. Резерв в 10% как раз и предназначен для смягчения убытка от роста цен.

– Так что 10 или 30% – сумма признанная, не являющаяся завышением суммы над стоимостью.

– Другой вопрос, надо ли доказывать ее обоснованность после убытка – или нет. Доказывать – показывая размер расходов или неполученной прибыли.

– А вот к FOB проценты никогда не добавляются – базы FOB + 10% не бывает. Так же, как и остальных похожих – только CIF или CIP плюс 10% или иной процент.

Оспаривание стоимости – DTV

– Как бы то ни было – стоимость не является **неоспариваемой цифрой**. Вот какое положение имеется в немецких правилах страхования DTV:

Non-materialisation of interest. Saved costs

If an insured interest or anticipated profit, increased value, customs duty or freight or **other costs do not materialise when the loss occurs, the corresponding part of the sum insured shall be ignored** when determining the extent of the loss. The same applies to any **costs saved** on account of a loss event having occurred.

Нематериализация интереса. Сэкономленные [непонесенные] расходы

Если застрахованный интерес или ожидаемая прибыль, увеличение стоимости, таможенные пошлины или фрахт, или **иные расходы не материализовались [не понесены или не получены] на момент убытка**, соответствующая часть страховой суммы **не должна приниматься** во внимание при определении размера убытка. То же самое относится **к расходам, не понесенным** в связи с убытком.

– Термин интересный – **нематериализация**. А в принципе, мы уже об этом писали: если фрахт не оплачен – он не должен возмещаться.

– Но ведь это относится **только к континентальной** практике? В Англии – если согласовали стоимость – таких разбирательств по нематериализованному интересу уже не проводится?

– Проводится – вот Секция 75 MIA

75. GENERAL PROVISIONS AS TO MEASURE OF INDEMNITY

2. Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from **disproving interest wholly or in part**, or from showing that **at the time of loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk** under the policy.

75. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ РАЗМЕРА ВОЗМЕЩЕНИЯ

2. Никакие положения данного Закона в отношении размера возмещения не могут повлиять на правила в отношении двойного страхования, или не могут запретить страховщику **опровергнуть существование интереса** в целом или частично или доказать, что **на момент убытка** весь или часть предмета страхования **не была на риске** по полису.

– Так что – и **при наличии согласованной стоимости возможны разбирательства – связанные с наличием и размером страхового интереса**. С тем, что часть стоимости **не была на риске в момент убытка**. Как с тем же фрахтом: не был он оплачен страхователем – не будет возмещаться страховщиком.

Расчеты премии в связи с CIF

– Чуть отклонимся от нашей «стоимостной» теории – в сторону практических расчетов. Часто страхователь сообщает нам не сумму CIF + 10%, а **только C&F = CFR** – цену то-

вара FOB и сумму фрахта. Или **C&P – цену товара и перевозки**. Что нам, страховщикам и брокерам, делать?

– Как **рассчитать CIF / CIP и размер премии?**

– Да, тут что-то вроде замкнутого круга: тебе дают C & F. Ты как страховщик знаешь ставку премии – ну, возьмем, как ты предлагаешь, 0.25%, хотя эта ставка и высоковата.

– Проблема в том, что 0.25% применяется к страховой сумме – к CIF+10%, а мы ее не знаем – поскольку **знаем только ставку, но не сумму, премии**.

– **Страховую премию необходимо рассчитать, исходя из CIF или CIP цены товаров.**

– Говоря математическим языком, имеем уравнение с двумя неизвестными.

– Которое «в лоб» можно решить методом итерации, что трудоемко.

– Предлагаем **формулу от Вишваната / Солонько / Гришина** – используя которую можно за один прием рассчитать страховую премию по известной ставке премии:

Premium = CFR x Rate x Mark-up / (1 – Rate x Mark-up)

Премия = (Cost + Freight) x Ставка x Процент прибыли / (1 – Ставка x Процент Прибыли)

– Тут важно – что ставку надо писать не в процентах – а в виде **десятичной дроби**. То есть если ставка 0.15%, то писать 0.0015.

– А **процент прибыли** – если 10% сверх CIF – писать просто 1.10

Пример: цена 2,000,000, фрахт 400,000, база CIF +10%, ставка 0.17%

Премия = 2,400,000 x 0.0017 x 1.10 / 1 – (0.0017 x 1.1) = 4,496.41

Проверили: CIF + 10% = 2,404,496.41 x 1.1 = 2,644,946.05

Премия: 2,644,946.05 x 0.17% (то есть x 0.0017) = 4,496.41

– Самая большая **возможность тут ошибиться** – использовать неправильные размерности в формуле. То есть ставку показать как 0.17%, а не **как надо – 0.0017**.

– Решил я сделать простую табличку Excel – вот что получилось:

Cost	Freight	Mark-up
2,000,000.00	400,000.00	10%
CFR	CFR + mark-up	
2,400,000.00	2,640,000.00	
Rate,%	Rate, decimal	Premium
0.17%	0.0017	4,496.41
CIF	CIF+Mark-up	Premium
2,404,496.41	2,644,946.05	4,496.41

ВКРАПЛЕНИЕ: формулы для интересующихся

Если правый верхний квадрат – A1, то

A4 – CFR = A2 + B2

B4 – CFR + Mark-up = A4 * (1 + C2)

И главное – C6 – Премия = B4 * B6 / [1-B6*(1 + C2)]

A8 – CIF = A4 + C6

$B8 - CIF + \text{Mark-up (например, } CIF + 10\%) = A8 * (1 + C2)$

Опять проверяем премию: $= B8 * A6$

Сошлось! В обоих случаях – 4,496.41 – премия, а $CIF + 10\% = 2,644,946.05$

А где у меня в этом абзаце **допущена опечатка**? Почти случайно?

Точки и запятые

– Я уж давно ставлю только по-английски: **точки после целых, запятые после разрядов** – миллионов и тысяч. Иначе просто мой компьютер считать не будет.

– Призываем всех делать так же. Поскольку **внешний вид** обычных в восточной отчетности цифр просто **угнетает: 50000000,00**. Ну как быстро скажешь – миллионы это или тысячи?

– Другое дело – 50,000,000 – сразу видно, что 50 миллионов.

Страховая сумма: предел ответственности страховщика

– Есть еще ряд моментов, которые мы пока не осветили в связи со стоимостями / суммами. Для начала: страховая сумма – это **предел, или лимит ответственности страховщика**.

– Но мы увидим – по одному случаю страховщик **может быть обязан выплатить возмещение, превышающее страховую сумму**.

– Если понесены **расходы по предотвращению убытка** – они возмещаются **сверх** страховой суммы, даже если не удалось спасти имущество.

Полная и частичная гибель: оценка и обесценение

– Следующий важный пункт: в случае **частичной гибели = повреждения** имущества – нас интересует не только реальная стоимость всего груза – но **процент его обесценения**. Процент утраты им стоимости.

– Ведь, в частности, по оборудованию, иногда **ремонт** незначительной поломавшейся части обходится чуть не **дороже, чем сама машина**.

New for old

– При этом теория гласит: возмещение не должно привести к **обогащению страхователя**. То есть – если машина поломана – **нельзя ставить новую запчасть** – ведь она же дороже поломавшейся старой.

– Страховщики достигли понимания со страхователями, обойдя это теоретическое положение в формулировке **new for old = «новое за старое»** – установка во время ремонта новой части взамен сломанной старой не расценивается, как необоснованное обогащение.

– А если стоимость части сравнима с ценой на новую машину?

– Используется оговорка о **Двойной оценке = Dual Valuation Clause**.

– При **полной гибели** выплачивается **согласованная страховая сумма** – и не более.

– При **повреждении** – возмещаются любые **разумные расходы на ремонт**, но только если они не превышают, скажем, 70 или 80% страховой суммы – тогда просто выплачивается вся страховая сумма.

– Практически, это – конструктивная полная гибель! Но о ней – попозже.

Обесценение = Depreciation

– New for old – этот метод предотвращения проблем с «необоснованным обогащением». Технически, новые детали ставить – и оплачивать их стоимость – нельзя.

– А есть другой аспект – **depreciation. Обесценивание**, или обесценение, или даже амортизация предмета страхования – падение его стоимости ниже рыночной, поскольку предмет поврежден – и отремонтирован. За это страховщики платить не намерены – о чем и пишется в соответствующей оговорке.

Оговорка об Обесценении = Depreciation Clause

Underwriter's liability is restricted to the **reasonable cost of repair** and **no claim** is to attach hereto **for depreciation** consequent thereon. **In no case** shall liability hereunder for such repairs **exceed the sum insured** in respect of the damaged article.

Ответственность страховщика **ограничена разумной стоимостью ремонта**, по данному полису **не принимаются претензии** в связи со **снижением стоимости [обесценением]** вследствие этого [ремонта]. Ни в коем случае ответственность за подобные ремонты **не может превысить страховую сумму** поврежденного изделия.

Обесценение – термины

– Мы сейчас займемся немного терминами и понятиями, связанными с убытками. Понимаем, что место им – в XVI главе по убыткам – но это понятия настолько серьезные, что лучше познакомиться с ними пораньше.

– Мы уже воспроизвели российские источники – в которых говорится о **реальной, или действительной, стоимости** предмета страхования. Основная проблема: мы пока не нашли указаний, как такая стоимость определяется. Понятно, используются эксперты для оценки – но алгоритмов не видно.

– В Англии для расчета реальной стоимости алгоритм есть – хотя и нечетко прописанный. Источник – как всегда, MIA.

71. PARTIAL LOSS OF GOODS, MERCHANDISE, etc.

Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the **measure of indemnity**, subject to any express provision in the policy, is as follows:

3. Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such **proportion** of the **sum** fixed by the policy in the case of a valued policy, **or** of the insurable **value** in the case of an unvalued policy, **as the difference** between the **gross sound and damaged values** at the place of arrival bears to the **gross sound value**;

4. «**Gross value**» means the **wholesale price** or, if there be no such price, **the estimated value**, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. «Gross proceeds» means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

71. ЧАСТИЧНАЯ ГИБЕЛЬ ГРУЗОВ, ТОВАРОВ и т.д.

Если имеет место частичная гибель грузов, товаров или иного движимого имущества, **размер возмещения**, с учетом любых прямых положений полиса, таков:

3. Если весь или часть застрахованных грузов или товаров доставлены в пункт назначения с повреждениями, размер возмещения – это **часть суммы**, зафиксированной в оцененном полисе, **или страховой стоимости** в случае неоцененного полиса, равная **соотношению разности между Брутто Стоимостью Неповрежденного Товара и Брутто Стоимостью Поврежденного Товара** в месте назначения к **Брутто Стоимости Неповрежденного**;

4. «**Брутто стоимость**» означает **оптовую цену** или, если таковой нет, **оценочную стоимость** с учетом предоплаченных фрахта, расходов по разгрузке и таможенных пошлин; при условии, что, если грузы или товары обычно продаются без уплаты пошлины [in bond], в качестве брутто стоимости берется таможенная цена. «**Брутто-выручка**» означает **фактическую цену**, полученную при продаже, когда все расходы по реализации понесены продавцами.

– В качестве маленького замечания: «брутто-выручка» встречается в MIA только один

раз – здесь, в 71(4). Очевидно, используется на практике. Но в данном законе не поясняется, как.

– **Главный** для нас термин – **Брутто-Стоимость = Gross Value**.

– В двух его проявлениях **GSV** и **GDV** – **брутто-стоимости** соответственно **неповрежденного и поврежденного товара = Gross Sound Value & Gross Damaged Value**.

– Стоимость неповрежденного приравнивается к **оптовой цене** – на практике в нашей части мира поступили бы так же.

– А если оптовую цену не определить – берут **ее оценку** с учетом всех уже понесенных расходов по доставке, разгрузке и уплате пошлины.

РАМ и SLM

– Помогает нам разобраться в этом подходе Вишванат – на страницах 47–69. Он поясняет, что метод расчета обесценения по MIA называется **РАМ = Particular Average Method = Метод Частной Аварии**. Сравнивается стоимость – а вернее сказать, цена – целого и поврежденного товаров.

– Он же поясняет, что **второй** возможный метод – **SLM = Salvage Loss Method = Убыток при реализации испорченного имущества**.

– Надо сказать, что термин **Salvage** – очень многогранный. Тут он используется в смысле «**доходы от реализации поврежденного имущества**».

– **Расчет** убытка по SLM таков: **Страховая сумма минус salvage** = доходы от реализации поврежденного.

– Итак, по методу **РАМ** нам надо идти на рынок – и определять там **GSV / GDV**. Это при том – что данные термины – абсолютно неюридические и некоммерческие, и определяются «на глазок».

– А по методу **SLM** тоже есть плавающий показатель – **цена реализации**. В месте назначения может быть только одна компания, занимающаяся реализацией – **salvage company**. Конечно, она будет стремиться занижить цену.

Не бывает точного возмещения

– Тут мы подходим к одному общему моменту с которого, возможно, надо было начать эту главу: по Вишванату (с. 41) – Marine insurance is **not** a class of business that offers a **perfect indemnity** = Морское страхование – **не** тот класс операций, в котором можно получить **точное возмещение**. Всегда расчет его будет условным.

ВКРАПЛЕНИЕ: Сложность расчета GSV и GDV

Самый известный нам на практике пример неточности РАМ – мороженная рыба и схожие продукты. Вот она подмочена на борту, даже пресной водой. Ее реализовывают – как? Как продукт для человеческого потребления? Наивысшая цена – но с этим санинспекция может не согласиться. На корм зверям? Цена ниже. А может, вообще как промышленное сырье – рыбная мука = fishmeal? Цена еще ниже.

Пример из Вишваната, с. 68 – этикетки. Они повреждены – и продукт продать нельзя. По нормальной цене. Цена реализации = GDV – составит небольшой процент от GSV.

Практика применения РАМ и SLM

– **Метод РАМ** учитывает **колебание цен**. Метод **SLM** базируется только на условиях полиса и на цене реализации поврежденного товара.

Пример РАМ: партия товара в месте назначения оценивается:

- GSV – 3.0 млн (Gross Sound Value)
- GDV – 2.4 млн (Gross Damaged Value)
- Разница по MIA = 0.6 млн, процент обесценения = 20%
- Повреждено 10% всего груза.

То есть – 0.06 млн.

Как работает PAM по MIA? Процент обесценения применяется к согласованной или к страховой стоимости – в зависимости от того, полис оцененный или нет.

$AV = SI = 2.8$ млн.

($AV = Agreed Value$, $SI = Sum Insured$ – мы решили их приравнять)

Размер возмещения:

$2.8 \times 20\% = 0.56$ млн.

Повреждены 10% – возмещение составляет 0.056 млн.

Рынок ушел вверх – недовозмещение – плата за недострахование.

А если $AV = SI = 3.2$ млн,

Размер возмещения:

$3.2 \times 20\% = 0.64$ млн.

Повреждены 10% – возмещение составляет 0.064 млн.

Рынок на этот товар за время пути упал – но страхователь получает больше, чем разницу между $GDV - GSV = 2.4$ млн – 3.0 млн = – 0.6 млн, поэтому конечно 0.064 больше, чем минус 0.6, даже если страхователь и ничего не получит, то 0 больше минус 0.6.

По этому же товару SLM:

10% поврежденного груза реализуются на месте за 0.24 млн = salvage proceeds

Застрахован у нас груз или на 2.8 млн, или на 3.2 млн.

От них 10% – соответственно, 0.28 или 0.32 млн.

Размер возмещения по SLM

В зависимости от Страховой Суммы – 0.04 или 0.08 (=0.28 – 0.24 или 0.32 – 0.24)

Применение PAM и SLM

– SLM использовать проще – AV / SI (согласованную стоимость или страховую сумму) мы всегда знаем, вырученную от реализации сумму – тоже. Вот и весь расчет возмещения.

– Да, по PAM приходится исследовать рынок. Это посложнее.

– Практика: SLM применяется к **промышленным товарам** – вычислить GSV и GDV по ним просто, они часто бывают уникальными.

– А вот по **сырьевым** – или **аграрно-сырьевым товарам** – то, что называется commodities – поскольку цены на них подвержены изменениям, и резким – чаще применяется PAM.

– Вот пример алгоритма определения цены – на нефть, в данном случае. Груз не продан – но поврежден или утрачен. Как узнать, сколько он стоил? **Взять рыночные аналоги** – от независимых аналитиков.

Unsold cargo shall be based on **current market value as per independent price assessment institution** (Platts European Market / Petroleum Argus) on B / L-date. If B / L is issued on a non-quotation date, closest quotation to apply.

Непроданный груз должен базироваться на **текущей рыночной цене согласно независимому институту оценки цен** (Платтс – Европейский Рынок / Петролеум Аргус) на дату коносамента. Если коносамент выпущен в дату, когда не издавались котировки, необходимо применять цену ближайшей по времени котировки.

Иные термины, связанные с определением действительной стоимости

– Терминов много, а способов определения стоимости не так уж и много. Мы попробуем перечислить некоторые термины.

DTV – немецкие условия – о страховой стоимости

10. Sum insured; insured value

10.1. The sum insured should correspond to the insured value of the goods.

10.2. The insured value is the **fair market value of the goods** or, failing that, their **market value at the place of departure** at commencement of cover plus the cost of insurance, the costs incurred until the goods are delivered to the carrier, and the freight ultimately paid.

10. Страховая сумма; страховая стоимость

10.1. Страховая сумма должна соответствовать страховой стоимости товаров.

10.2. Страховая стоимость – это **справедливая рыночная стоимость товаров** или, в ее отсутствие, их **рыночная стоимость в месте отправления в начале действия страхования** плюс расходы на страхование, расходы, понесенные до передачи груза перевозчику и оплаченный фрахт.

- Подход все тот же – «рыночная стоимость», а точнее будет сказать, рыночная цена.
- Интересно, что и в Германии нет термина «страховая стоимость». Тут буквально «за-страхованная стоимость», в Англии – «страховабельная».
- И еще интересный аспект – помимо составных CIF в формулу стоимости включается «**доFOВовский**» компонент – расходы до передачи груза перевозчику.
- Правильно – ведь DTV берет в качестве исходной цену в месте отправления. А это не порт – а завод или склад изготовителя, от него надо на чем-то груз до порта доставить.

Еще термины для определения действительной стоимости

– Их немало. Пробежимся только по некоторым:

– **Actual Cash Value – фактическая цена на рынке** при немедленном расчете. Cash – не обязательно «наличные», а, скорее, отсутствие элемента кредита, расчет может быть банковским переводом – немедленный.

– Этот термин приравнивается к Fair market value of property = справедливой рыночной цене имущества. И противопоставляется replacement cost = восстановительной стоимости или replacement cost less depreciation = восстановительной стоимости за вычетом износа.

– **As Is Where Is = в месте нахождения в теперешнем состоянии.** Хорошая лакокрасочная база определения цены поврежденного и / или недоставленного до места назначения товара. Часто соотносится или равняется **Salvage Value = цене реализации** (поврежденного) товара.

– **Dumping = демпинг** – продажа товара по цене ниже себестоимости или ниже рыночной цены.

– **Landed Cost = цена после разгрузки:** во что обходится товар покупателю. Цена с учетом расходов на перевозку, таможенные пошлины и пр.

– **Landed Value = Market value = рыночная стоимость груза в месте назначения.** Часто определяется момент: on the final day of discharge from the ocean vessel = в последний день разгрузки с океанского судна.

– **Loss of Market = Падение рынка.** Снижение стоимости груза из-за задержки в доставке. Самый частопроводимый пример – новогодние елки, мало кому нужные после первого января или 24 декабря – в зависимости от страны. Падение рынка полисами страхования груза не покрывается.

– **Peak Value = наивысшая цена.** Цены массовых товаров = commodities подвержены колебаниям, не только дневным – но и в течение каждого дня. Для определения истинной стоимости можно зафиксировать в полисе показатель peak value – наивысшей цены рынка за время рейса.

– Со стоимостями и ценами – пока все!

СУММА и СТОИМОСТЬ

– Общий вывод: правильное соотношение – а лучше тождественность – страховой суммы и страховой стоимости – **залог эффективности полиса!**

СУММА ВОЗМЕЩЕНИЯ: ЛИМИТЫ И ФРАНШИЗЫ

– Теперь займемся вот таким аспектом. Тождественность Страховых суммы и стоимости – залог справедливого возмещения. Гарантия того, что главный принцип страхования – возмещение реально понесенных убытков – будет соблюден.

– Существуют **страховые механизмы, расширяющие или ограничивающие** действие этого принципа. Кратко, их два: лимиты и франшизы.

– Франшиза = невозмещаемая часть убытка – всегда сокращает размер возмещения.

– Лимит может действовать в двух направлениях. Сокращать или расширять. С лимитов и начнем.

ЛИМИТЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

– Тут речь не идет о лимитах ответственности перед третьими лицами?

– Нет. Но слово «лимит» может использоваться в двух значениях.

(1) Лимит ответственности страховщика в любом полисе – это страховая сумма. На первый взгляд, больше, чем страховую сумму, он выплачивать не должен.

(2) Но в полис может быть введен искусственный лимит ответственности – равный или меньший страховой суммы. Это – ограничение выплаты страховщика по каждому убытку или по иному показателю.

– Давай по порядку рассмотрим оба аспекта.

Лимит-1. Обязан ли страховщик платить больше страховой суммы?

– Коротко – да. В двух случаях:

(1) произошло несколько убытков в течение действия полиса,

(2) убыток затрагивает разные позиции полиса. Эту мысль поясним чуть позже.

– С несколькими убытками – все ясно уже из MIA.

77. SUCCESSIVE LOSSES

1. Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for **successive losses**, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.

2. Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is **followed** by a total loss, the assured can **only recover** in respect of the total loss:

Provided that **nothing** in this section shall affect the liability of the insurer under the **suing and labours clause**.

77. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ УБЫТКИ

1. Если иного не предусмотрено в полисе и с учетом положений настоящего Закона, страховщик несет ответственность за **последовательные убытки**, даже если **общая сумма этих убытков превысит страховую сумму**.

2. Если по тому же полису за **частичным** убытком, после которого имущество не было отремонтировано или восстановлено, **следует полная гибель**, страхователь может получить возмещение **только в связи с полной гибелью**:

С условием, что никакие положения этой секции **не изменяют ответственности** страховщика по оговорке **о мерах по предотвращению убытка**.

– **Последовательные убытки** вряд ли могут касаться одного и того же груза. Одной и той же отправки. Они более характерны для страхования **на срок – например, судна**. С ним в течение года могут произойти **разные неприятности**: частично выгорело – отремонтировали – попало во льды – отремонтировали – село на мель и его спасали. **Общие выплаты** могут тогда за год превысить страховую сумму.

– А по грузам – это **годовое покрытие** всех грузов, отправляемых страхователем. По

условиям такого **открытого полиса** страховщик может выплатить за год несколько страховых сумм = несколько лимитов.

– Хотя **последовательность частичного и полного убытка** для груза можно представить. Сначала он был подмочен в шторм – а потом вообще сгорел на складе в порту. Два убытка – но только за один – полную гибель – страховщик заплатит по MIA 77(2).

Лимит 1.2. Расходы

– А теперь немного займемся **расходами. Costs или expenses**. К расходам мы будем возвращаться еще много раз.

– Общеизвестный момент: мы пока говорили о страховой сумме – сравнивая ее со стоимостью груза. То есть исходили – не совсем обоснованно – из того, что **любой убыток сводится к утрате груза** – или к расходам на ремонт / восстановление поврежденного груза – или к убытку в связи с падением в цене поврежденного груза – подмоченного или подгоревшего, например.

– Проблема состоит в том, что расходы в связи с убытком могут быть понесены не только по ремонту или восстановлению груза.

– Но и **в связи** с грузом. И такие расходы можно поделить на две группы:

(1) **Расходы по предотвращению или уменьшению** убытка = Sue & Labour = Minimisation;

(2) **Сопутствующие** убытку расходы.

Предотвращение = Sue & Labour

– Об обоих видах мы еще много будем говорить. Сейчас – только примеры.

(1) **Предотвращение = Sue & Labour**. Расходы по отделению подмоченного груза от сухого. Или поврежденного огнем от целого.

– Издержки такого типа называются в английской практике **Suing & Laboring Expenses = Sue & Labour = S&L**. В других странах – **Minimisation expenses**.

– Мы будем обозначать их как **расходы по предотвращению**. В последующих главах поясним, почему.

– Принятие мер по предотвращению или уменьшению убытка – **обязанность страхователя**.

– Что важно в Секции 78 MIA? Что эти расходы – вернее, обязательство их понести – **дополнительные по отношению к договору** страхования – смотрите пункт 1.

78. SUING & LABOURING CLAUSE

1. Where the policy **contains a suing and labouring clause**, the engagement thereby entered into is deemed to **be supplementary to the contract of insurance**, and the assured **may recover** from the insurer any **expenses** properly incurred pursuant to the clause, **notwithstanding** that the insurer may have paid for **a total loss**, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

2. **General average** losses and contributions and **salvage** charges, as defined by this Act, are **not recoverable** under the suing and labouring clause.

3. **Expenses** incurred for the purpose of averting or diminishing any **loss not covered** by the policy are **not recoverable** under the suing and labouring clause.

78. РАСХОДЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ

1. Если полис содержит **оговорку о расходах по предотвращению**, следующие из нее взаимные **обязательства являются дополнительными к договору страхования**, и страхователь может получить от страховщика **возмещение** любых расходов, разумно понесенных по этой оговорке, **несмотря на то**, что страховщик уже оплатил **полную гибель**, или что предмет страхования застрахован на условиях, исключающих частную аварию, полностью или до какого-то процента.

2. Убытки и взносы **по общей аварии** и расходы по **спасанию**, согласно данному Закону, **не возмещаются** по оговорке о предотвращении.

3. **Расходы**, понесенные во избежание или уменьшение любого **убытка**, **не покрытого** по полису, **не подлежат возмещению** по оговорке о предотвращении.

4. It is **the duty** of the assured and his agents, in all cases, **to take such measures as may be reasonable** for the purpose of averting or minimising a loss.

4. Во всех случаях на страхователе и его агентах лежит **обязанность предпринять разумные меры** для предотвращения или уменьшения убытка.

– Об общей аварии и спасании поговорим позже. Главное: обязательство по **предотвращению – дополнительный договор**. И поэтому расходы в связи с этими мерами **оплачиваются сверх страховой суммы**.

– И тут речь – **не о нескольких убытках** = successive, или consecutive, losses. Речь – о **разных аспектах** одного и того же убытка.

– Который состоит из ремонта или утраты цены самого товара – и расходов по его спасению.

– Все же не о спасении – а «о расходах по предотвращению» убытка. Термин «спасение» – а вернее, «спасение» – имеет определенный страховой смысл.

– Тогда надо объяснить, что «**предотвращение**» может восприниматься в двух значениях.

(а) **Перед убытком**, в связи со всеми операциями страхователя – как **превенция**, превентивные мероприятия. **Риск-менеджмент** – система мер по предотвращению наступления убытков вообще.

(б) «Предотвращение» в смысле уменьшения **последствий уже произошедшего** убытка.

(2) **Сопутствующие убытку расходы.**

– Иной аспект. Не предотвращение – а **расходы в связи с убытком**. Может быть – направленные на уменьшение его размера.

– Но скорее – **направленные на обеспечение успеха морского предприятия**.

– Примеры – расходы по довозке груза, выгруженного в другом порту = **forwarding expenses**.

– Или **расходы по удалению остатков** грузов = **Debris Removal expenses**.

– Чаще всего необходимы, если груз подмочен или поврежден вследствие температурных колебаний.

– И его не принимает получатель.

– У страхователя / отправителя возникают расходы по его уничтожению = dumping.

– По сути, это – страхование ответственности = a contingent legal liability cover. Ответственности в связи с грузом. Перед портовыми властями, перед владельцами судна.

ВЛОЖЕНИЕ 5.2 ОГОВОРКА ОБ УБОРКЕ ОСТАТКОВ = DEBRIS REMOVAL CLAUSE JC1991/001 02/01/91

– Этой оговоркой **обуславливается порядок возмещения** понесенных страхователем **расходов по удалению остатков груза и мусора, образовавшихся в результате наступления страхового события**.

– **Устанавливается лимит – предельная сумма возмещения расходов** по удалению обломков и мусора.

– Внимание! По формулировке этой оговорки расходы возмещаются в пределах **лимита – 10% от страховой суммы – но сверх самой суммы!**

– Покрытие по оговорке Debris Removal может также распространяться на удаление опасных материалов, составляющих застрахованное имущество.

– При этом обычно исключается загрязнение окружающей территории или среды такими опасными материалами.

– Страховщикам грузов комитет **Joint Cargo Committee** предлагает использовать вот такую оговорку **JC1991/001 02/01/91 Debris Removal**:

This insurance is **extended to cover, in addition to any other amount recoverable** under this insurance, **extra expenses** reasonably incurred by the Assured for the **removal and disposal of debris** of the subject-matter insured, or part thereof, by reason of damage thereto caused by an insured risk...

In no case shall the insurers be liable under this Clause **for more than 10% of the proportionate insured value** under this policy of the damaged subject-matter removed.

Страхование по настоящему договору **расширено для покрытия, в дополнение к любой иной сумме, возмещаемой** по настоящему договору страхования, **дополнительных расходов**, разумно понесенных страхователем **для удаления и утилизации остатков** предмета страхования или его части, вследствие его повреждения, причиненного застрахованным риском...

Ни в коем случае страховщики **не будут нести** согласно этой оговорке ответственность **более чем 10% от пропорциональной по этому договору страхования страховой стоимости поврежденного удаляемого предмета страхования.**

Авиаперевозки

– **Авиаперевозки** – следующий лимитируемый вид расходов.

– Сложный и дорогой пункт. Купили турбину за 10 млн. Поломали лопасть. Нужно срочно доставить новую – на чем? На самолете, – нужна срочно.

– По морю перевозка будет стоить 100 тыс., а сама лопасть – миллион. А по воздуху, так все 500 тысяч.

– Тогда и используется оговорка:

AIRFREIGHT REPLACEMENT / CHARGES CLAUSE

In the event of loss of or damage to the goods Underwriters are to pay **the cost of air-freighting the damaged parts to manufacturers and return, or the air-freighting of replacement parts from manufacturers and / or suppliers to destination.** Notwithstanding that the goods lost or damaged **were not originally despatched by air freight.** Provided always that in no case shall the liability of Underwriters exceed the insured value of the complete item.

ОГОВОРКА ОБ АВИАПЕРЕВОЗКЕ ЗАМЕНИ / РАСХОДАХ НА АВИАПЕРЕВОЗКУ

В случае гибели или повреждения грузов Андеррайтеры **обязаны** оплатить **расходы по авиаперевозке поврежденных частей к изготовителям и их возвращению, или авиаперевозке замещающих элементов от производителей и / или поставщиков к месту назначения.** Несмотря на то, что погибшие или поврежденные грузы **первоначально не перевозились по воздуху.** С учетом, что в любом случае ответственность Андеррайтеров **не превысит застрахованную стоимость всего предмета.**

– Не нравится мне использование здесь выражения **insured value.** Скорее должна быть страховая сумма. Но не будем останавливаться.

– Тут вводится особый вид лимита – по **предмету. Complete item.** Перевели мы – «**весь предмет**». А что это? Вся турбина – или ее лопасть?

– Ограничение в миллион или в 10 миллионов? Вопрос существенный. Скорее всего, речь идет обо всем предмете – о турбине.

– Обрати внимание на два **возможных аспекта авиаперевозок.** Поэтому и название оговорки двойное. Возмещаются расходы по авиаперевозке:

(а) **поврежденной части на ремонт** и обратно, или

(б) поставке **части на замену** поврежденной – если та не подлежит ремонту.

Сопутствующие расходы 1.2.(2) – лимитированы

- Мы вернулись к вопросу лимита. Ограничения ответственности страховщика.
- Когда мы говорили о последовательных убытках или о расходах по предотвращению – мы подчеркивали, что страховщик может быть обязан оплатить в связи с одним убытком больше, чем одну страховую сумму.
- Как по Sue&Labour – страховую сумму и расходы по предотвращению.

– А расходы второй группы – которые мы называли «сопутствующими» – составляют часть страховой суммы. И обычно на них накладывается **лимит или сублимит**.

– А в чем ты видишь разницу?

– Лимит – это обычно сама страховая сумма.

Сублимит – согласованная сумма, часть лимита. Как с нашей турбиной и авиаперевозкой поломанной лопасти.

– Если вся турбина стоит 10 млн – расходы по авиаперевозке **могут быть ограничены** = сублимитированы:

- (а) стоимостью предмета – 10-ю миллионами;
- (б) абсолютной суммой – 500,000;
- (в) процентом от страховой суммы – 10%, то есть 1 миллион;
- (г) соотношением с эквивалентом – 200% от расходов по перевозке морем = в нашем случае 200,000.

Лимит в ином значении – ответственность по рейсу или по месту.

Дно и локация

– А теперь перейдем к лимиту в другом значении этого термина.

– В значении **«максимальная ответственность страховщика»**.

– Так максимальная ответственность – это страховая сумма?

– Страховая сумма одной отгрузки. Но дело в том, что чаще всего на практике страхуют сейчас не одну отгрузку, не один рейс – а **все годовые перевозки** данного страхователя – или конкретных грузов.

– Называется это **«открытый ковер» = open cover**, или **генеральный полис**. По нему страхование каждой отправки идет автоматически.

– Заранее предугадать, на какую сумму грузов будет собрано в одном месте, нельзя. Но страховщик не может предоставить покрытие без лимита вообще. Финансово не потянет – даже самый большой.

Пример: перевозки **ценных грузов в контейнерах**. Страхователь считает, что **максимальная стоимость груза в одном контейнере** – 0.5 млн. А **сколько контейнеров одновременно могут погружаться на одно судно** – или храниться **на одном складе** – он не знает.

– Страховщик тогда вводит **один или оба лимита**:

- (1) по судну, по ж/д составу или по иному **транспортному средству**,
- (2) по месту хранения, вернее сказать – **по локации**.

– (1) Лимит **по транспортному средству** формулируется так:

Limit – US\$ 5,000,000 (or equivalent in any other currencies) in respect of **any one vessel** = «Лимит – долл. США 5 млн (или эквивалент в любой иной валюте) **по каждому судну**».

– А раньше использовали термин **bottom = дно**. «По каждому дну» – означало по каждому судну.

– Отправки со стоимостью выше лимита подлежат отдельному согласованию.

– (2) Лимиты **по месту хранения** – точнее, называются **location limits** – лимиты **по локации**.

– Понятно, что под локацией имеется в виду. С теми же контейнерами – они не обяза-

тельно должны храниться – они могут просто стоять на причале в ожидании погрузки.

– Получается, локация – это порт, или район порта, или терминал. Какое-то место.

– Может, так и писать – лимит по месту? Или «**по местонахождению**»?

– Да уже привыкли – «по локации». Хотя это и не точно.

– Часто возникают споры – как определить локацию. Терминал? Причал? Весь порт?

– **Institute Location Clause** cl.66 от 26/03/80 = **Оговорка о локации** – просто говорит, что ответственность страховщиков ограничена определенной суммой in any one **location** – но определения локации не содержит.

– Встречается еще ограничение «**по месту доставки**», то есть по порту или складу – но и тут ясности нет.

– Пока на этих спорах останавливаться не будем. Просто определим, что лимит по локации – одно из **средств ограничения ответственности страховщика по одному страховому случаю**. Такое же, как и лимит по судну или по иному транспортному средству.

Страхование по «первому риску»

– Лимиты по судну или месту хранения устанавливаются с учетом Максимально Возможного Убытка = Possible Maximum Loss. А если страхователь хочет серьезно сэкономить на премии?

– С неудовольствием, но соглашаются страховщики заключать договор на условиях «первого риска», или «первого убытка» – first loss.

– Страховая сумма – 1.5 млн. Первый убыток – 0.5 млн. Столько и будет выплачено – в условия введен искусственный лимит.

– Почему страховщики не любят это условие? Премии они получают меньше – а на них все равно лежат некрупные убытки. Те, которые по статистике чаще всего происходят. Определяют подход такой, как selection against underwriter – выделение [потенциальных убытков] не в пользу андеррайтера. Но, с учетом рыночной конкуренции – иногда идут на это. Вот выдержка из условий страхования:

13.5. Договором страхования может быть предусмотрено возмещение ущерба на условиях «первого риска». Страхованием на базе «первого риска» считается страхование имущества и / или расходов с установлением отдельного лимита возмещения по каждой такой группе имущества и / или расходов.

Плавающие коверы

– Еще один пример значимости сумм и лимитов.

– В классическом **открытом ковре** есть лимит по судну или по месту хранения.

– А в исторически предшествовавшем ему **плавающем ковре** = floating policy – при его автоматичности – была все же страховая сумма.

– Определял страховщик: хочу я за год застраховать этих грузов – не более, чем на 30 млн.

– Ставил эту цифру – считай, это тоже лимит покрытия, а не страховая сумма – в плавающий ковер.

– И каждая отправка сумму уменьшала. Скажем, было 12 отправок по 2.5 млн каждая – всего 30 млн. 13-я отправка застрахована не будет – лимит покрытия в 30 млн исчерпался.

Сублимиты

– И еще важный момент, связанный с суммами и лимитами. Мы уже его упоминали.

– Полис – и рейсовый, и годовой – может иметь общую страховую сумму или лимит ответственности страховщика.

– А к ним могут добавляться **сублимиты – на отдельные виды убытков**.

– Самый известный пример – сублимит на уборку остатков груза = **Debris removal**.

– Застраховали груз на 2 млн, он прибыл весь поврежденный – так его и вывалили на

причал. А потом пришлось его с причала убирать. И все же удалось продать остатки. Продали за 100 тысяч. А расходы по уборке составили 50 тысяч.

– Страховщик заплатит по методу SLM 2,000,000 – 100,000. А также возместит расходы по уборке – 50,000.

– Другой пример – расходы по фумигации = обработке груза химикатами.

ФРАНШИЗЫ

– Вторая причина выплаты неполного возмещения по убытку – применение франшизы.

– Определение – «**невозмещаемая часть убытка**».

– Английские термины – **franchise, free from losses under** (3% или иная цифра), **deductible, excess**. Сейчас franchise и free from практически не используются.

– **Идеология франшизы** – три соображения.

(а) Страхователь должен быть заинтересован в доставке груза неповрежденным – **должен заботиться о грузе**. Если есть франшиза – страхователь «становится собственным страховщиком» на часть убытка. Степень заботы возрастает.

(б) **Экономика страхования**. Цена на страхование – премия – обратно пропорциональна франшизе. **Чем выше франшиза – тем ниже премия**, и наоборот. Вот только пропорция – не линейная.

(в) **Механика страхования**. Слишком низкая франшиза: много убытков повседневных, не катастрофического характера – ложится на страховщика. У него вырастают **расходы по урегулированию убытков** – и может вырасти ставка премии. Если рынок позволит.

Техника франшиз

– **Условные и безусловные:**

(а) **условные** – почти не применяются. Устанавливается сумма франшизы – 1,000 долл. по убытку – или процент от страховой суммы – 3%. Если убыток **превышает** этот показатель – он **выплачивается полностью**. Такая франшиза как раз и называлась franchise = free of losses under...

Страховая сумма – 40,000.

Убыток в 800 – страховщик платит 0.

Убыток в 1,200 – страховщик, у которого условная франшиза 1,000 – платит 1,200.

Убыток в 1,400 – страховщик, у которого условная франшиза 3% = 1,200 – платит 1,400.

(б) **безусловные** – **вычитаются из суммы убытка всегда**. Тоже могут быть в абсолютных цифрах или в процентах. Называются deductible = вычитаемое или excess = превышение.

Страховая сумма – 40,000.

Убыток в 800 – страховщик платит 0.

Убыток в 1,200 – страховщик, у которого безусловная франшиза 1,000 – платит 200.

Убыток в 1,400 – страховщик, у которого безусловная франшиза 3% = 1,200 – платит 200.

– Важный момент с франшизой в **процентах** – **от чего процент?**

(а) от суммы убытка,

(б) от страховой суммы всей партии товара,

(в) от страховой суммы части партии товара – по одному контейнеру, судну или складу.

Пример сложностей с процентной франшизой

На судне – навалочный груз разных получателей. Назвать их можно 'tenants in common' = сожители.

Франшиза – в проценте от each whole shipment value = стоимости одной отгрузки.

Определяться, в каком трюме чьи грузы – будут только по прибытию.

А если в пути груз в двух трюмах из пяти подмоков? Чей груз подмок, на кого падет франшиза?

Применяется условие **co-mingling warranty** = условие о смешении груза – устанавливает, что и убыток, и франшиза распределяются пропорционально количеству груза каждого получателя.

– Разовые и агрегатные / накопительные франшизы:

(а) большинство франшиз – **разовые**, по каждому убытку – each and every loss. Или each and every voyage. Или масса иных вариантов;

(б) компании с большими оборотами и большим числом маленьких убытков может быть предложена **агрегатная, или накопительная франшиза = aggregate deductible**. Обычно, годовая.

– Пока сумма убытков за год не достигнет определенного порога – убытки не возмещаются.

– Схожа с ней stop-loss deductible – тоже большая по размеру накопительная франшиза.

– Агрегатная сочетается с разовой:

Разовая – 10,000

Агрегатная – 200,000

Произошло 15 убытков по 25,000 каждый (редкий случай – одинаковые убытки!)

Расчет возмещения

$(25,000 - 10,000 \text{ разовой франшизы}) \times 15 \text{ убытков} = 225,000 - 200,000 \text{ агрегатной франшизы} = \text{возмещение в } 25,000 \text{ за год.}$

Практика франшиз

– По многим видам грузов существует «**норма естественной убыли**» = **ordinary loss**.

– Франшизу пытаются устанавливать на том же уровне или чуть выше – чтобы не было споров со страхователем, имеет убыток катастрофический – или предсказуемый характер.

– Ordinary loss – 0.5% – франшиза 0.75% от страховой суммы партии груза.

– По многим **видам** убытков **франшиза не применяется**: полная гибель, военные и забастовочные риски, общая авария и спасание, риски, застрахованные по условиям ICC(C) (еще их пройдем).

Суммы – еще моменты

– Мы вернемся к обсуждению страховых сумм / стоимостей – при рассмотрении общей аварии и конструктивной полной гибели.

– И при изучении страхования оборудования – когда нужно осуществить replacement = замену поврежденной части.

– А также страхования увеличенной стоимости – increased value.

– А пока от финансовых аспектов страхования грузов переходим к временно-географическим. Мы говорили в четвертой главе, что страхуем морское предприятие. Единение времени и пространства.

– Сейчас займемся определением временных и пространственных рамок нашего страхования.

ГЛАВА VI ПЕРИОД И ГЕОГРАФИЯ ПОКРЫТИЯ = DURATION AND GEOGRAPHICAL SCOPE OF COVER

От забора до обеда

- Итак, **сколько – по времени и где – по географии – действует полис по страхованию грузов?**
- Знаменитый российский прапорский парадокс – «от забора до обеда» – здесь вполне применим.
- Да не только товарищи прапорщики – Эйнштейн говорил о «пространстве-времени».
- Полис – **на рейс / отправку** имеется в виду – действует «с 10 декабря до момента прибытия груза в место назначения».
- Ты смешал два подхода: Восточный и Западный.
- На Востоке с его регламентацией часто пишется – «полис действует в течение 20 дней с момента отгрузки 10 декабря».
- А если не успевает груз прибыть в место назначения – действие продлевается.
- А вот Западная практика – другая. **Не временные рамки – а событийные.**
- **От отправки до доставки.**
- Примерно так.

Периоды и география

- Давай все же упорядочим наше исследование. Посредством вот такой таблички:

ОТДЕЛЬНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПЕРИОД ПОКРЫТИЯ	ВСЕ ПЕРЕВОЗКИ ЗА ПЕРИОД / ЗА ГОД ПЕРИОД ДЕЙСТВИЯ ПОЛИСА
От отправки до разгрузки... или с 1 мая до 1 июля включительно Задержка?	С 1 января по 31 декабря включительно
МАРШРУТ ПЕРЕВОЗКИ	ГЕОГРАФИЯ ВСЕХ ПЕРЕВОЗОК
От места отправки до места разгрузки без отклонений = девиации А если перевозка не состоялась?	По всему миру – с исключениями... или – по отдельным направлениям

- Мы все время вспоминаем про «пространственно-временной континуум».
- А без сложных слов – про то, что **мы страхуем морское – или транспортное – предприятие. Цель** которого – **прибытие груза в место назначения** в неповрежденном состоянии.
- Значит, в нашем страховании **важней география – места и моменты** отправки и разгрузки.
- И **менее важен календарь** – ведь груз может задержаться по объективным причинам.
- Поэтому и рассматривать **один только период** страхования – без связи с географией – мы **не можем**.
- Не забывай, что **страхование грузов** – это и (а) страхование **отдельного рейса**, и (б) страхование **всех перевозок** – данного груза или всех грузов страхователя – **в год** или в иной период. По открытому коверу = генеральному полису.
- А посему, как гласит наша табличка, **период и география различаются – в зависимости от того, имеем ли мы дело с годовым или с рейсовым страхованием.**
- Не совсем так. Эти разные **критерии применяются одновременно**. Каждая разовая перевозка от А до Б – это еще и одна из десятков перевозок, застрахованных по годовому договору.
- А потому применимы к перевозке «разовые» и «глобальные» критерии.

ГЛОБАЛЬНЫЕ КРИТЕРИИ:

годовой контракт = генеральный полис о периоде и географии

– С годовым договором – проще. **Даты начала и окончания = период действия** полиса, или договора – определяются сторонами. 1/1–31/12 или иной другой период.

– Английские термины:

inception / начало действия периода страхования;

expiry / окончание действия периода страхования;

effective date(s) / даты действия договора.

– Даты обычно определяются в договоре страхования. Там же говорится, что делать с **перевозками, приходящимися на два периода = overlapping voyages**. Относить их к истекающему или к новому страхованию.

– По-английски есть минимум три подхода к **разграничению периода действия**:

From 1/1/12 till 31/12/12 both days inclusive = с 1/1 по 31/12, включая оба дня;

From 00.01 am on 1/1/12 till 00.01 am on 1/1/13;

From 00.00 on 1/1/12 till 24.00 on 31/12/12.

– Во всех случаях добавляется local time – по местному времени. А по какому – нахождения страхователя или груза, или месту отгрузки – уточняется по вкусу.

Начало действия договора: восточноевропейский подход – уплата премии

– Мы пишем о договоре – на год или на рейс – действующем с определенной даты. Но в нашем регионе основной подход отличается – он базируется на факте уплаты премии. Вот соответствующая статья из ГК РФ:

Статья 957. Начало действия договора страхования

1. Договор страхования, **если в нем не предусмотрено иное, вступает в силу в момент уплаты страховой премии** или первого ее взноса.

2. Страхование, обусловленное договором страхования, распространяется **на страховые случаи**, происшедшие **после вступления договора страхования в силу**, если в договоре не предусмотрен иной срок начала действия страхования.

– Очень важно – «если не предусмотрено иное». Вообще, трепетное отношение к уплате премии – черта нашего региона, серьезно отличающая его от англоязычной практики. Там – с договоренной даты, у нас – с даты оплаты, если не договорились иначе. Помнить это всегда необходимо.

Географические рамки

– В договоре же определяется – очень обобщенно – и **география**. Иногда – это просто **world to world** – покрываются перевозки по всему миру.

– Чаще – в **пределах какого-то района**: Средиземного и Черного морей, или Балтийского и Северного, или во всех европейских водах.

– Могут иметься **исключения, связанные**:

(а) с политикой – санкции,

(б) с «горячими точками» – пиратство или военные действия,

(в) со страховым законодательством: есть страны, требующие страхование через местные страховые компании. И стран таких много – от России и СНГ до Сейшел и Панама.

Примеры географических ограничений

– **JCC Cargo Watch list** = Список **неблагоприятных зон для страхования военных и пиратских** рисков. Составляется Объединенным комитетом страховщиков грузов = JCC.

– Постоянно обновляется. Смотрите сайт <http://www.exclusive-analysis.com/watchlists.html>
Во время редактирования книги действовала 96-я версия списка, по состоянию на 4 марта 2013 года.

- Список, конечно, не обязательный документ, но страховщики с ним сверяют предоставляемый объем и географию покрытия.
- В списке оценивается риск пиратства / забастовок / военных действий для отгрузок морем / воздухом / сушей.
- Странам присваивается балл опасности – от 1 до 10, от low – через caution – elevated – high – к severe.
- На 4/3/13 severe – наивысший риск (от 3.2 до 6.3) – в предсказуемых странах: Сирия 6.3, Афганистан и Сомали 6.0, Мали 5.1, Ирак и Йемен 4.8, Пакистан 4.3, Нигерия, Палестинская Автономия и Судан – 4.2, Центрально-Африканская Республика и Конго-Киншаса 4.0, Колумбия и Ливия – 3.9, Южный Судан – 3.8, Ливан – 3.7, Алжир, Буркина-Фасо, Кения – 3.5, Чад – 3.4, Кот д'Ивуар, Нигер и Гвинейский Залив – 3.3, Эфиопия, Аденский пролив и Россия (Северо-Кавказский ФО без Ставропольского края) – 3.2. Книгу пишем мы долго... В ранней редакции мы приводили список от 16/1/12. В нем страны с наивысшим риском располагались так: Ирак 5.9, Йемен 5.1, Афганистан, Судан, Сирия – 5.0. Россия – Северный Кавказ – 3.2. Как – относительно – быстро меняется ситуация в мире!

- Еще один пример географических ограничений – политических – мы приводили, ссылаясь на оговорку о Санкциях **Sanction Limitation and Exclusion clause** JC2010/014 от 11/8/2010. Страховщики обязаны предоставлять покрытие и выплачивать убытки, не нарушая санкций ООН, Евросоюза, США или Великобритании.
- В какой стране какие санкции действуют – информацию можно найти на Интернетe, например, на http://www.skuld.com/upload/INSIGHT/Sanctions/Iran/ReedSmith_Sanctions_Regimes20120124.pdf – но она не всегда исчерпывающая.
- На этом сайте санкции ЕС делились на относящиеся к компаниям = entities и к лицам = individuals.
- Если в компанейском разделе в январе 2012-го лидировали Иран – 442 компании и Ирак – 224, то в отношении физлиц пальма первенства была за Бирмой = Мьянмар – 486 и, как не печально, Беларусь – 210.

Отдельные перевозки: Период и география

- Давай еще раз: есть **период покрытия**. И есть **период действия полиса**.
- А чем они отличаются?
- Ты застраховал все отправки компьютеров из Гонконга в Киев на год. Перевозить их будешь два раза в месяц. **Период действия полиса = period of cover** – с первого января по 31 декабря сего года.

- А **период покрытия = duration of cover** – это другое. Каждый контейнер с компьютерами – на какой период застрахован? **От момента** закручивания последнего винта? От момента упаковки в коробку? передвижения коробки внутри цеха? Погрузки в контейнер? Погрузки контейнера на машину? Или уже на судно?
- И до какого? До разгрузки? Помещения на склад? Доставки получателю?
- И что такое «**доставка**»?

- Вот и получается – надо, по **открытым коврам** – когда ты страхуешь все грузы, отправляемые за год или иной период – **разделять период действия полиса** – и **период покрытия по каждой отдельной отправке**.
- И еще – выходит, **период действия полиса** правильней устанавливать **по датам** – 12, например, месяцев, от и до. А **период покрытия** – **по событиям** – от отправки до разгрузки. Или по иному.

- А вот на Востоке два подхода смешивают. Законодательство того требует – указывать даты действия полиса.
- И получается не совсем естественное – не совсем известные моменты начала покрытия – ведь погрузка может задержаться – просто привязываются искусственно к какой-то дате.

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

– Ну-ну, нечего Восток критиковать. И на Западе так – **on or about** 5th May – отгрузка **примерно** 5 мая.

– Да и в старинных Ллойдовских полисах всегда указывалось, когда судно будет отплыть. Надо их знать-то, **даты рейсового** покрытия!

– Вот такое **сочетание пространства-времени** и получилось!

– Уникальное все же оно, наше страхование грузов!

ИСС = ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ

– Ну, а теперь перейдем к первоисточникам. И главному, о котором уже много раз упоминали – ICC = Institute Cargo Clauses.

– Да, может, и надо было к ним пораньше перейти.

– На этих Оговорках страхуется, возможно, процентов 80 мировой торговли.

– По замыслу, использовались они для генеральных грузов, а часто применяются для всех.

– Давай посмотрим, что ICC говорят о **Периоде покрытия**.

– Оговорок **ИСС три – А В С**. Разный объем покрытия – но период абсолютно одинаковый.

– Давай привыкать анализировать оговорки. Тем более, на таком примере. Ллойдовский полис существовал с 1779 по 1963 год.

– А Оговорки ICC – с 1912-го, а в современной редакции – с 1982-го.

– И вот в 2009-м решили их подредактировать. Не очень существенно, но многие моменты изменились.

– Так что читайте сразу **две редакции – 1982 и 2009 года**. Изучайте изменения.

– Ну и помните, что наш перевод – прекрасный, но не официальный.

– А что такое «официальный» перевод, позволю тебя спросить? Когда reinsurance переводят как «вторичное страхование», а то и как «двойное»?

Период покрытия

– Что главное в формулировках периода покрытия?

– Что **начало** перевозки – только одна позиция, **отправка**. А для **окончания** предусмотрено четыре базисных варианта.

– Суть одна – от **отправки до разгрузки**.

Важно! Вся перевозка страхуется?

– Здесь описывается **идеальное страхование** – когда одна из сторон договора, продавец или покупатель, заключает договор страхования на всю перевозку. От склада отправителя до склада получателя = **Warehouse-to-warehouse**.

– Этот термин «**склад-склад**» – происхождением из старых английских оговорок и до сих пор применяется в американских.

– «Дверь-дверь» = door-to-door – это обозначение почти не используется. Так что – W2W, как написали бы в рекламе.

– Нас часто просят застраховать не на базе W2W – а с момента **погрузки на судно**. Или даже с **момента пересечения границы**.

– Неправильно это. Для сохранности груза **очень важные моменты**

(а) **упаковка,**

(б) **укладка в контейнер,**

(в) **погрузка и крепление на сухопутном транспортном средстве, и потом уже**

(г) **погрузка на судно.**

- Упаковка страхованием покрывается крайне редко.
- Что касается трех остальных пунктов - для **массовых, навалочных грузов, металлов, зерна** – есть смысл начинать страховать с погрузки на судно. Там ни упаковки, ни укладки в контейнер, ни перевозки по суше - нет или они не страхуются.
- А вот для **генеральных** – те же компьютеры, личные вещи – лучше бы с момента пораньше, еще задолго до порта – на **складе отправителя или производителя**.

Начало – Отгрузка

- Вот и фиксируют страховщики в ICC(A) желаемое, чтобы **момент начала покрытия** был как можно **ближе к самому первому движению** перевозки.
- И можно наблюдать развитие страхования на примере нашего Вложения: в **1982** году начинали страховать с момента **выхода груза за пределы склада**, а в **2009-м** – уже с момента **первого перемещения внутри склада** или места хранения.
- А потому, что обидно. Продали уже груз-то! И вдруг: р-р-раз! – маленький вилочный погрузчик не смог его до вагона дотащить, всего-то двести метров. Уронил прямо внутри, у дверей склада.
- Страховщик образца 2009 года за такую неприятность отвечать будет. А 1982-го – нет.

- Мы пишем – то «отправка», то «отгрузка». На самом деле – «первое перемещение внутри склада **для погрузки на транспортное средство**».
- Поэтому и нельзя, с моей точки зрения, говорить об «отгрузке» или «погрузке». Перемещение по складу – а потом погрузка. Мне кажется, «отправка» больше соответствует этому процессу.

Перевозка = Transit

- Отправили – перевозим. Нравится мне выражение – покрытие действует «**в ходе нормальной перевозки**» = continues during *the ordinary course of transit*.
- Да, во время перевозки многое, что может случиться. Часть таких нестандартных ситуаций описывается в тех же оговорках.

ВКРАПЛЕНИЕ: от Ллойдс

Груз застрахован на перевозку по Италии. Водитель решил не объезжать Рим – а проехать через центр и полюбоваться Колизеем. Грузовик перевернулся, грузы повреждены. Страховщики отказались платить – такая **joy ride = увеселительная поездка** – отнюдь не входила в понятие ordinary course of transit.

Окончание: Доставка или разгрузка? Delivery or unloading?

- А вот с этим сложнее.
- В Оговорках 1982-го – три позиции:
- **Доставка = delivery на склад**, (1) окончательный или (2) промежуточный – или (3) **60 дней** с момента разгрузки с судна.
- В 2009-м – изменения.
- Во-первых, задумались о том, что **термин «доставка» очень размыт**.
- И приняли на вооружение «**разгрузку**» = **unloading**. Ведь чаще всего груз перевозится на судне, а потом – на грузовике или по железной дороге.
- И в порту прибытия очень часто груз, в особенности, контейнер, не проверяют. По крайней мере, внутри – при его наружной целостности.
- Посему и важно покрывать **наземный кусок маршрута**.
- И поэтому взяли на вооружение такой момент:

«**Окончание выгрузки** с перевозящего авто- или иного транспортного средства в окончательный склад или место хранения, или около них, в месте назначения, указанном в договоре страхования»
= on **completion of unloading** from the carrying vehicle or other conveyance in or

at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance.

- Что здесь важно?
- Не размытая «доставка», а конкретное **«окончание выгрузки» = completion of unloading.**
- Посмотри на широту формулировки – «в склад или около него» = in or at the warehouse
- ведь это может быть и не здание – а место хранения.
- Да, и не забывая, что это – первый вариант, окончательный склад в месте назначения.
- А всего вариантов **окончания покрытия** теперь – в 2009-м – четыре:
- **Разгрузка на склад** / место: (1) окончательное – (2) промежуточное, или (3) **использование** транспортного средства **для хранения**, или (4) **60 дней** с момента разгрузки с судна.
- Новация 2009-го – **использование транспортного средства** (грузовика? И не только) **для хранения**. Нет места на складе – оставили в грузовике.
- А если сняли с грузовика и оставили в контейнере? Что он, транспортное средство?
- Надо по обстоятельствам смотреть.
- Важно: и в 1982-м, и в 2009-м – **whichever shall first occur** = «в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым».
- Иногда так завидуешь носителям английского языка. Ну почему у них иногда все так кратко?
- Да оттачивалось не один год.

Нормальная перевозка

- Из пункта 8.1.2. начинаешь понимать, что такое **«нормальная перевозка»**.
- Да. Если речь о перевозке по суше, после разгрузки с морского судна – то из пункта А в пункт Б, с разумной скоростью, не задерживаясь.
- И на все про все – 60 дней после разгрузки с судна.
- Конечно, бывает по некоторым условиям и больше – 90.
- Но вот тут важен **промежуточный склад**. Получается, залежался там груз, прошли 60 дней – все, страхование закончилось.
- Или – везли товар в пункт Б. А там должны были контейнер растарить и развести по конечным получателям. А вышло так, что в пункте Б склад уже полон. Привезли в С, оставили на складе – а потом там стали **растаривать**. И все, покрытие закончилось. Это – **уже новая перевозка, конечным получателям**, мы за нее не отвечаем.

Смена пункта назначения

- И вот еще один момент. Оговорка 8.2. – везли в окончательный пункт Б (дался он нам).
- А потом вдруг решили отправить в Д...
- называется это – change of voyage = изменение рейса.
- Как только происходит первое движение в направлении Д...
- все, наша застрахованная перевозка окончилась.

Опять нормальная перевозка – море

- А на море многое может всего произойти. Общая авария – самый любимый пример. Сломался двигатель. Судно спасают, тянут через весь океан. Потом все же решают перегрузить груз на другое судно.
- Вот это и есть **variation of adventure** – как мне нравится это старое слово! И не переведешь, как «рейс» – скорее, «путешествие-приключение, полное опасностей».
- Да, «изменение перевозки» звучит поскучнее.
- Итак, оговорка 8.3 – о море, о том, что у морского перевозчика – много прав по договору, в частности, изменять маршрут. Морское право будем проходить позже, а пока – в качестве напоминания, что 8.3 – морская оговорка о продлении или изменении рейса.

Нормальная перевозка – еще изменения

- И последний пункт по поводу периода покрытия – 9.
- Касается и моря, и суши. Приехали вместо Б в пункт Щ.
- Как только приехали, если не сообщили страховщикам – покрытие закончилось.
- Если сообщили и согласовали продление покрытия – то оно сохраняется...
- ...до следующих **моментов**:
- **Продажи или доставки** (все же безлика «доставка» сохранилась) **в пункте Щ – 60 дней** после прибытия в пункт Щ (что раньше) – или **пересылки в пункт Б** до окончания 60 дней с прибытия в Щ.
- Тут – опять об **изменениях маршрута**. Но, что важно, автоматического покрытия изменений нет – в отличие от 8.2 и 8.3. Надо досогласовывать.

Английский язык – when и then

- Я же все горжусь, что в английский язык въедаюсь почище любого англичанина.
- Что ты имеешь в виду, «любого англичанина»? My Fair Lady по-английски давно смотрел? Это нужно каждому, изучающему английский, и с субтитрами.
- О том, что **англичане сами, бывает, свой язык не знают**? Ну, не все англичане, конечно.
- Да. «Why can't the English learn to speak?» – «Почему англичане не научатся говорить по-английски»? – пел профессор Хиггинс.
- Ну вот, и я к тому ж. Оговорки же не Хиггинсы составляют. Хотя, конечно, перед выпуском на волю их много людей читает.
- И вот спросил я уже по поводу 9-й оговорки – и много своих партнеров, и Ллойдс:
- Зачем в этой оговорке:
*then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested **when this** insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either*
- “when this insurance shall remain in force”, – зачем тут «когда», а не “then”, – «тогда»?
- Вот уж насмешил. Кто одной буквой станет заниматься? Она там с 1982 года стоит, ее миллионы человек читали. И что, ты такой умный, что один ее заметил?
- Ну, так примерно мне в Ллойдс и ответили. Вы мол, иностранец, всех тонкостей языка не понимаете... А все-таки должно быть then!
- К первоисточнику!

ВЛОЖЕНИЕ 6.1
ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ (А) =
INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) = ICC (A)
ПЕРИОД ПОКРЫТИЯ = DURATION OF COVER

- Тут у нас две редакции соответствующих разделов ICC: слева 1982-го, справа 2009-го.
- Подчеркнутые моменты изменены в 2009-м по сравнению с 1982-м. Указанные **жирным** шрифтом справа – новые моменты в редакции 2009-го.
- Помним, что во всех трех вариантах покрытия – (А), (В) и (С) – период покрытия одинаковый.

ОГОВОРКИ 252 ОТ 1/1/82

DURATION

8.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either.

ПЕРИОД ПОКРЫТИЯ

Настоящее страхование вступает в силу с момента, когда товары покидают склад или место хранения в указанном здесь пункте для начала перевозки, действует в ходе нормальной перевозки и прекращает действие:

8.1.1. on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

после доставки на получательский или на иной окончательный склад или место хранения в указанном здесь месте назначения,

8.1.2. on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

ОГОВОРКИ 382 ОТ 1/1/2009

DURATION

Transit Clause

8.1. **Subject to Clause 11 below**, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the **purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance** for the commencement of transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either.

ПЕРИОД ПОКРЫТИЯ

Оговорка о перевозке

С учетом нижеприведенной Оговорки 11, настоящее страхование вступает в силу с момента, когда предмет страхования первый раз перемещается на складе или месте хранения (в пункте, указанном в договоре страхования) **с целью немедленной погрузки в или на перевозящее авто- или иное транспортное средство** для начала перевозки, действует в ходе нормальной перевозки и прекращает действие:

8.1.1. on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

по окончании выгрузки с перевозящего авто- или иного транспортного средства в или около окончательного склада или места хранения в месте назначения, указанном в договоре страхования.

8.1.2. on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured **or their employees** elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

после доставки на любой иной склад или место хранения, до или после прибытия в указанное здесь место назначения, которое, по выбору Страхователя используется или для хранения иного, нежели в ходе нормальной перевозки, или для распределения или доставки конечным потребителям, или

по окончании выгрузки с перевозящего авто- или иного транспортного средства в или около иного склада или места хранения, до или после прибытия в указанное в договоре страхования место назначения, если Страхователь или его служащие выбрали этот склад или место для хранения иного, нежели в ходе нормальной перевозки, или для распределения или доставки конечным потребителям, или

8.1.3. when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

когда Страхователь или его служащие решают использовать любое перевозящее авто- или иное транспортное средство или контейнер для хранения, иного, нежели в ходе нормальной перевозки, или

8.1.3. on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

8.1.4. on the expiry of 60 days after completion of discharge overside of the subject-matter insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

по истечении 60 дней после окончания выгрузки застрахованных по настоящему страхованию товаров с борта морского судна в окончательном порту разгрузки,

по истечении 60 дней после окончания выгрузки предмета страхования с борта морского судна в окончательном порту разгрузки,

whichever shall first occur.

в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым.

8.2. If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the goods are to be forwarded to a destination other than that to which they are insured hereunder, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided for above, shall not extend beyond the commencement of transit to such other destination.

8.2. If, after discharge overside from the oversea vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond **the time the subject matter insured is first moved for the purpose of** the commencement of transit to such other destination.

Если после выгрузки с борта морского судна в окончательном порту разгрузки, но до прекращения действия настоящего страхования, товары направляются в место назначения, иное, чем до которого они застрахованы, то настоящее страхование, с учетом вышеприведенных правил о прекращении, не будет расширено на период после начала перевозки в это иное место назначения.

8.3. This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

Настоящее страхование остается в силе (с учетом вышеприведенных правил о прекращении и положений Оговорки 9 ниже) во время задержки без участия Страхователя, любой девиации, вынужденной выгрузки, перевалки или перегрузки и во время любого изменения перевозки вследствие использования прав, предоставленных судовладельцу или фрахтователю по договору фрахтования.

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters*, either

Если после выгрузки с борта морского судна в окончательном порту разгрузки, но до прекращения действия настоящего страхования, предмет страхования направляется в место назначения, иное, чем до которого он застрахован, то настоящее страхование, с учетом правил о прекращении по Оговоркам 8.1.1. – 8.1.4, не будет расширено на период после того, как **предмет страхования впервые перемещается с целью** начала перевозки в это иное место назначения.

8.3. This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.

Настоящее страхование остается в силе (с учетом правил о прекращении в соответствии с вышеприведенными Оговорками 8.1.1 – 8.1.4 и положений Оговорки 9 ниже) во время задержки без участия Страхователя, любой девиации, вынужденной выгрузки, перевалки или перегрузки и во время любого изменения перевозки вследствие использования прав, предоставленных перевозчику по договору перевозки.

Termination of Contract of Carriage

9. If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate *unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers*, either

Если, в силу обстоятельств вне контроля Страхователя, либо договор перевозки прекратится в порту или пункте ином, чем указанное здесь место назначения, либо перевозка иным образом прекратится до доставки товаров в соответствии с вышеприведенной Оговоркой 8, то действие настоящего страхования также прекратится, *если только Андеррайтерам не будет немедленно направлено извещение, и не будет запрошено о продлении покрытия, когда страхование останется в силе, при условии оплаты дополнительной премии, если таковая будет потребована Андеррайтерами, либо*

9.1. until the goods are sold and delivered at such port or place, or unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur,
or

до того, как товары проданы и доставлены в такой порт или место, или, если иного специально не согласовано, до истечения 60 дней с момента прибытия застрахованных по настоящему страхованию товаров в такой порт или место, в зависимости от того, что произойдет раньше,
или

9.2. if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

если товары пересланы в течение указанного 60-дневного периода (или согласованного его продления) в указанное здесь место назначения или в любое иное место назначения, пока его действие не прекратится в соответствии с вышеприведенной Оговоркой 8.

Прекращение договора перевозки

Если, в силу обстоятельств вне контроля Страхователя, либо договор перевозки прекратится в порту или пункте ином, чем указанное здесь место назначения, либо перевозка иным образом прекратится до разгрузки предмета страхования в соответствии с вышеприведенной Оговоркой 8, то действие настоящего страхования также прекратится, *если только Страховщикам не будет немедленно направлено извещение, и не будет запрошено о продлении покрытия, когда страхование останется в силе, при условии оплаты дополнительной премии, если таковая будет потребована Страховщиками, либо*

9.1. until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,
or

до того, как предмет страхования продан и доставлен в такой порт или место, или, если иного специально не согласовано, до истечения 60 дней с момента прибытия предмета страхования в такой порт или место, в зависимости от того, что произойдет раньше,
или

9.2. if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.

если предмет страхования переслан в течение указанного 60-дневного периода (или согласованного его продления) в указанное в договоре страхования место назначения или в любое иное место назначения, пока его действие не прекратится в соответствии с вышеприведенной Оговоркой 8.

10. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.

Если после вступления в силу этого страхования, место назначения будет изменено Страхователем, риск считается застрахованным по премии и на условиях, подлежащих согласованию, с условием немедленного извещения Андеррайтеров.

Change of Voyage

Изменение маршрута

10.1. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.

Если после вступления в силу этого страхования, место назначения будет изменено Страхователем, об этом необходимо незамедлительно известить Страховщиков с тем, чтобы согласовать ставки премии и условия. Если убыток произойдет до того, как будет получено такое согласие, покрытие может быть предоставлено, но только если бы покрытие было доступно по разумным ставкам коммерческого рынка на основании нормальных рыночных условий.

10.2. Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

Если перевозка предмета страхования, предусмотренная настоящим страхованием, начинается (в соответствии с Оговоркой 8.1), но, без ведома для Страхователя или его служащих, судно направляется в другое место назначения, настоящее страхование, тем не менее, считается вступившим в силу в момент начала такой перевозки.

– Сложно-сложно-сложно!

– Давай попробуем проанализировать и обобщить.

Схема – попытка обобщения вариантов окончания покрытия

– Лучше всего бы нарисовать. Но даже на рисунке получится много стрелочек – запутается. Поэтому предлагаем вот такие вот таблицы – на русском и английском.

Ship	Disch	60 days			
	PoD	DirTrRail	FW	Yes	8.1.1.
		DirTrRail	OthW	No	8.1.2.
		TrRail	Strg	No	8.1.3.

	PoD		OthD	Not after 1 st move	8.2
NotAssd	VarAdv – PoD			Yes	8.3
NotAssd	OthP / D			Notice	9
		Sold / 60ds		Yes	9.1
		Frwd / 60ds	OrgD	Yes	9.2
Assd	OthP / D			Notice	10.1
Assd unaware	Sailed for OthP			Yes	10.2

– Where PoD = Original Port of Destination; DirTrRail = Direct or by Truck or by Rail; FW = Final Warehouse; OthW = Other Warehouse; Strg = Storage; OthD = Other Destination; VarAdv = variation of adventure; OthP / D = Other Port or Place of Destination.

Судно	Разгрузка	60 дней			
	ПтНзн	ПрмАмЖд	ОкСкл	Да	8.1.1.
		ПрмАмЖд	ДрСкл	Нет	8.1.2.
		АмЖд	Хрн	Нет	8.1.3.
	ПтНзн		ДрНзн	Нет после 1го дв	8.2
НеСтрахль	ИзмРс – ПтНзн			Yes	8.3
НеСтрахль	ДрПт / Нзн			Извещение	9
		Продан		Да	9.1
		Направл	ПтНзн	Да	9.2
Страхль	ДрПт / Нзн			Извещ – да	10.1
Страхль не знает	Отплыл в ДрПт			Да	10.2

– Здесь ПтНзн = Первоначальный Порт Назначения; ПрмАмЖд – или прямая разгрузка на склад с судна, или перевозка на а / м или ж / д; ОкСкл = окончательный склад; ДрСкл = иной склад; Хрн = хранение (в транспортном средстве); ДрНзн = иной пункт назначения; ИзмРс = изменение рейса; ДрПт / Нзн = иной порт или место назначения.

– Можно сказать – плоха та схема, которую надо объяснять.

– А можно сказать – что это вроде шпаргалки для экзаменов. Давай все же попробуем разобраться.

Обобщение моментов окончания страхования – ICC

– Первое разделение: груз или был разгружен в порту назначения с судна – все варианты пункта 8, – или не был – варианты пунктов 9 и 10.

– К морской перевозке относятся пункты 9, 10 и 8.3.

– Пункт 10.1 может относиться и к морской, и к иной перевозке.

Сухопутные перевозки – 8.1 и 8.2

– Вот – уже проясняется. **Пункты 8.1 и 8.2** имеют место с разными **сценариями перемещения груза после разгрузки** с судна **в первоначально запланированном порту**. Вариантов немало:

8.1.1 – груз попадает **на склад получателя** – напрямую с судна или после перевозки по авто- или железной дороге;

8.1.2 – груз попадает **на иной склад** – для хранения или пересылки или продажи;

8.1.3 – транспортное **средство** используется **для хранения**;

8.2 – груз направляется **в иное место после разгрузки**.

– Вот мы и перечислили кратко возможные сценарии **сухопутного перемещения** груза.

- К ним применимо общее ограничение **60 дней после разгрузки с судна**.
- И еще есть интересное определение in or at the warehouse or place of storage – **не обязательно поместить груз внутрь склада** – может быть оставлен у склада или в месте хранения.
- Был такой прецедент в США в 2001-м: Royal Insurance v Sportswear Group. Груз оставили у закрытых ворот складской территории. Решили, что страхователь нарушил все правила заботы о грузе – убыток не возместили.

Морские и неморские перевозки – 8.3, 9 и 10

- А к морю, как обычно, применим целый ряд особых правил. Есть вот такие сценарии перемещения груза по морю:
- (все же это может относиться и к неморским сценариям – говорится о порте или месте!)

8.3 – **без ведома страхователя** – прибытие в первоначальный порт после девиации или задержки или перегрузки;

9 – **без ведома страхователя** – прибытие в иной порт или место: если страховщики извещены – сохраняется покрытие, с ограничениями;

10.1 – **изменение страхователем места назначения**: если страховщики извещены – сохраняется покрытие;

10.2 – **без ведома страхователя** судно отплывает не в порт назначения.

Окончание покрытия – пока все!

- Прервем наши исследования момента окончания покрытия. Общая идея и многие детали – понятны.
- Исходные понятны тоже – страховщики хотят, чтобы перевозка проходила по заранее намеченному маршруту. Не получается – разные варианты или прекращают покрытие, или предоставляют его с ограничениями.

Хранение – в ходе транспортировки или нет

- Обратили внимание на то, что хранение разделяется – на связанное с «обычным ходом перевозки» – и нет?
- Это к тому, что запросы на страхование хранения самого по себе, – не связанного с перевозкой, – у нас очень часты.
- Технически, к страхованию грузов они не относятся.
- А практически, можно попытаться найти пути... Но только под очень большой контракт.

Некоторые детали

Немного исторической и анекдотической информации о периоде покрытия

- Для иллюстрации важности момента – набросаем немного картинок в словах.

– Вышеуказанные моменты начала и окончания покрытия могут быть изменены. На столько важны такие изменения – что оговорки, их вводящие, называются «первостепенными» = Paramount: **Transit paramount clause**, например. Они могут содержать, в частности, условия, ниже обозначенные как NRAD = «без ответственности после разгрузки» – с судна.

До погрузки

- По поводу покрытия до погрузки – также немало споров. Один из знаменитых – дело 1921 года *Gaunt v British and Foreign Insurance Co*. Была застрахована шерсть в тюках – но знаете, с какого момента? С того, когда она была еще на овце! «All risks from the sheep's back and / or station» = «все риски со спин овец и / или станций». Шерсть подмокла под дождем – решили, что она застрахована.
- Что делать, чтобы такие риски не подпадали под страхование?

– Применять оговорку типа 125 “To cover **goods ready to be loaded** on board the oversea vessel” = «покрываются **только грузы, готовые к погрузке** на борт океанского судна».

– Но с другой стороны – понятно, почему такие убытки появляются. Это все забота страховщиков о страхователях: хотят, чтобы **покрытие было непрерывным**, как говорят – «бесшовным» = “seamless”, чтобы в покрытии не было пропех = not to “create a coverage gap”. Вот и предоставляют страховщики подобные расширения.

Во время перевозки

– Идея оговорки 8.3 ICC – о сохранении покрытия во время девиации и прочих дополнительных движений на море – связаны с исторической американской оговоркой **Marine Extension Clause = Оговорка о продлении покрытия на море**.

– Введена она была во время Второй мировой – когда задержки и девиации были нормой.

– Благодаря MEC и 8.3 покрываются и такие вещи, как перегрузка без ведома страхователя.

Разгрузка и после

– Первоначально грузовое страхование действовало только от погрузки до разгрузки – с судна.

– Начиная с 1912 года появились страхования склад-склад = W2W.

– Хотя и сейчас, в особенности на «развивающиеся» страны, заключают страхования с условием **NRAD – no risk after discharge** = «без риска после разгрузки».

– Поначалу покрытие **после разгрузки** действовало только в течение 15 дней. Потом период начал удлиняться – до теперешних 60 дней.

– Отметим, что на **перевозках по воздуху** – где грузы часто более дорогие и хрупкие – период составляет только 30 дней.

– С другой стороны, если страховщик знает условия доставки и временного хранения вглубь континента – он может **продлить период с 60 до 90 дней** или другой длительности – по согласованию сторон.

– Часто возникает вопрос: разгрузки **с какого судна**? Если не напрямую с океанского, а используются вспомогательные и / или портовые суда – фидеры, лихтеры, баржи, плоты. Ответ – с окончательно перевезившего, – включая вспомогательные.

– Для прояснения может использоваться оговорка Craft / Lighter Charges – поясняющая, что страхование распространяется на перевозку вспомогательными судами, плотами, лихтерами = Including transit by craft, raft or lighter to or from the vessel.

– Вишванат на с. 238 задается вопросом, что **такое доставка = delivery**? Это акт физической или юридической передачи груза? И отвечает сам себе – что все зависит от местной практики. В любом случае, – это не просто разгрузка с грузовика или из контейнера. Не просто передача груза – должен быть юридический акт, подтверждаемый документами.

– Нередко возникает вопрос – как определить, **на конечный ли склад** прибыл груз? Guengerо отвечает на страницах 129–131: надо посмотреть, кто контролирует склад. Он же приводит цитату из американского дела Lumber&Wood Products v New Hampshire Insurance Co, 1987-го, когда пиломатериалы разгрузили на причал покупателя, в 90 футах от склада и они были повреждены в ураган – а суд решил, что они уже не были застрахованы, ибо прибыли на конечный склад:

“Once this cargo was delivered to the consignee and once it exercised dominion and control over the cargo, **treating it as it's stock in trade**, the final warehouse has been reached” =

«Когда груз доставлен получателю и попал во владение и под контроль получателя, и он расценивает **груз как товарные запасы** – считается, что конечный склад достигнут».

– Все то же **различие хранения как части перевозки** – и **хранения самого по себе**, когда товар становится не грузом – а товарным запасом и, следовательно, не находится на риске транспортного страховщика.

– Интересный частный случай – **проектные грузы = *project cargoes***. Идет большое строительство, десятки грузов прибывают в контейнерах – и стоят на стройплощадке, обычно не под крышей – ожидая начала «своей» стадии строительства. А строительства во всех странах имеют тенденцию к задержке.

– И вот контейнер открывают – и не через 60, а через 180 дней после разгрузки с судна

– И обнаруживают подмоченный – или расхищенный – груз.

– Вопрос: такой убыток относится к транспортному процессу или к отдельному от перевозки хранению.

– В случае проектных грузов решают все просто: **делят убыток 50 / 50** между страховщиками груза – и неморскими страховщиками строительно-монтажных рисков.

Пока – все с периодом и географией!

– Переходим к изучению условий страхования!

ГЛАВА VII = CHAPTER VII ЗАСТРАХОВАННЫЕ ОПАСНОСТИ, или РИСКИ INSURED PERILS = RISKS

НАША КНИГА – ЧТО ПРОШЛИ, ЧТО ПРЕДСТОИТ

– К главному! От чего же мы все-таки страхуем?

– Подожди. Давай посмотрим, **где мы стоим на нашем пути** – исследования страхования грузов. И что впереди.

– ОК. У нас в книге есть вспомогательные части – типа Вступлений и Огласов.

– И **четыре основных части:**

- Теория страхования – с основами практики – главы I–VI
- Практика страхования – условия страхования – главы VII–XII
- Практика страхования – процесс заключения договора – главы XIII–XV
- Убытки и виновные в них – главы XVI–XVIII

– Вот, собственно, и весь наш труд. Мы закончили теоретическую часть, хотя практики в ней хватало. Теперь – собственно страхование.

– Вот что отметим: да, главы I–VI – теоретические. Но в конце 10-й и во всей 11-й приведено много практических условий страхования, иллюстрирующих теоретические положения. Просмотрите их – хотя бы в ОглаСодержании, – если хотите поглубже вникнуть в теоретические положения.

– А теперь прикасаемся к элементам реальной жизни. **Вторая часть – эти 6 глав** – будут посвящены условиям страхования.

– Как они выстроены?

– А вот позволю тебя же, Николай, и процитировать. Мы говорим о страховании. О том, что является страховым случаем – убытком, как мы его называем. Ты писал вот что...

– Не, не я – наш юридическо-страховой классик Ю.Б. Фогельсон:

Трехэлементная структура события, на случай наступления которого производится страхование

– Без **причинения вреда** страховой случай не может считаться наступившим и любые события, наступившие до причинения вреда не могут считаться наступлением страхового случая.

– Однако и причинение вреда само по себе не является наступлением страхового случая. Событие, на случай наступления которого производится страхование состоит в причинении вреда в **результате воздействия** предусмотренной в договоре **опасности**.

– Наступление страхового случая – это не опасность и не причинение вреда, взятые по отдельности, а **комплексное событие**, состоящее из трех элементов:

- возникновения **опасности**, от которой производится страхование;
- причинения **вреда** заинтересованному лицу;
- **причинно-следственной связи** между этими двумя событиями.

ОПАСНОСТЬ – ПРИЧИНА – ВРЕД

– Считаете вы с Ю.Ф. Почти соглашусь – но продолжу:

СТРАХОВОЙ УБЫТОК – СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ.

– **Вред и убыток** – примерно вещи похожие.

– Вред – понятие **юридическое**. Убыток – **страховое**. Вред бывает разный – в том числе, и нестрахуемый. Убыток – может быть покрыт страхованием. А страховой случай – событие, покрытое данным конкретным полисом.

Ущерб и убыток

– И все бы – да вот не все. **Ущерб** мы сюда не включили.

– А он-то, Николай, как сюда относится?

– На начальном этапе своей страховой деятельности, как представитель советской научной школы, при составлении договоров страхования и их «вылизывании», я занимал-

ся вопросом правильного понимания и использования терминов. Уперся в «убыток» и «ущерб». Искал разницу долго и в различных источниках.

И вот, почти потеряв надежду на успех, в одном невзрачном украинском толковом словаре для бизнеса нашел разъяснения этих понятий. Согласно ему – **ущерб** причиняется (наносится) чему-то **материальному**, а **убыток** – **лицу**, юридическому или физическому, и выражается в **денежной** форме.

То есть, упал груз при выгрузке, разбился, повредился – ему нанесен ущерб, он стал ущербным.

Если этот ущерб оценить, перевести на язык денег, плюс добавить сопутствующие расходы владельца – получается убыток владельца груза.

Проигнорировать это нельзя – если просмотреть те же российские правила и договоры страхования, то в одном документе буквально рядом стоящими можно встретить **убыток**, **ущерб**. **Не** склонен думать, что это слова – **синонимы**.

– А «вред» и «ущерб» – синонимы?

– Давай пока поставим их рядом – хотя в их тождественности я совсем не уверен.

– Вот что получается:



Рис. 7.1. Практика страхования – условия страхования, главы VII–XII

– Перевод на английский еще надо будет несколько раз уточнять. Термины не всегда точно соответствуют друг другу.

От чего мы страхуем?

– Так и построим наши 6 глав, посвященных вопросу «от чего мы страхуем?»

- РИСКИ И ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННАЯ СВЯЗЬ – ГЛАВА VII
- ВРЕД И УЩЕРБ И СТРАХОВОЙ УБЫТОК – ГЛАВА VIII
- СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ ПО РАЗНЫМ УСЛОВИЯМ СТРАХОВАНИЯ – ГЛАВА IX
- ПРОЧИЕ ПОЗИЦИИ УСЛОВИЙ СТРАХОВАНИЯ – ГЛАВЫ X–XII

ИТАК – РИСКИ = ОПАСНОСТИ

– Мы страхуем имущество = грузы от каких-то **опасностей** = **Perils**.

– Которые также могут называться **рисками** = **Risks**.

– В результате воздействия **опасностей** с грузами происходят разные **неприятности**. Могут совсем погибнуть, а могут быть частично повреждены.

– Эти неприятности мы называем «**видами убытков**» = “**losses types**”. И о них – речь в следующей, восьмой, главе.

Риски = Опасности?

– Пока же – о рисках или опасностях.

– Термин «**риск**» уж больно расплывчат, по крайней мере, по-русски.

– Да, в страховом и общеразговорном русском можно насчитать несколько его **значений**:

- (1) «**угроза**» в целом. Весь комплекс рисков, угрожающих имуществу. В этом значении оно присутствует в «управлении риском» = risk management;

- (2) **степень, или вероятность угрозы** – по-английски говорят о *risk exposure* = «подверженности риску». Насколько опасно страховать этот предмет? Речь идет о чем-то рассчитываемом – о **вероятности наступления** страхового события;
- (3) собственно «**опасность**» – конкретный фактор, или сила, которая может воздействовать на предмет или объект страхования;
- (4) **следствие воздействия опасности** – «убыток» – гибель, повреждение имущества;
- (5) «**предмет страхования**» – партия груза, здание;
- (6) «**размер ответственности**» страховщика или перестраховщика по договору: например, в неморском страховая компания определяет, что для нее является одним риском – отдельная квартира или весь многоквартирный дом,
- (7) разговорный вариант – «**быть на риске, взять на риск**» – означает, что страховщик покрывает данный предмет и будет нести обязательства, если произойдет застрахованный убыток.

Россия: ГК – ЗОСД – КТМ о риске

- Немало. А что наши российские первоисточники?
- **ГК** упоминает **риск минимум** в 5-ти статьях. Первый раз термин встречается в 929-й статье «Договор имущественного страхования», по которому «могут быть, в частности, застрахованы следующие **имущественные интересы: 1) риск утраты** (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества»...
- Потом в 933-й говорится о страховании предпринимательского риска.
- В 944-й о представляемых сведениях: «Страхователь обязан сообщить страховщику известные страхователю обстоятельства, имеющие существенное значение для определения **вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков** от его наступления (**страхового риска**)». 945-я – «Право страховщика на оценку страхового риска».
- А 952-я говорит, что «Имущество и предпринимательский **риск** могут быть застрахованы от **разных страховых рисков** как по одному, так и по отдельным договорам страхования».

– Получается, ГК берет **два разных значения** – наше четвертое как «убыток» (риск гибели) и наше второе как «подверженность риску» = risk exposure (вероятность и размер = страховой риск).

– **ЗОСД = Закон об организации страхового дела** = Закон о страховании – содержит Статью 9. «Страховой риск, страховой случай, страховая выплата», в которой «1. **Страховым риском** является **предполагаемое событие**, на случай наступления которого проводится страхование. Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления». Далее говорится, что «2. **Страховым случаем** является **совершившееся событие**, предусмотренное договором страхования или законом».

– Помните, мы писали, что до 2003 года в ЗОСД была 3-я часть статьи 9 – делившая Выплаты на Возмещение и Обеспечение. А потом она была удалена.

– Итак, в ЗОСД **страховой риск** – это **предполагаемое** событие. А **страховой случай** – **совершившееся** событие. Пожалуй, «риск» используется, как и в ГК, в четвертом смысле = «убыток».

– Или в третьем – как «опасность»?

– Кстати, подтверждается правильность твоих мыслей: **убыток, покрытый страхованием – это страховой случай**.

Украина – Закон о Страховании

– А знаешь, что я у тебя, Николай, вычитал? Выдержку из Закона Украины «О страховании» №85 / 96-ВР от 07 марта 1996 года: «**Страховий ризик** – певна подія, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання». Я правильно перевожу? – даже для начала не пользуюсь Интернетом –

– «**Страховой риск** – определенное **событие**, на случай которого осуществляется страхование, и которое имеет **признаки вероятности и случайности** наступления»? Не, сам не смог, Катя помогла с “певна” – “определенное”.

– Точно – это **статья 8 Закона «Страховой риск и страховой случай»**. Ее вторая часть говорит о «Страховом случае» как о предусмотренном договором и состоявшемся событии.

– Получается – украинский Закон очень **кратко и умно соединяет** два значения слова “риск”, содержащиеся в российском ГК? Второе – “вероятность и случайность” и четвертое “убыток”?

– Выходит, так, и я наполняюсь чувством гордости за нашего законодателя.

КТМ РФ: Степень риска – и опасности / случайности

– Теперь **КТМ**. Там риск встречается в статье 250-й «**Информация о риске**»: страхователь обязан сообщить «сведения об **обстоятельствах**, которые имеют существенное значение для определения **степени риска**».

– А вот 246-я называется «Определение договора морского страхования» и содержит фразу «при наступлении предусмотренных договором морского страхования **опасностей или случайностей**, которым подвергается объект страхования (**страхового случая**)».

– 250-я КТМ созвучна 944-й ГК – речь о степени риска – то есть второе значение, risk exposure.

– А 246-я говорит о **наступлении опасности как о страховом случае**.

– Вот тут с КТМ – при всем к нему уважении – не получается согласиться. **Опасность** – это еще не страховой случай. Мы ведем цепочку

опасность – вред / ущерб – убыток – страховой случай.

– И следовательно, наша точка зрения – что «**риск – это опасность**» – значение третье – **не совпадает с использованием термина** в российском и украинском законодательстве.

– Ну не совпадает. У термина “риск” вообще семь значений. Мы на практику посмотрим – так это или нет.

С нашей точки зрения, “риск” – это “опасность”. Risk = peril

– А почему мы так долго про риск разбирались?

– Потому, что самый известный полис – «**от всех рисков**» = **All risks**. Вот и хотелось понять, что это такое, «риск». Получается, «от всех опасностей», а не «от всех убытков».

Характеристики риска = опасности:

- (1) вероятность и случайность,
- (2) опасность должна быть реально существующей,
- (3) опасность – внешний фактор по отношению к предмету страхования.

Подробнее:

(1) Прежде всего – это событие **вероятное и случайное**. *Fortuitous* = случайное – ключевой английский термин. Его **отличают от something which is bound to happen** – чего-то, что обязательно или почти точно произойдет – а **certainty**.

– **Inevitable loss = неизбежный убыток** – страхованием не покрывается.

Пример Swiss Re: погрузка оборудования на палубу без упаковки – и ржавление оборудования. Это – не риск, в том плане, что оно при любых обстоятельствах заржавело бы. Это – неизбежно наступающее событие.

– Страхование – это **перенос риска = risk transfer** со страхователя на страховщика. Здесь нет **элемента переноса случайности** события – а значит, страхование на такое событие не распространяется.

(2) Далее: **опасение убытка – это не риск**. Guerrero на стр. 153 цитирует книгу 1854 года, автор Philips, «Law on insurance»:

“...insurers are **not liable for losses** and sacrifices incurred and **risks run...through fear** of an imminently impending peril, or one inevitably awaiting the subject” = «страховщики **не отвечают за убытки** и пожертвования, понесенные – **и риски**, которым они были подвержены – исключительно **из-за опасения [страха] неминуемо наступающей опасности**, или той, что непременно настигнет предмет [страхования]».

(3) Опасность – **сила, действующая извне = from the outside** предмета страхования. Особенности, присущие самому предмету и вызывающие его изменения, называются «собственными свойствами» или даже «внутренними пороками», или «присущими дефектами» груза = «*inherent vice*». Страхованием они не покрываются.

Пример: перевозка рыбной муки = fishmeal, известной склонностью к перегреванию и самовозгоранию при перевозке в неподобающих условиях. Страхованием риск самовозгорания не подлежит.

– В нашем – и английском – понимании страховой «риск» – это опасность = peril. В этой главе мы изучим только самые основные опасности, покрываемые страхованием. Для начала – **интересная классификация покрываемых страхованием грузов опасностей** от Swiss Re:

- (a) Perils OF the sea = Опасности мореплавания
- (б) Perils ON the sea = Морские опасности
- (в) Extraneous risks = внешние, или прочие риски.

Краткий перечень основных рисков от Swiss Re

(a) Perils of the Sea = Собственно **морские риски**: посадка на мель = stranding / затопление = sinking / столкновение = collision / катастрофические погодные условия = extraordinary heavy weather.

(б) Perils on the sea = **Опасности на море**: пожар = fire / выброс за борт = jettison / кража на море = пираты = thieves / мошенничество = barratry.

(в) **Внешние риски** = extraneous – все прочие, покрываемые страхованием. В отношении груза – поломка = breakage / сколы = chipping / вмятины = denting / ржавление = rust / утечка = leakage / кража = theft / мелкая кража = pilferage / недостача = non-delivery / повреждение пресной водой = freshwater damage / отпотевание судна = ship's-sweat, оно же конденсация = moisture condensation – и многие другие.

– Swiss Re подчеркивает тут же: **задержка = delay** – это не риск с точки зрения морского страхования.

Perils of the sea. Понимание терминов

– Этому термину немало лет. В условиях ICC его нет – а вот в предыдущих вариантах покрытий и в американских условиях он вполне активно присутствует.

– Понятно его исключение из ICC – уж больно он широк и труднодефинируем.

– Его и подобные термины называли “terms of art”. Их значение определялось через судебные прецеденты.

– Прецеденты все время стремились к самому простому восприятию: в деле **Young v. Sun Alliance** 1973-го говорилось о том, что термины надо брать в их «простом или собственном значении» = ordinary or proper sense: «one's first impression maybe the best guide to the real meaning» = «первое восприятие [термина] может быть лучшим гидом к его истинному значению».

– Составители ICC пытались избежать terms of art – посему там и нет perils of the sea.

ВКРАПЛЕНИЕ: Perils of the Sea

– **James A. Quinby** (1894–1989) – юрист, аджастер, работал в Derby, Cook, Quinby and Tweedt в Калифорнии. Мы уже знакомимся с его творчеством – и вот пример прямо по теме:

The first time I signed as mate, the Old Man says to me,
«Don't forget that cargo damage comes from Perils of the Sea.»
And so through all my years of sailin' ships in sun and fog,
I know the proper answers when I'm writin' up my log.
Did some rivets get corroded in Starboard Number Four?
Did we stow our reefer cargo on the fire-room floor?
Don't worry, Lad. The log will show the working of my plan.
I can multiply the Beaufort Scale as well as any man.
So if your cargo suffers little mishaps such as these –
If we stow your tea and coffee in with Gorgonzola cheese
And the slight resultant odor causes claims from consignees,
I rouse the vasty deep and magnify the vagrant breeze.
Such damage, Lad, is always due to Perils of the Seas.

– Тут подход – с точки зрения перевозчика. В некоторых конвенциях Perils of the Sea – основание для морского перевозчика уйти от ответственности за повреждение или недоставку груза. Куинби, шуточно, объясняет, насколько растяжим этот термин – и как события, вызванные одним фактором, можно «подвести» под другой.

Сухопутные термины

– Физически, те же самые риски действуют при сухопутных и воздушных перевозках. Они только по-другому называются – не затопление – а переворачивание и т.д.

– Итак, в этой главе мы только набросаем **круг покрываемых страхованием опасностей** по английским и некоторым иным условиям страхования...

– И соотнесем их с покрываемыми страхованием убытками.

Все риски – и поименованные риски

– Есть очень нелюбимый страховщиками термин **All risks = Страхования от всех рисков**.

– Английское слово **misnomer** = **неправильно употребляемый термин** – отлично его выражает.

– Потому, что **не бывает страхования от всех рисков**.

– Страхование от всех рисков в нашей, грузовой отрасли – это договор, в начале которого декларируется, что покрытие предоставляется от всех рисков,

– А затем идет **некороткий список исключений**.

– Любые условия страхования можно разделить на **два лагеря**: покрытие от **всех рисков** – и покрытие от **поименованных, или перечисленных, рисков = named perils**.

– В обоих случаях **важная часть покрытия – исключения**. Непокрытие. Список рисков, не покрываемых страхованием.

– Очень мне нравится определение г-на Фогельсона (за тем лишь исключением, что риски и опасности разделяются – с чем мы не согласны):

При страховании «**от всех рисков**» используется **юридический принцип прямого действия законодательной нормы**, т.е. страхованию подлежат **риски**, которые могут наступить **по любой опасности, кроме той**, которая специально оговорена в договоре как не подлежащая страхованию.

При страховании «**от поименованных рисков**» используется **юридический принцип непрямого действия законодательной нормы**, т.е. по такому договору **не подлежат** страхованию **риски**, которые могут наступить **по опасностям**, которые конкретно определены в тексте договора.

– Для страхователя важным различием является **бремя доказывания = burden of proof**.

- По страхованию **от всех рисков** – **страховщик** должен доказать, что убыток произошел вследствие **действия исключенного риска**.
- А по страхованию **поименованных рисков** – **страхователь** должен доказать, что убыток **вызван застрахованным риском**.

Причинно-следственная связь – важна

– А значит, такие слова, как «произошел вследствие» или «вызван» – как и само понятие «причинно-следственная связь» – выходят на первое место. Мы уже касались принципа proximate cause = непосредственной причины убытка – во второй главе. В этой мы рассмотрим его подробнее.

Будем изучать ICC

- Пора нам переходить к практическим документам – к условиям страхования.
- Мы уже начали изучать **ICC = Institute Cargo Clauses = Институтские Оговорки по Страхованию Грузов – самые распространенные** в мире условия страхования.
- И уже прочитали сочетания ICC (A) – ICC (B) – (ICC (C)).
- Помним, что ICC(A) – это самое широкое покрытие,
- ICC (C) – самое узкое, ICC(B) немного шире (C).

– Теперь самое время узнать или вспомнить, что

ICC (A) – “от всех рисков”= all risks

ICC (B) и ICC (C) – “от поименованных рисков” = named perils.

– Еще одно подтверждение того, что **риск – это опасность**. **Risks и perils** используются взаимозаменяемо. All risks – named perils.

– Берем, как мы уже делали, две редакции ICC – 1982 и 2009. И сравниваем их.

– Наша задача сейчас – увидеть и освоить список опасностей. Поскольку ICC(A) – покрытие «от всех рисков» – мы говорим об опасностях, исключенных из покрытия.

– А вообще интересно – мы увидим это в следующих главах – что **исторически** с английскими условиями произошел **интереснейший казус**.

– Они начинали с того, что **перечисляли покрываемые риски**, или опасности.

– Потом переключились на **виды убытков**.

– А еще позже **вернулись к перечню рисков** – исключаемых, в ICC(A) / покрытых, в ICC (B) и (C).

ВЛОЖЕНИЕ 7.1
ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ (А) =
INSTITUTE CARGO CLAUSES (A) = ICC (A)
ЗАСТРАХОВАННЫЕ И ИСКЛЮЧЕННЫЕ ОПАСНОСТИ = РИСКИ
= COVERED AND EXCLUDED RISKS

– Это – все тот же наш перевод и анализ ICC 1982-го и 2009-го. Мы уже начали с ним знакомиться в предыдущей главе.

– Пояснение: Подчеркнутые моменты – изменены в 2009-м по сравнению с 1982-м. Указанные **жирным шрифтом** справа – новые моменты в редакции 2009 года. Зачеркнутые в редакции 1982 года – были отменены в редакции 2009 года. А если вместо двух колонок идет общий текст – разницы между двумя редакциями нет.

ОГОВОРКИ 252 ОТ 1/1/82
RISKS COVERED

1. This Insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

ЗАСТРАХОВАННЫЕ РИСКИ

По настоящему страхованию покрываются все риски гибели или повреждения предмета страхования, за исключением случаев, перечисленных ниже в Оговорках 4, 5, 6 и 7.

2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and / or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 or elsewhere in this insurance.

По настоящему страхованию покрываются расходы по общей аварии и спасанию, установленные по диспаше или определенные в соответствии с условиями договора фрахтования и / или применимого права или обычая, если такие расходы были понесены для избежания или в связи с избежанием убытка, возникшего по любой причине, за исключением тех, что исключены по Оговоркам 4, 5, 6 или 7 или по иным условиям настоящего страхования.

ОГОВОРКИ 382 ОТ 1/1/2009
RISKS COVERED
Risks

This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

ЗАСТРАХОВАННЫЕ РИСКИ
Риски

По настоящему страхованию покрываются все риски гибели или повреждения предмета страхования, за исключением тех, что исключены по положениям нижеприведенных Оговорок 4, 5, 6 и 7.

General Average

This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and / or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below

Общая Авария

По настоящему страхованию покрываются расходы по общей аварии и спасанию, установленные по диспаше или определенные в соответствии с условиями договора перевозки и / или применимого права или обычая, если такие расходы были понесены для избежания или в связи с избежанием убытка, возникшего по любой причине, за исключением тех, что исключены по нижеприведенным Оговоркам 4, 5, 6 или 7.

3. This insurance is extended to indemnify the Assured against such proportion of liability under the contract of affreightment "Both to Blame Collision" Clause as in respect of a loss recoverable hereunder. In the event of any claim by shipowners under the said Clause the Assured agree to notify the Underwriters who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

Условия настоящего страхования расширены на случаи возмещения Страхователю такой доли ответственности по оговорке "Столкновение по вине обоих судов" в договоре фрахтования, которая возмещалась бы по настоящему страхованию. В случае, если судовладелец заявит претензию на основании указанной оговорки, Страхователь обязуется известить об этом Андеррайтеров. Последние имеют право за свой счёт организовать защиту Страхователя от такой претензии.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover
ИСКЛЮЧЕНИЯ

По настоящему Договору Страхования ни в коем случае не покрываются:

4.1. loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured
гибель, повреждение или расходы, которые могут быть отнесены на счет умышленных неправомерных действий Страхователя.

4.2. Ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured.
естественная утечка, нормальная потеря веса или объёма или нормальный износ предмета страхования.

4.3. loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants).

"Both to Blame Collision Clause"

This insurance indemnifies the Assured, **in respect of any risk insured herein**, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.

«Оговорка о Столкновении судов по обоюдной вине»

По настоящему страхованию Страхователю возмещается, **в отношении любого застрахованного риска**, ответственность по оговорке "Столкновение по вине обоих судов" в договоре перевозки. В случае, если перевозчик заявит претензию на основании указанной оговорки, Страхователь обязуется известить об этом Страховщиков. Последние имеют право за свой счёт организовать защиту Страхователя от такой претензии.

loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured **to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance** (for the purpose of these Clauses «packing» shall be deemed to include stowage in a container **and «employees» shall not include independent contractors**).

гибель, повреждение или расходы, причиненные недостаточностью или непригодностью упаковки или подготовки предмета страхования (в смысле данной Оговорки 4.3, "упаковка" включает также укладку в контейнер или лифтован, но только если такая укладка выполнена до момента вступления в силу данного страхования или выполнена Страхователем или его слугами).

гибель, повреждение или расходы, причиненные недостаточностью или непригодностью упаковки или подготовки предмета страхования для того, **чтобы выдержать нормальные происшествия во время застрахованной перевозки, если эти упаковка или подготовка выполнены Страхователем или его служащими или выполнены до момента вступления в силу данного страхования** (в смысле данных Оговорок "упаковка" включает также укладку в контейнер, а «**служащие**» не включают **независимых подрядчиков**).

4.4. Loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured
гибель, повреждение или расходы, причиненные присущими пороками или свойствами предмета страхования.

4.5. Loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above).

гибель, повреждение или расходы, непосредственно причиненные задержкой, даже если такая задержка была вызвана застрахованным риском (за исключением расходов, оплачиваемых по вышеприведенной Оговорке 2).

4.6. loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel.

loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above).

гибель, повреждение или расходы, причиненные задержкой, даже если такая задержка была вызвана застрахованным риском (за исключением расходов, оплачиваемых по вышеприведенной Оговорке 2).

loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel **where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage. This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.**

гибель, повреждение или расходы, возникающие из неплатежеспособности или невыполнения денежных обязательств (дефолта) владельцев, менеджеров, фрахтователей или операторов судна.

4.7. Loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and / or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

гибель, повреждение или расходы, возникающие из использования любого оружия войны с применением атомного или ядерного распада и / или слияния или иной сходной реакции, или радиоактивной силы или вещества.

5.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.1. По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещаются гибель, повреждения или расходы, возникающие из:

гибель, повреждение или расходы, причиненные неплатежеспособностью или невыполнением денежных обязательств (дефолтом) владельцев, менеджеров, фрахтователей или операторов судна, **если во время погрузки предмета страхования на борт судна Страхователь знал или при обычном ходе дела должен был знать, что такие неплатежеспособность или дефолт могут помешать нормальному выполнению рейса. Это исключение не применяется, если договор страхования был переуступлен стороне, заявляющей претензию по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования.**

loss damage or expense **directly or indirectly caused by or** arising from the use of any weapon **or device** employing atomic or nuclear fission and / or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

гибель, повреждение или расходы, **прямо или косвенно причиненные** или возникающие из использования любого оружия или приспособления с применением атомного или ядерного распада и / или слияния или иной сходной реакции, или радиоактивной силы или вещества.

5.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from.

5.1.1. Unseaworthiness of vessel or craft **or** unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.1.2. Unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, **where loading therein or thereon is carried out**

prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such **unfitness** at the time of loading.

5.1. По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещаются гибель, повреждения или расходы, возникающие из

немореходности судна или портового транспортного средства,

непригодности судна, портового транспортного средства, иного транспортного средства, контейнера или лифтована для безопасной перевозки предмета страхования,

если Страхователь или его слуги были в курсе этой немореходности или непригодности на момент погрузки предмета страхования на указанное транспортное средство.

5.2. The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, ~~unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.~~

Андеррайтеры отказываются от своего права ссылаться на нарушение подразумеваемого существенного условия мореходности судна и пригодности судна для перевозки предмета страхования до места назначения, ~~за исключением случаев, когда Страхователь или его слуги были в курсе такой немореходности или непригодности.~~

6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
Ни в коем случае по настоящему страхованию не покрываются гибель, повреждения или расходы, причиненные:

6.1. war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
войной, гражданской войной, революцией, восстанием, мятежными действиями или вызванными ими гражданскими волнениями, или любыми враждебными действиями со стороны или против воюющей державы.

5.1.1. Немореходности судна или портового транспортного средства или непригодности судна или портового транспортного средства для безопасной перевозки предмета страхования, если Страхователь был в курсе такой немореходности или непригодности на момент погрузки предмета страхования на указанное транспортное средство.

5.1.2. Непригодности контейнера или иного транспортного средства для безопасной перевозки предмета страхования, **если погрузка на или в него выполнялась**

до вступления в силу настоящего страхования, или Страхователем или его служащими, и они были в курсе такой непригодности в момент погрузки.

5.2. Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

Исключение 5.1.1 не применяется, если договор страхования был переуступлен стороне, заявляющей претензию по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования.

5.3. The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

Страховщики отказываются от своего права ссылаться на нарушение подразумеваемого существенного условия мореходности судна и пригодности судна для перевозки предмета страхования до места назначения.

6.2. capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat.

захватом, задержанием, арестом, ограничением свободы или иным задержанием (за исключением пиратства) и их последствиями или попытками предпринять такие действия.

capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

захватом, задержанием, арестом, ограничением свободы или иным задержанием (за исключением пиратства) и их последствиями или попытками предпринять такие действия.

6.3. Derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

брошенными минами, торпедами, бомбами или иными покинутыми орудиями войны.

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

Ни в коем случае по настоящему страхованию не покрываются гибель, повреждения или расходы:

7.1. Caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

причинённые забастовщиками, уволенными рабочими, лицами, участвующими в трудовых конфликтах, бунтах или гражданских волнениях;

7.2. Resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

возникшие в результате забастовок, локаутов, трудовых конфликтов, бунтов или гражданских волнений;

7.3. Caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

причинённые любым террористом или лицом, действующим по политическим мотивам.

caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

причинённые любым актом терроризма, то есть актом любого лица, действующего от имени или в связи с любой организацией, занимающейся деятельностью, направленной на свержение или воздействие, силой или насилием, на любое правительство, законно или незаконно образованное

7.4. **caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.**

причинённые любым лицом, действующим по политическим, идеологическим или религиозным мотивам.

Почему мы привели текст целиком?

– Эти условия – как «Отче наш». Настолько широко используются, что человек, хотя бы немного соприкасающийся с торговлей или страхованием, просто обязан быть с ними знаком.

Застрахованные и исключенные опасности – ICC(A)

– Очень короткий список.

– **Застрахованы все опасности, кроме исключенных.**

– Особо подчеркнуто, что застрахованы **общая авария и спасание.**

– Не спасание, а спасательные взносы. Но о них – в восьмой главе!

– Есть отдельная **оговорка по столкновениям** – но пока в ее смысл мы не вдаемся.

– Лучше бы вообще не вдаваться, она практически недействующая.

ИСКЛЮЧЕНИЙ – четыре группы:

- (4) общие
- (5) немореходность судна / непригодность транспортного средства = vessel or craft unseaworthiness / unfitness
- (6) военные риски = war & other risks
- (7) забастовочные и террористические риски = strike and terrorism risks.

– Нумерацию такую поставил, чтобы всех запутать?

– Нет, чтобы запомнить нумерацию оговорок в ICC.

– В «АйСиСях», как мы обычно говорим, коверкая.

Общие исключения:

- 4.1 умысел страхователя = wilful misconduct
- 4.2. естественная убыль = ordinary loss / wear & tear
- 4.3. упаковка или подготовка – недостаточная или непригодная = insufficiency or unsuitability of packing or preparation
- 4.4 естественные недостатки и свойства груза = inherent vice and nature
- 4.5. задержка доставки = delay in delivery
- 4.6. неплатежеспособность судовладельца или иных судовых интересов = insolvency or financial default of ship interests
- 4.7. атомные, ядерные, радиоактивные риски = atomic, nuclear, radioactive risks.

– В принципе, все исключения очень логичные.

Исключения в КТМ РФ

– Да, посмотрим КТМ РФ:

Статья 265. Умысел и грубая неосторожность страхователя или выгодоприобретателя

Страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя.

Статья 269. Убытки вследствие ядерного инцидента

Страховщик не несет ответственность за убытки вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не предусмотрено правилами, установленными настоящим Кодексом.

Статья 270. Убытки вследствие военных или иных действий

Страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

– Позиции 4.1, 4.7, 6 и 7 присутствуют. В меньшей детализации.

– И, в общем, понятно, почему нет в КТМ позиций 4.2–4.6 и 5.

– Они относятся к специфическому страхованию грузов – а не ко всем отраслям морского страхования.

Умысел и грубая неосторожность. Кого?

– Вроде, пока не время переходить к подробному анализу текста. Но все же хочется обратить внимание на то, что тут кроется – **самая большая разница** Западного и Восточного подходов.

– На Востоке вообще все строже. Исключений больше.

– И, что важно, исключается **не только умысел**.

– Но и **грубая неосторожность**, которую доказать немного проще.

– Поэтому я часто говорю, что страховщикам на Востоке живется вольготней.

– Условия жестче, исключений больше.

– Умысел, кстати, очень непросто доказать. Пример его – пожалуй, только **мошенничество = fraud** – страхование **несуществующего груза**.

- Часто спрашивается: «Почему **покупатель** должен **страдать от умысла продавца**»?
- Ответается: у них **общий интерес = joint interest** в предмете страхования.
- Хотя ответ этот только частично удовлетворяет: ведь продавец и покупатель, как мы видели, не являются собственниками груза в один и тот же момент времени. И когда – и если – продавец совершает умышленное деяние – покупатель еще не имеет никакого отношения к грузу. Почему же он должен быть наказан?

Но зачем **исключать нарушения правил перевозки**?

- Мы еще будем проходиться по условиям страхования в наших странах. О наиболеешем
- Вот такое исключение встречал я во многих Восточных правилах страхования:

умысел Страхователя (Выгодоприобретателя) или их представителей или **нарушение кем-либо из них действующих правил перевозки, перегрузки и хранения грузов, –**

пряма в сердцах все исключение черным выделил. Я его не понимаю.

Вот загрузил грузоотправитель контейнер. Отдал экспедитору. Все, контейнер в пути. По ICC – застрахован.

Приехал контейнер в порт, грузится на палубу. И укрепляют его грузчики, нанятые экспедитором. Укрепляют неправильно. Смыкает контейнер во время шторма.

- Так это что, нарушение страхователем правил перевозки?

– Как вообще может страхователь = **грузовладелец, не занимающийся перевозкой** грузов профессионально – нарушить правила перевозки?

– Возможно, это – очень узкое исключение? Когда экспедитор говорит, что «не стоит бананы перевозить при температуре плюс 14, быстро пожелтеют» – а грузовладелец в ответ – «ну и пусть, у меня другого судна под рукой нет»?

– Или же оно исходит из наших реалий: **преобладающий объем** застрахованных перевозок – **автомобильные**. А при загрузке и отправке автомобиля решающее слово в том, что касается размещения и качества крепления – за страхователем и его представителями.

Недаром **Анатолий Шмелев**, ведущий сюрвейер по автомобильным грузам в России и Беларуси, чуть ли не в одиночку воюет за введение обязательных **стандартов** – и проверок – **крепления** грузов в грузовиках.

Назад к опасностям. Бремя доказывания

– Общее правило: факт доказывает тот, кто на него ссылается.

– Повторим пройденное: **если полис «от всех рисков» – как ICC(A), то главное в нем – это исключения**. Исключения – на пользу страховщику.

– Если происходит убыток – страхователь просто заявляет претензию, поясняя все детали произошедшего.

– А **страховщик**, если считает, что убыток подпадает под исключение – начинает **доказывать, что причина убытка – в списке исключений**.

– А в более узких условиях – «от поименованных рисков», Оговорках ICC (B) и (C) – **перечислены покрываемые** риски, или опасности.

– Значит, **страхователь должен доказать**, что убыток имел место **вследствие действия застрахованной опасности**.

– Помнишь причинно-следственные связи? Вот мы к ним и вернулись, к **принципам страхования**. Страхователь должен доказать, что покрытая опасность и ущерб грузу – связаны между собой.

ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННАЯ СВЯЗЬ. СТЕПЕНИ ПСС

– «Связаны». Телефонное слово какое-то. А что по-английски?

– А в том-то и дело, что по-английски все непросто. Ведь наличие такой связи – **главный критерий для определения** застрахован убыток или нет.

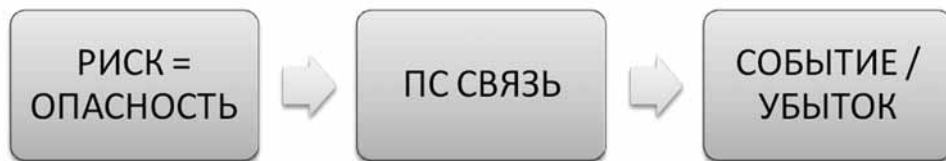


Рис. 7.2. Связь опасности и убытка

– Вот тут-то и начинается круговерть. Знаешь, сколько в ICC(A) **терминов, обозначающих связь** опасности и убытка?

– Не считал до сего времени.

– Шесть! А было в 1982-м семь! Перечислю. Убыток / loss может быть:

- (1) **directly caused** by an event,
- (2) **indirectly caused** by an event,
- (3) **caused by** an event,
- (4) **resulting from** an event.
- (5) **arising from** an event,
- (6) **attributable to** an event.

– И было в 1982 года оговорках:

- (7) **proximately caused**

– Даже перевести-то их сложно! Попробуем: убыток может быть:

- (1) **прямо причинен** событием,
- (2) **косвенно причинен** событием,
- (3) **причинен** событием,
- (4) **проистекать** из-за события,
- (5) **возникать** из события,
- (6) **быть отнесен на счет** события,
- (7) **непосредственно причинен** событием.

– Перевод пробный! В особенности, термины 4–6 ...ну очень похожи.

– Да. А proximately в словаре переводится или как «непосредственно» – или (отмечено «юр.» – с точки зрения юристов!) – «косвенно».

– Но это две разные вещи! Противоположные, я бы сказал. Какое значение здесь используется?

– Думаю, «непосредственно».

– А для чего вообще такое многотерминье?

– А чтобы различать **серьезность опасностей**. Или исключений.

– Так давай попробуем **классифицировать виды связи**?

– Согласно ICC(A):

- (1) directly caused – 4.7 радиация
- (2) indirectly caused – 4.7 радиация
- (3) caused – 4.3 упаковка, 4.4 внутренние свойства, 4.5. задержка, 4.6 неплатежеспособность (2009), 6 все военные риски, 7 все забастовочные и террористические риски, за исключением 7.2 забастовок
- (4) resulting from – 7.2 забастовки
- (5) arising from – 4.6 неплатежеспособность (1982), 4.7 радиация, 5.1. немореходность,
- (6) attributable to – 4.1 умысел

– А (7) **proximately caused** – **непосредственно причиненный** – относился к 4.5 задержке, был в 1982-м – но удален в 2009-м.

– Я так думаю, proximately удалили в 2009-м, чтобы не мешал показать, что радиационный риск – самый главный.
 – Ну да, на радиацию – аж три вида связей.
 – Кажется, термины «прямо» и «косвенно» только для радиационного исключения и ввели.

– Получается у нас вот что. **Caused** – самая **непосредственная связь** убытка с событием, а **attributable** – самая **удаленная**. Правильно?

– Есть такое впечатление, что **resulting** просто **позабыли**, не вывели из новых оговорок по недосмотру.
 – Относится он к забастовкам. Об остальных забастовочно-террористических рисках говорят caused.
 – Так что мы, пожалуй, **приравняем** resulting = проистекающий – к caused = причиненный.

– А вот с arising и attributable дело посложней.
 – **Arising** – что касается радиации, то тут все ясно. В радиационном исключении попытались перечислить почти все виды связей.
 – А что касается неплатежеспособности и немореходности – то это исключения, **непосредственно** с действиями страхователя не связанные.
 – Они действуют, если страхователь о них знал, вернее, был **причастен** = был в **курсе** = was **privy**.
 – Значит, связь более общего характера. Более опосредованная другими событиями.

– Последнее в списке – **attributable to**. «Относящееся на счет».
 – На счет умысла страхователя.
 – Очень общего плана связь. Под «относящееся на счет» можно многое подвести.
 – Получается, проще всего доказать связь между убытком и умыслом?
 – А это и логично. Умысел – понятие настолько расплывчатое, что прямую или непосредственную связь с убытком установить сложно.
 – Так что для него и ввели, пожалуй, самый не прямой вид связи – «отношение на счет».

Причиненный = Caused – главный термин

– Так у нас выходит, что для большинства исключений используется caused = причиненный.
 – А вспомни нашу теоретическую главу – про принципы страхования. Про принцип причинно-следственной связи.
 – Вспомнил. Главное – что существует доктрина – так и называют – Doctrine – причинно-следственной связи.
 – И определяют ее на латыни:

Causa proxima non remota spectator

– Что на английском поясняется: «It is to be the direct, primary, and immediate cause of loss that is to be considered, and not the remote or incidental cause».
 – Пробуем перевести? «Нужно принимать во внимание **прямую, первичную и непосредственную** причину убытка, а не отдаленную или случайную причину».
 – И поясняется на английском эта доктрина заголовком Proximate cause.
 – Значит, правильно мы перевели proximate – «непосредственная» причина!

– И начинаем понимать, почему **proximately** из Оговорок 2009-го убрали. Есть же целая концепция, доктрина даже, связанная с термином **proximate** – что ж его, термин, только на риск задержки расходувать.

– И отсюда любовь к термину **caused**, который используют в отношении большей части рисков.
 – И, как мы решили, к нему приравнивают **resulting from**.
 – Оба передают этот характер связи – «прямая, первичная и непосредственная».

- А два наших последних термина, **arising и attributable** – отражают более удаленный, непрямой характер связи между риском и убытком.
- Очень трудно доказать, что убыток имел место **непосредственно** вследствие неплатежеспособности, немореходности или умысла.
- Потому и использовали эти два более общих термина, «возникать из» и «быть отнесенным на счет».

Содействующие факторы = Contributing factors

- В реальности событие может произойти в результате воздействия различных рисков. Называют их тогда contributing factors = содействующие факторы. Если один из них застрахован, а другой числится в исключениях – практик хочет определить, какой же фактор был proximate – главным действующим риском. Тем, что пустил в движение chain of events = цепь событий.
- Не всегда сделать это просто.

А важны ли различия в терминах?

- Что касается наших семи (или девяти? см. ниже) степеней ПСС – есть интересное мнение. Цитируем по Вишванату, с. 332: в деле *Lloyd's TSB* [1982] говорилось, что применение принципа proximate cause “does not depend on the nice distinctions between the particular varieties of phrase” = «не зависит от незначительных различий между различными видами **формулировок**». То есть – не надо так на 7 или 9 видах причинно-следственных связей заостряться.
- Вишванат, он вообще из наших авторов самый радикальный.
- Ну что, разобрались с видами причинно-следственных связей?

ВКРАПЛЕНИЕ: связи. Взрыв на судне

- (a) вызывает прямое повреждение груза А,
- (b) повреждает судно, в результате чего повреждается – намокает, например, груз Б,
- (c) вызывает пожар груза В, в следствие чего загорается находящийся рядом склад и сгорает груз Г.

- Я бы распределил эти убытки – как иллюстрирующие соответственно (1), (2) и (5) степени причинности.
- Убыток (a) «прямо» или (b) «косвенно» причинен или (c) «проистекает из» события.
- И тогда понятно, почему все три термина относятся к ядерным рискам. Там так ударит, что разобраться в степенях причинности будет сложно. В том, была прямая связь или опосредованная.
- Поэтому все три термина вместе и сложили.

А вообще, о ПСС много специалистов до нас размышляли. Вот высказывание 1916 года судьи Скраттона, с которым мы уже знакомились:

A man's death is indirectly caused by his birth =

Смерть человека косвенно причинена его рождением.

– Видно, судье степени ПСС тоже покоя не давали.

Переходим к ИСС(В) и (С)

- В оговорках (В) и (С) – совсем другой подход.
- Они совсем не «от всех рисков» – наоборот, покрывают только катастрофические опасности.
- Поэтому и перечни достаточно четкие – и небольшие.
- К источникам?

ВЛОЖЕНИЕ 7.2
ОГОВОРКИ О СТРАХОВАНИИ ГРУЗОВ (В) и (С)
ИНСТИТУТА ЛОНДОНСКИХ СТРАХОВЩИКОВ:
ЗАСТРАХОВАННЫЕ ОПАСНОСТИ =
INSTITUTE CARGO CLAUSES (B) and (C)
RISKS COVERED

Приводится текст Оговорки (В) 253 от 1/1/82. В скобках приводится текст, измененный в Оговорке (В) 383 от 1/1/2009 (подчеркнут) – или новый текст в этой Оговорке 383 (**выделен**).

Оговорки (С) – 254 от 1/1/82 и 384 от 01/01/2009 – отличаются от соответствующих (В) только отсутствием в них Оговорок 1.1.6, 1.2.3 и 1.3 (**выделены и обозначены косым шрифтом**).

Покрытие по оговоркам **(С)** уже, чем по Оговоркам (В).

RISKS COVERED
ЗАСТРАХОВАННЫЕ РИСКИ
RISKS

- 1 This Insurance covers, except as provided in (except as excluded by the provisions of) Clauses 4, 5, 6 and 7 below:
 Данное Страхование покрывает, за исключением случаев, перечисленных в пунктах (за исключением положений, исключенных пунктами) 4, 5, 6 и 7:
 - 1.1. loss of or damage to the subject-matter insured **reasonably** attributable to:
 гибель или повреждение предмета страхования, которые могут быть **обоснованно** отнесены на счет:
 - 1.1.1. fire or explosion
 пожара или взрыва
 - 1.1.2. vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
 выбрасывания на берег, посадки на мель, затопления или переворачивания судна или транспортного средства
 - 1.1.3. overturning or derailment of land conveyance
 переворачивания или схода с рельсов наземного транспортного средства
 - 1.1.4. collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
 столкновения или удара судна или транспортного средства с / о любым внешним объектом, исключая воду
 - 1.1.5. discharge of cargo at a port of distress
 выгрузки груза в порту бедствия
 - 1.1.6. ***Earthquake volcanic eruption or lighting,***
Землетрясения, извержения вулкана или удара молнии,
(напоминаем, этого риска нет в Оговорках (С) – как и 1.2.3 и 1.3 ниже)
 - 1.2. loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 гибель или повреждение предмета страхования, причиненные:
 - 1.2.1. general average sacrifice
 общеаварийным пожертвованием
 - 1.2.2. Jettison (**or washing overboard**)
 выбрасыванием (**или смытием**) груза за борт.

1.2.3. Entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage,

Попаданием морской, озерной или речной воды в судно, иное транспортное средство, трюм, контейнер, лифтован или место хранения,

1.3. Total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.

Полную гибель упаковки / места груза за бортом или в результате падения за борт во время погрузки или разгрузки с судна или иного транспортного средства.

– Затем следуют оговорки 2 об общей аварии и спасании и 3 о столкновении. Мы их не приводим – они аналогичны тексту в ICC(A).

Узкое покрытие

- Как видите, покрытие настолько узкое, что изменений в 2009-м было немного.
- Оговорки 4–7 с исключениями мы не показываем – они аналогичны пунктам 4–7 в Оговорках (A).
- Не совсем. В Оговорках B и C есть исключение 4.7, которого нет в (A):

4.7. deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons

Преднамеренное повреждение или намеренное разрушение предмета страхования или его любой части вследствие противоправного действия какого-либо лица или лиц.

Противоправные действия = malicious или wrongful?

- О, знаменитые «**противоправные действия третьих лиц**»!
- Не третьих. Любых лиц.
- И не противоправные. Есть Malicious – «злоумышленные, предумышленные». А тут wrongful...
- По-английски оно звучит мягковато и всеобъемлюще. Типа «неправильные», ай-яй-яй. Но все словари дают перевод «противоправный, неправомерный, незаконный».
- То есть именно **wrongful acts переводится как противоправные действия каких-либо лиц**? Вот не знал!
- Да, я тоже всегда приравнивал malicious damage к противоправным действиям. Кажется, это неправильно. **Противоправные действия = wrongful acts** – шире malicious damage.

– В качестве иллюстрации от Данта, с. 183 – **scuttling = умышленное затопление** судна – покрывалось страхованием до 1982 года, но не после. Оно отнесено к исключаемому deliberate damage.

– А что же, по ICC(A) scuttling покрывается? Там же нет исключения deliberate damage – есть только исключение умысла = willful misconduct?

Разные виды умысла

- Да, интересно как все три соотносятся? Нигде не читал.
 - deliberate damage = преднамеренное повреждение
 - **willful misconduct = умысел и**
 - **malicious damage = злоумышленное причинение вреда.**

– Еще по этому поводу подумаем. Dunt на с. 183 приводит описание **malicious act** – «**motivated by spite or ill-will**» = «мотивированный недоброжелательством или злым умыслом».

– Что важно – исключение противоправных действий можно снять через Оговорку Institute Malicious Damage Clause (Институтскую Оговорку о злоумышленном причинении вреда). Но об этом потом.

Основные отличия В и С – от А

– Что для нас важно, с высоты пройденного?

- (1) (В) и (С) – это не «все риски», а перечисленные,
- (2) в (В) и (С) присутствует уже полюбившаяся нам дифференциация по силе причинно-следственной связи.

Практическое применение А В С – согласно Н. Солонько

– У нас книга-то практическая. Важно не просто различие между условиями страхования – а то, как оно на практике применяется.

– Считается так:

Покрытие на условиях **А** применяется к грузам, восприимчивым к внешним воздействиям (машины, автомобили, электроника) и подверженным риску кражи (потребительские товары, электронное оборудование).

Условия **В** – минимальное покрытие для грузов, восприимчивых к сырости, влиянию атмосферных и температурных воздействий и / или при транспортировке в районах с большой вероятностью природных катаклизмов (землетрясение, циклон, торнадо и т.п.).

Условия **С** – используется по желанию страхователя и применяется чаще всего в ситуации, когда экспортер (импортер) обязан получить страховую защиту в своей стране или когда по условиям контракта (поставки) товара, в частности на условиях CIF, требуется страхование. Существует немного грузов (руда, шрот, щебень и т.п.) для которых страхование по условиям С будет достаточным. Поэтому минимальное покрытие может расширяться дополнительными рисками – см. ниже (С)+TPND.

Восьмая степень прочности ПСС

– В ICC(A) оговорках 1982 и 2009 года мы обнаружили семь степеней силы причинно-следственной связи.

– Казалось бы, куда еще. Ан нет, оказывается, можно – в Оговорке 1.1 в 2009 году attributable расширили до (8) **reasonably attributable**. «Относимый на счет – до **обоснованно** относимый на счет».

– А ведь не зря мы занимались анализом тех 7. Что получилось? Attributable = относимый на счет – самая слабая степень причинно-следственной связи. Достаточно небольшой ниточки от события к убытку – и связь налицо.

– Когда attributable используется для исключения – как при поисках следов умысла – это на руку страховщику.

– А вот когда термин применяется для включения риска – он оказывается на пользу страхователю. Проще установить наличие связи.

– Так получается, «обоснованно» относимый на счет – шаг назад? От широчайшей связи – до той, что чуть поуже?

– Одно слово – и такая разница? Похоже.

Разные по силе связи опасности

– Застрахованные по (В) опасности разделены на **три группы** в зависимости от **прочности причинно-следственной связи**.

1.1 Обоснованно относимые на счет (reasonably attributable to):

- 1.1.1. пожара или взрыва
- 1.1.2. катастроф на воде
- 1.1.3. катастроф на суше
- 1.1.4. столкновений или касаний
- 1.1.5. выгрузки в порту бедствия
- 1.1.6. стихийных бедствий**

1.2 Причиненные (caused by):

- 1.2.1. общеаварийным пожертвованием
- 1.2.2. выбрасыванием или смытием за борт

1.2.3. проникновением воды.

1.3. Полная гибель места груза за бортом во время погрузки / выгрузки.

В и С

– Еще раз, надо помнить: в этом списке **выделены курсивом** опасности, не присутствующие в Оговорке С. По В они покрываются. Больше различий В и С нет.

Третья группа – причина и следствие слиты. Девятая степень

– О, девятую степень прочности связи открыли!

– Да, когда **причина убытка = опасность** – она же **и сам убыток**. Не часто, но такое бывает.

– Упал контейнер за борт и не выловлен. Уронили грузчики паллет и разнесли вдребезги.

– Что случилось, то случилось. И устанавливать причинно-следственную связь не нужно.

– Вишванат на с. 378 пишет о включении в полис риска на базе **simpliciter** – не как риска, а как события. Недоставка = non-delivery, например: если указано, что она покрывается, а кража – нет – то недоставка покрывается по любой причине, даже если риск кражи исключен. Риск = событию.

– Ну, только если кто-то не захочет найти в действиях грузчиков умысел страхователя.

– Или грубую неосторожность. Или нарушение правил перевозки...

Много степеней

– А вообще, хватит этими терминами заниматься. Ибо несть им числа! Вот, посмотри, что откопал – “loss or damage directly or indirectly **occasioned by happening through or in consequence of war...**” Ну и как это переводить?

– Ясно, что идея – установить самую слабую степень связи... Вот вопрос только, достаточно ли могуч русский язык, чтобы отразить все степени?

– Да и английский не то, чтобы богат... Мне кажется, просто используют термины любые, без системы, это и понятно – оговорки-то придумывают разные люди.

– А наше с тобой **зарождающееся учение о степенях ПСС** немногие постигли!

Назад к (В) и (С). Первая и вторая группы

– Вот на это надо обратить внимание.

– В первой группе – **убытки, обоснованно относимые** на счет опасностей. Это – **слабая** связь, значит, страхователю проще доказать, что убыток причинен именно такими обстоятельствами.

– Связь может быть не только прямой: столкнулись суда – поврежден груз, но и косвенной – столкнулись суда – на другом судне пожар – поврежден груз на первом.

– А во второй группе – **убытки, причиненные** опасностями.

– Тут тоже могут быть и прямая, и косвенная связь. Но – более «короткий поводок».

Группы опасностей

– ГеоГр, достаточно про связи. Давай лучше делом займемся. Сгруппируем опасности.

– А чем мы раньше занимались? И приводили мы уже мнение Swiss Re.

– А с моей точки зрения, опасности = риски можно разбить на **четыре группы**:

- (1) физические – техногенные;
- (2) физические – природные;
- (3) «человеческий фактор»;
- (4) «бумажные».

– Поясним?

– Попробуем:

- столкновения судов, переворачивание грузовиков, проникновение воды,
- землетрясения, повреждения льдами,
- кражи, хищения, повреждения грузчиками,
- необъяснимые исчезновения, недостачи грузов по прибытию, разница в весе при погрузке и выгрузке (последние два почти аналогичны).

– Конечно, и в первой, и во второй группах тоже присутствует «человеческий фактор».

– Но не только он. Суда сталкиваются и вследствие ошибок штурманов, и вследствие поломок руля или машин. «Титаник» и айсберг – в основном, человеческая ошибка, но и природная опасность же!

– Да и вообще ошибки людей можно найти почти во всех убытках.

– Именно. Нам важно другое – попытаться **классифицировать опасности**. Чтобы показать, что некоторые из них не покрываются вообще – например, часть «бумажных», естественная убыль.

– Из застрахованных – большая часть покрывается по (А) оговоркам.

– Меньшая – в основном, из первой и второй групп – по оговоркам (С).

– (В) – промежуточные условия. Потому и включают не только первую и вторую – но и третью группу. Часть ее, конечно. Не хищения – а ошибки грузчиков, приводящие к полной гибели груза.

Все прочие условия

– Ну вот. **С классификацией легче разбираться в условиях**. Хочешь какие-нибудь проанализировать?

– Собственно об условиях страхования мы будем говорить позже. Но сейчас, в качестве примера – (С) + TPND.

– Это что?

– Узкие, «катастрофические», условия (С) – расширенные на «человеческий фактор»

TPND = Theft, Pilferage, Non-delivery of entire packages =

Кража, хищение, недоставка целых мест.

– А вот тебе пример, как под одним заголовком могут скрываться разные покрытия. Открываю книгу нестандартных оговорок, читаю:

Theft, Pilferage, Short and Non-Delivery Clause

The provisions of this clause can be limited to one kind of loss if necessary.

Including Theft, Pilferage, Short and / or Non-Delivery.

Оговорка о краже, хищении, мелком хищении, недостаче и недоставке

Если необходимо, положения этой оговорки могут быть ограничены одним видом убытка.

Включая Кражу, Хищение, Мелкое Хищение, Недостачу и Недоставку.

– Комментариев немало. Первый: текст оговорки равен ее заголовку, но не стоит этому удивляться. Часто считают, что оговорки – это чуть ли не трактаты.

– Терминология. Конечно, соотношения русских и английских терминов – это предмет сотни трактатов.

– Мы потихоньку составляем словарь. Но там будут, конечно, наши прочтения терминов.

– Вот и здесь:

Кража и хищение

– Есть **Theft**. Переводится как кража, хищение.

– Есть **Pilferage** – мелкое хищение.

– Как пишет Дант на с. 182, Pilferage – это secret theft = тайная кража. Или скрытая, или неявная.

– На два английских термина TP – три русских?

– Да, поскольку нечетко понимаю разницу между кражей и хищением. Может, юристы помогут?

– Николай подсказывает:

– Уголовный кодекс России (ст. 158) и Украины (ст. 185) дает одно и то же определение кражи:

Кража, то есть тайное хищение чужого имущества...

– Под **хищением** понимаются **совершенные с корыстной целью противоправные безвозмездное изъятие и (или) обращение чужого имущества в пользу виновного или других лиц, причинившие ущерб собственнику или иному владельцу этого имущества.**

– Также в страховании встречается Theft involving **violent or forcible** entry or exit = Кража со взломом.

– Буквально, «кража с применением силы при входе или выходе».

– Или «кража с насильственным проникновением или выходом».

– Переводы эти страдают неточностью – а есть какой-то сложившийся вариант, а, Читатель?

– Уж если мы решили собрать все термины – **Burglary**. В оговорке TPND его нет.

– Вот это перевод нашел на любимом multitrans.ru

Burglary – (англ.) проникновение в ночное время с преодолением физического препятствия в чужое жилище с умыслом совершить в нем фелонию, либо бегство в ночное время с преодолением физического препятствия из чужого жилища, в которое субъект проник с умыслом совершить в нем фелонию, или где он совершил фелонию.

– «Фелония» – это felony = тяжкое преступление. В разные века по-разному термин трактовался.

– Важно, что акцент в burglary получается не на намерении украсть – а на намерении проникнуть!

– Обязательно ночью!

– А как нам для полисов переводить? Не этим же монстром?

– «Кража с применением насилия»?

– Кража со взломом, наверное.

Недостача – недоставка

– И в этом тоже неясность. Есть разница между недостачей и недоставкой? – Между Short- и Non-delivery?

– Если вдумываться в значение терминов: «Недостача» – это то, что обнаружилось при пересчете прибывшего груза. Нет двух паллет. Волной смыло. Это – «недостача». А если контейнер был опломбирован, пломбы не нарушены, а двух паллет не достает – это «недоставка». Или «недопоставка» – с самого начала не отгрузили.

– Тем самым Short / недостача становится термином из группы (3)? А pop / недоставка – из группы (4)?

– Возможно.

– А какие еще термины обозначают нехватку мест при доставке?

Разница в понимании оговорки. Или в формулировке?

– А вот еще момент. Ты в начале написал “non-delivery of entire packages”. А в тексте оговорки этого не было!

– В том-то и дело, что столь часты разные формулировки одной и той же оговорки. Вот сбрасывают мне по мейлу краткую котировку – (C) + TPND – а потом оказывается, что ND – это не просто «недоставка / недостача» – как в Оговорке выше – а недостача / недоставка целых мест груза.

– А есть разница?

Читайте тексты! Wordings

– Ну, о различиях, поподробней – потом.

– Пока – общий призыв. В особенности, страховые брокеры...

– То есть ты, Георг?

- ...Грешат краткими котировками. Если хотите не попасть впросак – всегда требуйте полных формулировок!
- Которые называются простым словом **wording**. Can I have the full wording, please? – «могу я, пожалуйста, получить полные формулировки» — должен быть ответ на любую лаконичную котировку.

ВЛОЖЕНИЕ 7.3
РУССКИЕ И УКРАИНСКИЕ ПЕРЕВОДЫ
ОПАСНОСТЕЙ В ОГОВОРКАХ (В) и (С)

- Чтобы отвлечься. Взял я около 15 комплектов Условий страхования – российских, украинских, казахстанских. Грузовых, конечно.
- Развеемся хотел?
- Нет, провести серьезное научное исследование.
- Что касается общей структуры Условий – о том речь в следующих главах.
- А что касается переводов, то порадовался. В принципе, есть общее понимание. Хотя, конечно, если читать колонку «варианты» - можно посмеяться.
- Ну да, один партизанский «пуск под откос» чего стоит! А зачем украинский вариант привел?
- А ты прочитай, скажу.

ОПАСНОСТИ (В), (С)	Русский перевод	Варианты	Украинский
<i>Нет в (С)</i>			
Loss / Damage reasonably attributable to	Гибель / повреждения, обоснованно относимые на счет [приписываемые]		
Fire	Огонь, Пожар		Пожежа
Explosion	Взрыв		Вибух
Stranding	Посадка на мель	Выброс на берег (нет!)	Викидання на берег
Grounding	Касание грунта		Посадка на мілину
Sinking	Затопление	Судно тонет Судно утонуло	Затоплення
Capsized (vessel)	Опрокидывание		Перекидання
Overturning	Переворачивание	Перевертывание	Перекидання
		Опрокидывание	
Derailment	Сход с рельсов	Пуск под откос	Схождення з рейок
Collision	Столкновение		Зіткнення
Contact	Удар	Контакт, касание	Удар, механічний контакт
Discharge at Port of Distress	Выгрузка в порту-убежище		...в порту вимушеного захода / в порту лиха
Earthquake	Землетрясение		Землетрус
Volcanic eruption	Извержение вулкана		Виверження вулкану
Lightning	Молния	Удар молнии	Удар блискавки

Loss / Damage caused by	Гибель / повреждения, причиненные:		
General Average Sacrifice	Общесудовое пожертвование		Пожертвування при загальній аварії
Jettison	Выбрасывание за борт	Сбрасывание	Скидання, Викидання за борт
<i>Washing Overboard</i>	Смыв волной		Змиття за борт
<i>Entry of Water</i>	Проникновение воды	Протечка воды	Проникнення Води
<i>Package Lost Overboard</i>	Падение за борт		
<i>Package Dropped Whilst...</i>	Падение груза во время...		Падіння вантажу під час...

Понимание опасностей

– Ну вот. Во-первых, все мы имеем сложности в понимании терминов, а также в их переводе.

Sinking and capsize

– Да. Мне вот **sinking** много лет покоя не дает. Вроде, все понятно. Sink – тонуть. Как «Титаник». – Но русского-то существительного нет!

– Потому нет и точности в понимании.

– Да. Как было трогательно читать в одном серьезном комплекте условий – «судно утонуло». Представил себе, как человек сидит в спасательной шлюпке, смотрит на пузыри и готовит отчет о sinking...

– У нас судно в порту Поти раскололось на две части. Капитан в черновике морского протеста написал «Судно поломало и затонуло». То есть сила какая-то сторонняя это сделала. Неплохо, да?

– Вот что Dunt на с. 176 пишет: sinking означает, что **судно «can sink no more»** = «не может затонуть глубже». Важна степень погружения.

– Вишванат на с. 334 цитирует условия CEFOR: "Sinking – a vessel no longer floats due to it's buoyancy, but is resting on the bottom" = «затопление означает, что судно более не плавает, поддерживаемое своей плавучестью, но покоится на дне».

– Dunt поясняет **capsized = having turned over** = опрокидывание, переворачивание. Говорит на с. 176, что критерий – если судно wholly heeled over = «полностью накренилось».

– Интересно, что «перевернулось» объясняется через «накренилось». Даже «перекренилось».

– И так же разъясняется наземное **Overturning** = как «переворачивание», или «опрокидывание». Для чего такая точность?

– А чтобы отделить и overturning, и capsize – от крена, вследствие которого происходит подвижка груза = **cargo shifting**. Подвижка к переворачиванию / опрокидыванию не приравнивается.

Grounding и Stranding

– Другой момент – **grounding и stranding**. Мне кажется,

grounding – касание грунта,

stranding – посадка на мель.

Где-то читал – если минут 15 судно посидело на мели, потом снялось – это grounding. А если прочнее засело – это stranding. Или путаю я?

– Dunt на с. 175 подтверждает: «Stranding – taking of the ground for a significant period on dry land» = «посадка на мель – это пребывание на суше в течение значительного периода».

Fire и Explosion

– Вот еще пояснение Dunt там же: в понятие fire = пожар – в покрываемые убытки – входят **действия по тушению** пожара, если убыток неминуем = **action to extinguish**, if damage imminent.

– Но не входит **spontaneous combustion** = **самовозгорание**, относимое к inherent vice = присущим грузу свойствам.

– К пожару не относится и **arson** = **поджог** – являющийся преднамеренным действием = deliberate damage.

– Если пожар разъясняется через причины и действия – то **взрыву** = **explosion** – по поводу которого в 1944 году было много споров в связи с убытком Fort Stikine – в 1986-м в деле Commonwealth Smelting v. Guardian Royal Exchange было дано такое определение: «a very rapid chemical or nuclear reaction, or the bursting out of gas or vapour under pressure» = «очень быстрая химическая или ядерная реакция, или взрыв газа или пара под давлением».

А Украина? А славянские языки?

– А что касается Украины и украинского – то у меня это просто наболело. Ну да, политика. Ею, вроде бы, мы не занимаемся. Но. Берешь одну и ту же любимую мной газету АиФ. На вокзале в Киеве – один вариант, проукраинский. На Киевском в Москве – другой, совсем не любящий Украину.

А я Украину люблю. Красивая страна, спокойная, отличные люди. Ну да, язык отличается. Да, нам иногда – с русскоязычной колокольни – некоторые слова кажутся юморными. Но это – отдельный язык, **надо его уважать**. И пытаться понимать! На самом деле, там процентов 30 всего слов резко отличаются от русского. Так работаем же с Украиной – напрягитесь, попытайтесь понять, а не смеяться!

– А некоторые слова красиво звучат! At the port of distress – «в порту лиха». Молния – «блискавка». Землетрясение – «землетрус».

– И я о том же. Любите Украину!

– А давай шире посмотрим! Жил-был у нас СЭВ. Основанный на коммунистической идеологии и сильном Союзе. Но еще и – на схожести языков.

– Поразвивать бы нам сейчас отношения – и страховые, и экономические – на основе этой схожести. И языков, и культур, и религии.

– Хорошо бы. В качестве зарисовки – общая авария по-хорватски:

U generalnoj havariji učestvuju brod, teret i vozarina = В общей аварии участвуют судно, груз и фрахт.

– «...в генеральной = общей аварии участвуют»... Брод интересен – «судно» – от «парома», что ли, идет – перевозившего по бродам? «Возарина» понятна – плата за проезд. А вот «терет» – груз? Мы так и не исследовали до конца происхождение русского слова «груз». Сравнить бы еще с украинским «вантаж». «Вантажный» – это «важный»?

– Надо ценить и любить наше общеславянское наследие! И дружить с Украиной и другими соседями по Восточной Европе.

Виды опасностей

– Назад, к опасностям.

– Мы прошли классификацию. Изучили основные исключаемые опасности – на примере (А) Оговорок. Посмотрели на главные страхуемые опасности – на примере (В) и (С).

– Какие еще есть риски? То есть опасности?

– Ну, кажется, «имя им легион». Вот результаты все того же изучения: **опасности, встречающиеся в восточноевропейских условиях:**

- Крушение судна (не перевод ли это sinking?)
- Провал мостов
- Крушение наземных транспортных средств
- Крушение самолетов
- ДТП (дорожно-транспортное происшествие)

– Георгий, ты не прав. Опасностей – сотни. Маленьких и больших. Посмотри книгу оговорок – на каждый случай, на каждую опасность – своя. В книге 1553 года говорилось о perils «such as cannot be thought of» – «опасностях, которые даже придумать нельзя».

– ОК, Николай, вынужден согласиться. Будем **конкретные опасности** рассматривать, когда перейдем к условиям страхования?

– Мы уже немного коснулись понимания отдельных терминов – кражи, пожара, противоправных действий, посадки на мель. Эта глава, седьмая – пока, полутеоретическая. Поэтому мы посмотрели на трактовки только некоторых опасностей = рисков. Поняли, что порой существуют расхождения в их понимании.

– А трактовки нам нужны для все той же причинно-следственной связи. Понимать каждую опасность – ведь часты убытки, вызванные **одновременно действующими опасностями = concurrent perils**.

– И нужно четко отделять одну от другой. Как самовозгорание от пожара.

ВЫВОД ГЛАВЫ VII

– Риски в значении «опасности» – застрахованные или исключенные – основа любого договора страхования.

– Риски – факторы, внешние по отношению к предмету и объекту страхования.

– Разными видами причинно-следственных связей риски могут быть соединены с убытками – покрытыми или исключенными по условиям страхования.

– Теперь мы рассмотрим виды убытков.

ГЛАВА VIII ВИДЫ УБЫТКОВ = LOSSES TYPES

- Виды или типы?
- Да все равно. Главное – речь об убытках. Не о рисках = опасностях – мы уже поняли, что это такое: внешние по отношению к грузу события.
- Мы же теперь переходим на сам груз – что с ним происходит вследствие воздействия опасности.
- Происходит-то многое. Все это объединяется в понятие **вред / ущерб**. И все эти виды вреда – подмочка, недостача, разрушение – можно объединить в несколько видов **страховых убытков**.
- Или убытков, не покрытых страхованием.
- Да, но об исключениях мы пока не говорим.
- Вспомним наши схемы:



Рис. 8.1. И снова: Практика страхования – условия страхования, главы VII–XII

– В этой восьмой главе мы рассмотрим основные виды убытков – и их классификацию.

Наша схема видов убытков

- И приведем не одну – а несколько – схем, поясняющих классификацию.
- Классификация – английская. Несмотря на то, что ей – около 100 лет – ни разу такую, как у нас, схему, мы не видели. Поэтому – будучи первопроходцами – нам нелегко. Критику воспримем с радостью.
- На создание схемы у нас практически ушло две главы. Чтобы ее освоить – надо и 8-ю, и 9-ю прочитать – хотя в конце 8-й в ее более менее окончательном варианте она присутствует.

– Для начала, убытки делятся на **три большие группы**:

1. Физические – Гибель или повреждение;
2. Экономические – Расходы;
3. Юридические – Ответственность перед третьими лицами.

– Технически, все это – убытки. Первые две группы – убытки «**первого лица**» = first party losses = грузового интереса. Третья – убытки «**третьего лица**» = third party losses = ответственность грузового интереса перед сторонними лицами.

– В страховании грузов третья группа невелика. Очень условно – к ним можно отнести взносы по общей аварии.

– Хотя расширений классического страхования грузов немало. Поэтому оговоримся: в этой главе мы изучаем только классику – английскую.

Физические и экономические и юридические

– Давай на этом пункте на секундочку задержимся. С юридическими все ясно: ответственность перед третьими лицами – ее легко отделить от первых двух групп. Но как **отделить физические от экономических?**

– Очень просто: **экономические – это только расходы**. Физические – гибель и повреждение груза.

– **Экономических** убытков очень **много**. Возьмем, например, **задержку** в доставке – и связанные с ней ухудшение груза или падение рынка. Задержка обычно исключается – но тонкости формулировок таковы, что часто она «вползает» обратно в покрытие.

– Общий принцип таков, что **страхование грузов покрывает только физические гибель / повреждение** – и **связанные** с ними **строго ограниченные** экономические и юридические убытки.

– Это все правильно, – но в теории. Практика намного шире. В особенности, практика современной торговли – о чем пишет Вишванат (с. 395):

«traditional interpretation of loss or damage does not always meet the needs of an ever evolving technological revolution» = «традиционная интерпретация гибели или повреждения не всегда отвечает нуждам постоянно развивающейся технологической революции».

– И приводит примеры: **фармацевтика, электроника, модные товары**. Там иногда достаточно малейшего повреждения упаковки или этикетки – и все, груз считается полностью погибшим.

– Но теория гласит: **«Страхуется только фактический убыток** – не подозрение на убыток».

– А как проверить, остались ли годными чуть подмоченные лекарства? Как убедить покупателя в бутике купить костюм за 1,000 фунтов с небольшим пятном от подмочки во время перевозки?

– Мы еще обсудим этот аспект (в самом **конце главы XI** – в разделе про потребительские товары). А пока мы на теоретической стадии – будем изучать «физические» и связанные с ними экономические убытки – в той форме, в какой они присутствуют в законах и в страховой практике. Английской – и восточноевропейской.

АНГЛИЙСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ УБЫТКОВ

– Убытки делятся на:

1.1. Полную Гибель = Total Loss – и

1.2. Частную Гибель = Partial Loss.

Дальнейшее деление:

1.1. Полная Гибель – на 1.1.1. Фактическую ПГ и 1.1.2. Конструктивную ПГ

1.2. Частная Гибель – на 1.2.1. Общую Аварии = General Average и 1.2.2. Частную Аварии = Particular Average.

Вот и вся классификация.

– Ты хватил, «Частная Гибель». «Вот она, моя бумажная погибель?!»

– Правильная цитата из «Свой среди чужих, чужой среди своих»: «Вот она, моя бумажная могила! Зарыли, закопали славного бойца-кавалериста!»

– «Частная гибель» – из той же серии.

– Согласен. Дал этот перевод только чтобы показать, как в английской терминологии все гладко: первое деление – между двумя видами гибели. Loss.

– Или убытка? Loss же – это и «гибель», и «убыток».

Particular Average = Частная авария = PA

– Посмотрел один из словарей. Там написано «Partial Loss» = Частичный убыток, «Particular Average» = частная авария.

– Ну да. А вот еще один, гораздо более серьезный, источник – **Правила страхования грузов Ингосстраха**. Все-таки пионеры, задаватели тона. Переводили эти термины, когда нас с тобой еще не было.

Пункт II, Параграф 2.2 – **С ответственностью за частную аварию = With Particular**

Average

– Ну и отлично, решили, что наша 1.2.2. – это Частная Авария.

Partial Loss = Частичный убыток

– А вот твоя «Частная Гибель»... Она же «**частичный убыток**». И то, и другое криво звучит. Непривычно.

– «Груз погиб. Но частично».

– «Она немножечко беременна».

– А непривычно звучит потому, что в наших условиях страхования Partial Loss никогда не встречался.

– Любые условия страхования – кстати, и грузов, и каско судов – это перечень видов убытков.

– Или перечень рисков = опасностей. Или комбинация двух подходов.

– В перечне видов убытков обычно выделяются **три группы – Полная Гибель, Общая Авария и Частная Авария**. Покрываться могут все – или любая из них.

– Общая Авария – настолько серьезный убыток, что ее чаще ставят вместе с Полной Гибелью.

– Общую и Частную Аварию никто, ни в каких условиях страхования, – по крайней мере, в русскоязычных – в Частичный Убыток = Partial Loss – не объединял. Поэтому и звучит «Частичный Убыток» незнакомо.

– Остановимся пока на переводе «Частичный убыток».

– И для себя поймем, что **частичный убыток** – это любой убыток, кроме полной гибели.

– Что получилось?

– Вот такая вот очень приличная схема. Первый раз в жизни в Ворде схему делал. Оказывается, находится такая красота в Insert – Smart Art – Organisational Chart. Как?

– Вроде, неплохо.

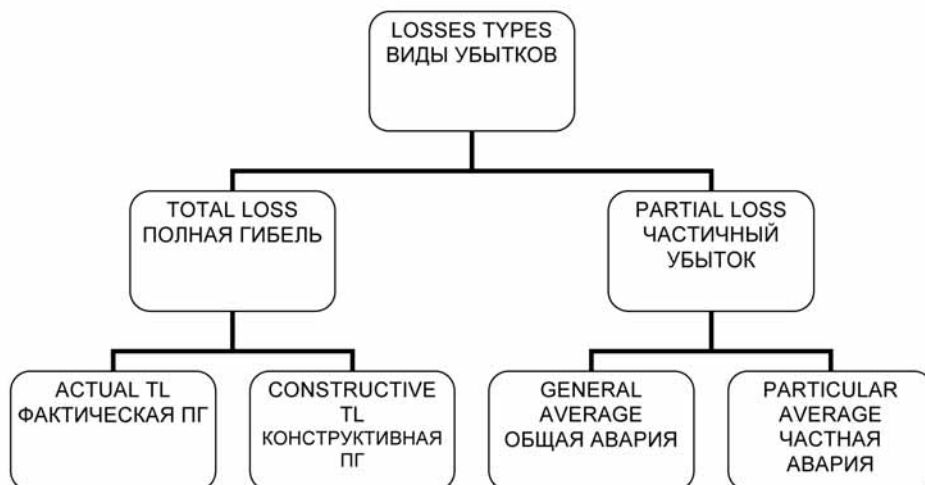


Схема 8.1. Виды убытков

AVERAGE

– Главное – понять термины. И еще раз прочувствовать на схеме, что все со словом **Average – это частичный убыток**.

– Еще много раз подчеркнем, что Average – это не «авария», а «убыток».

– По сути, но не по переводу.

– А зачем нам этой методологией заниматься?
– А чтобы прочувствовать, что где. Ведь убытки по полной гибели, для начала, отличаются от частичных **отсутствием франшизы**. И рядом других моментов.

– Так что **слово Average оказывается чуть ли не ключевым в понимании классификации!**

– Да. Зайдем на multitrans.ru. Что бросается в глаза?

– «Средняя величина. Убыток от аварии судна. (Страх.!!!) Авария. Промежуточный. Типичный. Усредненный. (Страх.!) Убытки по судну, грузу или фрахту».

– Георгий, не забывай, что это – multitrans.ru. Великолепный сайт для переводов. Но составляемый, я так понимаю, интернетным народом. Людьми.

– Как Википедия. И никто друг друга не проверяет.

– Интересно, мне только что мейл пришел. Автор знает английский понемногу. Пишет про объект страхования – летает 100 часов в неделю, «as avarice». Явно намерение было – дать перевод «в среднем». А рука не поднялась написать as average – это же «как авария»! Вот и написалось новое слово.

– Очень мне даже нравится avarice.

– А мне нет. Напоминает avarice – переводящееся как «жадность, скупость».

– Но и как «бережливость»!

– А вообще, ты что, хочешь опровергнуть **перевод average как аварии**? Не получится! Слишком устойчивый, всеми принятый, термин.

– Я уж и сам понял. Перешел к страховым терминам, связанным с average. Их аж 67. И все переводятся как «авария».

Petty average

– Больше всего petty average обрадовало. «Малая авария». Никогда не слышал.

– Богат и могуч английский. Оказывается, ее еще в 1913-м определили:

PETTY AVERAGE. A contribution by the owners of the ship, freight and goods on board, for losses sustained by the ship and cargo, which consist of small charges. Vide Average.

Малая авария. Взнос владельцев судна, фрахта и грузов на борту для возмещения убытков, понесенных судном и грузом, которые [убытки] состоят из небольших расходов. Смотрите «Авария».

– А, так это ж «небольшая общая авария». Часто встречаем такую оговорку – “**small general average clause**”. Сейчас переводится как оговорка о «небольшой общей аварии» – а видно в 1913-м использовали не Small, а Petty.

– Одно и то же, но звучит милей.

Average – история

– Мне все-таки хочется разобраться с average. Настолько знакомое, «замыленное», слово – и настолько странный его русский перевод.

– Обратись к Интернету!

Доступность информации в сети

– Обратился. С чего теперь начинается любой поиск в Сети? С Википедии, только что упомянутой. Вот там-то и нашел я интересную статью.

Но сначала о **Великой Несправедливости Интернета**. Я только что прочитал статью о том, что Интернет несет с собой всеобщую информационную революцию. Конец книгам

– в Сети информации предостаточно.

– Собственно, принес уже, революция-то произошла.

– Да. Автор статьи, австралиец Rob Darroch, в качестве самой революционной даты ставит 23 января 1981 года.

– Покушение на Рейгана, что ли?

– Правильно помнишь год – но оно было 30 марта. А 23 января Рейтер (Reuters Monitor) стал публиковать финансовую информацию в Сети – сразу изменив объем доступной информации. По оценке Financial Times, в тот день были опубликованы 200 млн единиц информации.

Так по оценкам Дарроха, за эти 30 лет объем доступной информации вырос неимоверно. По его подсчетам, за год в сети генерируется

35 зеттабайтов информации.

– Это что?

– А «всего» миллиард миллиардов мегабайтов. Вот наш с тобой опус – уже сейчас это передвижу – не потянет и на 4 мегабайта.

– Значит, зеттабайт – это **четверть миллиарда миллиардов наших неоконченных опусов?**

– Ну да.

– А зачем тогда мы пишем? Стараемся? Как не потеряться – и нам, и нашим потенциальным читателям – в этом море?

– «Реклама – двигатель торговли»! А если честно, не знаю. Не знаю – но с выводом Дарроха о громадном объеме вседоступной информации – не согласен.

– Это почему? Нажал на кнопку в Интернете – и нашел то, что тебе нужно.

– Так, да не так. Вот нашел я в Википедии статью об Average. Почти во всей статье говорится, что сначала был морской страховой термин – а только потом математический.

– Ура! Хотя в чем-то **страхование оказалось раньше жизни!**

– Но статья ссылается на более раннее юридическое значение термина. И отсылает к **Oxford English Dictionary, OED** – первейшему авторитету по английскому языку.

Первоисточники английского

– Читал мой любимый The Times: интересный факт. The Times – **первый источник цитат для OED** за последние 200 лет. 36,204 цитаты «поставила» Таймс в словарь.

– А Шекспир?

– Шекспир второй. Вальтер Скотт – третий. Неизвестные мне The Philosophical Transactions of the Royal Society of London – четвертые. Газета The Daily News, основанная Чарльзом Диккенсом – пятая, «всего» с 10,000 цитат.

– А еще говорится, что OED – единственный словарь, который пытается найти пример **первого использования любого из слов в языке.**

– И там «Таймс» тоже в первой пятерке. Правда, четвертое, с 1,634 словами.

– А те самые Philosophical Transactions – на первом, потом Чосер, а потом, представь, мне совсем неизвестный переводчик XIV века John Trevisa.

– Интереснейшие слова и выражения первыми увидели свет на страницах «Таймс»: Old money / prepaid / to staff / oversubscribed / pianist / facelift.

– И еще 7,405 словам «Таймс» дало новое значение.

– И продолжает изобретать слова. Во вчерашнем (29/11/10) издании были предложены миру, в качестве попытки, to miliband, cleggerly и a palin – не будем вдаваться в подробности, все это – из мира сегодняшней политики.

– Но мы говорили о несправедливости Интернета. Так вот, после того, как за день я увидел упоминание OED и в «Таймс», и в Википедии – я понял, что зря им пренебрегаю.

– Представляю, какое тебя ждало разочарование.

– Да. Оказалось, что OED – только для подписчиков. Ну, 50 долларов в год, вроде бы, немного. Но почему такой мощный источник мысли не сделать свободным?

Я все же попытался обойти преграду. Нашел сайт **oxforddictionaries.com** (OxDics) – бесплатную версию OED.

– Ну, вот видишь, можно же!

- Но только на этом сайте нет ничего о юридическом происхождении слова *average*! Говорится только о транспортно-страховом!
- Получается, от нас серьезную информацию утаивают?
- Да не утаивают. Просто как и все в мире, что-то можно купить за деньги, а что-то получить бесплатно. Вот и сердит меня – что информация, которой так много – все равно продается. Что все эти зетаБайты – да, существуют, но где-то на недоступных «облаках», *clouds*, с которых их достать совсем непросто.
- Вот для этого и будут всегда – писатели. Авторы. Люди, достающие и перерабатывающие информацию – и предлагающие ее читателям на блюде.

К аварии

- Выговорился. Теперь – назад, к аварии. Вот статья из Википедии – *Average*:

An early meaning (c. 1500) of the word *average* is «**damage sustained at sea**». The root is found in Arabic as **awar**, in Italian as **avaria**, in French as **avarie** and in Dutch as **averij**. Hence an **average adjuster** is a person who assesses an insurable loss.

Marine damage is either **particular average**, which is borne only by the owner of the damaged property, or **general average**, where the owner can claim a proportional contribution from all the parties to the marine venture. The type of calculations used in adjusting general average gave rise to the use of “average” to mean “**arithmetic mean**”.

However, according to the Oxford English Dictionary, the earliest usage in English (1489 or earlier) appears to be an old legal term for a tenant's day labour obligation to a sheriff, probably anglicised from “*avera*” found in the English *Domesday Book* (1085). This pre-existing term thus lay to hand when an equivalent for *avarie* was wanted.

Раннее значение (около 1500 г.) слова «авария» – «**ущерб, понесенный на море**». Корень слова можно найти в Арабском – *awar*, в Итальянском – *avaria*, во Французском – *avarie*, в Голландском – *averij*. Отсюда «аварийный аджастер» – лицо, которое оценивает страховой убыток.

Морской убыток может быть **частной аварией**, последствия которой ложатся на владельца поврежденного имущества, или **общей аварией**, когда владелец может потребовать пропорционального участия от всех сторон морского путешествия. Расчеты, применимые при исчислении взносов по общей аварии, привели к тому, что термин *average* стал означать «математическая средняя [величина]».

Однако, согласно OED, еще раньше в Английском (1489 или ранее) существовал **старый юридический термин**, означавший **обязательство арендатора отработать день на шерифа**. В этом значении, возможно, термин происходит от “*avera*”, встречающегося в Английской Книге Судного Дня (1085). Этот ранее существовавший термин оказался под рукой, когда нужно было найти эквивалент слова «авария».

- Получается, термин совсем не английский по происхождению.
- Латынь или французский.
- Выходит, исторически, сначала было у него **юридическое** значение, полузабытое, потом **морское-страховое**, потом **математическое**...
- А потом и обиходное. В Английском *average* – это средний человек, **человечек**, типа **обывателя**. Персонаж на ТВ – Dame Edna Average, такая обычная среднестатистическая дама, ничем не выделяющаяся из миллионов.
- А все-таки юридический аспект почти забыт. Только проницательный OED, и то в переложении Википедии – о нем помнит.
- А **повседневное значение слова** – даже наша русская «авария» в смысле ДТП – имеет **морские и страховые корни**!

– Claim to fame! Вроде бы далекое от реальной жизни страхование дало жизнь одному из повседневных слов!

– Это ты хватил «далекое от жизни». Мы еще напишем о том, что именно в XV–XVI веках морской – а не сухопутный – транспорт был главным для торговли.

– А морское страхование обеспечивало финансовое благополучие участников морских перевозок.

– Потому и у Шекспира, в это время писавшего, что ни ситуация, ни поворот истории – так обязательно связан с морем.

– В «Комедии ошибок» близнецов разлучила буря. В «Зимней сказке» шторм разбивает корабль.

– А в «Венецианском купце» вообще весь сюжет основывается на гибели грузов на море...

– И показывает, что не в курсе был Шекспир страховых-то вопросов. Иначе не пришлось бы герою закладывать «фунт христианской плоти» в качестве обеспечения своих обязательств. Показал бы страховой полис...

– И трагикомедии тогда бы не было. Нет, знал, думаю, Шекспир о страховании, но не хотел это знание использовать.

– Все об аварии?

– Нет. Вот вчитался в oxforddictionaries.com. Там пишется о происхождении термина: было еще одно значение термина – не сухопутно-юридическое, а торгово-финансовое. Вообще таможенное.

– В каком-то французском словаре перечислялись слова, пришедшие во **французский из арабского**. «Авария» была к ним отнесена. Но пока я не нашел объяснения, что авар значил по-арабски.

– Все-таки, происхождение не итальянско-французское, а арабское?!

– Одно слово, а такая история.

– Давай завершать, читатели уже утомились нашим жонглированием столетиями. Это для тебя они – даже не позавчерашний, а вчерашний день, а для многих 500 лет – это другой мир.

– Почему другой? Они тогда полисы выписывали и общую аварию рассчитывали. Корни нашего страхования надо знать! Тогда и современную практику поймешь.

Авария в условиях страхования

– Действительно, так подробно остановились мы на average – поскольку **Лондонские оговорки до 1982 года – with average, free from particular average** – использовали его в качестве базисного для определения объема покрытия.

– А в других странах мира – России, Японии – эти оговорки, вернее, их переводы, используются и по сей день.

– Так что от слова average не откреститься.

– Все, что мы хотели показать – что **слово имеет старинное происхождение, и что зародилось оно все же, как не крути, на море**.

– Тут еще одно слово всплыло – **damage**. С ним мы еще наиграемся. Главное, что используется оно в значении – не только «повреждение», но и «убыток» вообще.

– Marine damage, см. выше.

Полная гибель и Частичный убыток (ПГ и ЧУ)

– Мы, наконец, возвращаемся к классификации видов убытков.

– Отягощенные грузом столетий и с пониманием того, что **average – синоним** столь редко используемого термина **«частичный убыток»**.

– Отсюда еще одно значение, или прочтение, average: «любой убыток, не являющийся полной гибелью».

– А почему **важно отделять полную гибель от частичного убытка**?

– А потому, что в страховании и в праве у них совершенно **разные последствия**. Абандон – передача права собственности страховщику – процесс, связанный только с ПГ. Франшиза – участие страхователя в убытке – элемент, присущий только ЧУ. Есть и другие отличия.

– Неужели сложно разобраться, погиб груз или только поврежден?

– А вот Вкрапление, которое подтвердит – что сложно.

Глава **Loss and Abandonment** = Убыток и Абандон в MIA (Marine Insurance Act).

Секция 56 **Partial and Total Loss**. Вот как интересно звучит ее 5-й параграф:

(5) Where goods reach their destination in **specie**, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

(5) Когда грузы приходят в пункт назначения в **обычной форме**, но в связи со стиранием марок или по иным причинам их невозможно идентифицировать, убыток, если он имеет место, является частичным, а не полной гибелью.

Specie

– А ты уверен, что **specie** переводится именно так?

– Согласен, что этот термин разносторонен. OxDics дают два значения – **современное**: деньги в виде монет, а не банкнот. Отсюда страховое, более общее – **«ценные грузы»**.

Второе значение – **«вид, форма, природа»**, причем «in specie» = “in the real, precise or actual form specified” – «в обычной, точной или истинной форме, как это оговорено».

– Есть и **третье** значение, биологическое – «род, порода, вид».

– Тут используется второе. **Природа груза** – то, что это компьютеры в коробках или бутылки вина – сохранилась. А вот опознавательные отметки или наклейки, или этикетки – стерлись, исчезли, отпали.

– И получается: груз без этикеток – это уже не тот же груз? Или тот же?

– Произошла с ним полная гибель? Или частичный убыток?

– Это – только зарисовка на тему того, сколь часто и легко **смешиваются полная гибель и частичный убыток**.

– Так часто, что один из примеров привели в самом главном нашем английском страховом Законе!

MIA – Виды убытков

– Давай теперь посмотрим на Секцию 56 MIA целиком. От нее же отталкивается наш теперешний диалог. Звучит она кратко:

56. Partial and total loss

(1) A loss may be **either total or partial**. Any loss **other than a total loss**, as hereinafter defined, is a **partial loss**.

(2) A **total loss** may be either an **actual** total loss, or a **constructive** total loss.

56. Полная гибель и частичный убыток

(1) Убыток может быть **или полной гибелью, или частичным убытком**. Любой убыток, **не являющийся полной гибелью**, как это определено ниже, является **частичным убытком**.

(2) **Полная гибель** может быть **фактической** полной гибелью или **конструктивной** полной гибелью.

(3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.

(4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.

(3) Если условия полиса не говорят об ином намерении, страхование от полной гибели включает конструктивную, равно как и фактическую, полную гибель.

(4) Если страхователь заявляет претензию о полной гибели, а материалы подтверждают только наличие частичного убытка, он [страхователь] может получить возмещение за частичный убыток, если только в полисе не оговорено иного.

[И далее уже известная нам часть (5), поясняющая разницу между ПГ и ЧУ].

– Узнал нашу схему?

– Конечно, не выдумали же мы ее. Тут пока – только первый уровень схемы, разделение убытков на ПГ и ЧУ.

– И весьма интересный принцип используется: убыток, не являющийся полной гибелью – это частичный убыток.

– Отметил, что **loss – это и “гибель”, и “убыток”** вообще? Полная – и частная?

– Мы не можем не начать с определения полной гибели. Переходим к отдельным видам убытков!

ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ. ФАКТИЧЕСКАЯ (ФПГ)

– А нет в MIA определения ПГ вообще. Сразу идет речь – отдельно о Фактической Полной Гибели (ФПГ), отдельно – о Конструктивной Полной Гибели (КПГ).

57. ACTUAL TOTAL LOSS

(1) Where the subject-matter insured is **destroyed**, or so damaged as to **cease to be a thing of the kind insured**, or where the assured is **irretrievably deprived thereof**, there is an actual total loss.

(2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

– Вот мы и добрались до этого знаменитого слова, «абандон»!

– С которого начинается любой страховой толковый словарь. Да только относится оно к конструктивной ПГ – а мы сейчас изучаем фактическую.

– Нам даются **три ситуации ФПГ**:

- (a) груз уничтожен;
- (b) груз утратил свою природу / свои свойства;
- (c) страхователь безвозвратно лишен груза.

– **Уничтожение груза**, пожалуй, самая простая ситуация. В плане взаимоотношений страхователя – страховщика, то есть.

– Утонуло судно или сгорел груз – физически и полностью уничтожен – вот и ФПГ.

Утрата природы

– **Утрата природы / свойств** – это вещь посложнее.

– Например, кипа хлопка обгорела. Физические качества хлопка изменились, хотя невооруженному глазу хлопок внутри кипы кажется все таким же. Тем не менее, такая ситуация может стать ФПГ.

57. ФАКТИЧЕСКАЯ ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ

(1) Фактическая полная гибель имеет место, когда предмет страхования **уничтожен**, или **поврежден** до такой степени, что **утратил свою природу**, или если страхователь его **безвозвратно лишен**.

(2) При фактической полной гибели не нужно подавать нотис об абандоне.

У нас был пример – груз мороженой рыбы. На подходе к Нигерии в море, как нам сказали, плавает много обычных целлофановых пакетов. Пара таких забили клапаны на судне, в трюм попала морская вода.

Груз намок. Подумать, груз мороженой рыбы, которая всю жизнь проплавала в морской воде – намоchen все той же морской водой.

Было решено, что такое намокание изменило природу груза. Что это уже не та мороженная рыба. Что произошла фактическая полная гибель всей партии.

- Мы вернулись к термину **specie** – в значении «**природа, свойства груза**».
 - Которому в этой части MIA соответствует “to cease to be a thing of the kind insured” – буквально, «перестать быть той вещью, которая была застрахована» – вернее, «тем видом вещи, которая была застрахована».
 - Иногда пишут «cargo changes in character» – «груз меняет характер».
 - Пожалуй, тут character тоже имеет значение «свойства».
- Очень широкое определение. Но, в принципе, понятное. Примеры из учебников: цемент, прибывающий в окаменелом состоянии.
- Или ткани, превращающиеся вследствие намокания в тряпки.

Вот определение Lord Esher в споре **Asfar and Co v Blundell** [1896]:

“...if the nature of things is altered and it become for business purposes something else...If it is so changed in its nature by the perils of the sea as to **become an unmerchtable thing** which no buyer would buy, and **no honest seller** will sell, then there is total loss”=

«если природа вещей изменена, и они становятся чем-то иным с деловой точки зрения... Если вещь настолько изменила свою природу вследствие воздействия морских опасностей, что она **стала непродávаемой**, которую никакой покупатель не купит, и никакой честный продавец не продаст, тогда имеет место полная гибель».

- Нравится мне английская точность – «никакой **честный** продавец».
 - Да, тут интересный используется критерий – **продаваемости вещи**.
- А вот еще один пример, более современный, американский: января 1982 года, 669 F.2d 1259, дело **Edinburgh Assurance Company v R.L. Burns Corp and American Pacific International, Inc.** Интересно, что спор – о буровой установке. Но стороны соглашались, что ситуация изменения природы относится не только к грузам, но и к судам. Там говорится:

«We also agree that there need not be a total, physical loss for a casualty to be considered an «actual total loss» under the Act. In its thoughtful and well-reasoned opinion, the district court adopted an intermediate position between the **broad definition of actual total loss** for which Burns and API argued, i.e., that a thing is an actual total loss when **as a practical business matter it is not worthwhile recovering and rebuilding**,

and the definition for which Edinburgh argued, i.e., that a thing is a total loss only when it is **not within the scope of present technological capacity to recover and repair**.

The district court concluded that a thing may cease to be a thing of the kind insured, and thus an actual total loss, **even if there still exist significant, accessible physical remains**».

«Мы также согласны, что, согласно Закону, для признания убытка «ФПГ» не обязательна полная, физическая гибель. В своей продуманной и хорошо обоснованной точке зрения, окружной суд занял промежуточную позицию между

широким определением ФПГ, на котором настаивали Burns и API, состоящем в том, что вещь терпит ФПГ, если **с практической точки зрения ее не стоит восстанавливать и строить заново**, и определением, поддержанным Edinburgh, а именно, что вещь претерпевает ФПГ только тогда, когда ее **невозможно восстановить и отремонтировать с учетом современных технологических возможностей**.

Окружной суд заключил, что вещь может перестать быть вещью застрахованного вида, и можно говорить о ФПГ, **даже если существуют ее значительные, доступные физические останки**».

– Итак, **три разных подхода** к нашей «утрате природы»:

- (1) нерациональность восстановления с экономической точки зрения;
- (2) невозможность восстановления с технологической точки зрения;
- (3) пусть вещь даже не утрачена полностью – а в наличии ее останки, и иногда существенные.

Ну как у нас было с краном для погрузки ракет. Вроде, обычный кран на грузовике – но должен работать четко, чтобы ракету не уронить. Чуть повредился при перегрузке – и его надо везти за полмира, чтобы починить.

– Получается, с точки зрения технологии можно починить – повоза по миру месяца четыре. Узкая трактовка ФПГ. А с точки зрения практической – он сегодня нужен, а не через четыре месяца. ФПГ! В его широкой трактовке.

– А то, что кран – вот он стоит, совсем немного поврежденный – это принимать во внимание не надо.

– Очень **субъективным** выходит наш второй вид ФПГ. Зависящим **от конкретных обстоятельств**.

Безвозвратное лишение

– Теперь будем играть со словами **irretrievably deprived**.

– «Необратимо, безнадежно, безвозвратно, непоправимо, невозвратно»; «обездоленный, обделенный, лишенный».

– М-да. «Необратимо лишенный груз», – так не скажешь.

– Правильно. Ты обратил внимание на то, что в 57(1) первые две позиции говорят о **грузе, а эта – о страхователе?**

– Обратил. И даже первоначально перевел эту позицию как «утрата страхователем возможности использования груза».

– Правильно, что утрата **страхователем**. Неправильно перевел. Не «утрата возможности».

– Странный пункт Акта. Я начал искать в учебниках и Интернете. И обнаружил, что все ссылки на *irretrievably deprived* – текущего, 2010 года! Как будто за 104 года до этого возможности обмыслить термин не было.

Пираты. Masfield v Amlin

– Мы еще много раз будем иметь дело с пиратской тематикой.

– Ты же занимался этими вопросами с практической точки зрения? Оплатами по танкам, захваченным на «Файне» в Сомали? Страхованиями захватов команды в Камеруне и Нигерии?

– Да, но в тех случаях мы имели дело с судовладельцами. Тут идет речь о «лишениях» грузовладельцев.

- Итак, судебное дело *Masefield AG v Amlin Corporate Member Ltd* [2010] EWHC 280 (Comm). Решение вынесено в феврале 2010 года.
- Как некоторые комментаторы написали – **первое судебное дело по пиратству**, рассмотренное английским судом с 1590 года.
- Другие же – как и сам судья Steel J – ссылались на прецедент *Dean v Hornby* [1854] EngR 113; (1854) 3 El & Bl 180; 118 E.R. 1108 (17 January 1854). Но подчеркивали, что Dean имел место до принятия MIA в 1906 году.
- А еще отмечали, что в Dean речь шла о КППГ – конструктивной, тогда как в Masefield – о ФППГ, фактической полной гибели.

- Суть дел: Masefield – захват судна и груза пиратами с последующим освобождением – за выкуп.
- Dean – захват пиратами судна (речь не шла о грузе!) – с последующим освобождением английским судном, объявлением судна как приза (prize vessel), продажей его, заявлением судовладельцами абандона – как только они услышали о захвате – и конструктивной полной гибели судна.

- Мы еще вернемся к **абандону** в КППГ – и к тому, что **заявлять его надо оперативно**.

Possession, dominion and title. Юридическое право на груз

- Ну, ты нагородил огород терминов. И на английском?
- А потому, что в словарях не нашел перевод title как «право собственности».
- Хотя все эти термины мы в главе третьей – где шла речь о страховом интересе – проходили.
- Почему термины? Потому, что в Masefield шла речь о том, утрачено ли право собственности – или право владения.
- Это было первое, в 2010 году дело, в котором задумались о формулировке Акта.
- Всего 104 года и понадобилось.
- И, обладая даром глубоко копать, английский судья пришел к выводу, что в формулировке третьего пункта КППГ **речь идет о юридическом праве**.
- Так это ж на поверхности лежит! В формулировке irretrievably deprived – буквально же, «депривированный» – «лишенный права»!
- Да. Вот только судья задумался, **какого права. Владения = possession – или собственности = title**.

- И подтолкнули его к этому... сами страхователи, грузовладельцы. Вернее, их юрист. Он сослался на еще одно громкое дело – мы когда-то о нем писали, об Иракской войне в Кувейте и захвате самолета – на дело *Kuwait Airways v Kuwait Insurance* [1996] 1 Lloyd's Rep. 664.

- Юрист страхователей сказал:

In case of capture, because the intent is from the first to **take dominion** over a ship, there is an actual total loss straightaway.

В случае захвата, поскольку с самого начала намерение состоит в том, чтобы **завладеть** судном, сразу же имеет место фактическая полная гибель.

- Наверно, переборщили адвокаты истцов с этим самым **dominion**. Посмотрел, оно переводится как **собственность. И владение**. Очень серьезный термин.
- Вот иногда не стоит залезать в дебри. Так и адвокаты грузовладельцев сослались на тот самый Dean 1854 года и сказали, что в нем речь тоже шла об утрате possession – владения.

- Наверное, после этого ученый судья и задумался. Просто обратил внимание на то, что в 1996-м шла речь об этом юридически нечетком dominion. А в 1854-м – о possession.

– Открыл сборник решений и прочитал в Dean такое интересное мнение своего коллеги, Lord Campbell C.J.:

In December 1851 she is taken by pirates. Then, in fact, a total loss has occurred. After that, she never is restored to the owners; nor have they had an opportunity of **regaining possession**... The cases referred to establish this principle: that, if once there has been a total loss by capture, that is construed to be a **permanent total loss** unless something afterwards occurs by which the assured either has the possession restored, or has the means of obtaining such restoration. The right to obtain it is nothing...; for **pirates are the enemies of mankind**, and have no right to the possession. The question therefore is, **Had the owners ever, after the capture, the possession or the means of obtaining possession?** ...Whether the detainer was rightful or wrongful is immaterial: for the possession was taken away... and never restored to them.

В декабре 1851-го оно [судно] захвачено пиратами. Тогда, фактически, и имела место полная гибель. После этого оно никогда не было возвращено [to restore – восстановить юридическое право] владельцам; у них также не было возможности **восстановить владение**... Прецеденты... установили следующий принцип: что, если имеет место полная гибель вследствие захвата, она может рассматриваться как **окончательная полная гибель**, если только впоследствии не произойдет что-то, вследствие чего страхователю или будет восстановлено владение, или у него возникнут средства добиться такого восстановления. Но право добиться восстановления ничего не значит... Поскольку **пираты – это враги человечества** и не имеют права на владение. Вопрос, таким образом, стоит так: **«Были ли у владельцев когда-либо, после захвата, владение или возможность добиться владения?»** Было ли задержание судна правильным или нет, не важно. Владение было отнято... и не было восстановлено.

– Интересно. Для себя нашел еще один полузабытый термин **«Permanent total loss»**. **Окончательная**, или постоянная, полная гибель.

– Я посмотрел – и удивился, что сейчас об этом термине в контексте морского страхования не пишут.

– А жаль. Он очень подчеркивает **субъективную природу полной гибели в страховании**. Даже фактической, не говоря о конструктивной.

– Как мы уже проходили во втором разделе, изучая утрату природы груза. Сама вещь существует – но не так, как она нужна владельцу. Или не в той форме – или не у него, а захвачена пиратами.

– Так вернемся к Masfield. Судья отметил, что груз пираты захватили – и тут же сообщили, что за выкуп готовы его вернуть. Что позднее и произошло.

– Он сказал:

Whereas in Dean v Hornby title to the captured vessel **passed lawfully** when she became a prize ship, title to Bunga Melati Dua had **not passed** to the Somali pirates: they merely **acquired unlawful possession** of the ship.

Тогда как в Dean v Hornby **право собственности** на захваченное судно законно **перешло**, когда его объявили призовым, **право собственности** на Bunga Melati Dua [судно в Masfield] **не перешло** к сомалийским пиратам: они просто получили судно в **незаконное владение**.

Лишить собственности или владения?

– Вот он и есть, критерий. Известно, что сомалийцы захватывают имущество для того, чтобы получить выкуп.

- В деле Masefield владельцы и судна, и груза провели переговоры, выплатили выкуп – и получили имущество обратно.
- А грузовладельцы не заявили абандон.
- Значит, **не было намерения объявить КПГ**. А ведь в Dean шла речь именно о КПГ.

- А вот **на ФПГ временный захват** пиратами не тянет.
- Чтобы имела место **ФПГ**, нужно **лишить** владельца не права владения, а **права собственности**.
- То есть отнять имущество окончательно и бесповоротно, а не с надеждой его когда-то возвратить.

- Так что мы, рассмотрев три позиции ФПГ, плавно переходим к более сложной теме, КПГ.

КОНСТРУКТИВНАЯ ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ (КПГ)

- Из первоисточников, как обычно! MIA:

60. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS DEFINED

(1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is **reasonably abandoned** on account of its **actual total loss appearing to be unavoidable**, or because it could not be preserved from actual total loss **without an expenditure** which would **exceed its value** when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss –

(i) Where the assured is **deprived of the possession** of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is **unlikely that he can recover** the ship or goods, as the case may be, or (b) the **cost of recovering** the ship or goods, as the case may be, would **exceed their value** when recovered; or

(ii) In the case of **damage to a ship**, where she is so damaged by a peril insured against that the **cost of repairing** the damage would **exceed the value** of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, **no deduction** is to be made in respect of **general average contributions** to those repairs payable **by other interests**, but account is to be taken of the **expense of future salvage operations** and of any **future general average contributions** to which **the ship** would be liable if repaired; or

60. ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНСТРУКТИВНОЙ ПОЛНОЙ ГИБЕЛИ.

(1) С учетом каких-либо прямых условий полиса, КПГ имеет место, когда предмет страхования **обоснованно абандонируется** в связи с тем, что его **ФПГ кажется неизбежной**, или если его нельзя защитить от ФПГ без **понесения расходов**, которые превысили бы **его стоимость** после их понесения.

(2) В частности, КПГ имеет место –

(i) Если страхователь **лишен владения** судном или грузом вследствие воздействия застрахованной опасности, и (a) **маловероятно, что ему удастся вернуть** судно или груз, о которых идет речь, или (b) **расходы** по возврату судна или груза **могут превысить их стоимость** после возврата, или

(ii) В случае **повреждения судна**, если оно настолько повреждено, что **расходы на ремонт** повреждений могут **превысить стоимость судна** после ремонта.

При оценке расходов на ремонт **не следует вычитать взносы по общей аварии**, причитающиеся в отношении ремонта **от других лиц**,

но следует учитывать **расходы по будущим спасательным операциям** и **возможные общеварийные взносы**, которые владельцы **судна** должны будут понести, если судно будет отремонтировано, или

(iii) In the case of **damage to goods**, where the **cost of repairing the damage and forwarding** the goods to their destination would exceed their **value on arrival**.

(iii) В случае **повреждения грузов**, если **расходы на ремонт и довозку** груза до места назначения могут **превысить стоимость** груза **по прибытию**.

61. EFFECT OF CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

Where there is a constructive total loss the assured may **either treat the loss as a partial loss**, or **abandon** the subject-matter insured to the insurer **and treat the loss as if it were an actual total loss**.

61. РЕЗУЛЬТАТ КПГ

Если имеет место КПГ, страхователь **может либо считать убыток частичным убытком, либо абандонировать** предмет страхования в пользу страховщика и **расценивать убыток как конструктивную** полную гибель.

- Давай остановимся. И для себя отметим, что КПГ – дело очень **субъективное**.
- «Кажется неизбежной». «Маловероятно, что удастся вернуть». «Расходы превысили бы стоимость». Почти в каждом предложении – **сослагательность**.
- И главная позиция: **страхователь может считать убыток либо КПГ, либо ЧГ**.
- А если страхователю дано такое право – есть вероятность, что и страховщик не согласится с оценкой убытка как КПГ.
- Получается, уже в нашем первоисточнике заложена возможность споров между сторонами.

Случаи КПГ – MIA

– Попробуем разложить текст по полочкам?

- (1) ФПГ кажется **неизбежной**;
- (2) **расходы** по предотвращению КПГ **могут превысить стоимость имущества** после понесения таких расходов;
- (3) страхователь **лишен владения** – и
 - (а) **маловероятно**, что ему удастся **возвратить** себе имущество, или
 - (б) **расходы** по такому возврату превысят стоимость после возврата,
- (4) судно: **ремонт повреждений может превысить стоимость после ремонта** (и расписывается, как считать расходы на ремонт);
- (5) груз: **расходы на ремонт и досылку** могут превысить **стоимость по прибытию**.

– Обобщим. Видим **три ситуации**:

- (А) неизбежность ФПГ;
- (Б) маловероятность возврата имущества;
- (В) чрезмерные расходы.

- А ФПГ, мы помним – это уничтожение / утрата свойств / лишение собственности.
- Видишь, как глубок анализ судьи в 2010 году дела Masfield! Он разделил **лишение на – лишение владения или лишение собственности**.
- И отнес к ФПГ лишение права собственности.
- Получается, что лишение права владения – это основание для КПГ? А собственности – для ФПГ?

Маловероятность

- Договорились, что для КПГ достаточно, чтобы возврат груза во владение был **маловероятен**. А теперь – о самом этом слове. *Unlikely*. Какой оно несет оттенок?
- Его отделяют от *impossible*. «Невозможный». Вот если возврат груза невозможен – impossible – то это КПГ.

– А **маловероятен** – **unlikely** – возвращает нас к давно обсуждавшейся концепции **loss of adventure**. **Срыва перевозки**, как мы ее определили.

– Мы тогда подчеркивали, что **страхуется не груз – а перевозка**, то есть прибытие груза в оговоренном виде в оговоренное время в оговоренное место.

– Старый прецедент – ***Polurrian Steamship Company Limited v Young*** [1914].

The assured must establish (1) that at the date of the commencement of the action they were deprived of the possession of their goods, and (2) that it was **not** merely quite **uncertain** whether they would recover them within a reasonable time, but it was “**unlikely**” in the sense that, **on the balance of probability**, they would be unable to do so.

Страхователь должен доказать, что (1) на день подачи иска он был лишен владения грузом, и (2) что **не** просто было **неясно**, возвратит ли он себе груз в течение разумного периода, но что это было «**маловероятно**» в том смысле, что, исходя **из теории вероятности**, ему не удастся это сделать.

– Как обычно, одно слово, unlikely – и так много споров и пояснений.

– Потому, что оно вводит **временной элемент** и приводит к концепции **срыва перевозки**. Груз сейчас не у страхователя – как при том же сомалийском захвате. Насколько вероятно, что – в течение разумного (reasonable) периода времени он к страхователю возвратится?

– Видишь, во втором пункте противопоставляют **unlikely** и **uncertain**?

– **Uncertain** – **неясно**. С практической точки зрения, нельзя определить исход дела. Он не ясен.

– **Unlikely** – **маловероятно**. Можно проверить, попробовать рассчитать результат.

Balance of probabilities. Теория вероятностей

– Потому и используется знаменитое выражение **on the balance of probability**. Не совсем четко мы переводим его как «исходя из теории вероятности».

ВКРАПЛЕНИЕ

«Кстати, идея судебного доказательства «**на балансе вероятностей**» происходит из мозга древнего уроженца Сиракуз господина Коракса (**Corax**), который был одним из изобретателей классической риторики, и с тех пор идея эта не претерпела сильных изменений. Как была крайне субъективной, так и осталась».

Alexandra Lypynska

Chief Risk Officer, AXA in UKRAINE

Вывод: субъективность КПГ. Степень вероятности

– Вывод из предыдущих страниц один – очень **трудно определить степень вероятности** того или иного события.

– Но при последующих разбирательствах почти всегда всплывут термины uncertain и unlikely.

– Значит, надо каждый серьезный убыток оценивать с **высоты теории вероятностей** – пытаться рассчитать вероятность того или иного сценария развития событий.

– Какого развития событий?

– **Если имущества нет** – оно захвачено – то какова **вероятность, что его удастся вернуть**.

– Да, гигантская это задача: **превратить всех претензионистов в актуариев!**

Расходы и суммы

– Итак, мы разобрались с **лишением владения и с маловероятностью**. Давай перейдем к финансовым расчетам, к сравнениям расходов и цены.

– Посмотрим на ICC.

13. Constructive Total Loss

No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is **reasonably abandoned** either on account of its actual total loss appearing to be **unavoidable** or because the **cost** of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter **insured** to the destination to which it is insured would **exceed its value on arrival**.

13. Конструктивная Полная Гибель

По настоящему страхованию не возмещаются претензии по Полной Конструктивной Гибели, если только предмет страхования не **абандонирован обоснованно** или в связи с тем, что его фактическая полная гибель кажется **неизбежной**, или потому, что **расходы** по восстановлению, приведению в исходное состояние и довозке предмета **страхования** до места назначения, до которого он застрахован, **превысят его стоимость по прибытию**.

– Почти аналог MIA – с добавлением слова **reconditioning**. «Приведение в исходное состояние», переведем его мы.

– Как на с. 47 замечает Вишванат, в отношении грузов термин **repairs = ремонт** не используется: после ремонта товары не всегда можно продать по оригинальной цене. Больше подходит reconditioning.

– Что здесь важно? Сравнение стоимости груза по прибытию, **после понесения всех расходов** – и суммы предстоящих расходов.

– **По ремонту и перевозке**. Ибо нам надо привести груз в надлежащее состояние и довести до места назначения.

– Интересно, что тут **не идет речь о страховой стоимости или страховой сумме**.

– А ты ни о чем не вспоминаешь?

– Мы уже это проходили когда-то? Ну и что, повторение – мать учения.

– Мне кажется, мы тут немного **путаем стоимость и цену**. Надо, наверно, переводить **value on arrival** как **«цену по прибытию»**. Ведь он – груз – был поврежден и потом отремонтирован. Речь уже не идет о том, сколько он объективно стоит – а о том, **сколько за него дадут** в месте назначения.

– Тут же надо и о гарантиях производителя думать. И о товарном виде.

– Вот и получается этот пункт КПГ тоже весьма субъективным. Посмотри – из 6 позиций КПГ в MIA – 4 имеют дело со **сравнением расходов – и цены после понесения расходов**.

– Непростое это дело.

– Нужен специалист по данному виду грузов. Который имеет возможность узнать рыночную цену в порту назначения и примерно рассчитать расходы по приведению предмета в исходное состояние.

– Цену перевозки тоже нужно узнать – но это проще. Запрашивается экспедитор или судовой брокер.

– Подход английского страховщика весьма практичен. Наверно, уже 200 лет назад было понимание, что не у каждого страхователя – тем более, при тогдашнем развитии коммуникаций – были специалисты, способные сделать такие сравнения.

– Поэтому MIA дало страхователю **возможность выбора**. Груз сильно поврежден. Если страхователю он **все равно нужен** – спрос большой или грузов таких немного – то он оставит его себе и расценит ситуацию как **частичный убыток**.

– А если посчитает – весьма приблизительно, на глаз – что расходы слишком велики

относительно будущей выручки – то он **объявит конструктивную полную гибель**.

Компромиссная полная гибель

– Вот еще какой термин есть. Он близок к конструктивной – **Compromised (or Arranged) Total Loss**.

– Полная гибель по договоренности? А все остальные – нет, что ли? Тоже стороны договариваются.

– По компромиссной – может быть оплачена только часть – большая – страховой суммы.

– А другой, более частый пример компромисса – когда в договоре или условиях страхования пишется, что, если **расходы на ремонт превысят 70 или 80%** страховой суммы, убыток будет расцениваться как КПГ.

– Мы помним – по MIA и ICC расходы должны составить 100%. На практике порог может быть ниже.

ВКРАПЛЕНИЕ:

Оговорка от Николая – может служить примером заранее оговоренной компромиссной полной гибели. Если груз не доставлен в течение 6 месяцев – фактически, пропал без вести.

Failure to deliver clause = Оговорка о недоставке груза

This Company agrees to pay a total loss subject to full rights of subrogation in case the insured goods, **once loaded** on board the sea-going vessel, **fail to be delivered** at destination within 6 months of scheduled arrived date **from howsoever cause**.

При условии, что права суброгации полностью сохранены, страховая компания соглашается выплатить за полную гибель в том случае, если застрахованные товары, **после погрузки** их на борт морского судна, **по любой причине не доставлены** в пункт назначения в течение 6 месяцев от запланированной даты прибытия.

Объявление КПГ. Абандон

– Вернемся к «обычной КПГ». Что такое «объявить КПГ»? Глашатай на Красной площади должен во всеуслышание объявить, что ли?

– Нет. Просто напишет страховщику: «Считаю случай КПГ. Объявляю абандон».

– Вот мы и пришли к этому загадочному «абандону».

– Для начала отметим, что очень часто «абандон» переводится не буквально. Пишется **«Отказ от права на имущество»**.

– Посмотрим на MIA.

62. NOTICE OF ABANDONMENT

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he **must give notice** of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given **in writing, or by word of mouth**, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in terms which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

62. ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ АБАНДОНЕ

(1) С учетом положений данной секции, если страхователь решает абандонировать предмет страхования в пользу страховщика, он **должен подать заявление** об абандоне. Если он этого не сделает, убыток будет расцениваться как частичный.

(2) Заявление об абандоне может быть сделано **письменно или устно**, или частично письменно и частично устно, и может быть сформулировано так, чтобы обозначить намерение страхователя **безоговорочно** абандонировать страховой интерес в предмете страхования страховщику.

(3) Notice of abandonment must be given with **reasonable diligence** after the receipt of **reliable information** of the loss, but where the information is of a **doubtful** character the assured is entitled to a reasonable time to make **inquiry**.

(4) Where notice of abandonment is properly given, the **rights of the assured are not prejudiced** by the fact that the insurer **refuses to accept** the abandonment.

(5) The acceptance of an abandonment may be either **express or implied** from the conduct of the insurer. The **mere silence** of the insurer after notice is **not an acceptance**.

(6) Where a notice of abandonment is **accepted** the abandonment is **irrevocable**. The acceptance of the notice conclusively **admits liability** for the loss and the sufficiency of the notice.

(7) Notice of abandonment is **unnecessary** where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no **possibility of benefit** to the insurer if notice were given to him.

(8) Notice of abandonment **may be waived** by the insurer.

(9) Where an insurer has **re-insured** his risk, no notice of abandonment need be given by him.

63. EFFECT OF ABANDONMENT

(1) Where there is a **valid abandonment** the insurer is entitled **to take over the interest** of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and **all proprietary rights** incidental thereto.

(3) Заявление об абандоне должно быть подано с **разумной поспешностью** после получения **достоверной информации** об убытке. Однако, если информация имеет **сомнительный** характер, страхователь имеет право провести **расследование** в разумные сроки.

(4) Если заявление об абандоне сделано надлежащим образом, **права страхователя не ущемляются** вследствие того, что страховщик **отказывается принять** абандон.

(5) Принятие абандона может быть **прямо выражено или подразумеваться** из действий страховщика. **Молчание** страховщика после подачи заявления **не рассматривается как принятие** абандона.

(6) Если абандон **принимается**, он становится **окончательным**. Принятие заявления является прямым **подтверждением ответственности** за убыток и действительности заявления.

(7) Заявление об абандоне **не нужно**, если на момент получения страхователем информации об убытке для страховщика нет **вероятности получить выгоду** от подачи заявления.

(8) Заявление об абандоне **может быть отклонено** страховщиком.

(9) Если страховщик **перестраховал** риск, он не должен подавать заявление об абандоне.

63. ПОСЛЕДСТВИЯ АБАНДОНА

(1) Если абандон **действителен**, страховщик имеет право **на получение интереса страхователя** в том, что остается от предмета страхования, и **всех связанных с этим имущественных прав**.

[Вторая часть секции касается абандона судна].

Это – самая длинная секция в MIA.

– И неудивительно. Поскольку здесь идет речь о **самой нехарактерной для страховой компании операции**.

– А именно?

– Подтвердив абандон, страховщик получает не только имущественные права на имущество – но и связанные с **ним обязательства**.

– Ну да, судно на скалах – надо его снимать и тянуть на ремонт. Груз сильно поврежден – нужно его или приводить в нормальное состояние, или уничтожить.

– Слово «уничтожить» не до конца передает все проблемы. Английское слово **to dispose of** = «**избавляться от**» – более красочно. За этим to dispose стоит громадный бюрократический аппарат.

– Не так-то просто подгнившую рыбу просто выкинуть в океан. Да что там, теперь на каждой батарееке есть описание, как правильно ее dispose.

– Так что для страховщика **абандон – переход в новое качество**. Он становится судово- или грузовладельцем. Будучи в этом, скажем так, не лучшим специалистом.

– Мы завершим секцию по КПГ основным выводом: решение о КПГ в каждом случае принимается индивидуально страхователем. Общих сценариев для КПГ нет – есть только критерии, с момента создания МΙΑ в 1906-м почти не поменявшиеся.

– Главное в убытке по КПГ – **оперативное извещение страховщика с подачей заявления об абандоне**.

Заявление об абандоне

– Есть какие-то особенности подачи или формулировки заявления?

– Обычно заявление делается страхователем или напрямую страховщику, или брокеру. Делается в письменной форме. Письмо адресуется страховщику. В начале кратко излагаются обстоятельства дела.

– Например, что в результате получения судном пробоины груз подмочен настолько, что реализация его невозможна.

– И затем пишется что-нибудь подобное:

In view of the above we hereby tender Notice of Abandonment and claim payment of the sum insured under the above policy.

In the event of your declining to accept the above Abandonment, kindly agree to place us in the same position as if a writ had been issued this day.

В связи с вышеизложенным настоящим мы подаем Заявление об Абандоне и просим оплатить сумму, застрахованную по вышеуказанному полису.

В случае Вашего отказа от принятия абандона просим считать, что в день подачи заявления было также подан иск в суд.

– А зачем последняя фраза?

– По ранее существовавшей практике, претензии по конструктивной полной гибели разбирались в ходе судебного разбирательства. Для суда отправной точкой был **день подачи иска**. По состоянию на эту дату выяснялось, имела ли место КПГ или нет.

– Значит, последняя фраза отражает современную практику?

– Да, иск не заявляется, а страховщик соглашается действовать так, как будто бы иск был подан в день написания письма.

– В качестве **завершения нашего пункта по ПГ** – еще одно мнение, разъясняющее природу и формы ПГ. Нравится мне разделение на естественную = **физическую и юридическую** ПГ:

The term **total loss** is understood in two different senses; **natural and legal**. In its **natural sense** it signifies the **complete and absolute destruction** of the thing insured. In its **legal sense**, it means, not merely the entire destruction or deprivation of the thing insured, but also such **damage** to it, though it specifically remain, as **renders it of little or no value to the owner**. A loss is also deemed total, if, by the happening of any of the perils or misfortunes insured against, the voyage be lost, or be not worth pursuing, and the projected **adventure be frustrated**; or if the value of what he saved, be less than the freight.

PARTIAL LOSS = ЧАСТИЧНЫЙ УБЫТОК

– Да, определялся ЧУ в МΙΑ странновато.

– «Любой убыток кроме полной гибели – это частичный убыток».

– А вот на неплохой сайт наступил –

<http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Loss+in+insurance>

Partial losses are sometimes denominated average losses, because they are often in the nature of those losses which are the subject of **average contributions**; and they are distinguished into general and particular averages.

Частичные убытки иногда определяются как аварийные убытки. Это связано с их природой: они влекут **аварийные взносы**. Их делят на общую и частную аварию.

– А вот Википедия – опять **про аварию**:

The term 'Average' has two meanings:

(1) In marine insurance, in the case of a partial loss, or emergency repairs to the vessel, average may be declared. This covers situations, where, for example, a ship in a storm might have to jettison certain cargo to protect the ship and the remaining cargo. 'General Average' requires all parties concerned in the venture (Hull / Cargo / Freight / Bunkers) to contribute to compensate the losses caused to those whose cargo has been lost or damaged. 'Particular Average' is levied on a group of cargo owners and not all of the cargo owners.

Термин «Авария» имеет два значения:

(1) в морском страховании, в случае частичного убытка, или экстренного ремонта судна, может быть объявлена авария. Это распространяется на ситуации, когда, например, с судна в шторм приходится сбрасывать какой-нибудь груз, чтобы сохранить судно и оставшийся груз. «Общая авария» вовлекает все заинтересованные стороны (Судно / Груз / Фрахт / Бункер), чтобы они делили взносы, компенсирующие убытки тем, чей груз погиб или был поврежден. «Частная авария» взимается с группы – а не со всех – грузовладельцев.

– Как мы и догадались много страниц назад, именно термин «авария» **отличает ЧУ от ПГ**.

– А это даже из теперешнего обычного нашего языка можно заключить. Говорят тебе «он попал в аварию» – ты думаешь, ну слава Богу, выжил. Не сказали же «разбился». То есть авария – нечто менее серьезное, чем катастрофа.

– Ты все время скатываешься к пониманию «аварии» как «происшествия». А надо все же помнить о происхождении термина. Оно было – математическим (average – средний), а до этого – нашим, страхово-морским. И означало – просто «убыток». А еще раньше – взнос, пошлина, платеж.

– **Платеж грузовладельца** – за то, что груз, хоть и поврежденный, добрался до места назначения.

– А может еще проще, «убыток»? В отличие от «гибели»? Частный убыток и общий убыток?

– И уйти вообще от слова «авария», как себя в русско-страховом значении не оправдавшей? Нет, слишком уж давно оно используется в этом смысле.

– Так что просто попробуем уравнивать аварию с убытком – и на этом успокоиться.

– То есть пришли к тому, с чего начали? Убыток – это не гибель.

– Damage is not a loss. ЧУ – это не ПГ.

РАЗНЫЕ ВИДЫ ЧУ

– Вот как Браун классифицирует виды убытков, перечислявшиеся в полисе SG XVIII века:

Types of loss:

- Total Loss (actual and constructive)
- Particular Average
- General Average sacrifice
- Sue and labour expenses
- General average contributions
- Salvage contributions
- Particular charges in respect of recoverable claims.

Виды убытков:

- Полная гибель (фактическая и конструктивная)
- Частная авария
- Общая авария – пожертвования
- Расходы по предотвращению убытка и уменьшению его размера
- Общая авария – взносы
- Спасание – взносы
- Частные расходы в отношении возмещаемых убытков

– Получается, что под нашим термином ЧУ мы подразумеваем целых 6 позиций?

– Да. Два относятся к ОА, четыре – к ЧА.

– Перед тем, как перейти к ОА – еще одно обобщение. Еще одна попытка отделить ЧУ от ПГ.

Мера возмещения

– Indemnity. Да, главное различие: при ПГ **выплачивается страховая сумма**. Или страховая стоимость – в зависимости от условий страхования.

– А при ЧУ выплачивается – на то он и частичный – **часть страховой суммы**.

– И споров по поводу того, как эту часть рассчитать – немерено.

– Потому так и спорна она, конструктивная полная гибель. Страхователю хочется получить сразу всю сумму, а не доказывать, какая доля ему причитается.

– Итак, ЧУ. Частичный убыток. Делится, если грубо, на две части – Общая авария и частная.

GENERAL AVERAGE = ОБЩАЯ АВАРИЯ (ОА)

– Так мне кажется, Общая авария – один из немногих страховых терминов, известных даже подростку.

– Точно, известен. Только он не страховой. Он же якобы к Древней Греции восходит, к Родосскому кодексу. Когда страхование в современной его форме не существовало.

66. GENERAL AVERAGE LOSS

(1) A general average **loss** is a loss caused by or directly consequential on a general average **act**. It includes a general average **expenditure** as well as a general average **sacrifice**.

(2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

66. ОБЩЕАВАРИЙНЫЙ УБЫТОК

(1) Общеаварийный **убыток** – это убыток, прямо вызванный или непосредственно происходящий из общеаварийного **акта**. Он включает общеаварийные **расходы**, а также общеаварийные **пожертвования**.

(2) Общеаварийный акт имеет место тогда, когда чрезвычайные пожертвования или расходы делаются или несутся добровольно и разумно в момент опасности с целью сохранения имущества, подвергающегося опасности в общем морском предприятии.

(3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a **rateable contribution** from the other parties interested, and such contribution is called a **general average contribution**.

(4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average **expenditure**, he may **recover** from the insurer in respect of the **proportion of the loss** which falls upon him; and, in the case of a general average **sacrifice**, he may **recover** from the insurer in respect of the **whole loss** without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.

(5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average **contribution** in respect of the subject insured, he may **recover** therefor from the insurer.

(6) In the absence of express stipulation, the **insurer is not liable** for any general average loss or contribution where the loss was **not** incurred for the purpose of **avoiding**, or in connection with the avoidance of, a **peril insured** against.

(7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are **owned by the same** assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined **as if those subjects were owned by different persons**.

(3) Если имеет место **общеварийный** убыток, сторона, на которую он приходится, имеет право, с учетом положений морского права, на **пропорциональный взнос** от других заинтересованных сторон, и такой взнос называется **общеварийным взносом**.

(4) С учетом прямых положений полиса, если страхователь понес **общеварийные расходы**, он может получить **возмещение** от страховщика в размере приходящейся на него **доли**, а в случае **общеварийного пожертвования**, он может получить возмещение от страховщика в **общей сумме убытка**, без использования своего права на получение взносов от других сторон, обязанных участвовать в убытке.

(5) С учетом прямых положений в полисе, если страхователь оплатил или обязан оплатить **общеварийный взнос** в отношении предмета страхования, он может получить **возмещение** этой оплаты от страховщика.

(6) В отсутствие прямых условий, страховщик **не несет ответственности** за **общеварийный** убыток или взнос, если **убыток не был** понесен для **избежания**, или в связи с **избежанием, застрахованной опасности**.

(7) Если судно, фрахт, груз или любые два из этих интересов **находятся в собственности одного страхователя**, ответственность страховщика по **общеварийным** убыткам или взносам определяется так, **как если бы эти предметы принадлежали разным лицам**.

– Пока не будем разбираться в этом нагромождении. Заглянем в условия страхования – ICC.

– Да там немного об Общей аварии. Только в самом начале:

GENERAL AVERAGE

2. This insurance covers **general average and salvage charges**, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, **incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded** in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.

ОБЩАЯ АВАРИЯ

2. По настоящему страхованию **покрываются расходы по общей аварии и спасанию**, установленные по диспаше или определенные в соответствии с условиями договора перевозки и/или применимого права или обычая, **если такие расходы были понесены для избежания или в связи с избежанием убытка, возникшего по любой причине, за исключением тех, что исключены по нижеприведенным Оговоркам 4, 5, 6 или 7.**

– И вот еще один источник, неофициальный, как мы это любим – http://www.mcgill.ca/maritimelaw/glossaries/maritime/#notice_abandonment

- Так там же подзаголобочек – Tetley's maritime & admiralty law.
- Ну да, **Морское и адмиралтейское право Тетли**.
- Самого большого авторитета в том, что касается перевозки грузов.
- Моя самая первая прочитанная книга – после того, как я попал в морское страхование – этот Тетли и был.
- Так зачитаем:

General Average loss [Fr.: "perte d'avarie commune"] [Span.: "pérdida de avería común"] [Ital.: "perdita d'avaría comune"] [Gr.: "Gemeinschaftlicher Havarieschaden"] – "A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice" (Marine Insurance Act, 1906, sect. 66(1)). See Tetley, Int'l. M. & A. L., 2003 at p. 610

Общеварийный убыток [далее эквиваленты термина на французском, испанском и немецком] – «Общеварийный убыток – это убыток, вызванный или непосредственно происходящий из общеварийного **акта**. Он включает общеварийные **расходы**, а также общеварийные **пожертвования**».

- Ты что, издеваешься? Зачем это стал переводить? Тебе это ничего не напоминает?
- Да не переводил я, просто скопировал. Хотелось еще раз Тетли помянуть хорошим словом. Я с ним даже немножко состоял в переписке. А что это – цитата из MIA, так я понял.
- Так велик MIA, что даже глыба Тетли лучше сказать не может.

Общеварийная терминология

- Главное в общей аварии – что?
- Правильно. Главное – не запутаться.
- Не запутаться в том, что ОАУ имеет место вследствие ОАА. ОАУ состоит из ОАР, ОАП и ОАВ.
- Только и всего? Попробуем упростить?

Схема 8.2.
ОБЩЕАВАРИЙНЫЕ ТЕРМИНЫ =
GENERAL AVERAGE



- И все это называется Общая Авария.

- Начинаем разбираться с акта. Ведь самое главное в общей аварии – чтобы она таковой была признана.
- Признана аджастерами = диспашерами. А потом и страховщиками.
- Нет акта ОА – нет ОА убытков.
- Значит, надо разбираться с определением акта ОА:

Определения ОАА – на русском

- Давай проверим твой перевод?
- Давай. Посмотрим источники.

МІА – перевод ГГ

(2) Общеаварийный акт имеет место тогда, когда чрезвычайные пожертвования или расходы делаются или несутся добровольно и разумно в момент опасности с целью сохранения имущества, подвергающегося опасности в общем морском предприятии.

МІА – перевод Виктора Лепика

(2) Актом общей аварии признаются любые чрезвычайные пожертвования и расходы, произведенные разумно и преднамеренно в момент действия опасности, в целях сохранения от риска имущества, участвующего в общем морском предприятии.

КТМ РФ

Статья 284. Понятие общей аварии и принципы ее распределения

1. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, – судна, фрахта и перевозимого судном груза.
2. Общей аварией признаются только такие убытки, которые являются прямым следствием действий, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

Йорк-Антверпенские правила 1974 года

Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда ради общей безопасности и с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, осуществляются намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты (правило «А»).

– А знаешь, что смешно? Главный источник указан как **Конвенция ООН по Морскому Праву 1982 года**. Так по ней я нашел миллион рефератов. И! Ни одного полного текста в Интернете.

– Плохо искал?!

– Нашел сайт Собрание законодательства Российской Федерации. Так он «приватизирован» прекрасной компанией «Система», начавшей свое объяснение со слов «согласно указа Президента»... Мне сразу, из-за «согласно указА», расхотелось туда идти.

– А я нашел в другом месте. Просмотрел весь текст – и ничего про общую аварию не нашел. Так что неверны некоторые словари.

– Ну да ладно. Основной недостаток твоего перевода знаешь? Все нормальные люди перевели **voluntary** как «**преднамеренно**». А ты как «**добровольно**».

– И кто прав? Такого перевода ни в одном словаре нет.

– Оставим филологические споры.

Основные характеристики общеаварийного акта:

- (1) наличие опасности;
- (2) для всего морского предприятия;
- (3) чрезвычайное понесение;
- (4) расходов или пожертвований;

- (5) разумно (целесообразно);
- (6) преднамеренно (добровольно);
- (7) для общей безопасности;
- (8) в целях сохранения имущества.

– Любая ОА разбирается на предмет наличия всех указанных пунктов в данных конкретных обстоятельствах.

– Были они – убыток признается общеаварийным. Стороны должны делать взносы.

– Признается, как мы написали, для начала – **диспашерами, или, как их все чаще называют, «аджастерами» (General Average Adjusters).**

– А потом соответствующими страховщиками.

– Ну а уж потом в дело вступают юристы – если есть несогласные с решением.

ВЛОЖЕНИЕ 8.1

ЕЩЕ РАЗ ОБ ОБЩЕЙ АВАРИИ –

ИЗ КНИГИ 2000 года «Штурмовать далеко море...»

– А я тут подумал – «зачем писать об общей аварии, если я уже раз это сделал».

– В твоей книге по каско и Р&I, что ли?

– Ну да. Воспроизведу здесь пару подглавков. Заодно посмотрю, насколько далеко я за 12 лет продвинулся в понимании специфики. Итак, глава Ч11 из 2000 года книги «Штурмовать далеко море... надо с полисом в руках».

«Морская диспаша – **не просто математика**. С учетом обстоятельств конкретного случая стороны и диспашеры должны дать ответ на **три вопроса**:

- (1) была ли вообще общеаварийная ситуация?
- (2) какие расходы будут делиться между сторонами (т.е., на слэнге, «относятся на общую аварию»), а какие останутся на каждом отдельном участнике?
- (3) кто является участником и сколько каждому предстоит платить?

Йорк-Антверпенские Правила

Как и в случае спасания, морские нации давно пришли к тому, что необходимо иметь свод всеми принятых базисных правил решения этих вопросов. Назвали правила **Йорк-Антверпенскими (York-Antwerp Rules, или YAR, как мы их будем называть)**: разработали впервые в Йорке в 1864-м, откорректировали в Антверпене в 1877-м. В XX веке – 4 редакции: 1924, 1950, 1974-й с корректурами 1990-го и последняя, 1994 года.

Основная проблема: YAR – это не часть национального законодательства, а **общепринятый свод правил**. Вводятся в практику они или через национальное законодательство, которое может их несколько видоизменить – или посредством включения в коносаменты или чартеры. До сих пор в чартерах можно найти ссылку на редакции 1924 или 1950 года.

В поисках ответов на три вышеупомянутых главных вопроса современности изучим подробнее текст YAR 1994.

12. Определение Общей Аварии

Первая часть правила **A YAR 1994**:

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of **preventing** from peril the property involved in a common maritime adventure” –

«Общеаварийные действия [акт] имеют место тогда, и только тогда, когда чрезвычайные жертвования или расходы преднамеренно и целесообразно производятся в це-

лях общей безопасности для защиты от опасности имущества, вовлеченного в общее морское предприятие».

– Голос из 2011-го: «Ау-у-у! где ты взял preventing?»

– Да-а-а. Проверил все редакции – 1950-го, 74-го, 94-го и 2004-го – нигда нет preventing. Везде – **preserving**. Что правильно. Как объяснить? Да когда писал, году в 97-м, интернета-то не было. Значит, брал тексты и не делал copy-paste – а перепечатывал. Вот о чем-то задумался – неправильный термин и проскочил.

– Правильно – «for the purpose of **preserving from peril** the property involved in a common maritime adventure». Да, собственно, во всех предыдущих так и было – с 1950-го, по крайней мере.

– Да – и тут надо, с высоты 2011 года, сказать – что теперь есть уже **Правила 2004 года**. Определение ОА в них аналогично 94-му – и предыдущим.

– Возвращаемся в мой 97-й».

«Кстати, о преемственности поколений и влиянии английских традиций на мировой прогресс: из языкового любопытства сравните это принятое в 1994 году определение с формулировкой Секции 66 (2) Закона о Морском страховании 1906:

“There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure”.

Правда, чувствуется победная поступь бюрократического языка за 88 лет? Насколько ярче и вкуснее звучат “imperilled”, “voluntarily”.

Назад, к теории. **Общая авария – это не авария** в прямом смысле этого слова, то есть не что-то неожиданное и случайное. Общая авария – расходы и убытки, понесенные по воле людей.

Анализируем определение YAR

(1) **Чрезвычайные** (extraordinary) пожертвования или расходы: не те, что являются нормальной обязанностью команды или судовладельца, как покупка огнетушителей или тушение небольшого пожара силами команды.

(2) **Преднамеренные** (intentional) действия: пожар на борту вспыхивает не по чьему-то умыслу (хотелось бы верить), а тушение пожара с выбрасыванием за борт горящего груза и разрушением переборок для того, чтобы получить доступ к очагу – действия намеренные.

(3) **Целесообразные**, или разумные (reasonable или prudent) действия: этот критерий субъективен, зависит от обстоятельств дела. Сравняются различные реальные варианты и определяется, какой был бы на тот момент наиболее оптимальным. Настолько важен этот принцип, что в новой редакции 1994 ввели в самом начале Rule Paramount – Основное Правило: “In no case there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred” («Ни в коем случае пожертвования или расходы не будут отнесены на общую аварию, если они не были осуществлены разумно» (или «целесообразно», – мы испытываем определенные сложности с нахождением точного русского эквивалента).

(4) **Опасность** (peril) – должна быть серьезной и реальной.

(5) **Общая Безопасность** (common safety) – опасность должна угрожать интересам всех сторон, и цель общеаварийных действий – привести все имущество в безопасное место и состояние. Поломка рефрижераторной установки, в результате которой может испортиться груз, для предотвращения чего совершается незапланированный заход в порт – не опасность для судна, не общая авария.

(6) **Общее Морское Предприятие** (common maritime adventure) – должны быть затронуты интересы хотя бы двух сторон – судо- и грузовладельца.

(7) Не вошедший в определение, но очень важный критерий: общеаварийные действия должны иметь **положительный исход**. Если с судна была снята часть груза, но оно все же утонуло, общая авария не будет признана.

Итак, в качестве шпаргалки: **чрезвычайные намеренные разумные от общей и реальной опасности в общих интересах с благоприятным исходом**.

– Вот отсюда и решение нашего мини-диалога про voluntary и intentionally. В 1906-м было «добровольное», позже – «преднамеренное».

«13. Пожертвования и Расходы.

Ответ на второй вопрос мы найдем, просмотрев перечень допускаемых в общую аварию действий и расходов в YAR. Сначала немного теории: эти действия и расходы подразделяются на жертвования и расходы.

Общеаварийные жертвования (General Average Sacrifice) – намеренное повреждение или гибель имущества одной из сторон для спасения общего имущества.

Общеаварийные расходы (General Average Expenses) – дополнительные расходы для спасения общего имущества.

Понять различие проще при перечислении примеров Общей Аварии. В YAR 1994 содержится 22 пронумерованных римскими цифрами Правила, касающихся разных сторон общей аварии. Приведем только наиболее часто встречающиеся ситуации с разделением на жертвования и расходы. В скобках указан номер Правила (Rule).

– Но в целях торжества современности будем смотреть все же на текст 2004 года Правил:

«Пожертвования:

(I) Выбрасывание груза **за борт** (Jettison of Cargo).

(II) **Повреждение или гибель** имущества в целях общей безопасности (Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety) – включает, например, повреждение груза № 1 водой при открытии трюмов для того, чтобы выбросить за борт находящийся в том же трюме груз № 2 для облегчения судна.

(III) Убытки от **тушения пожара** (Extinguishing Fire on Shipboard) – выбрасывание судна на берег или затопление на небольшой глубине для тушения пожара, повреждение судна или груза водой – но не дымом или теплом.

(V) Намеренная **посадка на мель** (Voluntary Stranding).

(VII) Повреждение **механизмов и котлов** (Damage to Machinery and Boilers) – повреждение оборудования судна в попытках сняться с мели – in endeavouring to refloat.

(IX) Использование имущества в качестве **топлива** (Cargo, Ship's Materials and Stores Used for Fuel) – за вычетом того, что было бы использовано в нормальном рейсе.

(XII) Повреждение **груза при разгрузке** (Damage to cargo in discharging).

Расходы :

(VI) Вознаграждение **спасателей** (Salvage Remuneration).

(VIII) Расходы по **разгрузке** судна на мели (Expenses Lightening a Vessel when Ashore and Consequent Damage) – часть этого пункта, «последующее повреждение судна или груза», может быть отнесена к жертвованиям.

(X) Расходы по заходу в **порт-убежище** (Expenses at **Port of Refuge**) – один из самых емких пунктов, включает портовые сборы, агентские расходы, расходы по разгрузке и последующей погрузке, хранению грузов на берегу, их страхованию.

(XI) **Зарплата и содержание** команды во время захода в порт-убежище (Wages and Maintenance of Crew and Other Expenses Bearing up for and in a Port of Refuge).

14. С Точки Зрения Страховщиков

Различие пожертвования и расходов – не просто упражнение в риторике. С точки зрения страховщиков, **пожертвования** приравниваются к обычной претензии по повреждению корпуса.

Значит:

- (1) этот убыток может быть возмещен судовладельцем, не дожидаясь урегулирования отношений с другими участниками (длительный процесс урегулирования общей аварии мы опишем ниже);
- (2) на него не распространяется правило о недостраховании, работающее в отношении ОА расходов».

– На этом, пока, прервем наши изыскания по ОА.

– ОА – это множество действий различных сторон.

– И мы подробнее остановимся на них, когда будем заниматься претензионной стороной страхования.

– Пока же – только теоретическая подоплека: мы прошли, **что такое ОА и в каких ситуациях она имеет место.**

PARTICULAR AVERAGE = PA = ЧАСТНАЯ АВАРИЯ = ЧА

– Определить ЧА непросто, конечно.

– Следуя логике MIA, ЧА – это все, что не ПГ и не ОА.

– **Частная авария – это любой убыток, не являющийся полной гибелью или общей аварией.**

– То есть все нам чаще всего встречающиеся подмочки, недостачи веса и целых мест, кражи, поломки, бой – это все, если убыток меньше страховой суммы – частная авария.

– Очень много разных случаев. Можно ли их связать воедино? Есть ли у них какая-то общая составляющая?

– Так давай, как обычно, с первоисточника начнем. С MIA

64. PARTICULAR AVERAGE LOSS

(1) **A particular average loss is a partial loss** of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is **not a general average loss**.

(2) **Expenses** incurred by or on behalf of the assured for the **safety or preservation** of the subject-matter insured, **other than general average and salvage charges**, are called **particular charges**. Particular charges are **not included in particular average**.

65. SALVAGE CHARGES

(1) Subject to any express provision in the policy, **salvage charges** incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered **as a loss by those perils**.

64. УБЫТОК ПО ЧАСТНОЙ АВАРИИ

(1) **Убыток по частной аварии – это частичный убыток** в отношении предмета страхования, причиненный застрахованной опасностью и **не являющийся общеаварийным убытком**.

(2) **Расходы**, понесенные страхователем или от его лица для обеспечения **безопасности или сохранения** предмета страхования и **не являющиеся общей аварией или спасательными взносами**, называются **частноаварийными расходами**. Частноаварийные расходы не включаются в частную аварию.

65. СПАСАТЕЛЬНЫЕ ВЗНОСЫ

(1) С учетом прямых положений полиса, **спасательные взносы**, понесенные при предотвращении убытка от застрахованных опасностей, могут быть возмещены в качестве **убытка от этих опасностей**.

(2) “**Salvage charges**” means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract.

They do **not include the expenses of services in the nature of salvage** rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against.

Such expenses, where properly incurred, may be recovered as **particular charges** or as a **general average loss**, according to the circumstances under which they were incurred.

(2) «**Спасательные взносы**» – это взносы, возмещаемые по морскому праву спасателем вне зависимости от договора.

Они **не включают расходы на операции, сходные со спасанием**, которые страхователь или его агенты, или любые нанятые ими лица, осуществляют для избежания застрахованной опасности.

Такие расходы, правомерно понесенные, могут возмещаться как **частноаварийные расходы** или как **часть общеаварийного убытка**, в зависимости от обстоятельств их понесения.

– Ну и закрутили. И главное, все это не имеет отношение собственно к частной аварии.

– Точно. Можно еще раз себя молодого процитирую? Все из той же книги 2000-го:

«Отсюда **стройная система английских терминов** (в понимании автора !!!):

– убыток:

- полная гибель, или
- частичный убыток (Partial Loss - повреждение):
 - общая авария, или
 - частная авария (Particular Average), или
 - расходы по сохранению имущества (Particular Charges):
 - собственно Particular Charges, или
 - Sue & Labour»
 - спасательные взносы (Salvage Charges) – добавили бы мы с высоты 2011 года.

– Ты все стремишься запутать. Мы сейчас изучаем частную аварию. А ты – про какие-то расходы, взносы...

– Так видишь, как MIA частную аварию трактует. Что это – ни то, ни се и не пятое.

РАСХОДЫ = ВЗНОСЫ

– Тогда давай для начала **от спасательных взносов (Salvage Charges) отделаемся**. Во-первых, мы пока не трогали спасания вообще. А во-вторых, про взносы эти писалось в 1906-м. И говорилось, что – это взносы по спасанию **без контракта**.

– А **сейчас** спасательные работы без контрактов – из которых Ллойдовская Открытая Форма (Lloyds Open Form) самый знаменитый – **почти никогда не встречаются**.

– Поэтому и про спасательные взносы лучше забыть. Да, они – **один из четырех видов ЧУ** – но вид **почти не существующий**. На практике почти не встречающийся.

– Хорошо. Тогда: **Particular Charges – PC** – и их отличие от Particular Average – PA?

– А PC хорошо описаны в MIA 62(2) – см. выше. Там просто так сформулирован текст, что сначала объясняется про нелюбимые нами спасательные взносы, а потом практически дается определение PC:

«Сходные по природе со спасанием расходы,
for the purpose of averting a peril insured against
для избежания [воздействия] застрахованной опасности».

– **Расходы по предотвращению и уменьшению размера убытка.**

– А иногда сюда еще включают расходы **по определению размера убытка**.

– И называют это **Sue & Labour**. Вот только не знаю, **S&L** – это полный синоним **PC** – или нет.

– Тоже сразу не скажу. Давай назовем **PC – Расходы по Предотвращению, РП**.

– И тогда наша **СХЕМА ВИДОВ УБЫТКОВ** должна выглядеть так?

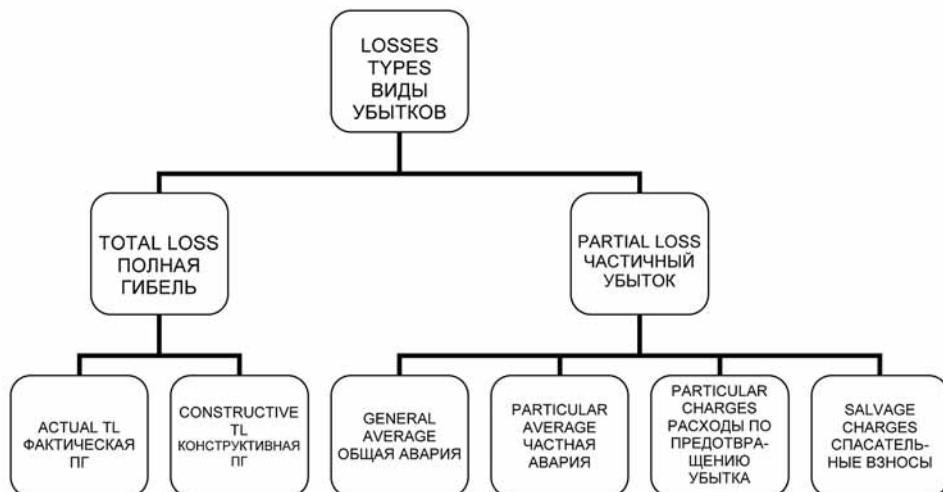


Схема 8.3. Виды убытков

– А тебе не кажется, что эта твоя трактовка – к Гришину-раннему восходящая, к 1997 году – имеет большую погрешность?

– Это в чем же?

– А вот не зря, мне кажется, слово **Charges = Взносы, или расходы** – там два раза употреблено. Ты подумай – расходы же могут относиться и к частной аварии, и к общей. Но и для предотвращения полной гибели тоже могут нести расходы.

– И должна наша **СХЕМА ВИДОВ УБЫТКОВ** выглядеть так?

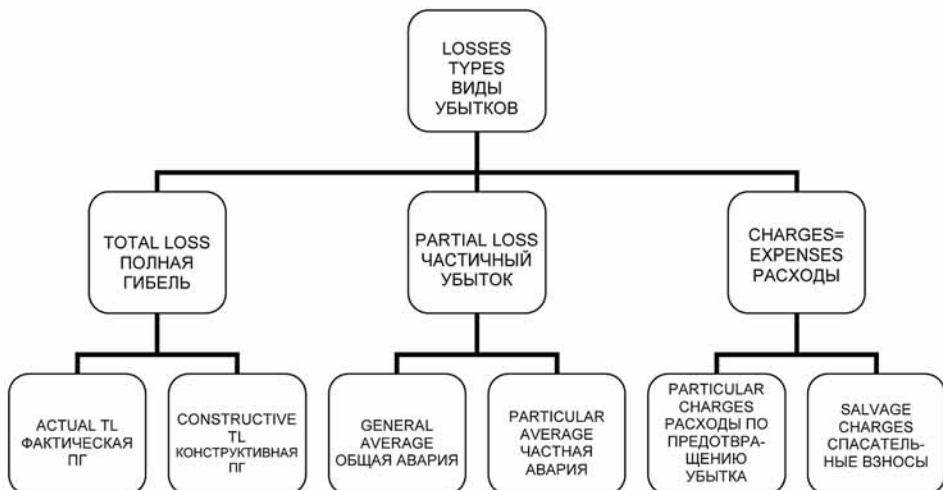


Схема 8.4. Виды убытков

– Наверное. Хотя с расходами не все ясно. В частности, с тем, включаются ли в PC Sue & Labour или нет. А теперь вернемся к ЧА – частной аварии.

– А мне кажется, что касается теоретических особенностей покрытия, тут немного, что скажешь. Да, это самый распространенный вид убытков – но и настолько разнообразный, что обобщающих его моментов мало.

– Вот что. Вдруг какой-то наш читатель решит ограничиться восьмой главой – и не заглянет в девятую. А ведь там мы к схеме нашей много раз возвращаемся.

– Давай окончательный вид схемы – в его еще предстоящем варианте 9.2. – перенесем из середины девятой главы сюда – в конец восьмой.

– Но отметим, что многие составляющие схемы подробнее разъяснены в главе девять.

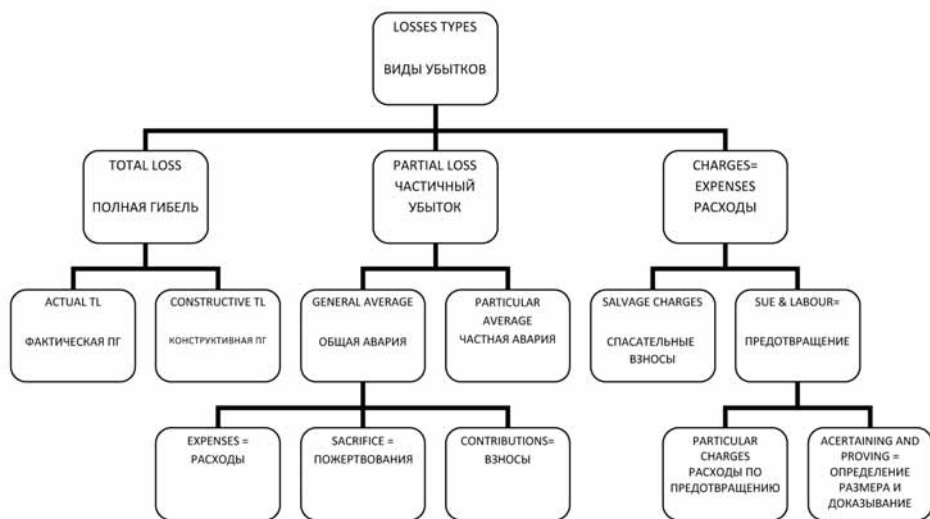


Схема 9.2. Виды убытков

– А не значит ли это, что мы заканчиваем Восьмую главу?

– Да. И переходим к Девятой. Самой практической. Условиям страхования.

ВСТУПЛЕНИЕ К ГЛАВАМ IX–XII

- Вы – страховой менеджер экспортера или импортера. Или страховой брокер.
- Поздравляем – Вы одолели 8 глав – и теперь разбираетесь в **теории**.
- **Зачем страховать / каковы принципы / кого / что / на какую сумму / где и когда / от каких рисков / от каких убытков.**
- Надо бы экзамен по теории провести, но Вы и сами сможете: на эти **8 вопросов** ответьте кратко. Прямо сейчас, не откладывая.

– А теперь – время (и руководители) не ждут. **Надо купить полис.** Заключить договор страхования.

– Наши **следующие 4 главы** – о том, **какой договор** Вы можете заключить. **Что можно купить** на рынке – а что нельзя.

– Или можно – но за большие деньги.

– Порядок их такой:

IX – каков **объем покрытия** – то есть какие риски и убытки покрыты по стандартным договорам – а какие исключены. Проще понять это, если изучить историю.

X – помимо объема, какие еще **важные условия** составляют договор.

XI – как **расширить стандартный договор** – на условия перевозки Вашего конкретного груза.

XII – договор страхования грузов покрывает один аспект Вашей деятельности. Но ведь есть и другие проблемы – пираты, мины, фрахтование судов, потеря прибыли, ответственность перед третьими лицами. Глава – о **дополнительных страхованиях**.

– Как это прочитаете, **следующие 4 главы**: XIII–XVI, расскажут Вам о том, **как и где заключить договор** / купить полис.

– Начинаем!

ГЛАВА IX = CHAPTER IX УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ: ИСТОРИЯ И ОБЪЕМ ПОКРЫТИЯ TERMS AND CONDITIONS: HISTORY AND SCOPE OF COVER

Условия или Оговорки?

– Сначала поговорим о терминах. Ты по-русски смело написал «Условия».
– Да, понимая их как аналог «Оговорок».
– И при этом, зная, что существуют Договоры страхования. И в них – Условия договора страхования.

– Да, вещь совсем другая. Под **Условиями Страхования** я понимаю:

- (1) объем страхового покрытия,
- (2) другие положения условий – если они, условия, стандартные.

– Да почти не бывает их, стандартных!

– Тем более их знать надо. Чтобы чувствовать, насколько их некоторые брокеры или страхователи растягивают.

– Ладно. А почему ты переводишь их как **Terms and Conditions** – а не просто как **Clauses**?

– Да при всей нашей зацикленности на всем англоязычном, Оговорки – это только один из видов Условий. Но все же, мы с них начнем.

– Да не хватит ли? **Все уже все знают** про ABC!

– Как же! Это ты только там, вдалеке, думаешь. Открываю одну книгу для практиков

– **Москва, 2010**, Объем страхового покрытия: Все риски – **и с ответственностью за частную аварию**. Другая, Санкт-Петербург, 2003, Условия страхования – та же частная авария и без ответственности за повреждения...

– Да это же – старые Лондонские оговорки, они с 1982-го не используются!

– А вот у нас используются. И в Японии тоже применяются. Знаю я – и в Украине, и в Казахстане.

– При этом – в отличие от нас, просвещенных, мало кто знает, что такое частная авария, частичный убыток и прочее... Ну да! Тогда надо писать.

– Общий план этой главы:

- (1) Институтские ABC, куда ж без них денешься. Объем покрытия только.
- (2) История, все же нужно ее знать – от Ллойдовского SG 1779 до той же частной аварии.
- (3) Какие риски включаются в покрытие.
- (4) Условия на других рынках.
- (5) Исключения из покрытия.

От всех и не от всех рисков

– Основная **классификация условий** проста:

- (1) От всех рисков.
- (2) Не от всех рисков.

– При этом «от всех рисков» – худший *misnomer*, неправильный термин, который себе можно представить.

– Бесплатный сыр... Страхование от всех условий.

– Все равно любой страховщик, даже самый богатый и благоволящий к страхователю, должен очертить круг: вот за это я отвечаю, за это – нет.

– Отсюда и условия. Обсуждали мы это уже, впрочем.

– «От всех рисков» – *All Risks* – просто подход. Подход, состоящий в том, что страховщик не перечисляет застрахованные опасности – а дает список исключенных.

– Второй класс условий, можем назвать его «НЕ от всех рисков». Можем – «Узкие условия».

– Хотя они могут быть очень даже широкими.

– Основное отличие: «не от всех рисков» – перечень застрахованных рисков.

– И тут же – перечень исключений.

– Так что объем покрытия почти всегда – это баланс покрытых и непокрытых рисков, или опасностей.

От разных видов убытков

– Есть принципиально иные условия – перечисляющие не риски, а виды убытков. Поэтому мы так долго и рассматривали виды убытков в главе VIII – и обосновывали различие между рисками и убытками в главе VII.

– В страховании грузов такие – мы скоро увидим – применялись в Англии до 1982-го. Применяются и сейчас в других странах, включая Россию, Китай, Японию и США.

ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ. АНГЛИЙСКИЕ?

– Всегда стоит начинать с этого пункта. *Applicable law and jurisdiction* = применимое право и юрисдикция.

– Уже касались этого аспекта во второй главе – повторим пройденное.

– Наверно, половина споров в страховании и перестраховании – разбор этого пункта.

– Где надо судиться и по какому праву?

– Вот сейчас только давал консультацию большой российской компании. У них в полисе четко прописано: юрисдикция – Лондон, английские суды.

– А про применимое право – ни слова. А произошел убыток, который по английскому праву можно толковать в пользу страхователя, а по российскому – в пользу страховщика.

– Так получилось, что условие об английском праве и юрисдикции в международных договорах встречается частенько.

– Начиная с Институтских Оговорок?

– А вот как раз и нет. В них – во всех оговорках – содержится фраза

This insurance is **subject to English law and practice**.

Данное страхование подчиняется Английскому праву и практике.

– Ни слова о юрисдикции! Только о праве.

– Взяли в качестве основы договора Оговорки – будьте любезны, применяйте английское право!

– Ведь они не разделимы – положения английского права, тот же Закон о морском страховании – и Оговорки.

– А если дело будет рассматриваться в каком-нибудь российском районном арбитраже. Что ж ему, английское право применять?

– Вот для этого и надо договариваться в каждом случае. Где судиться и – по какому праву.

– Просто надеяться на фразу из Оговорок об английском праве, конечно, нельзя. Надо это досогласовывать.

– Причем и в страховании, и в перестраховании.

– Нельзя полагаться на то, что условие о праве и юрисдикции – *implied*, подразумеваемое. Оно должно быть *express* – прямо выраженным.

АНГЛИЙСКИЕ УСЛОВИЯ ИСС – АВС.

– Но мы же их уже разбирали по полочкам!
– Да, еще в 7-й главе. Но так они часто используются, что невозможно к ним не возвращаться.

– А – широкие. В и С – узкие.
– Чем они схожи?

– **Во-первых, все покрывают:**

- (2) **Общую аварию** и Спасательные взносы (Salvage charges),
- (3) Убытки по столкновению судов по обоюдной вине (Both-to-blame collision).

– Это что у тебя за **нумерация**?

– А чтобы еще раз запомнить **структуру первой, самой важной, части** Оговорок АВС.

(1) Покрытые риски (все – в А, перечисленные – в В и С), (2) ОА и спасательные взносы, (3) обоюдновинные столкновения, (4) – (7) исключения.

– Мы договорились, что (2) СпасВзносы и (3) – не самые необходимые к обсуждению позиции. Может быть, когда-нибудь.

– Еще сходства?

– **Исключения.** Списки практически одинаковы в АВС – см. главу VII.

– Выделены **четыре группы исключений** – приводим нумерацию оговорок АВС:

- (4) общие (умысел / естественная убыль / упаковка или подготовка / естественные свойства / задержка / неплатежеспособность судовых интересов / ядерные риски)
- (5) немореходность судна / непригодность транспортного средства
- (6) военные риски
- (7) забастовочные и террористические риски

Противоправные действия

– В В и С есть еще одно исключение, восьмое в «общих» – противоправные действия любых лиц. В Оговорке А его нет.

– Да, мы тогда еще говорили: не глядя в словари, всегда думали, что «противоправный»

– это “malicious”. А оказалось, «**противоправный**» – “**wrongful**”.

– А вот что еще меня поразило. Это дополнительное исключение в В и С можно **включить – buy back**. Если применить Оговорку о Злоумышленном ущербе.

– Как, собственно, и ряд других исключений можно buy back – военных и террористических, прежде всего.

– Но почитай эту Оговорку:

1/8/82 CL.266

INSTITUTE MALICIOUS DAMAGE CLAUSE

In consideration of an additional premium, it is hereby agreed that the exclusion «**deliberate damage to or deliberate destruction** of the subject-matter insured or any part thereof by the **wrongful act** of any person or persons» is deemed to be **deleted** and further that this insurance **covers** loss of or damage to the subject-matter insured **caused by malicious acts vandalism or sabotage**, subject always to the other exclusions contained in this insurance.

1/8/82 Оговорка 266

ИНСТИТУТСКАЯ ОГОВОРКА О ЗЛОУМЫШЛЕННОМ ПРИЧИНЕНИИ ВРЕДА

С учетом дополнительной премии, настоящим согласовано, что исключение «**преднамеренное повреждение или намеренное разрушение** предмета страхования или его части вследствие **противоправного действия** любого лица или лиц» **удаляется**, и, далее, что данное страхование **покрывает** гибель или повреждение предмета страхования, **вызванное злоумышленными действиями, вандализмом или саботажем**, всегда с учетом иных исключений в данном договоре.

Умысел

– Вот это да! Святая святых исключений – **умысел! И его включают!**
 – Вот только понять бы, **malicious – это умышленный или злоумышленный?**
 – А есть разница? Произошел убыток в результате умысла. Он что, может быть добрым, этот умысел с целью наступления убытка? Доброумышленное действие?
 – Да и вообще, корень-то – mal. Во французском, откуда многие английские юридические термины пошли – «плохой». «Злой», то есть. Так что malicious – не простой умысел, а злой.

– Я вот что думаю. Мы самое первое исключение – умысла – как переводили?

- 4.1. loss damage or expense attributable to **wilful misconduct** of the Assured
 4.1. гибель, повреждение или расходы, которые могут быть отнесены на **счет умышленных неправомерных действий** Страхователя

– С переводом wilful как «умышленный», еще можно согласиться. Хотя там еще есть «намеренный», «сознательный».

– А вот misconduct – это же всего-навсего «проступок», «неправильное действие». Нет в переводе оттенка «умысел».

– Да, вариантов перевода **wilful misconduct** – десятки. И колеблются от «умышленное правонарушение» до «**преднамеренное ненадлежащее действие**».

– Я к чему? **Первое исключение – умышленных неправомерных действий.** А седьмое в В и С – «**преднамеренное повреждение / гибель вследствие противоправных действий**».

– Что-то я не пойму. Получается, первое исключение значительно шире. Зачем же седьмое вводили?

– Разные понятия? В первом хоть и умышленное, но ненадлежащее действие, не преступающее закон. А в седьмом – именно противоправное действие.

– Давай на этом остановимся.

Не только третьих лиц

– А меня еще в этом исключении / включении что поразило? Что мы автоматически ставим в переводах «противоправные действия третьих лиц». А тут **нет «третьих»**.

– То есть воровство, скажем, менеджера или кладовщика, которых нельзя назвать «вторым «я»» = alter ego страхователя – покрывается по условиям (А)?

– Пожалуй. Ведь покрывал всегда Ллойдовский полис барратрию. Но о ней потом.

Различия. В и С – уже

– А теперь о различиях. Главное – в том, что А – от всех рисков. В и С – от перечисленных.

– А по поводу их списка – в главу седьмую, во Вложение 7.2. вернуться не мешало бы.

– Кратко повторим. В – более широкие условия по сравнению с С. В них первая оговорка покрывает три группы рисков:

- (1) убытки, **связанные** с пожаром или взрывом / авариями или катастрофами судна или наземного транспортного средства / столкновением (не с водой) / выгрузкой в порту бедствия / **с природными катаклизмами – землетрясением, вулканическим извержением или молнией;**
- (2) убытки, **вызванные:** ОА пожертвованием / выбросом за борт / **попаданием воды – но не всякой;**
- (3) **полную гибель места груза при погрузке или выгрузке.**

Риски С

– Выше отмечены курсивом позиции, не застрахованные в С. На то С и самые узкие условия.

- Получается, С – это самые «**транспортные**» условия. Покрывающие риски, собственно **связанные с опасностями мореплавания / перевозки**.
- Поскольку включают и наземные аварии.
- Распространяются С и на «**человеческий фактор**» – но только связанный с **ошибками мореплавателей** – столкновениями, а также с **решениями** мореплавателей – ОА жертвованиями и выгрузкой в порту бедствия.

Риски В

- Условия В шире: на природные катаклизмы не обязательно морского характера. А также на ошибки грузчиков. И, наконец, на подмочку – самый, наверно, распространенный в водных перевозках вид повреждения груза.
- Можно ли сказать, что В – достаточно широкие условия, покрывающие **основные риски физического повреждения и ошибки и морского, и наземного персонала**?
- Да, пожалуй.

Риски А

- А что ж тогда застраховано по А?
- Все остальное.
- Немного остается?
- И немало. Недостачи, реальные и бумажные. Физические повреждения груза грузчиками или лицами на борту судна.

ИСТОРИЧЕСКАЯ МЕТАМОРФОЗА АНГЛИЙСКИХ УСЛОВИЙ

- Вот не зря мы все-таки столько времени провели, растолковывая
- самим себе, прежде всего...
- что есть Риски = Опасности = Risks.
- А есть Виды убытков = Losses Types.
- Это помогает в понимании объема покрытий по разным условиям, иностранным и нашим.
- И сейчас мы опишем, что английские условия прошли **три больших исторических стадии**.
- Они **начинали** с того, что **перечисляли покрываемые риски**, или опасности – в Ллойдовском Полисе SG 1779 года.
- **Потом** переключились на то, что описывали **виды убытков**. Тут и появились знаменитые «Без покрытия частной аварии» = FPA = Free from Particular Average.
- А уже в XX веке **вернулись к перечню рисков**. При этом воссоздав концепцию покрытия «**от всех рисков**».
- Вот мы кратко этим сейчас и займемся.
- И если Ллойд 1779-го представляет только исторический интерес...
- то FPA и прочие все время встречаются нам в восточной и в западной практике. Так надо знать, откуда они взялись.

Краткая история страхования грузов. Начало. XIII–XVII века

- Страхование покрытия рисков, связанных с перевозкой грузов (морской, воздушной или наземной), исторически относится к так называемому «**морскому страхованию**». Морское страхование представляет собой правовой институт с большим стажем. Считается, что на рубеже **XV и XVI веков купцы вольных итальянских городов положили начало морскому страхованию**.
- Вольные итальянские – это, прежде всего, **четыре морские республики**. Венеция, Генуя, Пиза и закатившаяся звезда Амальфи.
- **Ну и Флоренция**, конечно. Попозже уже, веке в XIV. Амальфи-то торговать начало с VIII века, Венеция с IX. Они все и развили.

– Согласен, но не полностью. Уж очень люблю историю Италии, а теперь все больше и больше – и **Бургундии**. Торговали чем? **Шерстью и тканями**. А шерсть откуда брали, аж с XII века? Из нашей Англии. Даже конкретно – из **Котсволдс**, прежде всего. Cotswold – наш любимый район на запад от Оксфорда. То-то там такая красота – до сих пор в деревнях каменные дома стоят, некоторым по 500–600 лет. Уж больно много денег тогда англичане на шерсти заработали. А обратно в Англию, и на север вообще, шли пряности, шелка, одежда, предметы роскоши. На этом обороте поднялась международная торговля – и страхование.

– Лет 200–300 торговля между Англией, севером Европы – и югом, Италией, – шла через богатую и роскошную **Бургундию**. Через «**Срединное королевство**», простиравшееся от теперешней границы Франции со Швейцарией, имевшее столицу в **Дижоне**, а самые крупные торговые города – во Фландрии. Это были **Брюгге и Гент**.

– Вот на перевозку между Генуей и Брюгге и был заключен первый – сохранившийся – полис. 1348 года.

– **Зародилось современное страхование** в итальянских торговых городах. Есть у меня прекрасная книга «**Морское страхование в Венеции в XV веке**», так там уже все наши теперешние основные понятия существовали. Все никак не соберемся ее полностью на русский перевести – с итальянского.

– С Италией и Испанией произошли проблемы. И с Германией, впрочем, тоже, и с Бургундией. Вообще **развитой средневековый мир**, хоть и ослабленной чумой 1348-го, **начал изменять свои очертания в 1450–1490-х**.

– До этого были богатые города Италии, Папская часть, находившиеся в вечной схватке Англия и Франция, боровшаяся с маврами Испания, священная Германская Римская Империя и Бургундия. Неаполь – «две Сицилии», повладеть которыми хотелось всем.

– А в 1480-х годах Бургундию задавили. Часть отошла ко Франции, часть – к Священной Римской. Испания после победы Реконкисты в 1492-м устремилась в Америку. Англия начала внутреннее Тюдоровское укрепление – после поражения в Столетней войне и окончания в 1485-м войны Алой и Белой Роз.

– Франция сильно возвысилась – и в 1496-м начала Итальянские войны. Полтора столетия Испания и Франция – с переходившей от стороны к стороне Англии – боролись за Неаполь, две Сицилии и за влияние в прекрасной Италии вообще.

– Было кому с кем воевать. Начало XVI века – время правления **самых ярких личностей Средневековья. Начало нового времени**. Франциск I во Франции, Генрих VIII в Англии. Карл V – правитель самой большой империи в Европе за последние 500 лет.

– Еще бы, в нее входили Испания, части Бургундии, вся Священная Римская империя и большая часть американских заморских колоний.

– А потом – Реформация. Сначала в Германии – с 1517-го, с Мартина Лютера. Затем в Англии, с 1536-го, с неудачного развода Генриха с Катериной Арагонской. Позже в Швейцарии. Одни крестьянские войны в Германии сколько людей унесли.

– И окрепла после Реформации, пожалуй, именно **Англия**. Из окраинной державы – постепенно превратилась в **ведущую державу мира**.

– Произошло это в период правлений «королевы-девственницы» Елизаветы I, дочери Генриха, умершей в 1601-м, всех Стюартов с Якова I, гражданской войны – и до начала правления многочисленных Георгов в 1714-м. Вот в эти 140 лет, с поражения испанской Непобедимой Армады в 1588-м – через пиратский разгул XVI – строительство флота в XVII – победы герцога Мальборо на суше во время войны за Испанское наследство – и **стала Англия сильной**.

От истории – к страхованию. XVII век – «кофейный»

– **Создание большинства торговых и финансовых институтов в Англии относится к 1680-м годам**.

– Что за время это было?

– Кромвель победил в гражданской войне, но после его смерти вернулась монархия. Кромвель, кстати, пригласил в Англию евреев, изгнанных при Ричарде Львином Сердце в 1190-х. Это помогло развитию торговли. Монархи были – великолепный Карл II и Яков

II. Пожар Лондона 1666-го, строительство нового каменного города. Яков II слишком был прокатоличен – в полностью протестантской стране. Изгнали его – и призвали Вильяма III Оранского и жену его Марию II. Из Голландии.

– И практический Голландский подход научил многому Англию. **Создались Биржа, Банк Англии. И наш Ллойдс.**

– Англия превратилась в **могущественную морскую державу** с быстро развивающейся морской торговлей. Естественным следствием этого стало перемещение центра морского страхования в Лондон. Им начали заниматься **ганзейские купцы**. А потом пальму перехватили **ломбардцы** из Северной Италии, всегда славившиеся своей любовью к финансовому бизнесу. Не зря учреждение, где можно взять займы, заложив ценную вещь, называется в русском языке «ломбард», а одна из центральных улиц Сити носит название Ломбард-стрит. Ломбардцы прославились настолько, что по выработанным ими правилам работали и страховщики других стран. Страховщики Антверпена выдавали морские полисы на условиях, принятых на Ломбард-стрит.

Первый английский нормативный документ – Закон, регулирующий морское страхование = **An Act Concerning Matters of Assurances Amongst Merchants** (Закон, касающийся страхования среди купцов) был издан в 1601 году.

Первоначально сделки страхования заключались в кофейнях, где встречались судовладельцы, владельцы грузов. Они-то и стали первыми страховщиками, но именовали себя **merchants** – купцами. Особенной популярностью пользовалась кофейня Эдуарда Ллойда – **Lloyd's Coffee House**. Впервые упоминается в документах 1688 года.

– Самый старый сохранившийся полис относится к февралю 1656-го – на 250 тонн груза из Бантама в Лондон, стоимостью 400 фунтов, по ставке 5 процентов.

ВКРАПЛЕНИЕ: А почему кофейня-то?

– Тогда как раз **входил в моду кофе**. Клубов еще не было. Ресторанов тоже. А в кофейнях собирался бомонд – светский и торговый. Кофе начали пить в Оттоманской империи в XVI веке. Через Венгрию он прошел в Европу. **Первая кофейня в Европе, в 1645-м**, в Венеции. В Англии кофепитие началось в 1650-м, в Оксфорде. Первое сохранившееся заведение – с 1654-го – тоже в Оксфорде, **Queens' Lane Coffee House**. **Первая кофейня в Лондоне – в 1652 году**, в Сити, на **St Michael's Alley, Cornhill**. Будем гулять по Сити – покажу. Представляете, Парижу пришлось ждать кофейных ароматов до 1672-го, Вене – до 1683-го! А в Англии к 1675-му было 3,000 (!) кофеев. Потому рождение страхового Ллойдс в кофейне не случайно. Хотя Карл II и хотел запретить кофейни как рассадники либерализма.

– А почему ты говоришь, что ресторанов не было, есть-то стали куда р а н ь ше!

– Да, **первые рестораны** – в отличие от трактиров – появились в Китае в XI веке. Самый ранний из сохранившихся Европейских ресторанов – в Мадриде, **Botin**, с 1725 года. Первый с меню, именовавший себя рестораном – под именем **Boulanger** – открылся в 1765-м в Париже. Предлагал на выбор несколько блюд, в том числе, супы и бульоны. А они считались восстанавливающими здоровье – **Restorative**. Отсюда и ресторан – для **восстановления** здоровья! Правда, есть в Париже заведение, ведущее отсчет с 1680-го – **La Petite Chaise**. **La La Tour d'Argent** – так и вообще с 1582-го. Но «ресторанами» они себя не называли. В Лондоне самый ранний ресторан открылся в 1798-м в Ковент-Гардене. Можно и сейчас его посетить, называется **Rules of London** – по имени владельца, **Thomas Rule**. Найти легко – 35 Maiden Lane, между метро Charing Cross и Covent Garden. В двух шагах от Национальной Портретной Галереи. Приятного аппетита! Возвращаемся в мир бумаг!

– В конце XVII века в **Lloyd's Coffee House** уже изготовлялись **рукописные листы**, в которых собирались сведения о морских судах и морских авариях. В двадцатых годах

XVIII столетия эти сведения стали печататься под заголовком **Lloyd's List**. Из него образовался Регистр Ллойдс. Именно от Регистра Ллойда берут свое начало все сегодняшние морские регистры – Классификационные общества, регулирующие технические параметры судов.

В 1771 году страховщики, фактически сделавшие кофейню Ллойда своей конторой, решили **объединиться в ассоциацию**.

Страховые операции члены ассоциации Ллойда проводили через своих представителей, так называемых **андеррайтеров** (англ. слово “underwriter” – подписчик, тот, кто подписывает), и **брокеров**. Брокер разыскивал андеррайтера, работающего по данному виду страхования, и делал ему соответствующее предложение. Если андеррайтер соглашался, он должен был **подписаться на слипе** (англ. “*slip*” – записка), содержащем сведения о страхуемом интересе и указать ту сумму, на которую он подписывается. Собрав необходимую сумму у одного или нескольких андеррайтеров, брокер оформлял полис – оплаченный гербовым сбором документ, который и являлся договором страхования. Первоначально полис был именно договором. Полис Ллойда и до сих пор рассматривается английскими судами в качестве договора. В дальнейшем на континенте полис перестал считаться договором, а стал лишь одним из подтверждений заключения договора.

SG ФОРМА – 1779

В 1779 году Комитет Ллойда – к тому моменту они перебрались из кофейни в Королевскую Биржу – принял SG-форму полиса как стандартную форму страхового полиса. Lloyd's S.G. Policy – страховой полис Ллойдс на суда и товары. **Буквы S и G обозначают суда и товары – ships & goods**. До этого существовали отдельные S-полис и G-полис. – Есть, правда, мнение, что значит SG совсем другое: *Salutis Gratis* = во имя безопасности.

– Форма SG была разработана для того, чтобы покрывать и указанное судно, и любые товары, которые перевозятся на этом судне в течение указанного рейса. Эта форма полиса создавала **неудобства** для договора, покрывающего **только товары**. Однако эта форма использовалась на рынке Ллойда и для страхования только грузов, что порождало много путаницы в его интерпретации.

Несмотря на частую критику его структуры, в Ллойде SG-полис использовался страховщиками более 200 лет. За это время он практически не изменил своего содержания. – Единственное – очень прагматичное – изменение произошло в 1850-м. Начальная фраза полиса – “*In the Name of God, Amen*” (Во имя Господа, Аминь) – была сменена на нейтральное “*Be it known that*” (Да будет об этом известно).

– Не надо думать, что в 1779-м на Ангерстайна – смотрите про него ниже – нашло озарение. И что до этого полисов не было. У нас есть текст американского полиса, выданного в Филадельфии в 1749-м. Почти аналогичен тому, что ниже.

– Так что полис 1779-го просто подвел итог предыдущего развития рынка. И предложил всем единую форму.

ВЛОЖЕНИЕ 9.1
ЛЛОЙДОВСКАЯ ФОРМА ПОЛИСА SG
Пересмотрена 12 января 1779

LLOYD'S POLICY

S.G.

BE IT KNOWN THAT

[before 1850 – IN THE NAME OF GOD, Amen]

Messrs. ABC

as well in *their* own Names, as for and in the Name and Names of all every other Person or Persons to whom the same doth, may or, shall appertain, in Part or in All, doth make Assurance, and cause *themselves* and them and every of them, to be Insured lost or not lost at and from Southampton to Tilbury

Upon any Kind of Goods and Merchandises, and also upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery, Boat and other Furniture, of and in the good Ship or Vessel called the St George

whereof the Master, Under God, for this present Voyage, Peter Smart

or whosoever else shall go for master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the same Ship, or the Master thereof, is or shall be named or called:

beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandises, from the Loading thereof aboard the said Ship *as above*

upon the said Ship, &c commencing the risk at & from the 11th Nov. 1784

and shall so continue and endure, during her Abode there, upon the said Ship, &c.

And further, until the said Ship, with all her Ordnance, Tackle, Apparel, &c, and Goods and Merchandises whatsoever, shall be arrived at Tilbury

upon the said Ship, &c, until both moor'd at Anchor Twenty-four Hours in good Safety; and upon the Goods and Merchandises, until same be there discharged and safely landed.

ПОЛИС ЛЛОЙДС

SG [SHIPS & GOODS = СУДА И ГРУЗЫ]

ДА БУДЕТ ИЗВЕСТНО, ЧТО

[до 1850 – во имя Бога, Аминь]

Господа [имена андеррайтеров]

а также от их собственного имени, а также от имени и имен всех иных лиц или иного любого лица, к которым это частично или полностью относится или может, или будет относиться, осуществляют страхование и принимают на себя и на каждого из них страхование погибшего или еще не погибшего [предмета страхования] в и от [порты погрузки и назначения]

в отношении всех видов грузов и товаров, а также в отношении корпуса, такелажа, снаряжения, вооружения, боеприпасов, артиллерии, лодок и иной оснастки, являющихся частью или находящихся в исправном судне, именуемом [название судна]

капитаном которого, во имя Бога, на данный рейс является [имя капитана]

или иное лицо, которое будет выполнять обязанности капитана на указанном судне, каким бы именем или именами указанное судно или его капитан не именовались бы или не назывались бы:

морское предприятие в отношении указанных Грузов и Товаров начинается с погрузки их на борт вышеуказанного судна *в вышеуказанном месте*

[во время пребывания] на указанном судне и т.д., риск начинается [дата начала страхования]

и будет продолжаться во время ее [их] пребывания на указанном судне, и т.д.

И далее до того, как указанное судно, со всем его вооружением, такелажем, снаряжением и т.д. и какими бы то ни было товарами и грузами, прибудет в [пункт назначения]

[покрытие продолжается и заканчивается] в отношении указанного судна и т.д., пока оно не простоит на якоре двадцать четыре часа в безопасности; и в отношении товаров и грузов, пока они не будут разгружены и в сохранности выгружены на берег.

And it shall be lawful for the said Ship, &c, in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever *without being deemed any Deviation* without Prejudice to this insurance.

The said Ship, &c, Goods and Merchandises, &c, for so much as concerns the Assured, by agreement between the Assureds and Assurers in this Policy are and shall be valued at *Four Thousand Pound upon the Merchandise.*

Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are consented to bear, and to take upon us in this Voyage, they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition, or Quality soever; Barratry of the Master and Mariners, and all other Perils, Losses and Misfortunes

that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship, &c, or any Part thereof.

And in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c, or any part thereof, without Prejudice to this Insurance

to the Charges whereof we, the Assurers, will Contribute each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured.

And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver, or acceptance of abandonment.

And it is agreed by us the Insurers, that this Writing or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the surest Writing or Policy of Assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

И указанное судно имеет законное право во время этого рейса двигаться и плыть, и заходить, и останавливаться в любом порту или месте, где бы оно ни было, *без признания [такого захода] девиацией* без ущерба для данного страхования.

Указанное судно и т.д., товары, грузы и т.д., что касается Страхователя, по соглашению между Страхователем и Страховщиками по данному полису оцениваются и будут оцениваться в *[согласованная страховая стоимость груза]*.

Что касается предприятия и опасностей, которые мы, Страховщики, согласны нести и взять на себя в этом рейсе, то это [опасности] Моря, Военных Кораблей, Пожара, Врагов, Пиратов, Разбойников, Воров, Выбрасывания за Борт, Каперских и антикаперских свидетельств [официальных патентов на пиратство], Засад, Захватов в Море, Арестов, Задержаний любыми Королями, Принцами и Народами любой Нации, Состояния или Качества, Барратрии Капитана и Моряков, и любые другие Опасности, Убытки и Несчастья, которые привели или приведут к ущербу, порче или повреждению указанных Грузов и Товаров и Судна и т.д., или любой их части.

И в случае любого убытка или несчастья Страхователи, их Комиссионеры, Слуги или Правопреемники будут иметь законное право заниматься судебным преследованием, осуществлять действия, предпринимать поездки для и в связи с защитой, обеспечением безопасности и возвратом указанных Грузов и Товаров, и Судна и т.д. или их части, без ущерба для настоящего страхования;

в расходах на эти меры мы, Страховщики, поучаствуем, каждый в соответствии с долей и размером застрахованной у него суммы.

И особо декларировано и согласовано, что никакие действия Страховщика или Страхователя для возврата, спасения или сохранения застрахованного имущества, не будут считаться отказом или принятием абандона.

И согласовано нами, Страховщиками, что данный Документ или Страховой Полис будет иметь такую же силу и действие, как самый надежный Документ или Страховой Полис, до сих пор выдававшийся на Ломбард-Стрит, или в Королевской Бирже, или где-либо еще в Лондоне.

And so we, the Assurers, are contented, and Do hereby promise and bind ourselves each one for this own part, our Heirs, Executors and Goods, to the Assured, their Executors, Administrators and Assigns, for the true Performance of the Premises, confessing ourselves paid the Consideration due unto us for this Assurance by the Assured at and after the Rate of Three Guinea to return 25% if departs with convoy to the Voyage arriving

IN WITNESS whereof, we the Assurers, have subscribed our Names and Sums Assured in London.

N.B: Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour and Seed are warranted free from Average, unless general, or the Ship be stranded; Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides and Skins are warranted free from Average, unless Five Pounds per Cent ; and all other Goods, also the Ship and Freight, are warranted free from Average under three Pounds per Cent, unless general, or the ship be stranded.

И мы, Страховщики, согласны, и настоящим обещаем и берем обязательство, каждый по своей доле, на себя, наших наследников, исполнителей и имущество, перед Страхователем, его исполнителями, администраторами и правопреемникам, правильно исполнить вышесказанное, подтверждая, что нам было оплачено встречное удовлетворение, причитающееся нам по этому Страхованию от Страхователя по ставке в Три Гинеи, с возвратом в 25% если выходит в составе конвоя в указанный рейс.

В КАЧЕСТВЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА чего мы, Страховщики, подписали наши Имена и Застрахованные Суммы в Лондоне.

N.B: Зерно, Рыба, Соль, Фрукты, Мука и Семена застрахованы без Аварии, за исключением общей, или посадки судна на мель; Сахар, Табак, Пенька, Лен, Шкуры и Кожы застрахованы без Аварии, если не [превысит] 5 процентов; а иные Грузы, равно как и Судно и Фрахт, застрахованы без Аварии, если не [превысит] три процента, за исключением общей, или посадки судна на мель.

– Ну что, понятно?

– Почти. **Страхование от всех рисков.**

– Правильно. Давай расставим условия страхования в порядок, пока не забыли:

Позиции полиса SG

- мы, указанные страховщики
- страхуем от и до [рейс]
- все грузы и указанное судно
- с указанным капитаном
- начало страхования – с погрузки с указанной даты
- продолжается во время пребывания груза на судне
- оканчивается по прибытии в указанный порт
- судно: 24 часа на якоре в безопасности
- грузы: после разгрузки и выгрузки на сушу
- судно может заходить в промежуточные порты
- стоимость груза и судна
- перечень рисков
- и все другие риски
- разрешается принимать меры по уменьшению убытка,
- расходы на которые страховщики возместят
- никакие действия не означают отказа или принятия абандона
- данный полис очень надежен
- страховщики отвечают всем имуществом перед страхователем и всеми связанными с ним лицами
- страховщики обещают исполнить вышеизложенное
- и подтверждают получение вознаграждения по указанной ставке
- подпись.
- Условие об ограничении покрытия: без частной аварии в отношении ряда грузов, без

частной аварии до 5% в отношении других грузов, без частной аварии до 3% в отношении прочих грузов и судна.

– Если попробовать еще короче **изложить основные пункты**, то получается:
данные (страховщиков-рейса-судна-капитана-даты отгрузки-стоимости) /
период страхования /
перечень рисков /
меры по уменьшению /
абандон /
ответственность страховщиков /
ставка премии /
подпись /
ограничения покрытия.

- Все вполне понятно и четко.
- Очень понравилось, что документ называется Writing. «Письмовина», что ли.
- Да просто «документ в письменной форме».
- Понравилось, что помнят корни – Ломбард-Стрит.

Еще раньше. XIV–XV

- Да нет, корни – поглубже. Вот пока что-то не нашел перевод – или текст – итальянских полисов. Оттуда же все пошло. Сейчас пролистывал исследование страхования в иудейской мысли. Очень много интересного, но то же признание – что раньше XIV века полисов в современном морском понимании им не встречалось.
- Так что начинать надо из Италии – Испании – Бургундии.
- Да, вот небольшое Вкрапление – о преемственности.

– Источник, кстати, <http://www.fortunes-de-mer.com/> Великолепный сайт, содержащий множество Оговорок. Мы часто еще будем его использовать.

ВКРАПЛЕНИЕ: Урок латыни – полис 1425

Выдержка из полиса от 3 декабря 1425 года. У нас Иван Грозный только через сто лет родится. Русь все еще под игом – оно формально закончится в 1480-м. В Англии и Франции – Столетняя война.

А тут флорентийский купец Jean Bocassi, трудящийся в Aigues-Mortes, во Франции, страхует у генуэзского предпринимателя Jean de Cazaux, находящегося в Марселе. Страхует отправку ткани из того же Aigues-Mortes в Барселону – всего-то 371 км, если по дороге. Приводим только **список рисков**:

sicuti de mari, de ventu, de gentibus, de insendio, de rapina, de naufragio, de amicis, de inimicis et alterius cujuscumque dampnum divinum seu humanum, quod dixtus.

– В латыни мы не сильны, но есть перевод на французский:

L'assurance couvre tout cas fortuit comme de mer, de vent, de gens, d'incendie, de vols, de naufrage, d'amis, d'ennemis, comme de tout autre tant divin qu'humain

– А отсюда уж на русский:

Риски моря, ветра, людей, пожара, грабежа, кораблекрушения, друзей, врагов, любые другие, божественные или человеческие.

А теперь посмотрите на Антверпенскую проформу полиса 1593 года:

Formulaire de la police d'Anvers de 1593

asseurent lesdits assureurs audit assureur, de mer, de feu, de vent, d'amis, d'ennemis, de lettres de marque, de contre-marque, d'arrest & rétention du Roy, de Prince, & de Seigneur quelconques & generalmente de tous autres périls & fortunes qui pourroient avenir en quelque manière que ce soit, ou qu'on pourroit imaginer

...риски моря, огня, ветра, друзей, врагов, каперских и антикаперских свидетельств, ареста и задержания Королем, Князем, любыми Властителями, и в

целом любых других рисков и происшествий, которые могут произойти в любой форме, которая существует или которую можно себе представить.

А теперь переедем на 500–600 лет. Единственный полис, кажется, в котором есть перечень рисков, сохранившийся со старины – это Американские Оговорки 2004 года. Вот они:

**AMERICAN INSTITUTE CARGO CLAUSES 2004
FREE OF PARTICULAR AVERAGE – AMERICAN CONDITIONS (FPAAC)
Causes of Loss**

Basic Perils

Touching the adventures and perils which the Company is contented to bear, and take upon itself, they are of the seas, fires, assailing thieves, jettisons, loss overboard of overseas containers while stowed on deck, barratry of the master and mariners, and all other like perils, losses and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment or damage of the insured property.

In respect to shipments via aircraft, the words, “seas” and “barratry of the master and mariners” shall be read as “air” and “breaches of trust by the air crew,” respectively.

Риски моря, пожаров, нападающих воров, выбрасываний за борт, гибели за бортом морских контейнеров, перевозимых на палубе, барратрии капитана и моряков, и любые иные подобные опасности, убытки и происшествия, которые произошли или могут произойти и нанести убыток, ущерб или повреждение застрахованному имуществу.

- А это ты зачем?
- Во-первых, как известно, люблю историю. А во-вторых, **так мало поменялось** за 600 лет!
- И подход сохранился: попытка перечня рисков – а потом отсылка ко **всем рискам**.
- Особенно нравятся риски «друзей, врагов и любые другие, божественные или человеческие». От друзей тоже опасность может исходить.

– А вот теперь переедем в Англию на 300 с лишним лет после нашего Эг-Мортовского флорентийца. Немаленькое **ВКРАПЛЕНИЕ**: Об истории современного Ллойдс. Чтобы еще больше запомнить корни. Вот оно.

**ВКРАПЛЕНИЕ: Первые шаги Ллойдс,
или атмосфера принятия формы SG**

Начинала кофейня Ллойдс, собравшая больше всего страховщиков, на **Ломбард (Lombard) Стрит**, где еще с 1250-х селились итальянцы, покинувшие разоренную гвельфами и гиббеллинами родину. Генуэзцы и пизанцы, лучше всех ведавшие в финансовых делах, изобретшие банки и аккредитивы – и принесли в Сити страхование. Хотя многие считают, что пальма первенства – у ганзейских купцов, тоже общиной живших неподалеку, на Кэннон Стрит (Cannon).

Елизавета

Как бы то ни было, к началу 1600-х и итальянцы, и ганзейцы Англию покинули – а заниматься страхованием стали сами англичане. **Первый Закон о Страховании** в Англии принят в **1601-м году** – 19 декабря, в 43-й год правления Елизаветы, еще Первой. Дочери самого Генриха VIII – помните про шесть жен? Одной из всего трех его детей – из которых мальчик Эдуард умер рано, старшая дочка оказалась недолго прожившей Марией Кровавой, а вот она, что поменьше, Елизавета – создательницей современной Англии.

Преамбула закона 1601-го гласила, что страхованием занимались еще «в незапамятные времена», а как еще переведешь сочное “time out of mind” (“tyme out of mynde” в староанглийской версии).

Сострахование

Итак, англичане переняли этот древний обычай у итальянцев и ганзейцев. И стали в нем преуспевать. Только форма была странная, ни на что не похожая – сотрудничество разных андеррайтеров. Подписчиков, которые сообща страховали корабль или товар. Каждый отвечал за свою долю – но отвечал всем своим имуществом!

Убыточное это было дело, морское страхование. Впрочем, как и сейчас. Поэтому так и вышло, что только это самое сообщество в Ллойдс и занималось им. И занималось профессионально, со знанием дела. И стал Ллойдс расти. Съехали с кофейни на Ломбард Стрит. Немного поработали в тесных съемных комнатах на Поуп Хэд Элли (Pope Head Alley). А в 1774-м сняли северо-западный угол **Королевской Биржи (Royal Exchange)**.

Русская Невеста

Если задумается такой коктейль попробовать – с клубникой! – в Биржу и идите. Там внутри здания – восхитительной красоты атриум, посередине – бар. А как придется отойти после пары коктейлей – так как раз стрелки и направят в северо-западный угол. Будете спускаться – вспомните, что аккуратно над этим местом взошла звезда английского Ллойда.

А историю не забыли. И долго еще полисы заканчивались стандартной фразой, что это – «страхование столь же надежное, как принято было заключать на Ломбард Стрит». Помнят традиции!

10 июня 1720 года

был принят Закон. О том, что создаются две Страховые Корпорации– **London Assurance Corporation** и **Royal Exchange Assurance Corporation**.

Видите, прямо тануло страхование к Королевской Бирже, к Ройал Иксчендж! Да ведь рядом же с ней, на той же площади – Банк Англии. И площадь называется просто Банк. Не Банк Сквер, не Банк Серкус – а Банк. Один он такой. Центральный. Итак, справа от Биржи – Английский Банк, слева – дворец Лорда-Мэра Сити. В Бирже – Ллойдс. Вот и вся финансово-административная система.

А сейчас Ллойдс – в 800 метрах на восток. Все движение, за 230 лет-то!

Значение Страхования в XVIII

Закон 1720-го гласил, что **кроме** двух Корпораций – и Ллойдс – **морским страхованием никто заниматься не вправе**. А то, как было написано в преамбуле, некоторые «получают большие премии за страхование, а потом становятся банкротами» – что приводит к

– прекрасные слова! Вдумайтесь, **какое значение придавали страхованию в 1720м!!!** –

“to the ruin and impoverishment of many merchants and traders, and to the discouragement of the adventurers at sea, and to the great diminution of trade, wealth, strength and publick revenues of the kingdom”.

За 200 лет английский почти не изменился. Мой Ворд только слово publick подчеркнул – так тогда public спеленговался.

Перевод: **банкротство страховщиков** ведет к «**разорению и обеднению многих купцов** и торговцев (надо задуматься над разницей!), и отбивает охоту развивать торговое мореплавание, и ведет к значительному **уменьшению торговли, богатства, могущества и публичных доходов королевства**»!!!

Конкуренты или Соучастники?

Так что ограничили в 1720-м году круг морских страховщиков. Думали, созда-

дуг конкуренцию Ллойдс – в виде двух Корпораций. Но Корпорации с потерей в октябре 1720-го флота, направлявшегося на Ямайку, увидели, что морское страхование убыточно. И поэтому потихоньку стали себе развивать неморское – домов от пожара. А Ллойдс оставили наедине с капитанами и торговцами. К 1810 году только 4% морских страхований в Англии приходились на Корпорации. Остальные – на Ллойдс.

Отец Нового Ллойдс

А Ллойдс за вторую половину XVIII века окреп сильно.

Во-первых, страховали же суда и грузы от всех рисков, в том числе, от тех, что сейчас называются военными рисками и пиратством. А воевали тогда очень много. С Францией, с (бывшими) американскими колониями, с Испанией, с Голландией. Суда гибли часто – и премии были высокими.

Во-вторых, были люди, руководившие Ллойдс, и планомерно создававшие его как структуру.

Один из них – почти наш соотечественник. Немец из России, родом из Санкт-Петербурга.

Джон Джулиус Ангерстайн (John Julius Angerstein).

Английско-немецкое

(Как, кстати, англичане его имя произносят, я пока не задумывался. «Ангерстин», наверно. Тут редко берут правильное, скажем, немецкое произношение, а чаще выдумывают свое. Вы знаете такую знаменитую финансовую семью – Росчайлды? Нет? А Ротшильды? Видите, как по-разному можно произнести Rothschild. А в Киеве наша любимая собака такса была звана – по-детски, «сосисочная» – sausage dog. А правильно – dachshund. По-немецки «дахсхунд», как мы и привыкли ее называть. По-английски? Правильно, «дачсханд».)

Итак, ДжДжАн родился в Петербурге в 1735 году в семье богатого торговца. В 14 лет перебрался в Лондон. Стал младшим клерком в конторе Andrew Thompson, “an eminent Russia merchant”. То есть не «русского торговца» (с такой фамилией-то) – а «торговца с Россией». ДжДжАн оказался способным, и вскоре уже торговал и страховал сам, создав по очереди несколько товариществ.

По мере роста операций Ллойдс – ДжДжАн и оказался одним из тех, кто возглавил процесс консолидации и перестройки того, что после переезда с Ломбард Стрит в 1770-м стали называть «Новой Кофейней Ллойдс» (то есть помнили о «кофейном» происхождении 100 лет! – New Lloyd’s Coffee-House).

Полисы Сообщества

Сначала – постепенно – нашли помещение в Королевской Бирже. Тогда же начали создавать внутренний регламент – кто может быть андеррайтером или брокером, каковы правила работы и т.д.

Тогда же – **12 января 1779 года** – создали первую печатную (!) форму Ллойдовского полиса, – которая использовалась почти три столетия. Начиналась она со слов “In the name of God, Amen” («Во имя Бога, Аминь»). Но уже в 1850 году практичные англичане, активно торговавшие с Османской империей, сменили это на более практичное “Be it known that” – «Да будет известно, что мы, члены Ллойдс, застраховали это (судно или груз)».

Примерно тогда же Ллойдс – «Новый Ллойдс» – стал для внутренних целей именоваться **Society**. **Никогда** не пишете «Корпорация Ллойдс застраховала».

Lloyds’ Corporation – это бюрократический аппарат современного Ллойдс, непосредственно принятием рисков не занимающийся. А собственно страховой Ллойдс называет себя **Сообщество**.

Как иначе перевести **Society**? Уж точно не «Общество» – это сразу напомнит

«Общество с ограниченной ответственностью». А в том-то и было главное отличие Ллойдс – что ответственность его членов перед страхователями была неограниченной. И оставалась таковой до 1996 года. Так что предлагаю – **Сообщество**.

Борьба за морское владычество и ставки премии

1775 год – начало той почти полувековой череды войн, что утвердила Англию как «владычицу морей».

Неспокойствие на морях очень было выгодно Ллойдс в его положении практически монопольного морского страховщика. Посмотрите на ставки премий в 1780-х:

- из Лондона на Вест-Индию (Карибское море) – под конвоем, 10%,
- из Лондона на Нью-Йорк и Галифакс, под конвоем, 15%,
- из Ямайки на порты Великобритании или Ирландии, 25%, скидка 8% если под конвоем,
- из Ливерпуля, Бристоля и Глазго на Вест Индии – 20%, скидка 8% если под конвоем.

(«Конвой», конечно, – это плавание под охраной военных судов. Как сейчас в Аденском Заливе.)

Для справки – сейчас максимальная ставка по грузам в Ллойдс, на самом-самом древнем судне – 2%. Нормальная – в разы меньше. Так что – да, убытки были, но и без прибылей не обошлось.

– Приятно, что узловым момент развития Ллойдс – в том числе, и принятие изученной нами формы SG – связан, пусть и не напрямую, с Россией. Надо бы ввести в наш курс страхового обучения, помимо имени Ллойда – еще и имя Ангерстайна.

Вывод по SG-Форме

– ну вот, изучили наш отправной исторический документ. Поняли, что SG форма Ллойдс 1779 года возникла не на пустом месте – а на базе четырехсотлетнего опыта. Воспроизводила она предыдущие формы – может, улучшая их.

– Была SG форма – страхованием от всех рисков = опасностей. Часть из которых была перечислена.

– А **современные американские** – и некоторых других стран – условия до сих пор основываются на форме SG.

– Двигаемся дальше, в период развитого страхования. Откуда появились оговорки?

ОГОВОРКИ

– Для устранения недоразумений, связанных с разными трактовками полиса SG, страховщики грузов начали **добавлять** к SG-форме **оговорки** с тем, чтобы **четче определить условия и предмет страхования**. Использование оговорок стало традицией.

С течением времени практикующие страховщики грузов стали больше уделять внимания прилагаемым оговоркам, нежели самим формулировкам **SG-формы**. Такое положение стало приемлемым для практикующих страховщиков, но не облегчало работу суда, действующего по нормам общего права.

Проведение судебного рассмотрения требовалось с тем, чтобы рассудить споры, порожденные условиями договоров, которые основывались на этой запутанной форме морского полиса страхования грузов.

ИСС – 1912

– Вот в 1912 году – 100 лет назад и за 50 лет до моего рождения

– Такой ты древний?

– Да.

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

- Не переживай – я еще древней. Итак, в 1912 году появились знаменитые ICC. И **не просто Оговорки – а FPA**.
- Над Оговорками ICC в Лондоне начали работать в 1908-м. «Титаник» процесс ускорил
- и Оговорки FPA / WA приняли с 1 августа 1912 года.

FPA = FREE FROM PARTICULAR AVERAGE = БЕЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ

- А часто пишут Free **OF** PA. А не **FROM** PA. Как правильно?
- Думаю, оба варианта можно использовать.
- Мы еще увидим, что в нашем регионе FPA чаще переводится пояснительно – «**без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения**».
- А тебе это FPA ничего не напоминает?
- Что-то смутно...
- Посмотри на последнюю часть Формы SG – после знака NB.
- “Warranted free from Average, unless General”.
- А что это значит? «С условием, что свободно от аварии, за исключением общей».
- Мы же говорили, что **авария – это частичный убыток**. И она бывает общей или частной.
- А значит, форма SG уже предусматривала условие «Свободно от частной аварии».
- Называлась эта позиция – последний абзац после NB – **Memorandum = меморандум**. И вводил он **два великих понятия** (не то, чтобы они до этого не существовали...):
- франшизы и
- узкого покрытия – без ответственности за частную аварию.

Франшиза. Условная и безусловная

- **Franchise** = франшиза – была французского происхождения. Ничего общего со словом «Франция», а связывалась она с «освобождением». С освобождением андеррайтера от оплаты претензий по частной аварии. Не достигавших определенного процента от общей страховой суммы. Трех или пяти. Если **достигал убыток этой планки – возмещалась вся сумма** убытка. У нас часто называют это «**условная франшиза**». И сейчас почти не применяют.
- Застрахован груз на 100 фунтов. Франшиза 3%. Убыток 2.50 фунтов – не оплачивают. Убыток 3.50 фунтов – перевалил за условную франшизу – оплачивают 3.50.
- А при **безусловной франшизе = deductible, или excess** – в 3% от страховой суммы – из убытка в 3.50 вычтут 3% от 100 фунтов = 3 фунта – и возместят 0.50.

Меморандум

- Но сейчас нам важнее **объем покрытия**. Исключение убытков по частной аварии.
 - Так важен был этот Меморандум – давший начало самой первой оговорке, ICC (FPA) – что про него книгу написали.
 - Ага. Я лет пять назад видел ее, стоящей на полке в магазине. Не купил. А теперь Амазон гордо отвечает – «нет в наличии, тираж кончился».
 - Мне нравится двойное название книги:
- Goodbye to the Memorandum: An in-depth Study of the Standard Cargo, War and Strikes Clauses**
- Прощай, Меморандум: Глубокое исследование стандартных грузовых, военных и забастовочных оговорок.**
- Лондон, 1988 год, издательство Witherby & Co.
 - Чуть не забыл автора! **J. Kenneth Goodacre**

- Интересно, к тому моменту меморандум 5 лет как был отменен.

– Ну и что? Мы же говорили, что **FPA до сих пор используется в России, в Японии, в Китае**. Так что нужно знать, откуда он берется. Мы ж с тобой сейчас это изучаем!
– Вот, нашел текст на интернете! Ура, можно же! Free .pdf download, как раз Goodbye to Memorandum! Сейчас изучим!

– Ну пересылай!

– Постой...гм. Глубоко копают. Упоминается книга, на пятой странице, в сносках. А текст весь... то ли на японском, то ли на китайском. Иероглифы покруглее, на японском.

– Вот. Лучше доброй старой книги все равно ничего нет. Японцы знают!

– [Смешно – через год после этого диалога – книга-то наша писалась три с лишним года
– ГГ обнаружил Гудакра на собственной книжной полке.]

– Итак, Меморандум 1779-го позволил появиться в 1912-м на свет оговоркам FPA.

– Которые стали **первым примером узкого покрытия по страхованию грузов**.

– Предназначенного для использования исключительно с SG-формой полиса.

ВКРАПЛЕНИЕ

– Не надо недооценивать Меморандум. Он не всегда был таким коротеньким. Вот, в качестве информации для разминки, даже без перевода, часть (!) Меморандума из **американского полиса 1920 года**:

“It is also agreed that bar, bundle, rod, hoop and sheet iron, wire of all kinds, tin plates, steel, madder, sumac, brooms, wicker-ware and willow (manufactured or otherwise), straw goods, salt, grain of all kinds, rice, tobacco, Indian meal, fruits (whether preserved or otherwise), cheese, dry fish, hay, vegetables and roots, paper, hempern yarn, bags, cotton bagging, and other articles used for bags or bagging, pleasure carriages, household furniture, skins and hides, musical instruments, looking glasses, and all other articles that are perishable in their own nature, are warranted by the assured free from average, unless general; hemp, tobacco stems, matting and cassia, except in boxes, free from average under twenty per cent, unless general; and sugar, flax, flax-seed and bread are warranted by the assured free from average under seven per cent, unless general; and coffee, in bags or bulk, pepper, in bags or bulk, free from average under ten per cent, unless general. Profits warranted free from claim for general average, but subject to the same per centum of partial loss as if the insurance were on goods...”

– и что мы из этого можем почерпнуть?

– Разные вещи. То, что условия были всегда конкретны. Это мы пока с тобой не касаемся **конкретных грузов**. А наши предшественники в условиях полиса очень даже касались. Приводили дотошный перечень.

Второе – как обеднел наш язык! Половину слов и не знаем, как перевести. Половина понятий, наверно, пропали. Sumac – использовался в кожевенной промышленности. Madder – красильная морена. Wicker-ware – изделия из лозы. Понятия-то такие есть. Грузов нет.

Третье – очень интересно – что пишется “warranted by the assured free from average” – то есть страхователь сам обязывался не заявлять убытки по частной аварии.

Четвертое – что по некоторым грузам – **хрупкого характера = perishable in their own nature** – частная авария не покрывалась вообще. А по другим видам вводилась франшиза на убытки по частной аварии – от 7 до 20%!!! Сейчас со страхователем о 20-процентной франшизе и говорить страшно – не поймет!

– И еще одно становится понятно. Как же **разносортны условия**, когда есть только договор страхования, или полис – и **нет стандартных оговорок**. Каждый страховщик может сколько угодно грузов и видов убытков включать в собственный Меморандум.

– Совсем, как **сейчас в нашем регионе**, России и других странах. У каждой компании – свои условия страхования. **Никакой – почти! – унификации**.

Снова FPA

– И опять я убедился в беспомощности Интернета. Задал поиск по FPA wording. Разные комбинации использовал. Исход один – ни одного текста Оговорки. На весь Интернет! – Ты имеешь в виду, что Интернет – это великий обман масс? Новое закабаление? Не надо цепей – вот всем компьютеры, проводите свое свободное время в бессмысленном брожении по Интернету. Все равно там ничего ценного нет. Так, что ли? – Примерно. Итак, текста FPA Clause нет. Воззвал я по этому поводу к пяти могущественным страховщикам. В основном российским. Посмотрим, что они мне скажут.

А пока будем довольствоваться тем, что есть. Вот начнем с интернетного текста. Помни, что это – не истина в последней инстанции! Только мнение какого-то анонимного автора. Но понравившееся мне мнение.

PARTICULAR AVERAGE CLAUSES

Whether or not particular average is recoverable under a cargo policy depends on the terms of insurance. While **total losses** from any of the insured perils **are recoverable** up to the policy limits, partial losses resulting from the same perils (particular average claims) are recoverable only as specified by the average clause used in the policy. The insured selects the average clause most suited to the circumstances. The **principal clauses** used are:

Free of Particular Average (American Conditions).

Under this clause, particular average is **only recoverable** when the loss or damage is **actually caused by the stranding, sinking, burning, or collision** of the vessel with another vessel.

Free of Particular Average (English Conditions).

Under this clause, particular average is **recoverable provided the vessel has been stranded, sunk, burnt, or in collision**. The clause is **broader than the American Clause**, in that particular average losses are payable **not only when directly caused** by the accidents enumerated above, but also if the vessel **meets** with one of these accidents.

Losses **caused by the perils of the sea are paid** even if they have no connection with the accident.

For instance, salt water damage due to heavy weather is covered if during the voyage a stranding, sinking, fire or collision occurs.

ОГОВОРКИ О ЧАСТНОЙ АВАРИИ

Возмещаются ли убытки по Частной Аварии по грузовому полису, зависит от условий страхования. Если убытки по **Полной Гибели** вследствие застрахованных опасностей **покрываются** в пределах лимитов по полису, Частичные Убытки от тех же опасностей (Убытки по частной аварии) возмещаются, только если это подтверждается оговоркой об Аварии, используемой в полисе. Страхователь выбирает наиболее подходящую к условиям оговорку об Аварии. **Основные используемые оговорки** таковы:

Без ответственности за Частную Аварии (Американские Условия).

По этой оговорке ЧА возмещается, только если убыток **фактически вызван посадкой на мель, кораблекрушением, сожжением или столкновением** судна с другим судном.

Без ответственности за Частную Аварии (Английские Условия).

По этой оговорке ЧА возмещается, **если судно село на мель, утонуло, сгорело или столкнулось**. Оговорка **шире американской**, в том плане, что убытки по ЧА оплачиваются **не только если они прямо вызваны** вышеперечисленными случаями, но и если **судно просто попадает** в такую ситуацию.

Убытки, **вызванные опасностями мореплавания, оплачиваются**, даже если они не имели связи с [перечисленными] случаями.

Например, подмочка соленой водой вследствие тяжелых погодных условий покрыта, если в течение рейса имели место посадка на мель, крушение, пожар или столкновение.

– Что заметил?

– Что не зря мы свою **схему по видам убытков** делали. Автор этой заметки достаточно

вольно смешивает Частичный Убыток и Частную Аварию. А мы-то знаем, что второе – часть первого.

– И он потом продолжает – «страхователь выбирает оговорку об аварии» (average clause). О Частной Аварии, не просто об аварии!

Sinking и Burning

– Второе мое замечание – к переводу. Что это ты за термины используешь?

– А я с ними уже три года борюсь. Вот в разделе про английские условия написано: «судно утонуло». Это понятно. А как ты переведешь “sinking”? «Утопление»? «Затонутие»?

– В Ингосстрахе в 1940 годах это уже поняли. И термин sinking в свои условия не включали.

– А давай **sinking** повсюду переведем как «**кораблекрушение**»?

– Спорно. Но другого варианта нет.

– Да и с **burning** – тоже проблема. «Сгорение»? «Сожжение»? Второе подразумевает поджигателя.

– А еще по поводу терминов – уже разбирались выше, что **stranding** – **посадка на мель**, **grounding** – **касание грунта**. А не наоборот – как явствует из прямого перевода.

Причинная связь

– Интересен и другой аспект. **Требуемая сила** причинно-следственной связи. В **американских** условиях ЧА должна быть **непосредственно** вызвана катастрофическим событием.

– В **английских** – связь гораздо **более опосредованная**. Даже если убыток не связан напрямую с той же посадкой на мель – но она произошла в течение рейса – он будет покрыт страхованием.

FPA – текст

– Все же искали мы, искали текст FPA. Пока нашел только Николай. На американском сайте. Странно разрезанные. Кто ж знает, как они действительно выглядели.

– Мы пока возьмем часть с описанием объема основного покрытия.

FREE OF PARTICULAR AVERAGE (ENGLISH CONDITIONS).

Warranted **Free from Particular Average** unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this Warranty the Company is to pay any physical loss of or damage to the insured property which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress.

БЕЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ (АНГЛИЙСКИЕ УСЛОВИЯ).

С условием **невозмещения убытков по Частной Аварии**, если только судно или плавательное средство не село на мель, утонуло или сгорело, но, несмотря на эту Оговорку, Страховщик выплачивает за физическую гибель или повреждение застрахованного имущества, которое может быть разумно приписано воздействию пожара, взрыва, столкновения или контакта судна и/или транспортного средства с любым внешним веществом (включая лед), за исключением воды, или с разгрузкой груза в порту бедствия.

WITH AVERAGE

Warranted free from average under the percentage specified in the Policy declarations, unless general, or the vessel or craft be stranded sunk or burnt; also for any loss or damage to the interest insured which may be reasonably attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port in distress.

С ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ

С условием невозмещения убытков по Аварии ниже определенного в Полисе процента, за исключением общей, или если судно или плавательное средство село на мель, утонуло или сгорело, а также за гибель или повреждение застрахованного имущества, которое может быть разумно приписано воздействию пожара, взрыва, столкновения или контакта судна и/или средства с любым внешним веществом (включая лед), за исключением воды, или с разгрузкой груза в порту бедствия.

WA = WITH AVERAGE = С ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ЗА ЧАСТНУЮ АВАРИЮ = С ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ЗА ЧАСТИЧНЫЙ УБЫТОК

- Вслед за 1912-ми FPA в 1925-м появились оговорки WA.
- Переводим мы WA: «с ответственностью за частную аварию».
- **WA – более широкие условия, чем FPA.**

– А ты это можешь уследить из двух вышеприведенных текстов?

– Могут... Почти.

Формулировки FPA и WA очень схожи. По обоим условиям покрывается полная гибель и общая авария.

– А что касается частной аварии – PA, то по обоим она **застрахована, если вызвана катастрофическими рисками:**

посадка на мель / затопление (?) / пожар / взрыв / столкновение или касание / разгрузка в порту бедствия (РПБ)

(– Не будем здесь разбираться, чем burnt отличается от fire).

– А **остальные частичные убытки = случаи частной аварии**, если только не вызваны пожаром / взрывом / столкновением / разгрузкой:

частичные убытки – помимо катастрофических и общей аварии:

FPA

WA

Не застрахованы

Застрахованы, если превышают франшизу

– Потому и называются условия

FPA – WA.

Без ответственности за частную аварию – с ответственностью за частную аварию.

– Получается, что в 1912/1925 произошла та самая **метаморфоза английских условий**. Вернее – произошла она с введением меморандума, а нашла отражение в отдельных условиях в начале XX века.

– Форма SG была страхованием от всех рисков.

– Условия FPA и WA стали **страхованием на узких условиях**.

– Условиях, в которых **соединены риски** = опасности – и **виды убытков**.

– Полная гибель и общая авария по ним покрываются.

– Частичные убытки, вызванные катастрофическими рисками – покрываются.

- А прочие частичные убытки:
 - или не включаются в покрытие – по FPA,
 - или страхуются сверх франшизы – по WA.

- Напомним нашу схему видов убытков.
- Запатентовать ее бы надо.... Уж больно хороша!

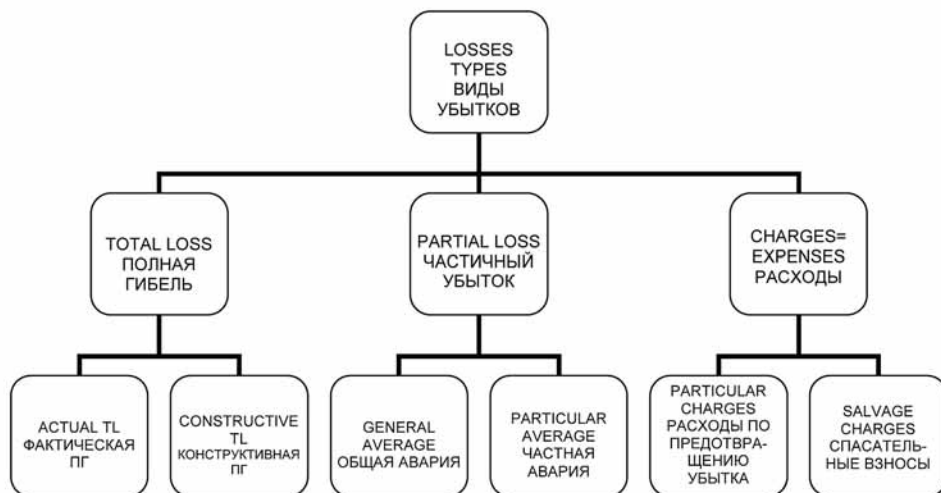


Схема 8.4. Виды убытков

Расширение FPA / WA

- В том еще проблема была, что формулировки FPA не были единообразными по всему миру. В Англии то, что мы привели выше, применялось.
- А в Америке FPA иногда расширялась.

ВКРАПЛЕНИЕ: Indemnity Insurance Company of North America. AVERAGE TERMS

15. Warranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty these assurers are to pay any loss of damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at port of distress. Also to include **the risk of jettison and washing overboard** irrespective of percentage.

- Переводить даже не надо. Здесь добавили **выбрасывание или смывание за борт**.

ВКРАПЛЕНИЕ: Условия Chubb - F.P.A. Clause

Warranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriters are to pay the insured value of **any package or packages which may be totally lost in loading, transshipment or discharge**, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance (ice included) other than water, or to discharge of cargo at a port of distress, also to pay **special charges for landing warehousing and forwarding if incurred at an intermediate port of call or refuge**,

for which Underwriters would be liable under the standard form of English Marine Policy with the Institute Cargo Clauses (W.A.) attached.
This Clause shall operate during the whole period covered by the policy.

– Тут нет выбрасывания / смытия. Зато есть **полная гибель места груза при погрузке, перегрузке или разгрузке**. А также более широко расписанные расходы в порту бедствия – или в **промежуточном порту**.

- Ничего эти расширенные FPA не напоминают?
- Все больше и больше ICC – В и С напоминают!
- Вот к ним сейчас и вернемся. Вот только наш главный пример посмотрим.
- На Ингосстрах, что ли?
- Ага. Все же его условия – старейшие в нашем регионе. И до сих пор действуют.

ВЛОЖЕНИЕ 9.2 ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ ИНГОССТРАХА

II. EXTENT OF LIABILITY

§ 2. Under the insurance contracts concluded in accordance with the present Rules, the losses, having arisen from contingencies and perils of carriage, are reimbursed.
The insurance contract can be concluded on the **basis of one of the following conditions**:

1. "All risks".

In accordance with the insurance contract concluded on this condition the insured accidents are:

- a) **damage, total destruction or loss of the whole cargo or any part thereof, having arisen from all perils**, with the exception of the cases stipulated by the items «a» – «i», § 6 of the present Rules;
- b) expenses and contributions allowed in **general average**, which the Insured is obliged to bear;
- c) all necessary and properly incurred expenses for **salvage of the cargo**, and also for **minimizing the loss and ascertaining its extent**, if the loss is indemnified under the terms of insurance;

II. ОБЪЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

§ 2. По договорам страхования, заключенным в соответствии с настоящими Правилами, возмещаются убытки, происшедшие от случайностей и опасностей перевозки.

Договор страхования может быть заключен на основании **одного из нижеследующих условий**:

1. «С ответственностью за все риски».

По договору страхования, заключенному на этом условии, страховыми случаями являются:

- a) **повреждения, полная гибель или утрата всего или части груза, происшедшие по любой причине**, кроме случаев, предусмотренных в пунктах «а» – «и» § 6 Правил;
- б) расходы и взносы по **общей аварии**, которые обязан понести Страхователь;
- в) все необходимые и целесообразные расходы по **спасанию груза**, а также по **уменьшению убытка и по установлению его размера**, если убыток возмещается по условиям страхования;

2. "With Particular Average".

In accordance with the insurance contract concluded on this condition, the insured accidents are:

- a) damage to, total destruction or loss of the whole cargo or any part thereof, caused by **fire, lightning, storm, whirlwind and other natural disasters, wreck or collision of vessels, aircraft or other conveyances, or their impact against any fixed or floating objects, grounding of a vessel, collapse of bridges, explosion, damage to a vessel by ice, wetting by overboard water, and also due to measures taken for salvage or extinction of fire;**
- b) loss of cargo due to a **missing** carrying conveyance;
- c) damage to, total destruction or loss of the whole cargo or any part thereof, as a result of **accidents during loading, stowage, discharge of the cargo and in taking in fuel by the vessel;**
- d) expenses and contributions allowed in **general average**, which the Insured is obliged to bear;
- e) all necessary and properly incurred expenses **for salvage of the cargo**, and also for **minimizing the loss and ascertaining its extent**, if the loss is indemnified under the terms of insurance;

2. «С ответственностью за частную аварию».

По договору страхования, заключенному на этом условии, страховыми случаями являются:

- а) повреждения, полная гибель или утрата всего или части груза вследствие **огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавающие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортовой водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или тушения пожара;**
- б) утрата груза вследствие **пропажи** перевозочного средства **без вести;**
- в) повреждения, полная гибель или утрата всего или части груза вследствие **несчастливых случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива;**
- г) расходы и взносы **по общей аварии**, которые обязан понести Страхователь;
- д) все необходимые и целесообразные расходы **по спасанию груза**, а также по **уменьшению убытка и по установлению его размера**, если убыток возмещается по условиям страхования;

3. “Free From Particular Average”.

In accordance with the insurance contract, concluded on this condition, the insured accidents are:

- a) total destruction or loss of the whole cargo, or any part thereof, caused by **fire, lightning, storm, whirlwind and other natural disasters, wreck or collision of vessels, aircraft or other conveyances, or their impact against any fixed or floating objects, grounding of a vessel, collapse of bridges, explosion, damage to a vessel by ice, wetting by overboard water, and also due to measures taken for salvage or extinction of fire;**
- b) loss of cargo due to a **missing** carrying conveyance;
- c) total destruction or loss of the whole cargo or any part thereof, as a result of **accidents during loading, stowage, discharge of the cargo and in taking in fuel by the vessel;**
- d) *damage to cargo caused by wreck or collision of vessels, aircraft or other conveyances, or their impact against any fixed or floating objects (including ice), grounding of a vessel, fire or explosion on ship-board, aircraft or other conveyance;*
- e) expenses and contributions allowed in **general average**, which the Insured is obliged to bear;
- f) all necessary and properly incurred expenses for **salvage of the cargo**, and also for **minimizing the loss and ascertaining its extent**, if the loss is indemnified under the terms of insurance;

3. «Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения».

По договору страхования, заключенному на этом условии, страховыми случаями являются:

- а) полная гибель или утрата всего или части груза вследствие **огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара;**
- б) утрата груза вследствие **пропажи** перевозочного средства **без вести;**
- в) полная гибель всего или части груза вследствие **несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива;**
- г) повреждение груза вследствие **крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою или со всяким неподвижным, или плавучим предметом (включая лед), посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне, самолете или другом перевозочном средстве;**
- д) расходы и взносы по **общей аварии**, которые обязан понести Страхователь;
- е) все необходимые и целесообразные расходы **по спасанию груза**, а также по **уменьшению убытка и по установлению его размера**, если убыток возмещается по условиям страхования;

Широта Ингосстраха

- Что сразу в глаза бросается?
- Более **широкий список** рисков, покрываемых по WPA и FPA.
- Еще?
- Что **FPA и WPA различает совсем немного.**

(1) **Отсутствие в 3 FPA слова damage to** = повреждение. Оно есть в 2 WPA – в оговорках 2(а) и (с).

(2) **Присутствие в 3 FPA оговорки (d) = (г)** – которая описывает **случай крушения.**

Крушение = Wreck. А где sinking?

- Как мы рады, что не одни над **sinking** голову ломали!
- Да. Наши предки в Ингосстрахе решили просто выкинуть его – вернее, заменить на его описание – **wreck = крушение**. Кажется, не самая лучшая замена, ведь wreck – это скорее останки судна – то есть результат крушения, а не факт затонутия / затопления = sinking.
- А это не замена. Речь идет о частной аварии в результате wreck = крушения. А если судно затонуло = произошло sinking – частной аварии не будет, произойдет полная гибель. Так что правильно sinking исключили.
- А почему же тогда в английских FPA / WA покрывается vessel sunk? Считается, что

с затопленного судна можно все равно груз достать – только поврежденный, и это повреждение будет застраховано?

– Наверно. Помни, что sinking – это когда судно дальше = глубже затонуть не может. То есть оно не обязательно должно полностью уйти под воду. А с полузатопленного судна груз снять можно.

– Очень интересно, что в английский заголовок оговорки WPA слово wreck не попало. А в русском заголовке слово крушение присутствует.

– Получается, крушение – это не только wreck – но и весь параграф 3 (d) = 3 (г).

– А вот посадка на мель – у Ингосстраха grounding. А мы уже решили – что это stranding.

– Как было бы любопытно изучить историю принятия Правил Ингосстраха! Когда и кто и где. Ведь это была мини-революция – даже просто перейти от WA к WPA – одна буква, но – отход от традиций!

– БОльшая революция – в том, что **список застрахованных рисков = опасностей** намного шире, чем в WA / FPA.

– Но сохранен подход **комбинации рисков и видов убытков**.

СРАВНИМ ВСЕ!

– Вот что я решил. Применим-ка революционный, пусть и несколько механический, подход!

– А именно?

– Просто перечислим все опасности = риски, поименованные в разных оговорках. И сравним их.

– А какие ты предлагаешь взять?

– Те, где перечисляются основные риски:

ICC (B) + (C)

FPA + WA

FPA + WPA Ингосстраха

– Собственно, я это уже делал, почти два года назад. Вот сейчас «причесал» полученное – интересно вышло!

ВЛОЖЕНИЕ 9.3

СРАВНЕНИЕ ICC(B+C) – FPA+WA АНГЛИЙСКИХ – WPA+FPA ИНГОССТРАХА

РИСКИ (B,C)	FPA/WA Англия / США	WPA / FPA Ингосстрах	РУССКИЙ ПЕРЕВОД
Risks (B, C)	FPA / WA London/ USA	WPA / FPA Ingosstrakh	Russian
<i>not in (C)</i>			
<i>нет в (C)</i>			
– LOSS / DAMAGE REASONABLY ATTRIBUTABLE TO (RAT)		– РАЗУМНО ОТНОСИМЫЕ НА СЧЕТ	
Fire	V/C burnt + RAT Fire	Fire	Пожар
Explosion	RAT	Explosion	Взрыв
Stranded V/C	V/C stranded		Посадка на мель

Grounded V/C		Grounding	Касание грунта – англ. Посадка на мель – Инг.
Sunk V/C	V/C Sunk		Затопление
		<i>Wreck</i>	Крушение
Capsized V/C			Опрокидывание
		<i>Missing carrying Convenience</i>	<i>Пропажа без вести Трансп. Средства</i>
Overturning Land Convenience			Переворачивание наземного ТрСредства
Derailment Land Cnv			Сход с рельс
Collision with any External Object	Collision with any External Substance	Collision	Столкновение
	Collision with Ice	Damage by ice	Поврежд. льдом
Contact with any Object	Contact etc.		Удар
		<i>Impact of V/C against Fixed / Floating Objects</i>	Удар о неподвижные / плавучие объекты
		<i>Collapse of bridges</i>	Провал мостов
Discharge of Cargo at Port of Distress	Discharge of Cargo at Port of Distress		Выгрузка в порту-убежище
Earthquake			Землетрясение
Volcanic eruption			Извержение вулкана
Lightning		Lightning	Молния
		<i>Storm</i>	<i>Буря</i>
		<i>Whirlwind</i>	<i>Вихрь</i>
		<i>Natural disasters</i>	<i>Стихийные бедствия</i>
- LOSS / DAMAGE CAUSED BY	- ПРИЧИНЕННЫЕ		
General Average Sacrifice	Sacrifice to GA	Expenses / Contribution in GA	Расходы / Взносы по ОА
Jettison	<i>Jettison</i>		Выбрасывание за борт
Washing Overboard	<i>Washing Overboard</i>		Смывание за борт
Entry of Water			Проникновение воды
		<i>Wetting by overboard water</i>	Подмочка забортовой водой
Package Lost Overboard – TL	<i>Total Loss in Loading, Tr/sh, Disch</i>		Полная гибель за бортом при погрузке / разгрузке
Package Dropped Whilst – TL			ПГ – падение при погрузке / разгрузке

		Total Destruction –loading / storage / discharge	Полная гибель после Н/С при погр / укл / выгр
		Total Destruction – taking fuel	Полная гибель – Н/С при приеме топлива.
– COVERS	– ПОКРЫТЫ		
GA and Salvage Charges		Expenses / Contribution in GA	Расходы / Взносы по ОА
	<i>Salvaging goods</i>	Expenses for salvage of cargo	Расходы по спасанию груза
Both to Blame Collision Cl.			Столкновение, обоюдная вина
	<i>Averting Loss</i>		Избежание убытка
	<i>Minimising Loss</i>	Expenses for Minimising Loss	Расходы по уменьшению убытка
		<i>Exp. for Ascertaining Extent of Loss</i>	Расходы по Установлению разм.
		<i>Measures for extinction of fire</i>	Меры для тушения пожара

Сокращения:

V/C = Vessel or Craft = Судно

Ln/Cnv = Land Convenience = Наземное Транспортное средство

Примечание к таблице

– В первых трех колонках показаны риски, перечисляемые соответственно в ICC(B,C) / в FPA+WA / в Ингосстраховских FPA+WPA

– В первой колонке показаны риски, застрахованные по ICC(C). И **курсивом** – застрахованные также в ICC (B).

– Во второй – застрахованные по английским и американским FPA/WA. Риски, НЕ застрахованные по английским FPA/WA, показаны **курсивом**.

– В третьей колонке – риски, перечисленные в Правилах Ингосстраха. Иногда мы не находили прямого аналога англо-американских рисков у Ингосстраха. Тогда ставили те риски, что есть только у Ингосстраха – примерно в том же месте таблицы. Выделили **курсивом** риски, имеющиеся только у Ингосстраха.

– В четвертой – переводы. Подлежащие, иногда, критике – как в той же «посадке на мель».

FPA / WA не просто заменены на ICC (B) + (C)

– Что первое бросается в глаза? Часто говорят, что оговорки ABC в 1982 году просто заменили предыдущие.

– Но еще чаще подчеркивается: так считать неправильно. **FPA+WA – не нашли полного аналога в ICC(B) + (C).**

– Для начала, в ВС другой подход – разделение убытков на разумно относимые на счет определенных рисков – и причиненные определенными рисками.

– Далее, **в ВС просто больше рисков!** В особенности, в В.

– Риски, связанные с наземными перевозками. Связанные с природными явлениями. С подмочкой.

– Да ведь потом мы так и не установили, **существовал ли общепринятый** – хотя бы в Лондоне, если не повсеместно – **вариант FPA / WA**. Где-то покрывалась полная гибель при погрузке, где-то нет.

– Так что еще раз – В / С совсем не аналогичны FPA / WA.

Both-to-blame collision – обоюдная вина в столкновении

- Все никак об этой оговорке не напишем.
- Это потому, Николай, что ты огромное исследование по ней провел. Которое тянет или на статью, или на книгу. Seriously. А вот куда в нашу небольшую книжку его включить – пока не придумывается.
- Но все же осветить оговорку надо – она все время всплывает!
- Согласен. Я просто переведу абзац из исследования Swiss Re – у них удивительная способность говорить обо всем коротко и понятно. Нам с тобой еще учиться и учиться...

“ Both to Blame Collision Clause”...offers cover for any liability to contribute to a claim by shipowners (in theory possible under some American contracts of carriage, although unlikely since a judgement in the US Supreme Court in 1953) to compensate them for the possibility of liability after the carrying vessel has been in collision with another ship =

«Оговорка «Столкновение судов по обоюдной вине» дает покрытие обязательства оплатить часть претензии судовладельца (теоретически, возможной по некоторым Американским договорам перевозки, однако, маловероятной после решения Верховного Суда США 1953го года) за возмещение их ответственности после столкновения перевозящего груз судна с другим».

- Интереснейшее юридическое построение с переходом претензии с одного лица на другое и на третье. Но развитие событий по сценарию этой оговорки практически невозможно – и посему отличное исследование Николая подождет, пока кто-то из наших читателей не заинтересуется.

Unloading etc. – один риск?

- Вот еще один, может, и неправильный, вопрос подниму. Когда я записывал каждый риск в отдельную строчку – то никак не мог разобраться с –

Total loss of any package
lost overboard or
dropped
whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft
Полная гибель места груза
за бортом или
в результате падения
во время погрузки или разгрузки с судна или иного транспортного средства.

- мне кажется, я где-то читал, что loading etc – относится к обоим позициям, к lost overboard и к dropped.
- Вот, кстати, еще одна загадка перевода! **Dropped – нельзя** переводить как «**падение**».
- Ну да, это же – пассивный падеж. «**Уроненный**» груз. Активное участие нерадивых грузчиков прослеживается!
- Ну а все же, **два риска это или один?**
- Надо бы мнение зала спросить. Я так считаю, что **один – инциденты** при погрузо-разгрузочных работах.
- Как в Ингосстрахе написали, «несчастные случаи».
- Если считать, что **lost overboard – это отдельный риск, то – чем он отличается от washing overboard?**
- Второе – волной смыло, а первое – ураганом или тайфуном унесло, или просто плохо прикрепили контейнер, он и упал за борт. Ни после удара волны – а после того же напуска ветра.
- Гм... оставим вопрос открытым. Будем ждать мнений и комментариев!

Ингосстраховские условия

- Мы сравнили Ингосстраховские условия с обеими вариантами английскими.
- Знаешь, к какому выводу хочется придти?
- Что Ингосстраховские по названию ближе к старым FPA. А по сути, по объему покрываемых рисков – к ICC (B+C).
- А еще – что в Ингосстраховских значительно больше рисков, приближенных к неводным перевозкам. Один «провал мостов» что стоит.

Ингосстраховские термины = риски

- Интересно посмотреть на используемые Ингосстрахом термины. На русском и английском.
- Там тоже думали-гадали по поводу **stranding и grounding**. Но решили не обозначать stranding как посадку на мель. А выбрали в этом качестве grounding. Наверно, зря.
- Тоже не смогли совладать с sinking / sunk. И взяли обобщенное **wreck – крушение**.
- Не согласны. Не синонимы это. Wreck – когда что-то осталось. А sinking – все, утонуло судно, одни пузыри.
- Contact с предметами не понравился – взяли **Impact = Удар** о плавучие или неподвижные объекты.
- **Collapse of bridges = Провал мостов** – ввели сами. В нашей части мира мосты послабее, что ли?
- Не захотели перечислять землетрясение и извержение. Взяли просто **стихийные бедствия = natural disasters**.
- Видно, кто-то хорошо знал KTM и MIA. Ввели пропажу **без вести = missing**.
- С водой получилось интересно. У Ингосстраха есть **подмочка = wetting** – а в FPA ее не было. ВС ввели **проникновение воды = entry of water** – а не подмочку. Риск проникновения, пожалуй, поуже подмочки.
- Или пошире?
- Только у Ингосстраха есть **полная гибель после инцидентов...**
- Они называют их **несчастными случаями**, смешно....
- ...При приеме топлива.
- Только у Ингосстраха – **меры по тушению пожара = measures for extinction of fire**.
- И расходы по **установлению размера ущерба = expenses for ascertaining extent of loss**.

- Получается – и хорошо, и плохо.
- Некоторые термины Ингосстрах ввел сам – не посмотрев, что они значат в международной практике. И имеются вообще – как wreck.
- А, с другой стороны, ввел какие-то риски, так до сих пор и не звучащие даже в ВС.

- Так что прогрессивный, получается, наш Ингосстрах был.
- Вот только знать бы, когда и кто это в Ингосстрахе сделал. До или после 82-го? Насколько прогрессивным была относительно своего времени наша страховая Альма Матер?
- Спросить бы Вячеслава Ивановича Щербакова! Так рано ушел из жизни – такой прекрасный человек и отличный специалист. Он бы точно рассказал.

SUE & LABOUR. Уменьшение или избежание. А расходы на сюрвей?

- Для начала – напомним, что само S&L идет из Ллойдовской формы SG. Основная идея: когда происходит убыток, страхователь должен действовать так, **как если бы он не был бы застрахован** –
- обычное выражение – to act as a prudent uninsured person = действовать как разумное незастрахованное лицо.

- Страхователь обязан принимать любые меры для сохранения и спасения груза.

– А страховщики возмещают соответствующие расходы.

– Вопрос только – «какие расходы»?

– В условиях Ингосстраха выделены **расходы по уменьшению и установлению размера убытка**.

– Так интересно – мне только дней пять назад кто-то из России позвонил и пожаловался на своих претензионистов: не хотят оплачивать расходы по установлению, поскольку они прямо не указаны в условиях.

– Оговорки ICC опираются на Закон о Морском страховании – в Секциях 76 и 78 которого и говорится о **Suing & Labouring**.

– И расшифровываются они в 78(1) и (2) как **averting or diminishing** – или **averting or minimising**.

– В ICC они не включены в риски – а отнесены в конец, в 16-ю и, возможно, 17-ю оговорки. В 16-й говорится о **averting or minimising loss**. В 17-й – о **saving, protecting or recovering = спасении, защите и возврате**.

– Главная – 16-я. Averting or minimising = **Избежание или уменьшение**. Как и написано у Ингосстраха!

– Нет, у Ингосстраха есть только «уменьшение». Наверно, считалось, что расходы по избежанию = averting сами собой подразумеваются.

– А ведь правы тогда претензионисты моего коллеги. Они же не хотели **расходы на сюрвей** оплачивать!

– Ну да, **расходы по установлению размера убытка**.

– **Ascertaining the extent of loss**.

– У Ингосстраха они присутствуют в покрытых расходах.

– А вот есть ли они в английских формулировках? Их автоматически включают в Sue&Labour. Но не упоминаются они нигде!

– Можно пойти окружным путем. Minimising: сюрвей для того и проводится, чтобы страхователь не заявил убыток в большем размере. Или страхователю не заявили получатели или портовые агенты.

– Реально повреждены 5 ящиков. А что стоит грузчикам написать, что разбиты 10?

– И только сюрвеер может подтвердить – нет, пять! Выходит, **расходы на сюрвей = по установлению размера убытка – это расходы по уменьшению размера!** Те, что предусмотрены Законом 1906-го!

– Посмотрим, подумаем...А пока считаем еще раз MIA.

76. PARTICULAR AVERAGE WARRANTIES

1. Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured **cannot recover for a loss of part**, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.

76. СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ ПО ЧАСТНОЙ АВАРИИ

1. Если предмет застрахован на условиях «без частной аварии», страхователь **не может получить возмещение за гибель части** [груза], за исключением жертвований по общей аварии, если только договор страхования не является делимым; но, если договор страхования является делимым, страхователь может получить возмещение за полную гибель соответствующей части.

2. Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for **particular charges** and other **expenses** properly incurred pursuant to the provisions of the **suing and labouring clause** in order **to avert a loss insured against**.

3. Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average **under a specified percentage**, a **general average** loss **cannot be added** to a particular average loss to make up the specified percentage.

4. For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had **only to the actual loss** suffered by the subject-matter insured. **Particular charges** and the **expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded**.

78. SUING & LABOURING CLAUSE

1. Where the policy contains a **suing and labouring clause**, the engagement thereby entered into is deemed to be **supplementary to the contract of insurance**, and the assured may **recover** from the insurer any **expenses** properly incurred pursuant to the clause, **notwithstanding** that the insurer may have paid for a **total loss**, or that the subject-matter may have been **warranted free from particular average**, either wholly or under a certain percentage.

2. **General average** losses and contributions and **salvage** charges, as defined by this Act, are **not** recoverable under the suing and labouring clause.

3. Expenses incurred for the purpose of **averting or diminishing any loss not covered** by the policy are **not recoverable** under the suing and labouring clause.

4. It is the **duty** of the assured and his agents, in all cases, **to take such measures** as may be reasonable for the purpose of **averting or minimising a loss**.

Доказывание

– Не вносит ясности MIA в наш вопрос о расходах на сюрвей. Везде говорится об **averting and minimizing** = **diminishing**. И только вскользь, при определении, достигнута ли франшиза, пишется об

2. Если предмет застрахован на условиях «без частной аварии», полностью или ниже определенного процента, страховщик, тем не менее, несет ответственность за спасательные взносы и за **расходы по предотвращению убытка** и иные **расходы**, обоснованно понесенные в соответствии с **условиями оговорки S&L для избежания застрахованного убытка**.

3. Если в полисе не определено иного, если предмет застрахован на условиях «без частной аварии» **ниже определенного процента**, убыток по **общей аварии не может прибавляться** к убытку по частной аварии при расчете указанного процента.

4. Для определения того, достигнут ли согласованный процент, в расчет принимается **только фактический убыток**, понесенный застрахованным предметом. **Расходы по предотвращению и расходы, связанные с определением размера и доказыванием убытка, должны быть исключены**.

78. ОГОВОРКА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ

1. Если полис содержит **Оговорку о предотвращении**, вносимые ей обязательства **считаются дополнительными к договору страхования**, и страхователь может **возместить** у страховщика любые **расходы**, обоснованно понесенные в соответствии с этой оговоркой, **несмотря** на то, что страховщик оплатил **полную гибель**, или что предмет страхования был **застрахован на условиях «без частной аварии»**, полностью или ниже определенного процента.

2. Убытки и взносы по **общей аварии и спасательные** взносы, как они определены в данном Законе, **не возмещаются** по Оговорке о предотвращении.

3. Расходы, понесенные **для избежания или уменьшения убытка, не покрываемого** по полису, **не возмещаются** по Оговорке о предотвращении.

4. Страхователь и его агенты **обязаны**, во всех случаях, принимать **меры, необходимые для избежания или уменьшения убытка**.

ascertaining and proving
определении размера и доказывании убытка

– Не можем мы пока четко доказать, включены ли Ингосстрахом отмеченные расходы по определению размера убытка – в английскую оговорку Sue & Labour.

Еще об S&L

– Несколько замечаний.

– 76(1) Мне понравилось разъяснение: убыток по частной аварии – это не убыток в связи с **гибелью части**. Вот только не до конца я понял, что такое **apportionable insurance**.

– 76(2) – первое **появление S&L оговорки!** Как мы ее будем переводить – с высоты наших знаний? Пока просто S&L?

– 76(3) – расчет процентной – условной – франшизы: убытки по частной и общей аварии складывать нельзя! Франшиза применяется только к убытку по частной аварии.

– 76(4) – много интересного. Для начала, **actual loss** переводиться здесь, как **фактический убыток** – а не фактическая гибель, как мы это делали раньше.

– Мы же всегда помним, что loss – это и убыток, и гибель. И частное понятие, и общее.

Particular Charges

– Мы все же не до конца разобрались в Particular charges. Переводили их как **Расходы по предотвращению**. А правильно ли это?

– Правильно! Смотри – они тут **противопоставляются расходам по определению размера и доказыванию убытка**.

– Именно тем самым сюрвеерским расходам!

– А может, и адвокатским?

– Что же, опять нашу схему меняем?

– Вот как получается:

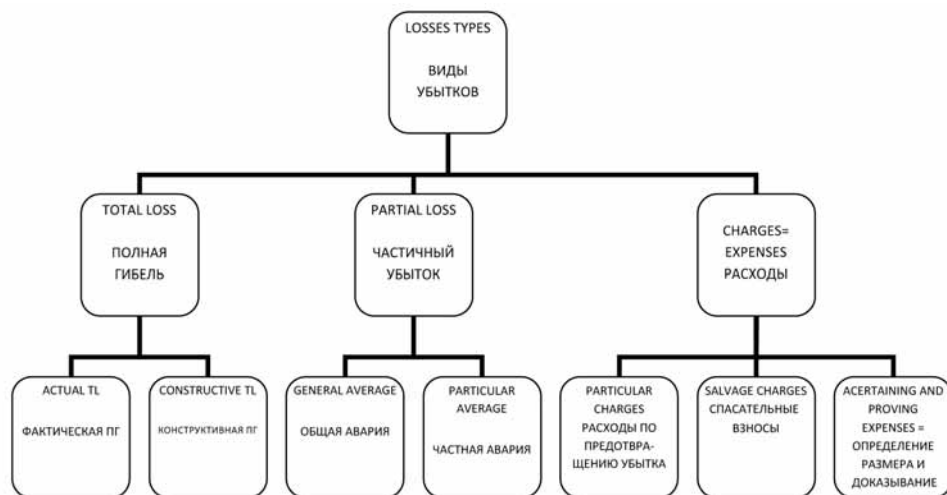


Схема 9.1. Виды убытков

– Интересно, сколько еще раз нам ее менять предстоит?

– Пока не дойдем до сокрытого смысла английских страховых терминов! Видов убытков!

SUE & LABOUR = Оговорка о Предотвращении

- Ты все пытаешься новые термины вносить?
- А что, кто-то ее как-то называл? Сейчас проверим!
- Я люблю multitrans.ru – Сейчас «люблю» – в кавычках.
- Кстати, использование кавычек англоязычными детьми – это особая тема.
- Да. Так мультитран – он же как Википедия. Народный словарь. Вот что там написано:

Sue & Labour = Судебные издержки по трудовым спорам!

- Хотя есть и второе значение, правильное:

Оговорка о возмещении разумных расходов на **предотвращение и уменьшение** убытков вследствие страхового случая.

- Более развернутое определение – в Словаре страховых терминов Игоря Шинкаренко:

Расходы по предотвращению убытка, уменьшению или оценке его размера, расследованию обстоятельств дела, защите интересов страхователя, включая расходы по найму сюрвееров, юристов и др. специалистов.

- Предлагаю коротко – **Оговорка о предотвращении**. Почему – да, потому что она не только о возмещении расходов, но и о том, что **такие действия – обязанность страхователя**.

– Да, собственно, в ICC она так и называется: Minimizing Losses. Duty of Assured = Уменьшение убытков. Обязанность Страхователя.

- Правильней бы перевести «минимизация».

- Основные позиции Секции 78 MIA по S&L:

- (4) это – **обязанность** страхователя (самый важный пункт!)
- (1) расходы по предотвращению – **сверх страховой суммы** (тоже важно)
- (2) **ОА и спасание – не Расходы** по предотвращению
- (3) Расходы **по незастрахованному** убытку – **не покрываются** страхованием.

Несколько страховых сумм

- Да, непонятно это каждому российскому практику, начинающему изучать английское страхование.

– Что, **несмотря на наличие страховой суммы**, – которая, по идее, должна была бы ограничивать платежи по договору – **общие выплаты могут превысить страховую сумму**.

- Прежде всего, превысить на расходы по предотвращению.

– По каско я насчитал в свое время, что страховщик может быть обязан оплатить 3.75 страховой суммы – 375%. Застраховал судно на 10 млн – по условиям страхования, может быть такой сценарий, когда придется в общей сложности выплатить 37.5 млн.

– По одному убытку. А если этот убыток – второй за год после первого – на 5 млн.

– Тогда за год выплатишь 42.5 млн – четыре страховых суммы. Но такие сценарии – конечно, фантастика.

- А вот просто **превышение страховой суммы** – вполне возможно.

– Подмок уголь. Отказались от него получатели. Убирать его надо с причала, раз. Нанимать сюрвеера, два. Уничтожать, три. Платить за хранение на причале, четыре. Вот и расходы – хотя уголь может быть отказным, то есть – конструктивная полная гибель!

- Готов схему опять менять?
- В каком же направлении?
- А мне **кажется** – что Particular charges – это подвид Sue & Labour. И получает наша схема еще одну ступеньку.

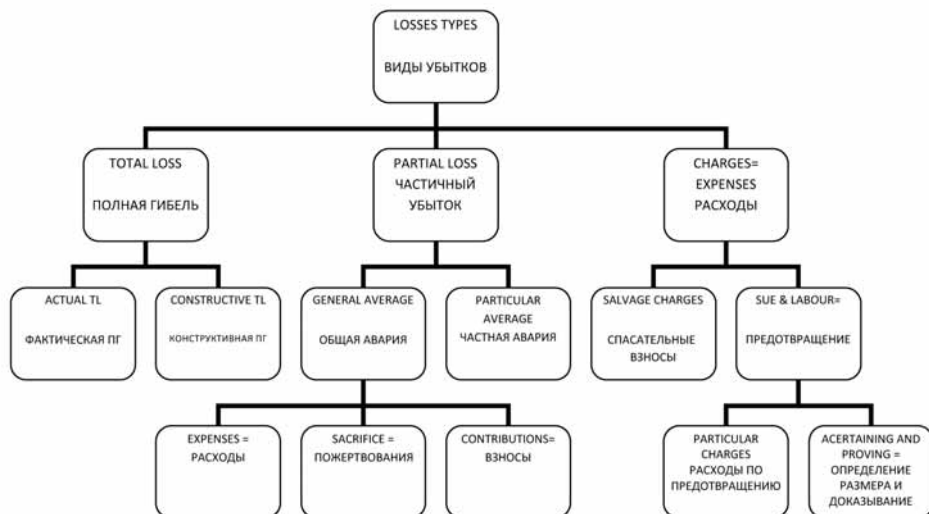


Схема 9.2. Виды убытков

- Ну уж тогда об общей аварии не забудем – и добавим три вида убытков по ОА.
- И все равно, не все. Об **общеварийных charges** забыли. Они куда?
- Пока до конца не разобрался. Посмотрим. Пока хватит. Уж печатать некуда, фонтов меньше не бывает. А то придется к книге микроскоп прикладывать.

Еще о терминах и покрытых Ингосстрахом рисках

- Ты еще помнишь, что мы не закончили исследовать условия Ингосстраха?
- Интересно Альму-Матерь читать! Надо посмотреть, кто же и когда эти оговорки писал.
- Да, с чьим созданием мы имеем дело. Мы же всех почти в Ингосстрахе с 1950-х годов, наверно, знаем. Итак, что такого интересного в Ингосстрахе написано?

– **Wreck. Крушение.** Понимаю, что наш ускользающий sinking как раз за этим и кроется. Или это шире – включая sinking, collision, grounding? Что еще может подразумеваться под Крушением? Ну, пожар еще или взрыв. Но все они почти приводят к sinking. Если только не на мели.

- **Impact = удар.** Решили выделить столкновения с плавучими и неподвижными объектами. То, что у англичан – contact.
- **Missing = пропажа без вести.** В MIA она упоминается в разделе по полной гибели. Опять же, надо было это прописать – в российских-то законах этого нет.
- **Extinction of fire = тушение пожара,** расходы на них. По английской практике, они включаются в убыток по пожару – но не выделены.
- **Taking fuel = прием судном топлива** – полная гибель места груза во время этого процесса. Нигде больше его нет.
- **Wetting by overboard water = подмочка забортной водой.** Во-первых, wetting, как и wreck, кажется довольно устаревшим терминов. Я бы написал теперь wet damage. А, с другой стороны, начинаешь сравнивать: entry of water и wetting: что из них шире? Возможно, wetting.

- А для чего ты это сравниваешь вообще?
- Наша цель – **составить список опасностей**, которые вообще могут быть покрыты по любому виду страхования грузов.
- Это зачем?

Прописанность

- А ты видел мой пример с **незастрахованностью** – якобы – сюрвеерских расходов. **Не во всех юрисдикциях проходит подход «всех рисков»**. Даже в неморском страховании – «все риски», вроде бы, прижились в страховании имущества предприятий. А нет-нет – и попросят перечислить оные «все риски». Мы, говорят, понимаем, что «все» перечислить нельзя – так дайте хотя бы неисчерпывающий перечень.
- Так, возможно, поэтому и не переходят американцы, японцы, россияне, китайцы на ABC? Они слишком обобщены. А **надо, чтобы было конкретно написано – застраховано или нет**.
- Согласен. Но, практически, мы его в нашей сравнительной таблице уже составили. Так что пока оставим эти позиции.

ИСТОРИЯ ОГОВОРОК – ВСЕ РИСКИ

- Мы не дорассказали, что в 1940-х осознали, что в WA – и даже в FPA – добавлялось столько рисков, что объем покрытия растягивался.
- И ввели условия «От всех рисков». All risks.
- Самый первый такой полис был выдан еще в 1900-м – на перевозку собаки, фокстерьера, в Индию.
- Шире стали практиковать с 1914-го. 1/1/1951 – введены Оговорки ICC(All Risks), потом – вариант 1/1/63, просуществовавший до 1982 года.

- Таким образом, начиная с 1951 года, Лондонский рынок по страхованию грузов использует три **набора оговорок ICC:**

AR = All Risks / WA / FPA

- **Получился круг:** от Всех рисков 1779-го – через FPA и WA начала XX века – ко Всем рискам 1951-го.
- Это **не круг**. Форма **1779-го действовала до 1982-го**. И по ней покрывались **все риски**.
- А с начала XX века закрепили подход, начатый Меморандумом – и стали предлагать **самое узкое FPA** – а потом и **расширенное WA** – покрытия.

Реформа 1982 года – отход от SG

- После острой критики известного судьи Mocatta в деле **The Anita** в 1970-м на Лондонском страховом рынке был создан **комитет** для того, чтобы **исследовать морской полис** с целью создания более легкого для понимания и применения документа. Это был объединенный комитет, представляющий интересы и Ллойда, и страховых компаний, являющихся членами Института Лондонских Страховщиков. Осознавая более ранние неудобства в использовании SG-полиса, комитет **не делал никакой попытки исправить или изменить SG-форму полиса**.
- Тут еще и критика со стороны свою роль сыграла – 20/11/1978 вышел в свет Доклад по морскому страхованию **UNCTAD (Report on Marine Insurance)**. В нем критиковались существовавшие формы покрытия, в частности, потому, что они не годились для воздушных перевозок.
- Какое значение страхованию придавалось! Сейчас уж не так.
- В Лондоне решили **обойтись без SG-формы** для всех договоров страхования грузов (позже так же поступили и для договоров страхования корпуса судна).
- Судя по всему, один человек, **Donald R. O'May**, «пробил» в 1982-м не пересмотр – а полную отмену SG.

– Для осуществления этого решения необходимо было **отменить и оговорки ICC WA, FPA и «All risks»**, используемые с формой SG-полиса, заменив их новыми, которые описывали бы страховое покрытие без ссылки на условия полиса.

– Правильно использовали алфавит. А В С – что может быть проще, если хочешь быстро **определить степень покрытия**.

– Итак, **три новых набора** оговорок по страхованию грузов ICC редакции 1982 года **заменяли три набора оговорок ICC редакции 1963 года**. Но это **не была параллельная замена**.

– На самом деле произошло вот что:

– наборы оговорок **ICC WA и FPA** были **изъяты** из применения 31/12/81;

– набор оговорок **ICC All Risks** был **изъят и заменен** 1/1/82 оговорками **Institute Cargo Clauses (A) Cl. 252**;

– с 1/1/82 введены наборы оговорок **Institute Cargo Clauses (B) Cl. 253 и Institute Cargo Clauses (C) Cl. 254**.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ. ИНЫЕ ОГОВОРКИ

– Конечно, не все Англией да Россией ограничиваться.

– Попробуем для начала просто перечислить названия.

– Давай. Понимаю, конечно, что книгу мы на века пишем. И что этот раздел придется раз в 5–10 лет обновлять.

ВЛОЖЕНИЕ 9.4.

НАЗВАНИЯ И ОСНОВНЫЕ РИСКИ НЕКОТОРЫХ СТРАНОВЫХ ОГОВОРОВ

Страна	Год	Полное название	Риски
USA	2004	AIMU American Institute Cargo Clauses 2004 FPA-American Conditions	FPA
USA	2004	AIMU American Institute Cargo Clauses 2004 FPA-English Conditions	FPA
USA	2004	AIMU American Institute Cargo Clauses 2004 With Average	WA
USA	2004	AIMU American Institute Cargo Clauses 2004 All Risks	AR
USA	1966	American Institute Cargo Clauses 32B-10 (1966)	FPA
UN	1987	United Nations Cargo Insurance All Risks Cover	ICC (A) extd
UN	1987	United Nations Cargo Insurance Intermediate Cover	ICC(B) extd
UN	1987	United Nations Cargo Insurance Restricted Cover	ICC(C) extd
Germ.	2000	DTV Cargo Insurance Conditions 2000 / 2008 All Risks	ICC (A) extd
Germ.	2000	DTV Cargo Insurance Conditions 2000 Limited Cover	ICC (C) extd
Norway	2004	Norwegian CC: Conditions relating to Ins. for the Carriage of Goods of 1995 Version 2004	A, B, C
Switz.	1988	General Conditions of Marine Insurance on Goods	A, B, C
France	2009	Police Francaise d'Assur. de Marchandises Transp. par Voie Fluviale Garantie "Tous Risques"	ICC (A)
France	2009	Police Francaise d'Assurance de Marchandises... «Evenements majeurs»	ICC (C)
France	1990	F.A.P. Sauf (Free of FPA) = Major Events Cover	FPA

- Что это у нас тут?
- Да в основном названия.
- А в Рисках?
- Подтверждение, что весь мир потянулся за Англией. После принятия Лондоном ABC в 1982, как видишь, сначала ООН порекомендовало перейти на похожие условия.
- Не весь. И американцы, и французы оставили себе FPA.
- В Китае и Японии они есть.
- Японский рынок, например, не воспринял ICC 1982-го потому, что покрытие было сужено – мы это еще пройдем: введено исключение убытков в связи с неплатежеспособностью перевозчика и неадекватностью упаковки.
- Изучение FPA и других условий помогает нам понять перечень рисков.
- Не зря мы говорили о **прописывании – и попытке пересчитать** – все риски.
- Да, получается интересно.

Международные узкие условия

- Интересно сравнивать названия узких условий.
- Мне нравится терминология в **Швейцарских условиях GCM 1988** года – там есть «от всех рисков» - и есть **restricted** = ограниченные, сродни (C) – и **extended** = расширенные, очевидно, сродни (B) – хотя застрахованные риски везде разные.
- Те же **restricted** можно увидеть в условиях **UN Cargo Insurance**.
- Неплохо передана суть и в скандинавских **CEFOR** – помимо «всех рисков» есть:
Extended transport accident - «B-Clauses», cf. § 4. = расширенные транспортные убытки и
Transport accident - «C-Clauses», cf. § 5 = транспортные убытки.
- **Финские условия 2003** года, General Cargo Insurance Conditions, содержат аналогичные ICC(C) **basic conditions** = базисные условия – с возможностью добавления расширений = extensions.
- **Немецкие DTV 2000** года имеют вариант **limited cover** – по объему покрытия, расположенные между ICC(B) и (C).

ВЛОЖЕНИЕ 9.5.

РИСКИ ИЗ НЕКОТОРЫХ СТРАНОВЫХ ОГОВОРОВ – В СРАВНЕНИИ С ICC (B)

	РИСКИ (B,C)	WPA / FPA ИНГОССТРАХ	РУССКИЙ ПЕРЕВОД
	Risks (B, C)	OTHER TERMS AND CONDITIONS	Russian
	<i>not in (C)</i>		
	<i>нет в (C)</i>		
1.1.1	Fire	x	Пожар
1.1.1	Explosion	x	Взрыв
UN		Smoke emanating from fire	Дым от пожара
1.1.2	Stranded V/C		Посадка на мель
1.1.2	Grounded V/C	X	Касание грунта? Посадка на мель?
1.1.2	Sunk V/C		Затопление
IGS		Wreck	Крушение

GCM I		Shipwreck	Кораблекрушение
DTV		Transport founders	Т/С идет ко дну (!)
1.1.2	Capsized V/C		Опрокидывание
IGS		<i>Missing carrying Conveyance</i>	<i>Пропажа без вести Т/С</i>
1.1.3	Overturning Land/Cnv		Переворачивание наземн. Т/С
1.1.3	Derailment Land/Cnv		Сход с рельс наземного Т/С
UN		Falling of the transport/conveyance	Падение Т/С
NOR		Land/Cnv driven off the road	Наземн. Т/С съехало с дороги
FRA		Breakage of Land/Cnv	Поломка наземного Т/С
NOR		Aircraft been driven off the runway	ВС съехало с взлетной полосы
FRA		Falling of aircrafts	Падение ВС
DTV		Strike or crashing of a flying object	Удар или крушение летательного объекта
1.1.4	Collision with any External Object	x	Столкновение со сторонними объектами
		Collision with Ice	Повреждение Судна льдом
1.1.4	Contact with any Object		Контакт с любым объектом
IGS		<i>Impact of V/C against Fixed/Floating Object</i>	Удар о неподвижный/плавающий объект
IG+FR		Collapse of bridges	Провал мостов
DTV		Collapses of warehouse buildings	Обвал складских зданий
FRA		Collapse of tunnels or oth. constr.	Коллапс туннелей/ иных сооруж.
FRA		Breach of dikes or pipelines	Поломка дамб/ трубопровод.
FRA		Falling of trees	Падение деревьев
FRA		Collapse of tunnels or oth. constr.	Коллапс туннелей/ иных сооруж.
1.1.5	Discharge of Cargo at Port/ Distress		Выгрузка в порту-убежище
GCM I		Springing of Leaks at Port/ Relief	Течь в порту убежища
NOR		Theft or precipitation whilst stored at Port of Distress	Кража или подмочка = на складе в порту-убежище
DTV		Airport of Distress flight emergency landing	Экстренная посадка в аэропорту бедствия
1.1.6	Earthquake		Землетрясение
DTV		Seaquake	Землетрясение в море

1.1.6	Volcanic eruption		Извержение вулкана
1.1.6	Lightning	x	Молния
IGS		<i>Storm</i>	<i>Буря</i>
IGS		<i>Whirlwind</i>	<i>Вихрь</i>
IGS		<i>Natural disasters</i>	<i>Стихийные бедствия</i>
		Heavy weather	
		Tsunami	Цунами
FRA		Cyclone	Циклон
FRA		Waterspout	Водяной смерч
		Flood	Наводнение
GCMI		Flooding	Наводнение
FRA		Overflowing of rivers or streams	Переполнение рек
FRA		Breaking-up of ice	Откалывание льда
FRA		Tidal waves	Приливные волны
GCMI		Avalanche	Лавина
GCMI		Land- and snowslip	Оползень или снежный обвал
FRA		Caving-in	Осыпание
GCMI		Falling rock	Падение камней
GCMI		Flash Flood	Ливневый паводок
NOR		Lanslide	Оползень
NOR		Snowslide	Сход снега
UN		Similar natural calamities	Сходные стихийные бедствия
1.2.1.	General Average Sacrifice	x	Пожертвования по ОА
1.2.2	Jettison		Выбрасывание за борт
1.2.2	Washing Overboard		Смывание за борт
1.2.3	Entry of Water		Проникновение воды
IGS		<i>Wetting by overboard water</i>	Подмочка забортной водой
1.3	Package Lost Overboard – TL		Полная гибель места груза за бортом
DTV		Otherwise being lost overboard	Утрата за бортом по иной причине
1.3	Package Dropped Whilst – TL	x	Полная гибель места груза при – погрузке / перегр / выгрузке
IGS		<i>Total Destruction while taking fuel</i>	Гибель при приеме топлива

2	GA and Salvage Charges	Expenses /Contributions in GA	Расходы/Взносы по ОА
		Expenses for salvage of cargo	Расходы по спасанию груза
3	Both to Blame Collision Cl.	x	Оговорка о столкновении – по обоюдной вине
		Averting Loss	Избежание убытка
		Expenses for Minimising Ls	Расходы по уменьш. убытка
IGS		<i>Exp. for Ascertaining Ext/Ls</i>	Расх. по установл. размера уб.
IGS		<i>Measures for extinction of fire</i>	Меры для тушения пожара
NOR		Charges relating to provision of security	Расходы по выдаче гарантии
NOR		Litigation charges	Расходы по юрид. спорам
NOR		Charges in connection with settlement of claims	Расходы в связи с урегулированием убытка
UN		Actions by Govmt Auth – pollution	Власти-предтвр. загрязн.

– очень любопытно. Краткие результаты исследования:

Сравнение Англии и континента

- (1) Насколько более узки ICC (B) и (C) – по сравнению с тем, что еще есть на рынке,
- (2) центрально-северно европейским рынкам также важно прописание максимума рисков, посмотрим хотя бы на природные катаклизмы,
- (3) наличие S&L оговорки в MIA помогает в Англии. Остальным странам приходится подробно прописывать возмещаемые расходы,
- (4) воздушным и сухопутным перевозкам вне Англии уделяется больше внимания,
- (5) над sinking = кораблекрушением не мы одни с Ингосстрахом задумываемся,
- (6) Ингосстрах уникален в покрытии / подмочке / полной гибели груза при приеме топлива / провале мостов,
- (7) Ингосстрах выделяет пропажу без вести / расходы по тушению пожара – в Англии эти риски упоминаются в Законе и в практике – но не в условиях,
- (8) ООН уникально в покрытии мер властей по предотвращению загрязнения. Но этот пункт взят из страхования каско судов, такие случаи почти не имеют место, может, поэтому и нет их в списке остальных страновых рынков.

Унификация

- Важно – что почти во всех странах существуют национальные условия.
- И что они в большинстве случаев по структуре сходны с ABC...
- а по наполнению – различаются, и порядком.
- Может, поэтому и используют ICC(ABC) – пусть и узковаты (BC), – но всем знакомы, споров меньше возникает.

Группы рисков

– А давай составим **короткий список рисков** – для будущих авторов **российских унифицированных условий**?

- Группы: огонь / аварии и катастрофы судна / аварии и катастрофы наземных и воздушных транспортных средств / транспортные происшествия – столкновения, контакты / проблемы с инфраструктурой (мосты, склады) / порт или аэропорт бедствия / природ-

ные катаклизмы / попадание за борт / контакт с водой / погрузо-разгрузочные и прочие работы / общая авария / столкновения при вине обоих судов / расходы по предотвращению и прочие.

- Тринадцать. Не отличное число.
- А можно, технически, добавить еще ООНовские – действия властей.
- Ингосстраховскую пропажу без вести?
- Она, по идее, должна в аварии судов войти.
- Четырнадцать тогда. Чуть проще.

- Опять возвращаемся к ABC. То есть к (B). Там структура уже есть – не ты ее изобрел!
- Ну вот, а я гордо черты проводил между группами, чувствовал себя первопроходцем...

Группы рисков – ICC(B) и прочие

- 1.1.1 огонь
- 1.1.2 аварии и катастрофы судна
- 1.1.3 аварии и катастрофы наземных и воздушных транспортных средств
- 1.1.4 транспортные происшествия – столкновения, контакты
- ООО проблемы с инфраструктурой (мосты, склады)
- 1.1.5 порт или аэропорт бедствия
- 1.1.6 природные катаклизмы
- 1.2.2 смывание за борт
- 1.2.3 контакт с водой
- 1.3 погрузо-разгрузочные и прочие работы
- 2. общая авария (также 1.2.1)
- 3. столкновения при вине обоих судов
- ООО расходы по предотвращению и пр.
- ООО действия властей по предотвращению загрязнения.

- ООО мы поставили у тех позиций, которые не встречаются в ICC(B).

Это – все риски?

- Нет. Это – перечень **физических проблем**, которые могут произойти при перемещении груза.
- То есть, перечень транспортных катастроф.
- Сюда не входит много позиций, связанных как со свойствами груза, так и с ошибками и упущениями людей.
- Основные исключения здесь – риски недостач, включая «бумажные», и воровства.
- Входят, однако, в покрытие ошибки и упущения (судо)водителей и грузчиков.
- И преднамеренные действия – общая авария и действия властей.
- А как тебе такие риски «от Вишваната», с 398:
 - повреждение груза таможенней = Damage by customs officers,
 - загрязнение груза во время взятия образцов или фумигации...
- несть числа рискам!

Уникален. И очень хорош для неморского страхования

- А чем мы все же войдем в историю...
- Да ну! Неужели чем-то?
- А попыткой составить перечень рисков. Пусть транспортных. Но очень даже пригодных и для неморского страхования имущества.
- Ну, посмотрим, оценит ли нас потомство.
- Оценит. Когда наши водяные смерчи, снежные обвалы или запещеривание = осыпание увидит.

ВОСТОЧНОЕВРОПЕЙСКАЯ ПРАКТИКА

– А что это, ты про Польшу писать будешь и ФЮР-Македонии?

– Нет. Взял несколько комплектов условий российских, украинских и казахстанских страховщиков. Но рука не поднимается называть их СНГ-ными или FSU-ными. Вот и использую странный географический регион – Восточную Европу, в которой, по нашему пониманию, входят и Казахстан, и Узбекистан.

– А что? В Royal Mail в понятие Европа входит весь FSU. Так что давай возьмем твой подход.

– Подход мой, как я сказал, состоял в использовании примерно 10 комплектов условий компаний из трех стран.

– Результаты?

– Много у нас в регионе талантов. Но есть и лентяи.

Получилась такая **классификация условий страхования грузов**, используемых в нашем регионе:

- (1) аналог Ингоссовского AR-FPA-WPA – те же три вида условий, те же риски,
- (2) то же самое – три позиции, но в риски разбавлены – в основном теми, что мы видели в континентальных условиях – норвежских, французских,
- (3) те же риски, что в AR-FPA-WPA – но, с учетом требований времени, они «модно» названы A-B-C,
- (4) собственно аналог A-B-C,
- (5) расширение любого из трех вариантов на D, под которым чаще всего стоят или риски хранения, или риски уплаты таможенной пошлины,
- (6) уникальный, по-моему, подход одной украинской компании: перечислены все возможные риски (за что мы и боролись!) – а затем даются три объема покрытия, включающие все или часть рисков.

– Конечно, ты понимаешь, что уникальным подход никогда нельзя назвать. Кто у кого, что в нашем регионе копирует – разобраться трудно.

– Сейчас посмотришь пример 6-го номера – и порадуешься.

– А пока, в качестве замечания – ка-а-ак бы хорошо было бы **добиться унификации!** Поскольку – ну обидно. Компаниям надо делать вид, что они создают собственные условия. Помните, как назывались **три ингостраховские позиции?**

1. «С ответственностью за все риски» = «All risks»
2. «С ответственностью за частную аварию» = «With Particular Average»
3. «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» = «Free From Particular Average»

А вот варианты:

2. «Риски частной аварии». «Partial average».
3. «Риски крушения». «С ограниченной ответственностью». «Without any Liability for Damage, Except for Shipwreck». «Total loss of cargo». «Total destruction covered (without liability for damage apart from cases of shipwreck)».

– Да, не зря мы так долго с типами убытков возились. Помним, что **partial бывает loss – a average – general & particular.**

– Да и слово **destruction** в английской практике почти **не встретишь.**

– Короче, кто в лес, кто по дрова. Как это, наверно, перестраховщикам смешно и непонятно.

– Равно как и перевод слова «крушение» интересным термином **crush.**

– Но еще больше ты меня порадовал **thump** on immovable and movable objects. Сколько

лет изучаю английский, а слова такого **не слышал**. Так это перевод «удар о неподвижные или подвижные объекты»! Thump! Так и слышен в слове звук тупого такого, но сильного удара.

– А вот еще прелесть: overboard water dumping – поставленное на место подмочки забортовой водой.

– Это называется, и смех, и грех. Ведь, если непонятно что будет перестраховщикам – они могут и убыток не оплатить.

– Даешь унификацию! Или хотя бы изучение английских терминов!

– Можно, я дам обещанный пример на украинском языке? А ты порадуешься, и меня будешь долго спрашивать, что есть что.

– Ну, давай.

ВЛОЖЕНИЕ 9.6

ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ УКРАИНСКОГО СТРАХОВЩИКА СПИСОК (почти) ВСЕХ РИСКОВ и ИХ ИНТЕРЕСНОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ

3. СТРАХОВІ ВИПАДКИ. СТРАХОВІ РИЗИКИ.

3.1. Страховими випадками є загибель, знищення, втрата, пошкодження або псування Вантажу або його частин внаслідок наступних страхових ризиків:

3.1.1. Пожежі;

3.1.2. Вибуху;

3.1.3. Удару блискавки, що викликав пожежу;

3.1.4. Стихійного лиха;

3.1.5. Аварії транспортного засобу;

3.1.6. Будь-якої події, що сталась під час проведення операцій з розвантаження в результаті аварії транспортного засобу;

3.1.7. Викидання за борт транспортного засобу з метою спасіння Вантажу або транспортного засобу;

3.1.8. Змивання за борт судна;

3.1.9. Проникнення морської, озерної або річкової води в судно, транспортний засіб, контейнер з Вантажем або до місця зберігання;

3.1.10. Падіння за борт транспортного засобу;

3.1.11. Будь-якої події, що сталась під час проведення операцій з розвантаження або навантаження;

3.1.12. Умисного знищення або пошкодження;

3.1.13. Крадіжки, грабежу, розбою;

3.1.14. Пропажі транспортного засобу, яким здійснювалось перевезення Вантажу, безвісті;

3.1.15. Падіння пілотованого літаючого апарату, його частин, вантажу та багажу, що ним перевозиться, а також розлив палива, що знаходиться в баках цього літаючого апарату;

3.1.16. Нестачі.

3.2. Договір страхування може бути укладений на випадок настання як всіх, так і окремих з перерахованих в пп. 3.1.1-3.1.16 цих Правил страхових ризиків, або у відповідності до однієї з нижченаведених Програм:

3.2.1. Програма «**Умови страхування вантажів за всіма ризиками**» – надалі Програма «**А**».

За Договором страхування, укладеним за цією Програмою, страховими випадками є загибель, знищення, втрата, пошкодження або псування всього або частини Вантажу, що сталися внаслідок будь-якого страхового ризику (включаючи зазначені в пп.3.1.1 – 3.1.16 цих Правил), крім перерахованих в розділі 4 цих Правил.

3.2.2. Програма «Умови страхування вантажів за обмеженим переліком ризиків» – надалі Програма «В».

За Договором страхування, укладеним за цією Програмою, страховими випадками є загибель, знищення, втрата або пошкодження всього або частини Вантажу, що сталися внаслідок наступних страхових ризиків:

[В целях экономии места: включены из 3.1 – 1 пожар + 2 взрыв + 3 молния, вызвавшая пожар + 4 землетрясение, извержение вулкана [не все стихийные бедствия!] + 5 аварии + 6 убытки при разгрузке после аварии [уникальный риск, между прочим] + 7 выкидывание за борт + 8 смытие за борт + 9 проникновение воды + 10 падение за борт + 11 любые убытки при погрузке и разгрузке [уникально – тем, что любые убытки, а не полная гибель. Зачем только оставлен пункт 6?]]

3.2.3. Програма «Умови страхування вантажів за мінімальним переліком ризиків» – надалі Програма «С».

За Договором страхування, укладеним за цією Програмою, страховими випадками є загибель, знищення всього або частини Вантажу, що сталися внаслідок наступних страхових ризиків:

[Список еще уже: 1 пожар + 2 взрыв + 5 авария + 6 разгрузка после аварии + 7 выкидывание за борт].

3.2.4. Програма «Умови страхування вантажів за визначеними ризиками» – надалі програма «D».

За Договором страхування, укладеним за цією Програмою, страховими випадками є загибель, знищення, втрата, пошкодження або псування всього або частини Вантажу, що сталися внаслідок наступних страхових ризиків:

[А вот эти условия D совсем уникальны – включают 1 пожар + 4 стихийные катастрофы + 13 кражи и пр. + 14 пропажа без вести + 5 аварии + 16 недостачи. Тут – риски катастрофические + “человеческий фактор” – что в узких условиях встречается редко. Собственно, эти D и узкими условиями-то назвать трудно].

3.3. За погодженням Сторін умови страхування, зазначені у пп. 3.2.1 – 3.2.3 цих Правил, можуть бути доповнені, у п.3.2.4. цих Правил змінені та доповнені іншими умовами, які не суперечать нормам законодавства.

– Вообще-то, мне не нравится. Не могу понять, что ты в этом нашел.

– Но ведь – сначала перечень рисков, потом – три разных набора узких условий – “ограниченный”, “минимальный” набор и “перечисленные риски”. И к любому можно добавлять риски. Просто конструктор какой-то! Выбирай, какие захочешь!

– Мне кажется, все это делается, чтобы клиента запутать. Первый вариант А – все риски. Говорится, что во все риски входят первые 16 – но и любые иные, за вычетом исключенных.

– Кстати, в эти риски и входят ранее нами **невстреченные – недостачи** (нестачі) и **преднамеренное повреждение** (Умисне знищення або пошкодження).

– И понятно. Мы же до сих пор, как уже говорили, изучали риски катастрофические. А недостачи и преднамеренное повреждение – это риски повседневные. Покрываемые по условиям А – но не по остальным.

Но потом идут варианты В – С – D.

– И тут логично.

В – вычитаются из общего перечня все риски «человеческого фактора», а также авиационные. И стихийные бедствия уменьшаются до землетрясения и извержения.

– Даже нет молнии. Кстати, тут **не просто молния – а удар молнии, вызвавший пожар** (Удар блискавки, що викликав пожежу). Редкий случай, нигде такого не встречали.

С – узкий набор собственно транспортных происшествий + пожар + взрыв.

– Что мне нравится, здесь нет ни столкновений, ни контактов, ни затоплений – а **всеобъемлющая** – хотя и трудно понимаемая – **авария транспортного средства**.

D – достаточно широкое покрытие, включающее наиболее практические риски: пожар – стихийное бедствие – кража и т.д. – пропажа без вести – авария T/C – недостача.

– Что надо отметить – **подход действительно уникальный**. Пионерский. Пусть и критикуемый.

Вначале – список рисков, чтобы обозначить покрываемые – и переписать хоть часть покрытых во «Всех рисках».

– А затем – варианты, примерно похожие на ВС – но и чуть свои.

– И наконец, четвертый вариант, **D – наиболее «необходимые страхователю» убытки** – то есть те, которые он хочет покрыть в первую очередь.

– Так что в целом – молодцы!

СТРАХОВАНИЕ ХРАНЕНИЯ

– Следующее вложение – пример нового подхода. Страхование хранения.

– Можно объяснить, почему на Западе его не встретишь. Не самый лучший риск. Посмотри, самые большие убытки по грузам = товарам в Восточной Европе в 2000-х годах – по складам.

– И поэтому мы часто страхуем риск хранения на рынке страхования грузов. Говорим андеррайтерам: 12 месяцев будут храниться, а месяц – находиться в движении. И порой – порой! – этого достаточно, чтобы товарные остатки застраховать как грузы.

– Как бы то ни было, а **страховать товары на складах нужно**. Вот один из редких случаев, когда Правила страхования грузов большой и серьезной компании Росгосстрах включают эти риски.

ВЛОЖЕНИЕ 9.7

СТРАХОВОЕ ПОКРЫТИЕ РИСКОВ ХРАНЕНИЯ

«С ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ ЗА РИСКИ ХРАНЕНИЯ» (далее – Условие 001.ГР.)

Настоящим Условием согласовано, что Страховщик возмещает Страхователю (Выгодоприобретателю) **убытки, возникшие в период непрерывного нахождения застрахованных грузов на срок не более 30 суток в местах хранения** (складах временного, промежуточного хранения и таможенных складах) **на всех этапах транспортировки** (в месте отправления, ожидания погрузки, перегрузки и перевалки; в месте назначения после выгрузки) с учетом исключений, указанных в пункте 4.4. настоящих Правил, а также в пунктах 4.5. и 4.7. настоящих Правил, если иное не предусмотрено договором страхования, происшедших **вследствие:**

стихийных бедствий, в соответствии с перечнем аналогичных рисков в Условии «А», или Условии «В», или Условии «С», в зависимости от условий конкретного договора страхования;

пожара;

взрыва;

просадки грунта;

«RISKS OF STORAGE COVERED» (further on – Term (Clause) 001.ГР.)

This Terms envisages that the Insurer will indemnify the Insured (Beneficiary) for **losses suffered within duration of continuous storage of insured cargoes for 30 days and less in storage places** (temporary and interim storage warehouses as well as in customs terminals) **along all stages of transportation** (in the place of dispatch, expectation of loading, reloading, rerouting and place of destination after unloading) with consideration of exclusions, contained in item 4.4. of the Rules, as well as in items 4.5. and 4.7. of the current Rules unless the contract of insurance would envisage otherwise, **due to:**

Natural perils similar to perils listed within Term (Option) “A” or Term (Option) “B” or Term (Option) “C” in accordance with terms and conditions of the Contract of insurance;

fire;

explosion;

collapse of soil;

подмочки или затопления грунтовыми водами – только при страховании на Условии «А»;

в результате **аварии (неисправности) водопроводной, отопительной или канализационной системы**;

противоправных действий третьих лиц (кража со взломом, грабеж, **разбой**; умышленное уничтожение или повреждение (**порча**) груза посредством поджога, подрыва, повреждения коммуникационных сетей склада и т.п. умышленных преступлений) – только при страховании на Условии «А» настоящих Правил;

wetting or inundation by the underground waters – only at insurance under Term (Option) “A”;

due to **accident (failure) of the running water, heating or sewage systems**;

illegal acts of the third parties (burglary, robbery, **brigandage**, intentional destruction or damage (**spoiling**) of the cargo by means of arson, explosion, damaging the communication systems of the warehouse and similar criminal acts) – only at insurance under Term “A” of the current Rules;

– Конечно, тут риски хранения – до 30 дней только.

– Да, товарные запасы чаще страхуются на негрузовом рынке.

– Тут бы, конечно, перед написанием условий заглянуть в **английские тексты** уже существующих оговорок. Illegal acts, brigandage (никогда нам прежде не встречавшаяся!), spoiling, все тот же ненужный wetting – всего бы этого можно избежать.

– Так что не советуем данный английский перевод использовать в качестве образца.

АНГЛИЙСКИЕ ПЕРЕВОДЫ

– Не нужно бы, но хочется заняться обобщениями.

– А именно – сказать, **что английский и прочие языки в неязыковых вузах у нас пока преподаются.... не на самом высоком уровне.**

– Через 41 год после начала обучения английскому – и после 20 лет жизни в Англии – про себя я сказать могу смело – **письменный английский у меня НЕ на должной высоте.** Не дотягивает.

– Основная причина? Та же, по которой быстро узнаешь наших, говорящих по-английски. Мы все часто строим предложение в голове по-русски. Потом переводим. И интонационно, и – иногда – грамматически – получается не по-английски, а как прямой перевод.

– Перлы: throwing out of board by water, – вместо washing overboard.

– Theft or other similar disappearance, – какое-то непонятное исчезновение получается.

– Gunned robbery, – вооруженный грабеж, очевидно.

– Все это – термины, в английском несуществующие.

– Вывод большой: **надо как-то активизировать и заангличить изучение письменного языка.** Нашим коллегам, страховщикам – просто переписывать наши любимые оговорки. На английском.

– Или **книгу нашу почитать, обращая внимание на перевод.**

– Может, постепенно и сработает.

– А вывод второй – **лучше не заниматься переводом своих условий на английский. А брать термины из первоисточников.** Они же там есть!

– Да вот про противоправные действия мы разбирались, конечно. Что они не illegal – а wrongful.

– Так что не принимайте российские переводы безоговорочно! Относитесь к ним критически.

– Но не сильно критически. Непросто это – в каждой компании придумывать переводы. **Вот была бы унификация....**

– И вот наш последний региональный пример. Тоже очень интересный.

– Здесь – попытка, наверно, уникальная, перечислить все возможные покрываемые риски.

– Наши герои – Компания Уралсиб, редакция Правил 2004 года.

ВЛОЖЕНИЕ 9.8

ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ: ПЕРЕЧЕНЬ (ПОЧТИ) ВСЕХ РИСКОВ

2.6. Under “the Agreed Risks Covered” Insurance the insured event is loss of or damage to the insured cargo as a result of events listed in this item and specified in the Contract of Insurance:

2.6.1. Fire or explosion;

2.6.2. Vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized;

2.6.3. Discharge of cargo at a port of distress;

2.6.4. General average sacrifice;

2.6.5. Jettison or washing overboard;

2.6.6. Entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage;

2.6.7. Total loss of any package lost overboard or dropped while loading on to, or unloading from, vessel craft or conveyance;

2.6.8. *Mechanical* damage to cargo done while loading or unloading;

2.6.9. Collision or contact of vessel craft or conveyance carrying cargoes with any external object other than water;

2.6.10. Natural perils such as earthquake, landslide, landslip, **mud stream**, storm, whirlwind, hurricane, **gale**, tornado, volcanic eruption, **freshet**, flood, **downpour**, hail, unusual frost, **heavy snowfall**, **outcropping of subsoil water**, **subsiding and sagging of ground**;

2.6.11. Lightning;

2.6. Применительно к условиям страхования «С ответственностью за согласованные риски» страховым случаем является возникновение убытков Страхователя (Выгодоприобретателя) от повреждения и/или утраты (гибели, уничтожения, пропажи) застрахованного груза, наступившее в результате событий, перечисленных в настоящем пункте и указанных в Договоре страхования:

2.6.1. пожара или взрыва;

2.6.2. посадки на мель, *выброса на берег*, затопления или опрокидывания судна, лихтера или баржи;

2.6.3. выгрузки груза в порту бедствия;

2.6.4. пожертвования при общей аварии;

2.6.5. *сбрасывания* или смывтия волной груза за борт судна;

2.6.6. проникновения морской, озерной или речной воды в трюм судна (лихтера, баржи), в другое транспортное средство, контейнер, лифтован или место хранения груза;

2.6.7. полной потери целого места груза, упавшего за борт или уроненного в ходе погрузочно-разгрузочных работ, проводимых на судне, лихтере или барже;

2.6.8. механических повреждений при проведении погрузочно-разгрузочных работ;

2.6.9. столкновения или контакта судна (лихтера, баржи) или другого транспортного средства, перевозящего грузы, с любым внешним объектом, за исключением контакта с водой;

2.6.10. стихийных бедствий (землетрясения, обвала, оползня, **селя**, бури, вихря, урагана, **шторма**, смерча, извержения вулкана, **паводка**, наводнения, **ливня**, града, действия необычных для данной местности морозов, **обильного снегопада**, **выхода подпочвенных вод**, **оседания и просадки грунта**);

2.6.11. удара молнии;

2.6.12. *Overtuning upsetting or derailment* of land conveyance carrying cargoes;

2.6.13. Collapse of bridges;

2.6.14. **Crash landing** of aircraft carrying the cargo;

2.6.15. Collision of aircraft or flying objects;

2.6.16. Fall of flying objects or their fragments or other articles;

2.6.17. Unexpected collapse of warehouses during temporary storage of cargoes;

2.6.18. *Breakdown* of water supply, heating, fire-fighting and sewage systems, entry of water from adjacent spaces into the place of cargo storage;

2.6.19. **Unexpected shutdown** of power supply, water supply, and heating of warehouses during temporary storage of cargoes;

2.6.20. *Illegal acts* of the third persons such as:

theft of cargo by means of burglary, robbery or criminal attack;

intentional destruction of property;

theft of conveyance carrying the cargo, theft of parts, units and fittings of the conveyance carrying cargo;

fraud;

2.6.21. missing of the conveyance carrying the insured cargo;

2.6.22. breach of temperature conditions of the cargo transportation and storage related to:

interruption of the operation of the refrigerating plant as a result of its shutdown for no less than 24 consecutive hours;

fire or explosion;

overturning upsetting or collision of the conveyance with any article;

unloading or transshipment of the cargo from *crashed* or damaged conveyance

2.6.12. переворачивания, опрокидывания или схода с рельсов наземного транспортного средства, перевозящего грузы;

2.6.13. разрушения мостов;

2.6.14. **аварийной посадки** воздушного транспортного средства, перевозящего груз;

2.6.15. столкновения воздушных транспортных средств или летательных аппаратов;

2.6.16. падения летательных объектов либо их обломков и иных предметов;

2.6.17. внезапного разрушения складских помещений в процессе промежуточного хранения грузов;

2.6.18. аварии водопроводных, отопительных, противопожарных и канализационных систем, проникновения воды из соседних помещений в место хранения груза;

2.6.19. **непредвиденного отключения** электроэнергии, водоснабжения, подачи тепла в складских помещениях в процессе промежуточного хранения грузов;

2.6.20. *противоправных действий* третьих лиц:

хищения груза путем кражи со взломом, грабежа или разбойного нападения;

умышленного уничтожения имущества;

угона транспортного средства, перевозящего груз, хищения отдельных частей, деталей и принадлежностей транспортного средства, перевозящего груз; мошенничества;

2.6.21. пропажи без вести транспортного средства, перевозящего застрахованный груз;

2.6.22. нарушения температурного режима перевозки и хранения грузов, связанного с:

перерывом в работе холодильной установки в результате ее остановки на период не менее 24 последовательных часов; пожаром или взрывом;

опрокидыванием, переворачиванием, столкновением транспортного средства с любым предметом;

выгрузки или перегрузки груза из *попавшего в аварию* или поврежденного транспортного средства;

2.6.23. damage to cargo by animals, insects, micro-organisms, mould or by the products of their vital activities;

2.6.24. *perspiration* (water vapour condensation in the closed packages, containers, holds, compartments of temporary storage);

2.6.25. **caking of cargo**;

2.6.26. **spontaneous combustion** of cargo;

2.6.27. shortage of cargo with intact outer packing (the outer packing shall be deemed to include factory pack or packing done by shipper: box, pallet, block etc.), as well as the means of cargo transportation (container, van etc.) equipped with the systems of locking and sealing;

2.6.28. General average expenditures.

2.6.23. повреждения груза животными, насекомыми, микроорганизмами, плесневыми грибами, а также продуктами их жизнедеятельности;

2.6.24. **отпотевания** (конденсации водяного пара в замкнутой таре, контейнере, трюме, помещении временного хранения груза);

2.6.25. **слеживания груза**;

2.6.26. **самовозгорания** груза;

2.6.27. недостатки груза при целостности наружной упаковки, при этом под наружной упаковкой подразумевается фабричная или грузоотправительская упаковка (коробка, полета, блок и т.п.), а также непосредственно грузоперевозочное средство (контейнер, вагон и т.п.) с системами запираания и пломбировки;

2.6.28. расходы по общей аварии.

– В этих условиях страховщик сначала привел перечень рисков по оговоркам ABC, аналогичным Лондонским.

– А потом ввел оговорку D – в которой, исходя из нашей региональной специфики, решил перечислить все риски. Ее мы и приводим.

– Сначала обратим внимание на язык. Просто *курсивом* я отметил термины, в переводе которых сомневаюсь.

– А **жирным курсивом** – отличные или просто неожиданные переводы, над которыми можно и поспорить.

– Но, в целом, прекрасный подход – сначала использование устоявшихся английских терминов из ICC(B) – а затем расширение этого знакомого списка рисков на все то, что может произойти с грузом в пути.

– **Двадцать восемь подразделов! Огромный труд!**

– Да. Опять же, мы не знаем, уникален Уралсиб или похожие условия можно у кого-то найти. Не знаем, кто был первым автором такого варианта. Но – как говорят теперь, «респект и уважуха».

– **Серьезно – отличный подход.**

Расходы

– Да, и пока не забыли – почти во всех наших региональных условиях отдельно выделяются расходы.

– Как мы их называли, Расходы по предотвращению. Вот как они чаще всего определяются.

– Пожалуй, напрямую их нельзя перевести как Sue & Labour. Пока – просто Expenses.

а) на оплату необходимых и достаточных мероприятий по спасанию груза и уменьшению убытков, в том числе произведенные с этой целью расходы по переупаковке груза;

б) на оплату услуг аварийных комиссаров, сюрвейеров, экспертов, произведенные для установления причин и размера ущерба.

Вывод. условия – покрываемые риски

– Общий вывод: почти во всех странах подход к описанию покрываемых рисков схож – и восходит к XIV веку.

– Основные условия охватывают все риски – или пробуют их пересчитать.

- Промежуточные (если они есть) и узкие условия перечисляют покрываемые риски.
- Как обычно, the devil is in the detail. Но читать условия надо. И перечитывать.

ВКРАПЛЕНИЕ: Поиграйтесь с рисками в Интернете

Очень приятное впечатление произвел на меня сайт http://www.ace-marine-baracuda.com/euroland/index.cfm?fuseaction=euroland_conditions&lang_id=826&condition_type=1

Сайт создан страховой компанией ACE. Они сравнивают условия страхования грузов ряда Западноевропейских стран: Англии – Франции – Италии – Бельгии – Германии – Испании.

Вы нажимаете на интересующий Вас риск – и сайт показывает, покрывается ли он по условиям All Risks или по условиям B-C или FPA.

Конечно, сайты интернетные не вечны – но этот очень хорош, было бы здорово, если бы он выжил к тому моменту, когда Вы прочитаете это место в книге! Сайт еще может пригодиться в другом, например, для определения, какие налоги на страховую премию оплачиваются в Западной Европе. Похоже, самый высокий – 16% – в Германии.

ИСКЛЮЧЕНИЯ

- Да проходили же уже.
- Но нам все равно надо сделать попытку списка. Главное, что мы увидели при изучении рисков, – что мир не заканчивается за пределами ICC. Вот и надо посмотреть, что такого интересного в плане исключений придумали – и на Континенте, и в нашем Регионе.

– Начинаем с классиков?

– А как же. MIA. Но только открыл Акт, как натолкнулся на warranties. С ними что делать?

Warranties = Существенные условия

– Warranties – это, так скажем, «**позитивные исключения**». Если они не выполнены – наступают серьезные последствия, вплоть до расторжения договора. Исключениями их назвать нельзя.

– Но несоответствие Существенному условию...

– Так мы будем переводить Warranties? Существенные условия?

– Не Оговорки же, как это часто делают. Надо просто договориться: **Clauses = Оговорки**.

– А **Warranties = существенные условия**.

– При этом понимать, что в настоящее время во многих странах, включая Англию, есть мнение – и предпринимаются шаги – к ограничению юридического веса Warranties.

– Считается, что **слишком суровы** – непропорционально суровы – **санкции** за их невыполнение. Чаще всего – это расторжение договора с момента нарушения – или даже с более раннего момента.

– А теперь все больший вес принимает концепция, согласно которой невыполнение Warranty надо сопоставлять с обстоятельствами убытка.

Warranties общие и специальные

– Warranties присутствуют во многих англоязычных договорах. Все их перечислить сложно – поскольку **многие имеют специальный характер** и применяются к определенному виду перевозки, груза и т.д.

– Главное, что надо запомнить: увидели слово Warranty – относитесь к требованиям, вводимым после этого термина, как к первоочередному условию договора.

– А есть **общие Warranties** – для начала, перечисленные в MIA.

ВКРАПЛЕНИЕ: MIA о Warranties

Закон 1906. Секция 33(1):

Warranty – это «**обещание**, то есть существенное условие, в силу которого страхователь обязуется сделать или не делать что-либо, или выполнить какое-либо условие, или если он подтверждает или отрицает определённое состояние вещей».

“A warranty... means a **promissory warranty**, that is to say, a warranty by which the assured **undertakes** that some particular thing **shall or shall not be done**, or that some condition **shall be fulfilled**, or whereby he **affirms or negatives** (впервые вижу этот глагол) the existence of a particular state of facts”.

33(2) Существенные условия бывают **подразумеваемыми (implied)** или **содержащимися в тексте условий или полиса (express)**.

33(3) Важно: это условия, которые надо выполнять **буквально** (is a condition which must be **exactly complied with**). То есть, если нарушил – вне зависимости от того, произошёл последующий убыток из-за нарушения или нет (whether it be material to the risk or not) – ответственность со страховщика снимается.

Снимается **за ВСЕ убытки с даты нарушения, но он отвечает за убытки до этой даты** (the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of the policy, but without prejudice to any liability incurred by him before that date).

Пример – вышло судно за определённые географические рамки, походило по ледовым полям, вернулось в Европу, входя в Антверпен, село на мель – не застраховано, как и любой убыток с момента несогласованного выхода за пределы оговорок. (Между прочим, по этому пункту мы уже со знатоками спорили, и ни к какому выводу не пришли. Ведущие практики сказали, что это не совсем столь однозначно, и, чтобы обойти эту “grey area” – «белое пятно», они принимают определённые шаги).

Можно договориться со страховщиком, и он снимет существенное условие, бесплатно или за доп.плату. В этом отличие от простого условия – существенное, хоть и серьёзное, но помягче, договориться о покрытии можно задним числом, как только узнал страхователь о нарушении. А просто по условию – condition – нужно договариваться о покрытии наперёд.

Английская классификация условий договоров страхования

– Пока не углубились в Warranties и исключения – небольшое отклонение. Об условиях в договорах страхования. Выдержка из исследования **английской Law Commission** (Комиссии по Праву) за ноябрь 2006го, которое так и называлось: Страхование договорное право: Warranties (Insurance Contract Law)

http://www.lawcom.gov.uk/docs/Insurance_Contract_Law_Issues_Paper_2.pdf.

Within English law, it is possible to identify the **following types of terms** in insurance contracts:

(1) **Warranties** carry the **most severe consequences for policyholders** if they are **breached**. A breach **discharges the insurer from any liability under the contract**, even if the breach is minor or remedied later. In effect, compliance with a warranty is a condition precedent to liability arising under the policy as a whole.

(2) **Conditions precedent to a claim**. Here breach will discharge an insurer from liability to pay a **particular claim**, but will not affect other possible claims under the policies. Such conditions are most likely to be procedural, requiring (for example) notice of claims.

(3) Clauses which are **“descriptive of the risk”** for which the insurer is liable. These state that the insurer will only cover losses arising in particular circumstances, and if a loss arises in other circumstances, the insurer is not liable. Such terms are sometimes called **“suspensive” conditions**, on the basis that they merely suspend liability while a breach taking the risk outside the policy continues. If a policyholder remedies the problem the insurer resumes liability.

(4) **Innominate terms**, where the **remedy** for a breach depends on its **seriousness**. Where the breach is serious, the insurer may repudiate the policy (that is, treat the contract as terminated). Where it is minor, the remedy would be in damages only.

(5) **Mere terms**, breach of which gives rise to a claim for damages, but which do not affect the insurer's liability to pay claims.

В Английском праве можно выделить следующие **виды условий договоров** страхования:

(1) **Warranties (Существенные условия)** несут с собой **наиболее суровые последствия для страхователей в случаях их нарушения**. Нарушение **освобождает страховщика от какой-либо ответственности по договору**, даже если нарушение было малозначимым или было впоследствии исправлено. Фактически, соблюдение Существенного условия является предварительным условием для наступления ответственности по полису вообще.

(2) **Предварительные к убытку условия**. Здесь нарушение освободит страховщика от ответственности **за оплату определенного убытка**, но не повлияет на иные возможные убытки по полисам. Такие условия чаще всего являются процедурными, например, требование подать заявление об убытке.

(3) Оговорки, **«описывающие риск»**, за который несет ответственность страховщик. Они устанавливают, что страховщик оплатит только убытки, возникающие при определенных обстоятельствах, и если убыток возникнет в иных обстоятельствах, страховщик не будет нести ответственности. Такие условия иногда называют **«приостанавливающими» условиями**, поскольку они просто приостанавливают наступление ответственности, пока нарушение условий имеет место. Если страхователь решает проблему, ответственность страховщика восстанавливается.

(4) **Условия, не относящиеся ни к одной из категорий**. **Последствия** их нарушения зависят от **серьезности** нарушения. Если она высока, страховщик может отказать нести ответственность по полису (то есть договор расторгается). Если нарушение незначительно, будет возмещен только ущерб.

(5) **Обычные условия**, нарушение которых дает основание для заявления претензии о возмещении убытков, но которое не влияет на ответственность страховщика за оплату убытков.

The **category** a term falls into is a matter of **construction for the courts**. There are many statements within the cases that any **ambiguity should be resolved in favour of the insured**. If the insurer wishes to treat a condition as a warranty or condition precedent, they must use **clear words**. They should not escape liability unless terms are put before policyholders **"in words admitting of no possible doubt"**.

Категория, в которую попадает условие, является предметом **толкования судами**. Во многих прецедентах говорится, что **двухсмысленность должна разрешаться в пользу страхователя**. Если страховщик хочет расценить какое-то условие как Существенное или Предварительное, он должен использовать **четкие термины**. Он не может избежать ответственности, если только условия не доведены до страхователей **«в словах, не допускающих никаких сомнений»**.

Construction = толкование

– Мы заходим в сферу **толкования договоров**. **Construction** – большая область, наиболее важная в судах, когда принимаются во внимание, как буква договора, так и намерение сторон при заключении договора.

– А таблицу эту заучивать не нужно. Главное, что из нее надо вынести – это то, насколько важны в контексте английского права warranties – существенные условия договора.

– Хотя и принимаются шаги по уменьшению их роли.

– Для практика главное: увидите термин warranty – относитесь к нему с исключительной серьезностью. Попробуйте выполнить требования, вводимые существенными условиями, буквально.

– И в качестве приветствия из будущего – сейчас все чаще применяется термин **subjectivity**. Его тоже можно перевести, как **«важное условие»**, если оно не будет выполнено, наступят серьезные последствия.

– Пока мы не видели сравнения subjectivities и warranties по степени серьезности. Будущее покажет!

Какие бывают Warranties

Сначала, по старшинству, – **Закон 1906 года**.

- 36 Устарело, для интереса – **Warranty of neutrality** – что судно или груз не принадлежат к враждующим державам, вспомним дату закона – 1906. Хотя, кто знает. Теперешние санкции против Ирана – отголосок. Требования **нейтралитета**.
- 39 Очень существенно. Требование **мореходности судна = Warranty of seaworthiness of ship**. С ограничением: автоматически действует для рейсовых страхований каско, а в страховании на срок не является warranty. Зачем его знать страховщику грузов? Затем, что ссылка на немореходность судна, например, – возможность отказаться от оплаты взносов по общей аварии.
- 40(2) **Пригодность судна** для перевозки грузов (ship "is reasonably fit to carry the goods.. to the destination contemplated by the policy" = судно «достаточно пригодно для перевозки товаров... до места назначения, обозначенного в полисе»).
- 41 **Законность – legality**. Уже упоминалось, что незаконные операции страхованием не покрываются, хотя всегда возникает вопрос: «незаконные по какому законодательству»? Например, при страховании в Американских компаниях незаконны рейсы на Кубу – но их можно страховать в Европе.

(Не?) Существенное условие о мореходности

– Это условие значительно важнее в страховании каско судов. В полисах на рейс мореходность судна является **подразумеваемым (implied) условием** – настолько су-

щественным и краеугольным, что о нем даже не пишется в полисе. Оно само собой разумеется.

– Но оно обязательно к применению – в силу наличия его в MIA.

– Там, где применяется английское право.

– В страховании грузов отношение другое.

– Смотрим наш первоисточник – ICC:

5.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.1. unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, **where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein**

5.1.2. unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, **where loading therein or thereon is carried out**

prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2. Exclusion 5.1.1 above shall **not apply** where the contract of insurance has been **assigned** to the party claiming hereunder who **has bought or agreed to buy** the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3. The Insurers **waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.**

5.1. По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещаются гибель, повреждения или расходы, возникающие из

5.1.1. немореходности судна или портового транспортного средства или непригодности судна или портового транспортного средства для безопасной перевозки предмета страхования, **если Страхователь был в курсе такой немореходности или непригодности на момент погрузки предмета страхования на указанное транспортное средство**

5.1.2. непригодности контейнера или иного транспортного средства для безопасной перевозки предмета страхования, **если погрузка на или в него выполнялась**

до вступления в силу настоящего страхования, или Страхователем или его служащими, и они были в курсе такой непригодности в момент погрузки.

5.2. Исключение 5.1.1 **не применяется**, если договор страхования был **переуступлен** стороне, заявляющей претензию по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, **купила или согласилась купить** предмет страхования.

5.3. Страховщики **отказываются от своего права ссылаться на нарушение подразумеваемого существенного условия мореходности судна и пригодности судна для перевозки предмета страхования до места назначения.**

– Вот что тут получается. Во-первых, **существенное условие двойное – мореходности судна и его пригодности для перевозки грузов.**

– Это, опять же, из MIA, 40(2) – см. выше.

– Но **исключаются** из покрытия только случаи немореходности / непригодности, о которых **знал страхователь** или его служащие.

– Далее, при **передаче полиса** покупателю даже это исключение снимается.

– И что самое важное – как-то у нас неправильно переведенное – страховщики **waive any breach of the implied warranties.**

– То есть требование мореходности / пригодности в Оговорках превращается из warranty / существенного условия – в условие обычное? Is downgraded?

– Похоже, что так.

Иные существенные условия

- Таких – десятки. Например, по автомобильным перевозкам: «Warranted never left unattended» = «Существенное условие: не оставлять без присмотра». Нарушение ведет к расторжению полиса!
- Еще одно Warranty с целым рядом требований к судам и грузам – из реального покрытия.

ВКРАПЛЕНИЕ:

A sample of warranties = Пример существенных условий

Vessel details should be provided before each shipment: name, year of build, IMO #, classification, P&I insurance.

Vessel shall be no older than 25 years old and be classed with a Classification Society which is a Member of IACS.

Vessels should have P&I insurance provided by one of the P&I Clubs which is the member of International P&I Group.

Vessel transporting gas turbine shall be equipped with corresponding hoisting crane for loading / discharge.

Corresponding bill of lading for each conveyance shall be provided to Insurer not later than actual date of shipping.

Preloading / discharge to be carried out by Alex Stewart surveying company in BBB, CCC, DDD.

Obligatory requirements for Preloading and Discharge survey reports to be prepared by Alex Stewart Group Ltd.:

Control over correct lashing taking into consideration center of gravity for heavy lifts during loading and unloading

Inspection of lashing and fixing inside the hold of the vessel and / or rail cars platform and / or trucks

Control over avoidance of bending of lashing and fixing materials in order to prevent damage to the lashing and fixing materials

Check of appropriateness of the lashing and fixing materials in accordance with dimensions of equipment.

- Уверен, что мы увидим еще немало примеров Существенных условий = Warranties.
- А пока перейдем к исключениям.
- Хочется воспроизвести кусочек из Гришина-раннего. Из книги по судам, – переделав только текст под грузы.
- Поскольку warranties и исключения – только пара пунктов из общего длинного списка возможных причин в отказе страховщика оплатить возмещение.

Причины неполучения возмещения

- Итак, отредактированный текст, написанный в 1997-м.

«...И о Чём Грустите Вы?

Пожалуйста, не начинайте чтение книги с этой главки, а то моя профессия страхового брокера плавно сойдёт на нет, а мне ещё детей кормить. Ибо попытаюсь я написать уникальную главу, сложив капустные кочаны с ароматными манго. Точнее, описать, в связи с чем у Вас могут возникнуть сложности в получении своих денежек со страховщиков. Почему уникальную? – имею намерение свалить воедино все причины. Маленькие и глобальные, действующие для всех и только для отдельных грузовладельцев, причины, по которым Вы можете вообще не получить возмещения, и по которым оно будет выплачено лишь частично. Пожалуйста, не думайте, что Вы уж совсем ничего и никогда получить не сможете, но помнить о возможных трудностях надо всегда.

Важно! – глава очень обобщённая. Очень может быть, что, на Ваше и Вашего брокера счастье, какие-то ограничения и исключения неприменимы в Вашем случае. Или в связи

с особенностями национального рынка, или в связи с промахами самой страховой компании. Страховщики ведь тоже люди несовершенные, как и все люди вообще. Могут что-то забыть включить, что-то не так понять, а иногда вообще бывает: весь рынок использует какую-нибудь оговорку, а найдётся вездливый солиситор, он же юрист, и спросит: а почему, собственно? И выяснится, что принимавшееся всеми за данное – отнюдь не аксиома. Поэтому – не отчаивайтесь (призыв к страхователям) – и не воодушевляйтесь (к страховщикам).

Итак, какие **причины** могут отделить Вас от получения заветного страхового возмещения / уменьшить его сумму.

1	Отсутствие имущественного интереса	Не Ваш это груз, и не Вы его купили или продали.
2а	Недострахование	Груз-то Ваш, но застраховали на сумму в два раза меньше.
2б	Лимит	Ввели страховщики лимит в 100,000 на перевозки запчастей по воздуху – а Вам пришлось потратить двести тысяч.
3	Франшиза	Или убыток невелик, или франшиза высоковата.
4	Премия	И убыток велик, да премию не вовремя оплатили, или пока не платили вообще.
5а	Судно: Класс	И премию оплатили, да Регистры серьезные не любят судно, на котором перевозится Ваш груз.
5б	Иные нормативы	Например, отсутствие у перевозчика сертификата Управления Безопасностью (ISM).
5в	Немореходность	См. выше
6а	Другое Страхование	Всё хорошо, говорят страховщики, но ответственность за загрязнение среды Вашим разлившимся грузом должна страховаться не у страховщиков груза.
6б	Двойное Страхование	Или Вы застрахованы по этому же грузу тоже на 100% в соседней компании, не много ли?
6в	Узкие условия	Или произошла недостача, а Вы застрахованы по условиям (C).
6г	Исключения	Если и по правильному полису пришли – в нём столько исключений и изъятий...
6д	Существенные условия	Warranties – существенные условия. Не исключения, а требования: соответствующим образом заботиться о грузе, использовать только суда определенного класса.
6е	Время и география	Период перевозки и ее маршрут – или неверно описаны, или произошло отклонение от них.
7а	Убытки: Несообщение	Вовремя не сообщили о происшествии или об иных обстоятельствах.
7б	Незаявление	Вовремя не заявили претензию страховщику.
7в	Уменьшение убытка	Сидели, сложа руки, а надо было груз спасать.
7г	Несоблюдение претензионного порядка	Тендер не объявили на ремонт груза или абандон не заявили.
7д	Незаявление претензий виновным	Виновно в повреждении груза перевозившее судно, а Вы его отпустили и бумагу подписали, что претензий не имеете.

- | | | |
|----|---|---|
| 8а | Ошибки «маленьких людей» (хотя таких не бывает) | Несть им, ошибкам, числа, и Вашим, и брокера, и страховщика: не сообщили об изменении класса судна, не заявили на страхование этот рейс вообще, не организовали предпогрузочный сюрвей, да мало ли... |
| 8б | Промахи «больших людей» (а таких и подавно). | Небрежность или умысел самого грузовладельца или его доверенных лиц. |

– Конец цитаты.

– Мы не будем останавливаться на каждой из этих позиций – большинство уже разбирались.

ИСКЛЮЧЕНИЯ

– Давай уже займемся исключениями.

– MIA?

– До него – краткая формулировка Swiss Re: исключаются следующие убытки:

- (а) неизбежные = loss which is inevitable;
- (б) не подлежащие покрытию = loss which should not be covered;
- (в) покрытые по другому страхованию = loss covered elsewhere; and
- (г) непокрываемые = loss which cannot be covered.

– похоже на твою таблицу – только кратко. **Примеры швейцарские** назовешь?

– Пожалуйста:

- (а) естественная убыль / присущие грузу пороки / задержка / недостаточность упаковки;
- (б) умысел / неплатежеспособность судовых интересов / немореходность;
- (в) военные / забастовочные / террористические риски;
- (г) ядерные и радиоактивные риски.

55. INCLUDED AND EXCLUDED LOSSES

(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is **liable for any loss proximately caused by a peril insured against**, but, subject as aforesaid, he is **not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against**.

(2) In particular—

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the **wilful misconduct** of the assured, but unless the policy otherwise provides, he is **liable for any loss proximately caused by a peril insured against**, even though the loss would not have happened but for the **misconduct or negligence of the master or crew**;

55. ВКЛЮЧЕННЫЕ И ИСКЛЮЧЕННЫЕ УБЫТКИ

(1) С учетом положений данного Закона, и если в полисе нет условий об ином, страховщик **несет ответственность за любой убыток, непосредственно причиненный застрахованной опасностью**, но, с учетом вышесказанного, он **не несет ответственности за любой убыток, не причиненный непосредственно застрахованной опасностью**.

(2) В частности –

(а) Страховщик не отвечает за любой убыток, приписываемый **умышленным неправомерным действиям Страхователя**, но если в полисе нет указания на иное, он **отвечает за любой убыток, непосредственно вызванный застрахованной опасностью**, даже если убыток **не имел бы места, если бы не было неправомерных действий или небрежности капитана или команды**,

(b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by **delay**, although the delay be caused by a peril insured against;

(c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for **ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature** of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused **by rats or vermin**, or for any **injury to machinery** not proximately caused by maritime perils.

(b) Если в полисе не согласовано иного, страховщик судна или грузов не несет ответственности за любой убыток, непосредственно причиненный **задержкой**, даже если задержка была вызвана застрахованной опасностью,

(c) Если в полисе не согласовано иного, страховщик не несет ответственности за **обычный износ, обычную утечку или поломку, внутренний дефект или природу** предмета страхования, или за любой убыток, причиненный **крысами или вредителями**, или за любое **повреждение оборудования**, не вызванное непосредственно морскими опасностями.

– Обожаю injury to machinery = «травму оборудования». Конечно, имеется в виду «повреждение».

– Итак, в Законе с исключениями все интересно. Для начала, приводится довольно понятное положение: убытки от застрахованных рисков включены, а от незастрахованных рисков – исключены.

– Само собой разумеется – но, наверно, написать надо было.

Группы исключений в MIA

– А теперь конкретные исключения. Их всего три группы:

- (a) умышленные неправомерные действия – но не капитана или команды,
- (b) задержка,
- (c) естественные свойства груза / вредители / повреждение оборудования.

Исключения в ICC – см. Вложение 7.1

– и см. текст после него. Мы это уже проходили – освежим.

– В ICC – **четыре группы исключений**:

- общие
- немореходность судна / непригодность транспортного средства
- военные риски
- забастовочные и террористические риски.

Общие исключения (нумерация ICC):

- 4.1. умысел страхователя
- 4.2. естественная убыль
- 4.3. упаковка или подготовка – недостаточная или непригодная
- 4.4. естественные свойства груза
- 4.5. задержка доставки
- 4.6. неплатежеспособность судовладельца или иных судовых интересов
- 4.7. атомные, ядерные, радиоактивные риски.

– Наблюдается приверженность принципам Закона – с расширением и с учетом особенностей страхования грузов.

Сравнение исключений в

ICC и некоторых Восточно- и Западноевропейских условиях

– Отойдем немного от наших «традиций»?

– Куда отойдем?

– Сошлемся на Приложение. Просто оно уж такое громоздкое, что вкладывать его не

получится. К тому же, наш комментарий к нему покроет большую часть интересных моментов.

– Итак,

ПРИЛОЖЕНИЕ 9.1
СРАВНЕНИЕ ИСКЛЮЧЕНИЙ В НЕКОТОРЫХ УСЛОВИЯХ
APPENDIX 9.1.
COMPARISON OF EXCLUSIONS IN VARIOUS T&C

– Какой общий вывод из Приложения 9.1?

– Возможно, **ИСС** потому и используют, что по исключениям они – «**самые скромные**».

– Даже на Континенте исключения встречаются довольно **драконовские**.

– А уж о наших.... что ж говорить. Много их, очень много.

– Поэтому ты такие странные термины придумал? **(Un)extensions = Расширения (не) покрытия**.

– Но ведь действительно – есть принятые в международном обороте исключения. Принципы покрытия. А есть **восточноевропейские**.

– И они настолько **широки**, что, кажется, ничего уж и страховать-то не осталось.

– Интересно, что к общим исключениям ИСС в нашем регионе больше всего UnРасширений.

– А специализированные группы исключений – немореходность / военные / забастовочные – почти и не трогали.

– Зато посмотри в конце таблицы – там **собственные наши региональные исключения**, которые в любую часть ИСС даже в качестве UnРасширений поставить сложно.

– И последние позиции, так понимаю, не собственно исключения – а **условия, необходимые для оплаты претензий**? Conditions precedent to claims?

– Точно.

– Что надо отметить в качестве вступления:

(1) наборы условий были **взяты нами наобум**, особенно, в Восточной Европе. Но они дают почувствовать, сколь различен подход к рестриктивным нормам даже в соседних российских компаниях,

(2) некоторые условия, **возможно, староваты** уже – хотя большинство редакций – 2000х годов. Если какие и отменили – то только к лучшему,

(3) как обычно, мы обращаем много внимания на переводы. Там, где **русские или английские переводы** ну уж совсем странны – в Приложении они печатались **курсивом**, ниже в тексте отмечены вопросами,

(4) сравнение наше никоим образом **не претендует на полноту**,

(5) в наших списках и комментариях **исключения даются сокращенно**, пожалуйста, не забывайте изучить полный текст,

(6) с другой стороны, любой, с ним ознакомившийся, не может не порадоваться за **стройность нашего списка**. Логическую стройность. Сначала идут «классические» исключения из ИСС. Затем по каждой позиции – введенные «на нашей или на Западной» стороне – «дополнительные» исключения, UnРасширения. Под конец – совсем специфические для нашего региона исключения.

– Для чего вообще список такой составлялся?

– А **вдруг нашу книгу хоть один страхователь грузов прочитает?** Или перестраховщик? Он поймет, что **условия страхования надо читать**. И **сравнивать** одни с другими. Чтобы понять, где действительно широкие условия, а где узкие.

– А есть и теоретическая вероятность, что **хоть один страховщик пролистает наш опус**. И поймет, что **не надо – при переводе – использовать английские термины наобум**, что есть устоявшиеся варианты.

– Итак, вперед!

Комментарии к сравнению исключений

- Пряма так по списочку и пойдём?
- Да. По каждому исключению – кратко – что есть в ICC, что у нас дополнено или расширено, что есть в других Западных условиях.
- Так ведь тоже страниц на 20 размажемся.
- Попробуем покороче.
- Нумерация, как обычно, ICC?
- Может, буквами для разнообразия воспользуемся?
- АВС, что ли? Нет. Давай уж лучше римскими цифрами. Так их редко сейчас встретишь.
- А так красиво: MMXI = 2011. MCMLXII – год моего рождения...

I. УМЫШЛЕННЫЕ НЕПРАВОМЕРНЫЕ ДЕЙСТВИЯ = WILFUL MISCONDUCT

равно или не равно *malice (?)* равно или не равно **deliberate actions = personal act or omission with the intent to cause such loss** (определение UN, они там любят такие, во всех Конвенциях используют = навмисных дій = *malicious intentions (?)*)
Есть сужение: действия только во время подготовки груза. Это нам понравилось.

Расширения по сравнению с текстом ICC (A):

i. Действия какие?

i.(a) Еще и *грубая небрежность (?)*. Кажется, правильный вариант – **грубая неосторожность (?)** (правильный в плане термина, но мы против введения ее вообще) = **Gross negligence = (UN) done recklessly and with knowledge that such loss...would probably result** равно или не равно = *carelessness (?)*

Удивило: исключается умысел, а при морской перевозке – и грубая неосторожность. Почему бы?

– Интересна швейцарская позиция: in the case of gross negligence of the assured, the insurer is entitled to reduce his payment in corresponding relation to the degree of negligence – в случае грубой неосторожности страховщик может уменьшить выплату соответственно «степени неосторожности» – но как ее рассчитать?

i.(b) **Мошеннические действия** = fraudulent act (это в любом случае исключается, просто решили прописать).

i.(c) **Нарушение Правил** перевозки, пересылки и хранения = non-compliance with Rules равно или не равно *infringement (?)* равно или не равно *violation (?) of the customary pattern*.

– Хотя швейцарское отношение нам понятно: infringement of carrier's regulations with the assured's knowledge – нарушение правил перевозки с ведома страхователя.

i. (d) Еще варианты:

- халатность,
- неосторожность (вообще, не грубая!)

i. (e) Дій або бездіяльності... що призвели до настання страхового випадку;
– то есть **действий вообще, приведших к страховому случаю**. Не важно, намеренных или случайных. Допустили страховой случай: и не думайте, что убыток будет возмещен.

i. (f) И вспомним единственное различие ICC (B+C) от (A): в ВС есть исключение **преднамеренного повреждения или разрушения** предмета страхования в результате **противоправного действия** любого лица = **deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons**.
– Еще и еще раз повторим: нам навскидку казалось, что «противоправный» – это «malicious». А оказалось, «противоправный» - «wrongful».

ii Действия кого?

(a) ИСС – Страхователя = Assured.

– Расширения – и на Западе тоже – **или Выгодоприобретателя**, или их представителей, или еще шире = of the Assured or any other beneficiary of the insurance or their servants, representatives or other authorised persons.

– Поразило в Украине: ...иног лица, имеющего интерес в грузе, или совершеннолетнего члена их семей, лица, в пользу которого заключен договор, их работников или иных лиц, которые действовали по их поручению (устному или письменному) или с их ведома. – лиц, состоящих со страхователем в трудовых отношениях.

– Есть и в других местах широкие исключения лиц:

fautes intentionnelles ou **inexcusables** de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit = намеренные или **непростительные** ошибки страхователя и всех иных выгодоприобретателей страхования, их служащих, представителей или иных лиц, имеющих права.

(b) Третьих лиц.

– А вот эта группа обширна – тут и государственные учреждения, и разные террористы – мятежники – бунтари. Многих из них мы перечислим ниже.

– Кто у нас пока никуда не попал – это воры и грабители. Мы много раз говорили об исключении – или покрытии – противоправных действий третьих лиц. Одно из наиболее осязаемых – кража и ее производные – грабеж, мелкая кража и пр.

– Эти риски из наиболее широкого покрытия типа (A) и/или «Все риски» исключаются редко. Но могут квалифицироваться – а покрытие сужаться. Самое распространенное – ограничение покрытой кражи – только случаями Theft with forcible and violent entry only = Кражи с насильственным проникновением.

– Иногда добавляется – and exit – что перевести затруднительно. «Насильственным выходом»?

– А главное – что тем самым исключается как обычная кража – без признаков взлома – так и mysterious disappearance = необъяснимое исчезновение груза.

Расширения исключений – с учетом региональной специфики

iii. (a) Огня или взрыва в результате **погрузки опасных веществ**, с ведома страхователя.

(b) **Нарушения правил противопожарной безопасности.**

(c) Действий в состоянии алкогольного и прочего **опьянения**.

(d) Сдача груза **без объявления о его особых свойствах**, требующих особых условий перевозки.

(e) **Неправильное, несвоевременное или неполное оформление перевозочных документов** (!а это-то зачем?).

– Итак, мы прошли одну позицию из 12 – 13. Что она нам дала?

– **Понимание, во-первых, куда могут расширяться исключения, во-вторых, какие английские термины надо, а какие – не надо использовать.**

II. ЕСТЕСТВЕННАЯ УБЫЛЬ

Термины ИСС воспроизводить не будем, их много. Ключевое слово – **ordinary** = естественная или нормальная.

Варианты переводов и используемых терминов:

– **Natural** leakage

– Customary difference in weight, etc.

(интересно, у немцев: если согласована франшиза, такие убытки считаются покрытыми – но, возможно, подпадающими под франшизу) = Обычные в коммерческой практике расхождения по весу (хороший перевод!)

– ullages or differences in weight

Георгий Гришин, Николай Солонько Послушай, парень, ты берешь не прежний груз

– Усушка, утруска, утечка, уменьшение в объеме.

Расширения – с учетом региональной специфики

– Различий во взвешивании груза

= (почти) variations in weight due to different readings of the measuring instruments.

Исчезновение

– Не совсем в этот пункт относится – но пока больше некуда – исключение «**mysterious disappearance**» = «**необъяснимого исчезновения**» груза в ходе перевозки

– под которым подразумевается пропажа или исчезновение груза **без следов противоправных действий** третьих лиц в отношении груза, а также транспортного средства.

III. УПАКОВКА ИЛИ ПОДГОТОВКА: НЕДОСТАТОЧНОСТЬ ИЛИ НЕПРИГОДНОСТЬ = INSUFFICIENCY OR UNSUITABILITY OF PACKING OR PREPARATION

– Важно! В ICC исключение работает, если Страхователь сам паковал.

Одновременно и термины, и расширения:

– Unsuitable **packaging** (?)

– **Improper** packing or **corking** = несоответствующая упаковка или **укупорка**, еще переводимая как **sealing** или **crating**. Сдалась она, эта укупорка!

– **Incorrect stowage** = неправильное размещение (груза)

– insufficiency of **lashing** of cargo = недостаточность крепления груза

– non-professional packing = непрофессиональная упаковка (исключение убытков, вызванных непрофессиональной упаковкой, используется в отношении специфических грузов – например, предметов искусства, домашних вещей, посуды, электронной техники).

Расширения – с учетом региональной специфики

– отправления грузов **в поврежденном состоянии** = **dispatching** of cargo in damaged condition (почему не shipping или sending?)

– **размещение и крепление** с нарушением норм (похоже на пункт I) = placing and fixing the cargo at the transportation means without compliance with regulating **demands** (requirements было бы лучше)

– широко встречающееся исключение – **целостность наружной упаковки**. Включили его сюда только потому, что тут об упаковке речь:

– недостача груза при целостности наружной упаковки = shortage of the cargo while the outer packing is intact = partial **deficiency** (?) of cargo, where the external packing is **in good shape**, whole, intact, как вариант –

– загрязнение при отсутствии повреждений наружной упаковки.

– недостача груза с **ненарушенными пломбами** (ах, эти наши условия! Ах, эти наши умельцы доставать груз из опломбированного контейнера. Да и не только наши) = **an undisturbed lead** (к каждому неправильному переводу не напасешься комментариев, но disturbed – это часто «повредившийся умом») = при отсутствии признаков несанкционированного доступа к грузу (а кто-то может дать санкции на кражу?)

– **повреждение упаковки** при сохранности груза.

IV. ПРИСУЩЕ ПОРОКИ ИЛИ ПРИРОДА ГРУЗА = INHERENT VICE OR NATURE OF CARGO

– или ухудшение вследствие **внутренних свойств**.

Расширения – с учетом региональной специфики

Два вида:

– процессы, происходящие с грузом (одно старение чего стоит)

– воздействие внешних факторов, которое мы сюда включили только потому, что оно влияет на физические свойства груза. Как уж, извините, и любые другие причины убытков!

iv.(a) Процессы с грузом:

- **особые свойства и естественные качества** = specific properties and natural characteristics
- естественный износ = wear and tear (что когда-то перевели как «платье и слезы»)
- усушка = shrinkage
- самовозгорание, брожение, гниение, старение, коррозия = self ignition, brewing, rotting, aging, corrosion
- parching, shrinkage, self-decay, natural loss of weight /ullage/, pigmentation, discoloration, smell absorption (широкий список, но исключение «**не работает, если убыток вызван застрахованным риском**», это по-божески)
- корозія, гниття, бродіння, набуття запахів, подряпини, рубцювання, відколювання фарби, лакового покриття, емалі, самозаймання (ну не все украинские термины я понимаю. Подряпыны и набуття запахов мне нравятся, тем не менее. Список, как часто бывает, немаленький),
- деформация грузов под собственным весом (вот это профессионализм!) = deformation of cargo under its own weight.

iv.(b) Внешние воздействия:

- **влияния температуры, трюмного воздуха** = effect of temperature, of the air in hold = / не равно! **bilge air** (видно, думали, что bilge – это просто красивое название трюма, а это – льяла, ну, скажем, составная часть трюма) = трюмного повітря, коливань температури = temperature **impact**
- **подмочки** груза атмосферными осадками и **отпотевания** судна.

V. ЗАДЕРЖКА = DELAY = замедление в доставке грузов

- **падение цен** = **fall** in prices = price **slump** (!?)
- всякие другие **косвенные убытки** = any other indirect losses
- **loss of time, interest, profit or market or loss caused by late arrival**
- general capital loss = обесценение капитала (CEFOR).
- delay, **unless** such delay causes a further deterioration ...otherwise covered (понравилось это **расширительное исключение**, молодцы норвежцы! Поскольку везде в остальных местах – и в ICC – исключение задержки (или замедления) – абсолютное).

VI. НЕПЛАТЁЖЕСПОСОБНОСТЬ ИЛИ ДЕФОЛТ СУДОВЛАДЕЛЬЦА И Т.Д. = INSOLVENCY OR FINANCIAL DEFAULT OF THE OWNERS

- В этой позиции важно то, что ICC и некоторые Западные условия не исключают неплатежеспособность огульно. Если полис передан третьей стороне – покупателю, скажем – исключение не действует: **unless** contract of insurance **has been assigned** = был **переуступлен** стороне.
- Немцы еще четче определяют случаи недействительности исключения:
- Если была проявлена осмотрительность при выборе перевозчика: **diligence** of a prudent businessman in choosing, или
- Если покупатель не имел возможности выбрать перевозчика: had **no control over the choice** of persons.

Расширения:

- any other financial dispute = любые другие финансовые споры = / нет any other financial **trouble**
- delay in payment = задержка с оплатой
- неплатежеспособность страхователя (ну вот, страхователя к перевозчику приплели)
- **freighter** (интересный термин, но можно было посмотреть в словарь и понять, что

фрахтователь = charterer и никак не иначе. А freighter иногда используется в значении «грузовое судно»).

VII. АТОМНОЕ ИЛИ ЯДЕРНОЕ ИЛИ РАДИОАКТИВНОЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ = ATOMIC OR NUCLEAR FISSION AND/OR FUSION OR OR RADIOACTIVE

– Тут перевод / перетолмачивание примерно соответствует. Ну, может быть, немного шире:

прямое или косвенное воздействие атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения.

Расширение:

У норвежцев – на **химическое, биологическое, биохимическое или электромагнитное** оружие. У них это исключение – в правилах. В практике оно просто обязательно включается в полис.

VIII. НЕМОРЕХОДНОСТЬ ИЛИ НЕПРИГОДНОСТЬ СУДНА ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКИ =

UNSEAWORTHINESS OR UNFITNESS OF VESSEL OR CRAFT FOR THE SAFE CARRIAGE

– Опять же, здесь важна вторая часть оговорки в ICC: если Страхователь **был в курсе** на момент погрузки. В некоторых Восточноевропейских условиях она пропадает.

Расширения – с учетом региональной специфики:

– использования для перевозки груза **не обусловленного договором** страхования **вида транспорта**

– **несоответствия** упаковки, контейнера или транспортного средства **установленным правилам перевозки** определенного вида груза (отголосок расширений Искл. I – нарушение правил перевозки)

Расширения по направлению конкретных условий перевозки:

– понимаем, что это не совсем относится к немореходности, но...

- выбрасывания за борт и смытия волной **палубного груза или груза, перевозимого на беспалубном судне;**

– погрузки в **открытое**, не покрытое соответствующим образом **наземное транспортное средство** (железнодорожный вагон, автомашина и т.п.), в **открытое судно, на палубу** или погрузки сверх положенной нормы = loading onto open, not properly covered inland **transport facility** (railway carriage, motor vehicle, etc.), open vessel, on deck or overloading

– о **палубных грузах** еще будем писать. Главное – понимать, что они обычно страхуются на более узких условиях – или не страхуются вообще

– тут интересно проявление русского бюрократического: высокий перевод транспортного средства как transport facility – вместо привычного convenience или просто vehicle.

– кстати, знаешь, что железнодорожные вагоны часто называют **truck**? Ни за что бы не додумался, о чем речь.

IX. ВОЕННЫЕ и пр. РИСКИ = WAR etc. RISKS

– Тут примерное соответствие ICC и наших условий имеется. Разве что пошире определения встречаются – warlike operations or warlike measures = всякого рода военных действий или **мероприятий**

– М-да. Опять бюрократизмы: военное мероприятие...

– Это еще что, а вот в одном из условий встретилось «а также маневров». Широко люди смотрят!

– Американцы используют чуть отличающийся язык: **hostilities** or warlike operations

– Языково странновато звучит **instruments of war** = орудиями войны. В ICC раньше было weapons of war – цитируя меня же: «а разве бывают орудия мира?». Сейчас сделали просто weapons.

– Ну и важное для нас исключение, часто встречающиеся в восточноевропейских усло-

виях: **пиратских** действий = actions of pirates. В ICC(A) они – пираты – застрахованы, а вот в (B+C) – исключены.

– У нас, кажется, исключены огульно.

– Да, смотри следующий пункт из ICC(A)

X. ЗАХВАТ, ЗАДЕРЖАНИЕ, АРЕСТ, ОГРАНИЧЕНИЕ СВОБОДЫ ИЛИ ИНОЕ ЗАДЕРЖАНИЕ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПИРАТСТВА) =

CAPTURE SEIZURE ARREST RESTRAINT OR DETAINMENT (PIRACY EXCEPTED)

– Вот они, знаменитые когда-то страховавшиеся по SG полису захваты Королями и принцами. Исключение используется повсеместно с разнообразными расширениями:

– Американские – **confiscation, preemption, requisition, nationalization**

– наши – изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного груза по распоряжению государственных органов

– французские – **sequestration, requisition, blockade running, smuggling**

– интересно французское illegal or **clandestine** trading of cargo – я воспринимаю clandestine как тайный, скрытый – но, на самом деле, оно переводится и как незаконный. Вот только в английском обиходе не используется

– широкие норвежские – measures **taken against the goods** by State authorities

– интересные норвежские – меры государственных органов, **препятствующие** движению **транспорта** = measures **hindering the transport operations**, implemented by State authorities

– очень широкое норвежское **исключение незаконных операций**, с интересным указанием на то, что незаконность определяется по праву страны экспортера, импортера или транзитного государства: The goods being **intended for unlawful purposes**, or manufactured through unlawful activities or by unlawful methods. The illegality shall be **determined** in accordance with the **rules** in force at the commencement of the period covered by this insurance in the exporting country, the importing country or any other country through which the Assured must have expected the goods to pass

– Как известно, в MIA есть исключение незаконных операций – поэтому оно в ICC и не включено.

XI. БРОШЕННЫЕ МИНЫ и др. ОРУДИЯ ВОЙНЫ =

DERELICT MINES OR OTHER DERELICT WEAPONS OF WAR

– Давно пытаюсь этот самый derelict правильно перетолмачить. Покинутые? Бесхозные? Не получается.

– А в некоторых российских условиях не заморачиваются – с любыми: столкновения с минами, поражения бомбами, торпедами, снарядами, пулями и иным оружием

– поражение пулями... Ну, на самом деле, это – часть военного исключения

– а если охотники подстрелили случайно? Зачем же исключать?

XII. ЗАБАСТОВЩИКИ, УВОЛЕННЫЕ РАБОЧИЕ = STRIKERS, LOCKED-OUT WORKMEN и пр.

– Кстати, по-моему, ты неправильно переводишь locked-out workers как уволенные рабочие.

– А что? Запертые снаружи? Как в фильме Шырли-мырли?

– Давай пока так оставим.

– Кстати, давай это исключение соединим со следующим – собственно strikes, lock-outs

– **забастовочное исключение**. Поскольку, к счастью, в нашем регионе с ним не играют – исключают забастовочные риски, и все. Без расширений.

XIII. ТЕРРОРИЗМ И СХОЖИЕ АКТЫ = TERRORISM AND LIKEWISE ACTS

– Это ты что-то хватил про схожие акты.

– А я соединил опять два ИСВских исключения – актом терроризма – и актов лиц, действующих по политическим, идеологическим и религиозным мотивам. Чтобы исключений получилось ровно 13.

– Но читатель(и?) наш(и) будет знать, что всего групп исключений в ICC – 15, просто в нашем списке два раза – «два в одном».

– Тем более, что на Востоке они могут объединяться: исключение террористических актов и противоправных действий по политическим мотивам.

– У американцев интересное исключение, тоже сдвоенное: **vandalism, sabotage, or malicious act**, which shall be deemed also to encompass the act or acts of one or more persons, whether or not agents of a sovereign power, carried out for political, terroristic or ideological purposes and whether any loss, damage or expense resulting therefrom is accidental or intentional.

– а теперь, после ICC-шных 13 – пойдет целый ряд групп, созданных или исключительно на Востоке, или даже на Западе.

XIV. ВРЕДИТЕЛИ

– Ну, эти еще в SG исключались:

повреждения груза червями, грызунами и насекомыми = worms, rodents and insects

– встречается moth, vermin – моль и вредители

– понравилось Болгарское суживающее исключение: mould, fermentation, latent defect, worms, larvae, rodents, insects, except for cases where such loss or damage has occurred due to risks covered – исключение не работает, если все эти вредители или последствия появились от воздействия застрахованного риска

– после столкновения на наше судно перебежали крысы со столкнувшегося? Маловероятно, но...

XV. ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ

– Любопытное исключение:

истечение гарантийных сроков или сроков реализации груза = expiration of a warranty period or the period of goods realization.

– No comments. Не понимаю, зачем оно... но, возможно, есть связь с исключением задержки?

– Пожалуй.

XVI. ВСЯКИЕ ПРОЧИЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

– Лень стало еще группы создавать?

– Да. Пусть лучше они единым пунктом пойдут, с подразделами:

(a) моральный вред = moral damage,

(b) возврат груза в место отправления,

(c) направление груза в место назначения, не обусловленное в договоре страхования (ну, это и в ICC имеется),

(d) стихийные бедствия, если территория страхового покрытия объявлена зоной стихийного бедствия до момента заключения договора страхования,

(e) поломка холодильного оборудования,

(f) порушень в роботі електричних схем, механічних неполадок = mechanical and electrical breakdown, обычное дополнительное исключение и на Западе – при страховании оборудования,

(g) випадіння Вантажу зі стропів = падение груза из строп,

(h) розрив мішків (для Вантажів, які перевозяться в мішках) = разрыв мешков – для грузов, перевозящихся в мешках,

(i) хищение груза третьими лицами путем мошенничества (не очень справедливое исключение, по-моему, не может страхователь такие случаи предотвратить),

(j) действия воды и других жидкостей, нанесших ущерб грузу, находящемуся на временном хранении в подвальных или иных заглубленных помещениях, на расстоянии менее 20 см от поверхности пола (экзотика! Почему 20 см?),

(k) soiling, staining, discoloration, pigmentation and the like, of bulk cargo in transportation =

загрязнение, появление пятен, обесцвечивание, пигментация и сходные убытки с навалочными грузами,

(l) theft of the whole vehicle in the case of transportation by land = кража целого транспортно-го средства при наземных перевозках (не очень справедливое исключение),

(m) CEFOR – General capital loss, including loss of time, loss due to economic fluctuations, loss of market, operating loss and similar losses.

– и еще десятки других, пока нами не примеченных. Ничего, придет и их время.

XVII. ОБЩИЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

– Таковых тоже десятки. Иногда они составляют часть условий договора страхования, иногда перечисляются в составе исключения. Примеры:

– По данному договору страхования не покрывается ответственность перед третьими лицами = This insurance does not cover liability to third parties (вроде, само собой разумеется, но лишний раз повторить можно),

– Не покрываются расходы по удалению или уничтожению поврежденных грузов = costs or expenses for removal or destruction of damaged goods.

ДВА ВИДА РАСХОДОВ: ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ И УСТРАНЕНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ

– Неприятное исключение, поскольку всегда хочется верить, что связанные с убытком расходы должны покрываться полностью. Хотя, конечно, есть расходы по уменьшению и предотвращению – и есть расходы по устранению последствий убытка. Интересно, что вторые обычно по условиям ICC покрываются – хотя в самих ICC на них прямых указаний нет.

РАСХОДЫ ПО УСТРАНЕНИЮ: СВЯЗАННЫЕ И НЕ СВЯЗАННЫЕ С ГРУЗОМ

– Еще исключение:

расходы по очистке транспортного или перевозочного средства или окружающей среды = costs or expenses for cleaning the conveyance, cargo-carrying unit or environment.

Это исключение тоже касается расходов по устранению последствий. Мы все продолжаем развивать свою классификацию видов убытков: получается, что есть расходы по устранению последствий убытка, связанные с грузом (т.е. непосредственно удаление останков груза). А есть – связанные с вредом имуществу или окружающей среде. Ну, что касается окружающей среды – то это один из видов ответственности перед третьими лицами, обычно исключенной. А вот очистка имущества третьих лиц... Не вид ли это ответственности – и не должны ли такие расходы обычно исключаться – а затем включаться, возможно, за дополнительную плату.

– Попробуем завершить с исключениями. Приведем обширное исключение, которое обычно появляется не в Правилах – а в Договоре страхования. Но на Западе-то договора иногда не бывает. Тогда не лишне использование вот такого объемного списка:

«Основанием для отказа Страховщика в осуществлении страховой выплаты является:

- 1) сообщение Страхователем Страховщику заведомо ложных сведений об объекте страхования, страховом риске, страховом случае и его последствиях;
- 2) умышленное неприятие Страхователем и лицами, состоящими с ним в трудовых / договорных отношениях мер по уменьшению убытков от страхового случая;
- 3) получение Страхователем соответствующего возмещения убытка по имущественному страхованию от лица, виновного в причинении убытка;
- 4) воспрепятствование Страхователем Страховщику в расследовании обстоятельств наступления страхового случая и в установлении размера причиненного им убытка;
- 5) неведение Страховщика о наступлении страхового случая в сроки, предусмотренные настоящими Правилами и договором страхования;

6) отказ Страхователя от своего права требования к лицу, ответственному за наступление страхового случая, а также отказ передать Страховщику документы, необходимые для перехода к Страховщику права требования. Если страховая выплата уже была осуществлена, Страховщик вправе требовать ее возврата полностью или частично;

7) если на момент наступления страхового случая договор страхования не вступил в силу или утратил силу;

8) страховой случай не был документально зафиксирован в компетентных органах (Торгово-промышленной палате, противопожарной службе, органах внутренних дел и т.п.). (Региональная специфика! Необходимость документальной фиксации... вызовы ГАИ = ПИДР, или как оно там теперь называется...)

9) несоблюдение Страхователем и (или) Выгодоприобретателем условий и ограничений, оговоренных в настоящих Правилах и договоре страхования».

ВЫВОД ПО ИСКЛЮЧЕНИЯМ

– А какой тут может быть вывод? Мы просто изучили исключения. Не углублялись в их сущность, а перечислили их.

– Те, что приняты повсеместно. И те, что добавлены – всеми участниками рынка или только отдельными его представителями.

– Еще мы попытались показать примеры хороших и плохих переводов исключений с русского на английский и обратно.

– Конечно, каждое из исключений надо еще бы поизучать отдельно. Столько много возможностей их трактования...

– Будет время, изучим. А пока – исследовав покрываемые риски и исключения, начинаем открывать для себя...

– Ре- открывать. Уже читали...

– Прочие условия договоров страхования!

ВКРАПЛЕНИЕ: Проверьте себя!

– Мы искали коллегу – работать в Оукшотте. Выбрали из 10 кандидатов трех, дали им прочитать ICC и ITC (условия страхования каско судов), через неделю попросили ответить на тест – 5 из 10 вопросов которого приводим ниже.

– Стандартный multiple choice Q&A: выберите правильный ответ!

– Тест, если захотите, перешлем – все 10 вопросов. За год его существования правильно на все 10 пока ответил только один человек – специалист украинской страховой компании TAC.

– Ответы – в главе X:

WELCOME TO THE INTRIGUING WORLD OF MARINE INSURANCE!

Where....

- (1) ICC (A) 1/1/82 is
 - (a) a total loss cover, (b) a named perils cover, (c) an all risks cover.
- (2) Cross out an exclusion not in ICC(A) 1/1/82
 - (a) ordinary leakage, (b) gross negligence, (c) inherent vice.
- (3) Insurance under ICC(A) 1/1/82 terminates
 - (a) on delivery to a final warehouse, (b) on expiry of 90 days after discharge, (c) on sale of goods by the final receiver.
- (4) What is the correct quote from ICC(A) 1/1/82:
 - (a) This insurance shall not insure to the benefit of the carrier, (b) This insurance shall not inure to the benefit of the carrier, (c) This insurance shall not extend to the benefit of the carrier.
- (5) Which Assured's duty is not part of ICC (A) 1/1/82?
 - (a) to take measures for the purpose of averting or minimising such loss,
 - (b) to ensure that all rights against third parties are properly preserved,
 - (c) to take tenders for the repair of the subject-matter insured.

Thank you and good luck!

ГЛАВА X = CHAPTER X ОСНОВНЫЕ ПОЗИЦИИ УСЛОВИЙ MAIN TERMS AND CONDITIONS

- Итак, включенные и исключенные риски мы изучили.
- Скорее перечислили, без особо глубоких комментариев.
- А теперь – очередь за **остальными условиями** страхования.
- Настолько, насколько их можно собрать в одну кучу.
- Разбирать каждое условие договора мы не будем. Потому, что это уже сделали в «теоретических» главах с III по VIII.
- Нам интересно **развитие настоящего, живого страхования**. И проследить за ним легко – **на примере ICC**. Что мы в этой главе сделаем – посмотрим на изменения ICC трех поколений: 1963–1982–2009 годов.
- И ничто не поможет прочувствовать суть изменений – как построчные – иногда побуквенные, но хотя бы «поговорочные» – сравнения трех текстов.

Страхование – полис, договор или условия?

- Помните – что мы для себя провели различие между **условиями страхования** – и **условиями договора страхования**.
- Различие это не чисто англо-практическое – существует и на континенте. **Условия или оговорки** вырисовывают **объем покрытия – включения и исключения** – а также узкий ряд других позиций.
- **А условия договора** определяют порядок взаимоотношений сторон.
- Хотя в восточноевропейской практике может быть иначе – в условия страхования входят условия договора.
- Раньше в Англии – в форме SG – использовалось **понятие «полис» = policy** – в значении «договор страхования».
- С 1982-го **договор стал проформой MAR** – а **условия страхования** переместились в **Оговорки**.
- Сейчас, в 2000-х, в Англии произошла очередная тихая «революция»: появился **стандартный договор MRC = Market reform contract**.
- Оговорки 2009-го не требуют использования какой-либо проформы полиса, будь то MAR или иной.
- Позиции собственно договоров страхования у нас еще впереди – в практических главах XV–XVI.
- А пока, в IX–X–XI, мы изучаем условия страхования – то есть оговорки.
- Нет – не «то есть оговорки». Мы изучаем в этой, десятой, структуру Оговорок – и смотрим на континентальные Условия и Правила. И пробуем понять, чем одни от других отличаются.

- И обращаем внимание на термины. В оговорках теперь используется выражение **this insurance = «это страхование»**. И **contract of insurance = договор страхования**. Договор – содержит все пункты взаимоотношений сторон.
- Можно так сказать? – что this insurance = оговорки = стандартный текст, не обязательный к применению.
- А в юридические отношения стороны вступают, согласовав – не обязательно подписав – договор страхования.
- Так что «это страхование» – сродни Оговоркам. Объему и прочим условиям покрытия.
- Изучением «прочих условий страхования» мы и займемся в главе X. На примере английских узловых Оговорок ICC и некоторых континентальных Условий и Правил страхования – включая российские.
- Начинаем с ICC.

Структура ICC

1. Застрахованные риски = Risks covered
2. Общая авария = General Average
3. «Оговорка о столкновении по обоюдной вине» = «Both to Blame Collision Clause»
4. Исключения = exclusions
5. Исключение немореходности / непригодности =
Unseaworthiness / unfitness exclusion
6. Исключения военных и пр. рисков = War etc. Risks exclusion
7. Исключения забастовочных, террористических и пр. рисков =
Strikes, terrorism etc exclusions
8. Действие страхования. Оговорка о перевозке = Duration. Transit Clause
9. Прекращение договора перевозки = Termination of Contract of Carriage
[в месте ином, чем оговоренное]
10. Изменение рейса = Change of Voyage
11. Убытки. Страховой интерес = Claims. Insurable Interest
12. Расходы по довозке = Forwarding Charges
[покрываются, если перевозка закончится в неоговоренном порту]
13. Constructive Total Loss = Конструктивная Полная Гибель
14. Повышенная Стоимость = Increased Value
15. Выгодоприобретение = Benefit of Insurance
[Перевозчик или ответственный хранитель не могут быть выгодоприобретателями. Определение Страхователя]
16. Обязанность страхователя. Уменьшение убытков =
Duty of Assured. Minimising losses
[тут же еще одна обязанность – обеспечение прав требования против третьих лиц. Определение Страхователя]
17. Отказ = Waiver
[меры по предотвращению не являются отказом от абандона или других прав]
18. Избегание задержек = Avoidance of Delay
[обязанность Страхователя]
19. Право и практика = Law and Practice [английские]

– Может, покритиковать классиков?

– За что же?

– А как посмотришь – чуть не хватает логики. Смотри,

Основные части ICC

- I. Застрахованные и исключенные риски (оговорки 1–7)
- II. Географические и временные рамки договора (оговорки 8–10 и 12)
- III. Действия в случае убытков (оговорки 11, 13, 16–18)
- IV. Соотношение с другими договорами страхования (оговорка 14).
- V. Страхователь и выгодоприобретатель (оговорка 15).
- VI. Право и практика (оговорка 19).

– То есть несколько все перемешано в оговорках 11–19?

– Можно так сказать.

– А можно и **по-другому** ведь **разбить**:

A. Объем покрытия (оговорки 1–10).

B. Аспекты, связанные с убытками (оговорки 11–19).

– Да, так получается пологичнее.

Сначала потенциальный – пока не застраховавшийся – клиент страховщика читает, что, как и когда застраховано и что не покрыто.

А потом, когда произошла проблема – что ему делать в тех или иных ситуациях.

FPA – WA оговорки – 1963

– All risks – 1963 мы до сих пор не нашли. А вот текст FPA / WA нам Олег Власов переслал.

– Структура – возьмем WA, для начала.

– Назывались они **Institute Cargo Clauses (W.A.) 1/1/63, Cl. 30.**

1. Transit Clause = Оговорка о перевозке [Incorporating Warehouse to Warehouse Clause – примерно соответствует Оговорке 8 «новых» ICC].
2. Termination of Adventure Clause = Окончание перевозки [примерно соответствует Оговорке 9 «новых» ICC].
3. Craft, &c Clause = Вспомогательные суда и пр. [использование вспомогательных судов разрешено – лихтеров и пр.].
4. Change of Voyage Clause = Оговорка об Изменении Рейса [остаётся застрахованным = held covered – в том числе, и в случае ошибки в описании рейса. Примерно соответствует Оговорке 10 «новых» ICC].
5. Average Clause = Оговорка об Аварии [покрытые риски].
6. Constructive Total Loss Clause [примерно соответствует Оговорке 13 «новых» ICC].
7. G.A. Clause = Оговорка об Общей Аварии [застрахована, регулируется на базе Йорк-Антверпенских или иностранных правил].
8. Seaworthiness Admitted Clause = Оговорка о том, что Мореходность презюмируется [покрыты и убытки, вызванные действиями судовладельцев или их служащих – без участия Страхователя – примерно соответствует Оговорке 5 «новых» ICC – но в новых она шире. Оговорка эта очень важна – перенесите в начало главы 13, почитайте!]
9. Bailee Clause = Оговорка об Ответственном Хранителе [обязанность Страхователя – принимать меры по предотвращению, обеспечивать права против перевозчиков и пр. Примерно соответствует Оговорке 15 «новых» ICC].
10. Not to inure Clause = Оговорка «не действовать на пользу» [перевозчик и пр. не могут быть выгодоприобретателями. Тоже примерно соответствует Оговорке 15 «новых» ICC].
11. “Both to blame collision” Clause = Оговорка о «столкновении по обоюдной вине» [Примерно соответствует Оговорке 3 «новых» ICC].
12. F.C.&S. Clause = Warranted free of capture, seizure, arrest etc. = Оговорка об исключении военных и прочих рисков [но если эти риски непосредственно вызвали столкновение / контакт / посадку на мель / повреждение в силу погодных условий / пожар – такие убытки покрыты. Намного шире «новой» оговорки 6].
13. F.S.R. & C.C. Clause = Warranted free of loss or damage caused by strikes, riots and civil commotions = Оговорка об исключении забастовочных рисков. [Намного уже «новой» оговорки 7 – исключений меньше].
14. Reasonable Despatch Clause = Оговорка о разумном поспешании [теперь это Avoidance of Delay = избежание Задержек, Оговорка 18 в «новых»].

– **Оговорка FPA Cl. 31** – почти аналогична, за исключением пятого пункта – называемого не Average Clause – а **F.P.A. Clause**. В нем также описывались застрахованные риски – в объеме поменьше, чем в W.A.

– Я так понимаю, что и All Risks **имела такую же структуру**, – как пишет нам Олег Власов.

Сравнение 1963 и 1982 / 2009

– Для начала – оговорки 1963-го похожи по названиям на современные, 1982 / 2009-го – но содержание иногда различается серьезно, взять те же военные риски.

– Что очень важно! В Америке-Канаде и в банковской практике во всем мире названия этих оговорок – имеются в виду пункты 1–14, до сих пор встречаются. Такова уж сила инерции, в частности, банковской.

– Если увидите в условиях аккредитивов или где-то еще эти старые милые **SRCC или FC&S** – не фыркайте с негодованием, показывая свое знание того, что они давно не используются. Просто сравните содержание с ныне действующими, а если нет текста, соотнесите с современными.

– А теперь кратко сопоставим структуру 1963-го с современными.

– Так хороши эти старые моментики. &c. – вместо etc. = и так далее.

– О терроризме вообще в 1963-м не говорилось – добрый старый спокойный мир!

– Так что действительно **нельзя говорить**, что старые и новые похожи или **заменяют друг друга**.

– Абсолютно **новые оговорки 1982-го** – 4-я (исключения), а также 11, 12, 14, 16, 17 и 19. Они все касаются работы по убыткам и исключений. Получается, на поверхностный взгляд, что 1982-е оговорки намного жестче, прописанней, содержат больше исключений – чем оговорки 1963-е и более ранние.

– Возможно, в этом причина приверженности Японии, Китая, многих компаний в России и Украине – к добрым старым FPA.

ВЛОЖЕНИЕ 10.1 НЕКОРОТКОЕ СПРАВНЕНИЕ ОГОВОРК ICC 1982 и 2009 COMPARING ICC 1982 and 2009 (in Russian and in English)

– Мы посмотрели на общую структуру 1963-х и 1982 / 2009-х. А теперь уж, извините, не могу не использовать собственные наработки.

Получилось так, что в феврале 2009-го я проболел с неделю. Делать было нечего, взял и сравнил только тогда вышедшие новые ICC Оговорки – со «старыми», 1982-ми.

– Да, к тому моменту информации было мало.

– На Интернетe нашел два коротких комментария. И решил сам себе разъяснить.

Поступил так:

(1) Сначала написал статью на русском.

(2) Затем хотел просто ее перевести на английский.

Не тут-то было! Мы же много в своих брошюрах пишем о том, что до **совершенства в английском** многим из нас – в том числе и автору – идти и идти. Так вот, есть у нас в Оукшотте интеллигентнейший английский советник, внештатный. Трое детей, любовь к церкви и церковной музыке, мягкая речь, иногда крестик ненавязчивый в петлице, серьезное заболевание, еще более смягчающее его внешнее восприятие. Именно Лен сто лет назад предложил лого Оукшотта – знаете, такую большую букву О. Лен тогда работал в Седжвике, делал им рекламу типа церковных витражей – стекол в соборах. Мне понравился подход, красивые сочетания форм – попросил его сделать что-то нам, так и родилось наше лого.

Ну так вот, **Лен Ван Дер Пут = Len van der Put** – уже переводил с моего английского на общепринятый две мои брошюры. Ну, вроде, привык уже к нашему руссизмам. Но тут его часто просто клинило – «Джордж, объясни, что ты хотел этим сказать, не пойму». Отличается английский менталитет от нашего, и даже если чуть не так фразу выстроить – это сказывается.

Итак, перетолмачил Лен мой перевод. В процессе обмена мейлами перевод все рос и рос, совершенствовался. В конечном итоге решили, что Лен еще направит и статью, и сострочник (см. ниже) во много редакций по миру на предмет публикаций.

В результате то, что мы приводим тут на английском – это рабочий файл Лена. Письмо, потом пару фраз об Оукшотте и об авторе, потом собственно статья.

Помните, это – не прямой перевод с русского.

(3) Затем – то, с чего начиналось исследование – построчное сравнение двух редакций Оговорок с переводом на русский.

Обратите внимание – перевод наш, авторский. Может не совпадать с вашим мнением. Но если прочитаете, в особенности, статью на английском, то поймете, что за каждым переводимым термином – многолетняя история. Что говорить, если «судно» обозначается четырьмя разными терминами, а, например, «быть в курсе» – двумя.

Включаем мы сюда:

- из чисто теоретического любопытства – куда движется страховая мысль, и
- из практического – как мы можем ее применить у нас, в нашей части мира.

О применении Оговорок 1982 или 2009

- Понравятся Вам изменения 2009-го или нет, но теперь надо быть настороже.
- **Нельзя просто ссылаться на ICC (A) (B) (C)** – надо указывать, намерены Вы применять условия 1982-го или 2009-го.
- Поскольку, если Вы не укажете, **на какой версии собираетесь работать** – по английскому праву, к Вашему договору будет применяться редакция, действовавшая **на начало** страхования.
- С учетом краткосрочности страхования грузов – это будет почти во всех случаях редакция 2009-го.

ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

ОГОВОРКА (А) – 2009 ПО СРАВНЕНИЮ С 1982

– Четыре раздела: обновление / стороны договора / исключения / продолжительность покрытия.

Обновление:

- обновили термины – язык страховой должен совершенствоваться, упрощаясь,
- если говорить о терминах – то есть изменения в том, что касается транспортных средств (Оговорка 5),
- введено определение террориста (Оговорка 7.3),
- введены подзаголовки – проще двигаться по тексту,
- отмена устаревшего понятия *held covered* (Оговорка 10 и Примечание),
- убрана ссылка на «новую» форму морского полиса (заголовок).

Стороны договора:

- введено определение страхователя (Оговорка 15.1),
- введено понятие «добросовестного покупателя» (Оговорки 4.6 и 5.2) – хотя и без использования самого термина,
- введено понятие «независимого подрядчика» (Оговорка 4.3).

Исключения:

- изменено исключение по упаковке – она должна быть рассчитана на нормальные условия перевозки (Оговорка 4.3),
- недостаточность или несоответствие упаковки / укладки / подготовки – изменена формулировка (та же Оговорка 4.3),
- расширено исключение убытков в связи с задержкой (Оговорка 4.5),
- неплатежеспособность перевозчика – покрытия нет, если страхователь был в курсе (Оговорка 4.6),

- расширено исключение ядерных и радиоактивных рисков – добавлено, что убыток может быть вызван ими прямо или косвенно – и то, и другое исключаются (Оговорка 4.7),
- немореходность / негодность для перевозки грузов транспортных средств (Оговорка 5.1) – формулировки серьезно изменены, введено разделение транспортных средств на водные и иные,
- определение терроризма и расширение исключения (Оговорки 7.3 и 7.4).

Продолжительность покрытия:

- начало покрытия – с первого перемещения груза (оговорки 8.1 и 8.2),
- заканчивается покрытие в том числе, если груз хранится в транспортном средстве / контейнере (Оговорка 8.1.3.),
- «доставка» изменена на «окончание разгрузки» (Оговорки 8 и 9),
- изменение места назначения без ведома Страхователя – покрывается (Оговорка 10.2).

- Получается – если смотреть «по верхам» – изменения касаются **дальнейшего оттачивания определений и упрощения языка**.
- Непосредственно на пользу страхователю – изменения по продолжительности покрытия и, пожалуй, по упаковке.
- Теперь – детали.

Обновление

- Нравится мне проводимая уже много лет кампания «За ясность языка».
- Оговорки 2009-го были очередной попыткой использовать как можно более простой язык.
- Мы видим следующие изменения – иногда в связи с устареванием термина, иногда в связи с тем, что старый имел слишком узкий смысл:

- типично английские Underwriters (Андеррайтеры) сменены на международных Insurers (Страховщиков),
- goods (товары, грузы) – на более общее subject-matter insured (предмет страхования),
- contract of affreightment (подустарелый «договор фрахтования») – на contract of carriage (договор перевозки),
- shipowner (судовладелец) – на более широкого carrier (перевозчик),
- weapon of war (орудие войны, витиевато!) – на weapon (оружие),
- совсем старое servants (слуги, люди) – на employees (служащие),
- не всем понятный liftvan (лифтвэн, так у нас все и переводили) – вообще убран,
- исчезло столь же темное insure (которое многие воспринимали, как опечатку insure, а оно означает «действовать в пользу») – сменено на extend – «расширено».

Объект и Предмет

- Люблю разбираться с терминами. Самые, казалось бы, простые – объект / субъект / предмет страхования. Мы же сейчас, в начале 2012-го, книгу в третий раз переписываем. Многие становятся понятней.
- Одно из «озарений» – что «объект» договора – имущественный интерес. А сам груз – стало быть, «предмет».
- Исходим из того, что груз = предмет = subject-matter insured. То, что subject можно перевести как «субъект» – нашему делу не помогает.
- А раньше-то мы думали, subject-matter – это «объект». Вроде, везде поменяли, если увидите где subject – объект – извините, значит, пропустили.
- Зато порадуемся развитию наших пониманий в ходе работы над книгой.

Назад к терминам ICC

Термины – разграничены разные **виды транспортных средств**. Правда, чуть неясности осталось, см. ниже Немореходность и Средства транспорта, Оговорка 5.

– Введено разъяснение понятия **террорист** – см. ниже в Исключениях, Оговорки 7.3 и 7.4.

– Введены **подзаголовки** – легче стало двигаться по тексту. Раньше ту же роль выполняли **заметки на полях**, но визуально они воспринимались хуже.

Held covered = остается покрытым

– В раздел Обновлений можно отнести и отмену понятия **held covered** – «остается покрытым».

– Типично английский был институт: если происходят существенные изменения в риске, договор остается в силе – но потом досогласовываются доп. условия или премия.

– Теперь **автоматизм покрытия**, предоставлявшийся по древнему институту held covered, **отменен**. Необходимо запрашивать и согласовывать условия (Оговорка 10.1 и Примечание).

– **Новая** позиция: если убыток произойдет до согласования – покрытие будет предоставлено, если оно имелось на тот момент на рынке **на нормальных условиях** (10.1). Интересная формулировка, заставляет задуматься.

MAR

– Убрана из заголовка фраза о том, что Оговорки должны использоваться только с «**новой**» **формой морского полиса**. В 1982 году форма MAR действительно была новой по сравнению с «чуть» устаревшей формой SG образца 1779 года.

– За 27 лет новизна прошла. А к 2009-му проформу MAR перестали использовать вообще – см. главу XVI.

Стороны договора:

Страхователь

– Введено такое интересное **определение Страхователя** (новая Оговорка 15.1):

«лицо, обращающееся за возмещением, – либо в качестве лица, которое, или от имени которого, был оформлен договор страхования, – либо в качестве правопреемника».

– Сам термин сохранен – **Assured**, а не более интернациональный Insured.

– Интересно, кстати, что Assured – это «**Страхователи**», а не «Страхователь» – в Оговорке 4.6 “Assured are aware” – «Страхователи в курсе», то же и в 5.1. В 11.2 – Assured were.

– **Определения** – это вещь, не сильно характерная для английских оговорок. Считается: или определения надо искать в законодательной базе, прежде всего, в основополагающем Законе о Морском Страховании 1906 года, – или они будут даны позже, судебной практикой.

– Поэтому появление в Оговорках определения – **явление почти революционное**. Пусть и расположили определение Страхователя в самом конце Оговорок.

Добросовестный покупатель

– Чем отличается страхование грузов от других видов? В течение действия договора происходит изменение состава сторон. Груз продается – и появляются новые страхователи или выгодоприобретатели.

– Прежде всего, их решили дефинировать. Но вот термин – «добросовестный покупатель», «выгодоприобретатель» или «правопреемник» – использовать не стали. Может, и правильно. Вон у нас этих терминов сколько. Но мы все же будем звать эту сторону «Добросовестным покупателем».

– В оговорках 4.6 и 5.2 говорится о «стороне, заявляющей претензию по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования».

– **Интересы** этой стороны и **защищают новые** редакции Оговорок 4.6 и 5.2. На нее не распространяется исключение о неплатежеспособности перевозчика (4.6, см. ниже в Исключениях) и о немореходности судна (5.2, ниже).

– Правильно: покупатель же не назначал перевозчика или судно – и не может нести убытки, если продавец оказался не требовательным.

Независимый подрядчик

– Новые Оговорки содержат исключение: убыток не покрывается, если груз упаковывался или укладывался Страхователем или его служащими.

– При этом покрытие сохраняется – если это выполнял «независимый подрядчик» (Оговорка 4.3). См. комментарии ниже – в разделе «упаковка».

Исключения:

Упаковка / подготовка / укладка в контейнер

– Раньше в Оговорке 4.3 было очень общее исключение – не покрывались убытки, причиненные недостаточностью / непригодностью упаковки / подготовки / укладки в контейнер.

– Теперь добавили: упаковка / подготовка / укладка должны быть такого уровня, чтобы выдержать «**нормальные происшествия во время застрахованной перевозки**». Да, непросто будет отделять «нормальные» от «ненормальных», но это уже пойдет от практики – практики судебной и практики перевозок.

– Дефиниция стала чуть поуже – в целом, на пользу Страхователю.

Упаковка Страхователями – или Независимыми Подрядчиками

– Эта же новая редакции Оговорки 4.3 имеет продолжение: недостаточность упаковки / подготовки / укладки исключается, только если «эти упаковка или подготовка выполнены Страхователем или его служащими или выполнены до момента вступления в силу данного страхования».

– Что тут важно? Сочетание: упаковка или выполнена **Страхователем – или до момента начала** страхования. Тогда исключение действует – и убыток не покрывается. Думается, надо соотнести это изменение с изменением в продолжительности покрытия – см. ниже.

– Страховщик хочет отвечать за весь процесс перевозки – от первого перемещения груза. Ему не интересно начинать, например, страховать контейнеры при погрузке на борт судна или на ж/д платформу. Ведь к тому моменту укладка в контейнеры уже произведена! Вот и получается – небрежная укладка / упаковка груза до начала страхования – покрыта не будет.

– Но не будет покрыта и небрежная укладка / упаковка груза самим Страхователем или его служащими!

– Вывод / выход? Или **нанимать независимых подрядчиков** – профессионалов по укладке. Или **тренировать собственных служащих**.

– Это очень важное изменение в Оговорках – и, пожалуй, **не на пользу Страхователю**. Ясности больше – но покрытия меньше. Так мы считаем.

Задержка

– Расширено исключение убытков в связи с задержкой (Оговорка 4.5): раньше исключались убытки, **непосредственно** причиненные задержкой. Теперь «непосредственно» удалено. Получается, действие исключения – расширено на все убытки, прямо или косвенно вызванные задержкой.

Неплатежеспособность или дефолт перевозчика

– Уточним – термин «перевозчик» мы использовали для краткости. В тексте его нет – там речь о «владельцах, менеджерах, фрахтователях или операторах судна».

– Такие неплатежеспособность или дефолт не покрываются по новой редакции Оговора 4.6, если во время погрузки **Страхователь был в курсе** этих обстоятельств – или должен был быть в курсе.

– Это – все к тому же общему **соотношению Страхователь – Перевозчик**, о котором мы писали в начале. Страхователь, с точки зрения Западной, **не может влиять на процесс перевозки**. Его задача – выбрать судно.

– Если судно старое, он платит доп. премию. Если еще и судовладелец и другие лица близки к разорению, а Страхователь знал об этом и все-таки погрузил – покрытия не будет.

– Но помните о «добросовестном приобретателе» – на него это исключение не распространяется, смотрите выше.

Ядерные риски, радиоактивность и проч.

– В оговорке 4.7 исключение ядерных и радиоактивных рисков расширено. Раньше исключались только убытки, «возникшие» из этой опасности. Теперь говорится, что и убытки, «прямо или косвенно причиненные» ими не покрываются.

Причинно-следственные связи

– В Западной практике – как и в Восточной – очень важны понятия «риск» или «опасность». Но еще важнее, как мы уже изучили, связь между ними – и убытком. Есть связь – убыток будет покрыт или исключен.

– В ICC видов причинно-следственных связей немало. Но мы их уже изучали, просим проследовать в седьмую главу, между первым и вторым вложениями.

Немореходность – Негодность. И разные транспортные средства

– Очень важна эта Оговорка 5. И в старой, и в новой редакции. Продолжает всю ту же тему – Страхователь **должен выбрать нормальное, подходящее транспортное средство**.

– Сначала – **о транспортных средствах**. Об их видах.

– Их в предыдущей редакции было 6: vessel / craft / conveyance / container / liftvan / ship. В новой редакции не сильно понятный лифтовэн исчез.

– Зато vehicle появился.

– Как мы понимаем разделение этих терминов? **Vessel / craft / ship** – средства водного транспорта.

– Наверно, **vessel** – это судно, кажется, в смысле судно морское / речное.

– **Craft** – мы считаем, что это портовое транспортное средство. Некоторые русские специалисты – «лихтер или баржа». Встречается «подвозочное средство». Кажется, все сходятся в одном – craft – это намного менее важно, чем vessel.

– А вот **ship** – включает ли он и vessel, и craft – сказать пока не можем. Еще надо исследовать. Пока договоримся – будем тут ниже называть их V/C.

– **Conveyance** – мы считаем, что есть два смысла термина, широкий – «транспортное средство вообще», и узкий – «сухопутное средство транспорта».

– С контейнером понятней.

– Будем в этом абзаце называть их CC.

– **Vehicle** – в оговорке 8.1 присутствует в контексте carrying vehicle or other conveyance. Это только упрочает нашу уверенность в том, что в данной редакции Оговорок conveyance используется в узком смысле. А vehicle и пр. мы переводим как «авто или

иное транспортное средство», при этом подразумевая, что это может быть и железнодорожные платформа / цистерна / вагон.

– Но не **воздушное судно**? Они, самолеты-вертолеты, относятся, наверно, только к conveyance.

Немореходность – Негодность

– Припомним, что эти термины – unseaworthiness и unfitness – одни из основополагающих в английском морском страховании. Так важны, что даже не всегда упоминаются в текстах – просто существует презюмируемая – не всегда прописываемая – «**гарантия мореходности**».

– Теперь мы ее переводим как Существенное условие о мореходности = Seaworthiness Warranty.

– Но – не на все она распространяется, не всегда презюмируется.

– В чем буква и смысл изменений? Сначала – о **водном транспорте**, V/C. Там все остается: если Страхователь или его служащие в курсе – во время погрузки – немореходности или непригодности (для перевозки груза) судна – убыток не покрывается. Изменений нет.

– А вот с **иными средствами транспорта** – СС – по-другому. Во-первых, не говорится об их немореходности – только о **негодности**. Из чего мы и заключаем, что conveyance – сухопутное средство транспорта, а не морское. Плавать не будет, само по себе.

– Представьте: погрузку на водные средства транспорта Страхователь обычно сам не осуществляет. Доверяет это экспедитору, стивидорам, агентам – разным лицам. Потому и часто не знает, в каком состоянии судно. Может, это совсем «ржавое корыто»?

– А вот при погрузке в контейнеры или на автомашины, или на ж/д платформы / составы – положение иное. 50/50 – иногда сам Страхователь с товарищами-служащими это делает – иногда доверяет сторонним лицам, для того в Оговорке «Упаковка» и упомянули «независимого субконтрактора».

– Новая редакция «**сухопутно-контейнерного**» **исключения** звучит так:

не покрывается «непригодность контейнера или иного [сухопутного] транспортного средства..., если погрузка на или в него выполнялась до вступления в силу настоящего страхования, или Страхователем или его служащими, и они были в курсе такой непригодности в момент погрузки».

– Мы этот подход уже видели в Оговорке об упаковке. Первое исключение – если застраховали уже загруженный контейнер / грузовик / платформу. Ехал он от Жмеринки, а страхование началось в Одессе. Надо было страховать от Жмеринки! А не доверяться тамошним грузчикам.

– Второе – если сам Страхователь загружал. И что ж он, не видел, что контейнер дырявый или на грузовике тент порван? Явно видел – был «в курсе» непригодности – Страховщик не платит.

– Все к тому же: относиться к **выбору транспортного средства** надо тщательнее.

Добросовестный покупатель

– Новая оговорка 5.2 – про добросовестного покупателя (как мы его назвали).

– **Не несет он ответственности за выбор продавцом / отправителем средства транспорта** – и исключение о немореходности / негодности на него не распространяется.

– Но! **только исключение** о немореходности / негодности V/C – **средств водного транспорта**! А про сухопутно-контейнерные ничего не говорится! Получается, если Страхователь уложил груз в дырявый контейнер и продал его – покупателю могут не оплатить убыток! Это вот нам пока не понятно.

– Почти все про транспорт – вот только в 5.3 всплывает немореходность судна, обозначаемого как ship – а не как vessel или craft. Пока в эту глубину – различие ship и vessel – нырять не будем. Нужно сильнее изучить Закон 1906 года.

«Военные» исключения: Пиратство исключено. Значит, застраховано

– Ох, уж этот страховой язык – пиратство, столь модно-распространенное теперь, исключено из исключений. Получается, **застраховано**. И это подчеркивается в Оговорке 6.2. Изменения в 2009-м никакого нет – мы просто хотим привлечь внимание к этому приему: обратному включению исключения.

«Забастовочные» исключения: терроризм и разные мотивы

Окончание оговорки 7 изменено. Раньше была просто оговорка 7.3, исключавшая убытки, «причинённые любым террористом или лицом, действующим по политическим мотивам».

– Теперь оговорок две – 7.3 и 7.4. В первой дано широкое **определение терроризма**: это

«акт любого лица, действующего от имени или в связи с любой организацией, занимающейся деятельностью, направленной на свержение или воздействие, силой или насилием, на любое правительство, законно или незаконно образованное».

– А в 7.4 исключаются еще и убытки, причиненные **«любым лицом, действующим по политическим, идеологическим или религиозным мотивам»**.

– Зачем? Не является ли это (полу) скрытой попыткой ужать включение пиратства?

– Сказать сложно, практика покажет. Есть общий подход: считается, что пираты действуют исключительно в интересах личного обогащения, а не по мотивам 7.4.

Продолжительность покрытия:

Начало покрытия

– Раньше по Оговорке 8.1 покрытие действовало с момента, когда **груз покинул склад** или место хранения.

– Теперь: с момента **первого перемещения груза внутри склада / места** – с целью немедленной погрузки на транспортное средство для начала перевозки.

– Этот же термин используется в Оговорке 8.2, где речь идет об изменении пункта назначения.

– Шире покрытие? Конечно, да.

Окончание покрытия

– Раньше – по Оговоркам 8.1.1.–8.1.3. – три момента:

прибытие в склад или место хранения в месте назначения /

прибытие на склад для **хранения, не связанного с перевозкой** – или с целью распределения груза /

60 дней с момента окончания разгрузки с морского судна.

– Заканчивалось покрытие в тот из моментов, что наступал первым.

– Теперь добавили четвертый момент (поставив его третьим): **использование для хранения** – не связанного с перевозкой – авто- или иного **транспортного средства** или контейнера. Как такое хранение начинается – покрытие прекращается. В особенности разумно это в отношении контейнера: довезли – и бросили. Оставили до наступления сезона. Так такое хранение покрываться не будет.

Доставка – выгрузка

– Раньше говорилось, что во всех трех местах покрытие действует до **доставки (delivery)**. Теперь – до **окончания разгрузки (completion of unloading)**, что логичнее. И споров меньше. Используются новые термины в Оговорках 8 и 9.

– В целом, нам думается, границы покрытия стали шире – и описаны четче.

Изменение рейса

– Введена новая Оговорка 10.2: если, **без ведома Страхователя или его служащих, судно меняет место назначения – попросту, исчезает с грузом** – такая перевозка все равно будет покрываться.

– Понимаем, нововведение связано с конкретным судебным случаем – 2000 года под названием **Prestrioka** (даже мой английский Гугл решил, что лучше будет Perestroika). Там Страхователям отказали в покрытии – потому, что ситуация отплытия судна не по назначению исключена Секцией 44 великого и могучего Закона 1906 года. Так что Оговорка 10.2 идет против столетних традиций!

Claim to fame

– Эх, одно время в процессе работы я почувствовал себя Великим Читателем Оговорок. И даже Первым Открывателем Опечатки в Оговорке (А), которую читали миллионы людей. Написал три мейла знатокам. Они все – англичане – ответили, что так и должно быть. И опечатки нет. А я вот не уверен. Помогите!

– В начале оговорки 9, в первом абзаце есть фраза, набранная курсивом. Одинаковая в обеих редакциях. Так вот ну очень мне кажется: там написано *when* – а надо бы *then*, с запятой перед ним.

– Что мне ответили англичане? Ты, типа, языка не знаешь (ну, помягче, в английской манере... Ага, а выученные наизусть 1,000 страниц Израилевича – правда, 25 лет назад – не в счет?) – а у нас бывают моменты, когда *when* значит *then*. Вот так. Написано «когда», а надо понимать – «тогда». Для меня это внове. А для Вас?

– PS вот мне **товарищ Форзун**, стихи которого мы так любим читать, и иногда печатать – ответил глаголом, прямо зажег:

«На счет **when&then** слушай:

Крошка *then* пришел к отцу
И спросила кроха
When нам будет хорошо
Иль все время плохо?

Папа брокер страховой
Молвил крошке прямо
When? А шо б я это знал
Жил бы на Багамах».

– А теперь, если хотите серьезно изучать язык, прочитайте текст этой части на английском. Ее основная часть написана в феврале 2009-го, сразу после выхода Оговорок. Многие с тех пор изменилось, в частности, вышли книги с анализом изменений.

– Текст статьи был правлен настоящим англичанином с голландской **фамилией Ван Дер Пут**. Подзаголовок *From Russia with... comments and questions*. Он же придумал.

– Надеемся, что Вы хорошо знаете Лена по его отличным «**Крымским дневникам**», изданным Оукшоттом в 2010-м. Если не читали их – пишите нам, вышлем копию. Лучший вариант современного интеллигентного английского!

THE INSTITUTE CARGO CLAUSES 1982 AND 2009:

“**From Russia with... comments and questions**”

– **a guide to the changes**

Comparing the New and the old Clauses

Not too many Sources

– We were quite surprised there was not that much to read on the subject of cargo insurance itself, let alone the new clauses. Perhaps cargo insurance is treated as something too familiar and not worth writing about. In London, just two authors have been writing books over the last 30 years. Two more published their books in 2009–10. It is the same picture in the USA, with one well-respected specialist.

– On the new clauses, all we could find were two Power-Point presentations covering the main points.

– Hence this paper – which looks at the 1982 and 2009 versions of the ICC “A” clauses. We noted all the changes, and – rather than going through the clauses line by line, we have classified them into four logical categories. We trust that this methodology will be followed by the Reader. **Incidentally, a line by line comparison (in the form of a schedule) in both English and Russian versions is available in the Adendum 10.1.**

– At this point we acknowledge with thanks the kind permission of Lloyd’s Market Association (Joint copyright holders of the new Clauses) to quote extracts of the clauses within this paper).

The Main Changes in the ICC (A) 2009

- (1) **Updating of Vocabulary and Changes in Format**
- (2) **Contract Parties**
- (3) **Exclusions**
- (4) **Duration of Cover**

A synopsis of the main points in these categories is as follows:

- (1) **Updating of Vocabulary and Changes in Format**
 - (a) Older English terms are replaced with the more widely used words;
 - (b) The vocabulary describing “conveyances” is more up to date (Clause 5);
 - (c) An “act of terrorism” definition is introduced (Clause 7.3);
 - (d) Clause headings are used more widely, helping text navigation;
 - (e) The expression “held covered” is removed as outdated (Clause 10 and the Footnote);
 - (f) The reference to the “new” marine policy form has been removed.
- (2) **Contract Parties**
 - (a) A clarification of the Assured is introduced (Clause 15.1);
 - (b) The “Buyer in Good Faith” is introduced, without using this term as such (Clauses 4.6 and 5.2);
 - (c) An Independent Contractor may now be in charge of packing (Clause 4.3).
- (3) **Exclusions**
 - (a) Packing is now required “to withstand the ordinary incidents of the insured transit” (Clause 4.3);
 - (b) Packing exclusion amended (the same Clause 4.3);
 - (c) Delay no longer has to be a proximate cause of a loss (Clause 4.5);
 - (d) The carrier’s insolvency exclusion becomes narrower, the Assured has to be aware of it at the time of loading (Clause 4.6);
 - (e) Nuclear / radioactive exclusion now extended to direct and indirect causation (Clause 4.7);
 - (f) Serious changes regarding seaworthiness are introduced, with ‘conveyances’ split into marine and non-marine more clearly (Clause 5.1);
 - (g) The Terrorism and similar activities exclusion is widened (Clauses 7.3 and 7.4).

(4) Duration of Cover

- (a) Cover now attaches from the first movement of cargo (Clauses 8.1 and 8.2);
- (b) A new termination point is introduced, when cargo is stored in a container / other conveyance (Clause 8.1.3);
- (c) “Delivery” replaced with completion of unloading (Clauses 8 and 9);
- (e) Change of destination without Assured’s knowledge covered (Clause 10.2).

– Overall, most of the changes are about definitions, fine-tuning and language modernisation. The Assured will probably benefit from the new provisions concerning Duration of Cover, Packing and Change of Destination.

And now, down to details.

(1) Updating vocabulary and changes in format

1 (a) Older Terms Replaced / Removed

– As with many other admirers of the English language, we like the Plain English campaign, in particular its stated aim of crystal-clear communications. The ICC changes were about replacing some out-dated English terms with the more well-spread ones, namely:

- typically-English “Underwriters” – with clearer “Insurers”;
- “Goods” – with the more general “subject-matter insured”;
- A rather outdated “contract of affreightment” – with a “contract of carriage”;
- A “shipowner” – with a broader person of a “carrier”;
- A somewhat Shakespearean “weapon of war” – with the simple “weapon”, since not that many “weapons of peace” are around;
- “servants” – an expression not fully understood in Russian, except as “serfs”, perhaps? – is replaced with the gloomier, but cleaner, “employees”;
- the outdated and obsolete “liftvan” removed;
- “to inure”, which many of our colleagues in Russia and the former Soviet Union countries always thought was a sad misprint for “insure” - replaced with “to extend”.

– It probably would be good (for some overseas practitioners) if we could get rid of “*privy*”. We now have the Assured “aware of” the carrier’s financial default in Clause 4.6, but “*privy to*” the vessel’s unseaworthiness in 5.1.1 and 5.1.2. Are “*aware*” and “*privy to*” identical, or does “*privy*” suggest a higher level of knowledge? Why were both terms kept, we wonder? Did ‘*privy to*’ get overlooked, or is there still, in the deep subconscious of all mariners, an indelible compulsion to keep marine insurance archaic and mysterious – a whiff of “*the Lord Privy Seal*” or “*Privy Councillor*”?

1 (b) **Conveyances** are listed more clearly in clause 5.1. From the Russian point of view, some vagueness remains over the word “ship” used in 5.2., i.e. whether “a craft” is also a ship, or does only “a vessel” go all the way to becoming “a ship.” We discuss this matter below under Seaworthiness in section 3 (f) below.

1 (c) A definition of **An act of terrorism** was introduced in Clause 7.3, please see section (3)(h) below.

1 (d) New **Clause headings** help to navigate across the text. The 1982 version had side headings, but in practice they were not as visible or as clear, and tended in some case to be missed.

1 (e) The “**Held covered**” provision has been removed as outdated, see Clause 10.1 and the Footnote.

10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, *this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.*

NOTE: – Where a continuation of cover is requested under Clause 9, or a change of destination is notified under Clause 10, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

– In practice, “Held Covered” was and still remains very much a **London market institution**. The Clause merely reflects and clarifies existing practice. It used to be a kind of “Gentlemen’s agreement” – a term widely used in Russian and English referring to the highest level of trust between the parties **honouring un-written obligations**. The system was such that, in the case of material changes in the risk which occurred before the Assured became aware of them and could inform insurers or brokers, the **cover remained in place**, with amendments to terms or additional premiums agreed later. (Often very much later).

– But, with the increasing globalisation of the shipping and insurance industries on the one hand, and much quicker communications on the other, the “held covered” disappeared as if rendered obsolete. Nowadays if the risk changes, the Assured has to contact the Insurers as soon as possible.

– The new ‘Held covered’ equivalent is in the Footnote, saying that if the new terms hadn’t been agreed before a loss, the cover would be provided **only** if it had been available at some **reasonable terms in the market** – there is no **obligation** on the part of insurers.

1 (f) Reference to the “**new**” **marine policy form** was removed from the heading. Of course, the MAR form was relatively new in 1982, as opposed to the 1779 SG Policy Form. We are not aware if the SG Form is still used in any quarters, but the 27 years that passed have dusted off some of the original shine of the MAR form.

– And by 2010 it ceased being used at all. 2009 do not require any Policy form to be used – but see our Chapter XVI for more details.

(2) Contract Parties

2 (a) A clarification of **the Assured** has been introduced (Clause 15.1);

– Clause 15.1 now clarifies the identity of the **Assured** by stating that

15. This insurance

15.1 covers **the Assured** which includes the **person claiming indemnity** either as the person by or on whose behalf the **contract of insurance was effected** or as an **assignee**.

– It is interesting that the word “Insured” didn’t replace the rather elderly “Assured”. Well, we guess that something of the ‘old English aroma’ has to be kept.

– Our Russian practitioners should note another little English language peculiarity: being singular, the Assured are still referred to in the plural. Please see Clause 4.6 where the “Assured are aware”, as also in Clauses 5.1 and 11.2. Does it put this party on a sufficiently dignified level by giving it the status of a multiple? [шутка!]

– This clarification is most welcome, even though it comes towards the end of the Clauses. Otherwise one might have to rely on definitions in statute, case-law and other rules.

– The question of **who has the right to claim** under a contract of Insurance is probably more important in a Cargo policy than in any other. In cargo insurance, Insurable **Interest is a moveable, transferable factor** – the seller usually effects the contract, whilst the buyer has the title to claim. And what if the cargo was sold a few times whilst at sea? How does one define the Assured?

– Further, even if only one Insured is involved, he might use different companies, i.e. an affiliate for chartering ships, another for placing insurance, the third for dealing with customs. Getting them all together for the purposes of presenting a cargo claim might be difficult.

– We think that this particular change is very much in the Assureds' interest.

2 (b) Under the Exclusions, the **"Buyer in Good Faith"** is introduced, without using this term as such (Clauses 4.6 and 5.2). The new Clauses speak of:

"the party claiming hereunder who has **bought or agreed to buy** the subject-matter insured in good faith under a binding contract."

– And that's probably wise. This party might wear so many different 'hats' – e.g. a Beneficiary, an Assignee, a Buyer, etc. What was important in the new phraseology was to provide for his interests **against a less than scrupulous Seller / Shipper**. The Carrier's insolvency and the ship's seaworthiness might only be checked at the selling part of the shipment.

– With a growing number of links in the sale and purchase chain, who would **look after the interests of the final Buyer**? Now, the Insurers will! (Or at least they won't penalise him for the Seller's lack of due diligence).

2 (c) Clause 4.3, relating to insufficient packing, now provides that **an Independent Contractor** may be in charge of packing / cargo preparation:

(for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)

– Please see further comments in section (3)(b) below.

(3) Exclusions

3 (a) Under Clause 4.3 **Packing** is now required...

"to withstand **the ordinary incidents** of the insured transit..."

– The 1982 version was to some extent **open-ended**, only stipulating that packing or preparation should be **sufficient or suitable**. The "Suitable for what" question is now answered in the new version.

– We think that the words "ordinary incidents" will be heard in courtrooms on quite a few occasions within the next few years! However, the industry is well aware of the normal standards of cargo packing and preparation. This is now adequately reflected in the Clauses.

3 (b) Please note that this same Clause 4.3 contains a *major* change in the **packing exclusion** wording.

Losses due to insufficient or deficient packing etc are only excluded

"where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance".

– What is important here? The circumstances under which these operations took place.

– Any Insurer prefers to **cover the whole transit chain** from the Shipper's to the Consignee's warehouses, hence the changes in the Duration of Cover, see (4)(a) below.

– If the Insurer is asked to cover containers from the moment they are loaded onto the rail platform or board of a vessel, he is not happy. In this case, stowage has taken place long before attachment, and by persons whose expertise is unknown to the Insurer. He is not willing to cover these strangers' possible negligence, hence the new exclusion wording. Likewise, the Assured's own bad stowage / preparation practice doesn't need to be encouraged.

– What's the **solution**? First, to insure the goods before these processes happen. Second, to

employ good packing professionals: either independent contractors, or training own staff to a sufficient degree.

– We think this change is very important even if it won't always be to the Assured's benefit. **More clarity – less cover**, isn't that the case here?

3 (c) The little word **proximately** was removed from the delay exclusion in Clause 4.5, which now reads

4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against.

– This signals a large **extension of the exclusion**, which now will *also* exclude losses directly and indirectly caused by delay. We refer to the question of Proximate Cause and Causation again when we discuss the amendments to the Nuclear Exclusion Clause in section 3 (e) below.

3 (d) The **Carrier's Insolvency exclusion** has been narrowed down in Clause 4.6.

4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage.

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

– Actually, the term **“Carrier” is not used** in the Clause, which refers to “owners managers charterers or operators of the vessel”. The insolvency or default of these parties is not covered – but, under the new edition, this exclusion applies **only if the Assured at the time of loading was aware** that the carrier's financial difficulties could prevent the normal prosecution of the voyage.

– This all boils down to the **Assured's written or presumed obligations**. Not only do they have to find a suitable vessel, but also to check if her owners and other parties involved have enough funds to carry out the voyage. With so many ships laid up in the present situation, this is becoming extremely important. On the other hand, a Shipowner's demise, as we have recently seen, may be almost imminent without anyone else knowing it. This is why the Assured is only expected to do what's in his power, i.e. to check the Carrier's finances at the time of loading, not later.

– Please remember **the Buyer in Good Faith**: his position is not prejudiced by the change. He is not supposed to be able to check, from where he is, if the Carrier has enough money to pay for the crew and ship supplies and bunkers.

– Moreover, the **Buyer's interest**, in most cases, lies in the **successful completion of the voyage**, not in the ship with his goods being stuck in some far-away port because of an agent's disbursement invoice non-payment.

3 (e) **Nuclear / radioactive exclusion** (Clause 4.7) - this clause now gets the largest number of all the 'chains of possible causation' in all the Clauses.

4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

– Please note that “directly or indirectly caused”, has been added. This leads us to consider...

Causation

– The principle of Proximate Cause is one of the pillars of English insurance law. A payable loss under an insurance policy has to be caused by a peril insured. However, so far as I know, not that much has been written about different types of causation.

– I understand that, as far as the **length of the train of events** between the accident and the loss is concerned, we may classify the terms as follows:

- a loss **directly caused** by an event,
- a loss **indirectly caused** by an event,
- a loss **arising from** the event.

– The further down the line, the weaker and longer link may be sufficient for the exclusion to operate, or, for the loss to be covered.

– Let's consider

1. an ordinary, non-nuclear explosion which may cause damage to cargo.
2. The explosion may also cause a wave which will damage the ship and, with it, the goods,
3. the resultant wave may cause collapse and fire in the warehouse adjoining the space where the insured goods are stored.

– I would think that the first scenario would be called a *directly caused* loss;

2 is a loss *indirectly caused*;

Whilst 3 is a loss *arising from* the explosion. That seems clear enough.

– But what if the explosion is a nuclear one? In this case, the number and length of indirect causation chains may be very large, and difficult to separate from each other. And this explains the reason for widening the exclusion.

– Whilst on the subject of causation, let me observe that Russian (and perhaps other international) practitioners are somewhat perplexed by additional terms in relation to causation.. For example, Clause 4.1 in the 2009 Clauses –

4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

– The phrase “**attributable to**” has nuances in English that require it to be retained in the new clauses for reasons of careful drafting and English case law. We understand that. It is perhaps the broadest of all the chains of causation.

– However when it comes to the phrase “**resulting from**” – as in Clause 7.2

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

– ...in Russian the term is similar to the words “arising from” So similar that it seems unnecessary for a different expression to be used.

– Time will tell, and let's hope that future precedents will not arise from nuclear incidents.

3 (f) **The Unseaworthiness / Unfitness** exclusion has undergone a major overhaul in Clause 5.1. and 5.1.2

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein

5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out...

– First, let us look at...

Conveyances

– Years ago, many a Russian Reinsured used to be puzzled by the cabalistic-looking entry in

a Cover-Note saying something similar to “*Conveyances: Vessels and/or Conveyances*”. The term sounded grand but was not clear. In Russian, we translate “conveyances” as “a means of transport”.

– The 1982 Clauses had **six different terms**: vessel / craft / conveyance / container / liftvan / ship. The liftvan, mostly used for the transport of household goods and personal effects, didn’t make it into the big world of insurance in 2009. It followed the destiny of the “raft” which bowed out back in 1963. Instead, something called “**a vehicle**” makes a grand debut.

– We realise that some of these terms have been **settled in English case law** over centuries, but this does not necessarily help an Insurer in Moldova!

– Unfortunately, there are no good translations from English into Russian of either “craft” or “conveyance”.

– However, we think the new division into two parts of this Clause 5.1 helps to clarify the difference for Russians!

Clause 5.1.1. is about unseaworthiness or unfitness of a vessel or craft.

Clause 5.1.2 only deals with unfitness of a container or conveyance.

– A marine term, in the first case; not appropriate in the second case – very logical – good!

– The only ‘grievance’ we have concerns Clauses 8.1.3 and 8.2, where an “oversea vessel” appears, see below. Will “craft” be definitely excluded here, and is the “oversea vessel” a twin (or overseas cousin) of the “vessel”?

– At this point in our discussions it might be useful to consider the different meanings given to some of these terms in Russia and the CIS.

– In Russian parlance “a vessel” is a sea, ocean- or river-going ship. “A craft” is an auxiliary vessel, such as a lighter or a barge (but probably not a feeder vessel). In Russian, we translate “craft” as a “port auxiliary vessel”. We hope that a “ship” is either a vessel or a craft, because for us it could be both.

– Coming ashore, as it were, we now understand from the new clauses (as it were for the first time!) that “**conveyance**” may have two usages. The first, more general, is “any means of transport.” The second meaning is “a road/rail vehicle.” The fact that in Clause 8.1 a “vehicle” appears, in the context of a “carrying vehicle or other conveyance”, strengthens our understanding that a “conveyance” is a non-marine means of transportation.

– Russians would interpret the “carrying vehicle or other conveyance” as “road or other non-marine transport means”. We consider that a rail truck, a rail carriage or a rail / road tank all fall under this heading.

– The most unambiguous term for us is the word “container” (elder brother of the demised liftvan?) which requires no comments.

– From “Conveyances” we move on to...

Unseaworthiness / Unfitness

There are changes on the ‘wet’ side in this Clause 5.1.1.

5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein

– If the Assured or his servants are aware, at the time of loading, of the unseaworthiness or unfitness of the vessel or craft, any subsequent loss is not covered. Next to the word “unfitness” we come across the familiar “for the safe carriage of the subject-matter insured”, which we have discussed in (3)(a) above.

– On the ‘dry’ side of Clause 5.1.2, we only look at the possible unfitness of the container or *conveyance*.

5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

– Here the new exclusion is similar to that relating to packing in Clause 4.3. A loss is not covered if the Assured or his servants were privy to unfitness of the container / conveyance at the time of loading – and carried out the loading themselves. The other part of the exclusion is unfitness where loading has been done prior to attachment of the insurance.

– This is really all about **the level of the Assured's care** for the quality of the conveyance in its broadest sense. On the 'wet' side, the Assured rarely sees an ocean-going vessel. He relies on the description and sub-contracts the actual loading to freight-forwarders, stevedores, agents, etc. This means it's more difficult for the Assured to be privy to the vessel's unseaworthiness.

– On the 'dry' side, it's a 50/50 situation. Quite often it's the Assured himself (we can't use "themselves", here – can we?); or his employees, who loads the vehicle. Of course, he could be privy to its unfitness – holes in the tarpaulin or container are clearly seen.

– Personally I do not think that the unfitness exclusion should apply to the conveyance/container when the loading has been carried prior to insurance attachment. I understand that it reflects the Insurers' willingness to take over as early in the transportation chain as possible. Still, I feel it's a bit unfair. Say the Assured is a port-based exporter. He buys goods from an inland manufacturer, who stuffs the containers and says he has an automatic pre-FOB cover. How would our Assured know the container is dented / pierced?

– Anyway, the extended exclusion is there, and it's **not to the Assured's benefit**.

– Once again, where the language is concerned, Russians have some difficulty with the difference between "**privy to**" in Clause 5.1 and "**aware of**" under Clause 4.6 (see the comments under 1(a) above – page 5). We optimistically think the difference is so small that "privity" will disappear in another 27 years!

– We also consider...

Seaworthiness / Unfitness and the Buyer in Good Faith

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

– The new Clause 5.2 protects the Buyer in Good Faith against the (original) Assured's privity to the vessel's unseaworthiness/unfitness. A nice feature – but I think it should have been applied to Clause 5.1.1. *AND* 5.1.2.

– For example, take the case of a Buyer in Good Faith who purchases containerised goods. If the container was unfit with the Seller's privity, he now runs the risk of his possible claim being declined. The Buyer in Good Faith has no control over the Container's unfitness. This strikes me as being similar to the provision in the CIS Insurance and Transit Rules which penalise the Assured for "*non-compliance with transportation regulations*" (over which he has no control). It's a real pity that the benefit of Clause 5.2 Clause should not apply to them as well.

– Finally, Clause 5.3 comes back to Insurers waiving any breach of the implied warranties as to seaworthiness –

5.3 The Insurers waive any breach of the **implied warranties of seaworthiness** of the ship and **fitness** of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

...of the *ship*. We understand that the roots of this wording go down into in the 1906 Act, but a clarification would be good as to whether unseaworthiness of a *craft* is also dealt with here. Probably, not, as the late great Mr. R H Brown would have advised.

3 (g) Terrorism.

– The rise and rise of **terrorism** gave birth to an amendment of Clause 7.3 and the new Clause 7.4.

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense...

7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

– In Oakeshott's experience, these two broad definitions make it quite difficult to separate "terrorist and related activities" from "piracy". Whether this was the idea or not, time will tell.

– Many a Somalian pirate, in explaining they were only clambering aboard the supertankers for profit, would call their "organisation" "the South Somalia Youth Coast Guard" or some such worthy name. Did this mean their demands had a political motive?

(4) Duration of cover

– The general intention was **to extend backward** the commencement point of the cover, as well as **to define the termination points** more clearly.

4 (a) Clauses 8.1 and 8.2 have been amended with cover now attaching from **the first movement of cargo** in the warehouse or at the place of storage "for the purpose of the immediate loading". In 1982 it was the moment when the goods left the warehouse / place of storage.

8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance **attaches** from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit, **continues** during the ordinary course of transit and **terminates** either

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of

insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the

ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

– The cover now attaches earlier. We think this is both to the Assured's and Insurers' benefit.

4 (b) The new Clause 8.1.3 effectively introduced a **new cover termination** point, when the carrying **vehicle or container** is used "**for storage** other than in the ordinary course of transit". A rather frequent occurrence, especially, in the manufactured goods transits.

4 (c) Finally, in clauses 8 and 9, termination of cover upon delivery to a warehouse has been

replaced with “**completion of unloading** from the carrying vehicle” at the same warehouse or place of storage.

– A more well-defined point, from all points of view.

4 (d) A **change of destination without the Assured's knowledge** is now covered under the new Clause 10.2.

10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.

– This was obviously brought to life by the **Prestrioka 2002 case**, where the cargo was carried on a “**phantom vessel**” which never reached the original destination. Nevertheless, the case was won by the Insurers on the basis of Section 44 of the 1906 Act, which provided that the risk does not attach if the vessel sails for a destination different from that stated in the policy. The new Clause rectifies the situation in favour of the Assured.

Our overall Conclusion –

In general, we think the 2009 Clauses are a step forward towards **greater clarity** of the cargo insurance contract. Of course, time will tell whether these changes will be actively used by both underwriting and broking communities.

– Вот и все про ICC.

– Ну, почти все. Осталось привести их полный текст.

– Отходя от традиции опять, уносим их в Приложение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10.1 ПОСТРОЧНОЕ СРАВНЕНИЕ ICC 1982 и 2009 С НЕОФИЦИАЛЬНЫМ ПЕРЕВОДОМ НА РУССКИЙ

– Итак, мы пока еще раз посмотрели на наши обожаемые ICC, сравнили варианты 1963-го, 1982-го и 2009 годов.

– Для закрепления пройденного хочется привести твою, Николай, таблицу. Она относится к страхованию грузов. И военных рисков. И забастовочных. Помогает сохранить в памяти – и структуру ICC, и основные изменения 2009-го по сравнению с 1982-м.

ВЛОЖЕНИЕ 10.2 КРАТКОЕ СРАВНЕНИЕ ОГОВОРОК 1982 и 2009 – Грузовых, военных и забастовочных

– Приведены названия разделов и составляющих оговорок, где **полужирным** шрифтом выделен текст, который имеется в ICC (A, B, C) как 1982, так и 2009 года. Обычным шрифтом – **только** в ICC (A, B, C) 1982 года.

– Указываются номера оговорок в формате **cl№(n)**, где **cl** – сокращение от **clause**, **№** – естественно, номер оговорки, **n** – количество пунктов в оговорке. Подпункты не рассматриваются.

– Если скобок в номере оговорки нет, значит, оговорка без пунктов.

– *Курсивное* написание номера одной и той же оговорки указывает на различие в структуре этой оговорки, содержащейся в ICC (A), (B) и (C) 1982 или 2009 года.

– Полужирное **курсивное** – различие в структуре этой оговорки редакций 1982 и 2009 года.

– Обычный шрифт номера оговорки указывает на **одинаковую структуру** оговорки в ICC (A), (B) и (C). **Текст же ее может отличаться** в зависимости от набора оговорок (A), (B) или (C) даже одного и того же года издания. Пример этому – оговорка cl6 в (A), исключая пиратство как исключение из страхового покрытия, чего нет в cl6 в (B) или (C).

Табл. 10.1. Структура институтских оговорок ICC (А, В, С)

СОСТАВЛЯЮЩИЕ ОГОВОРКИ	CL252	CL253	CL254	CL382	CL383	CL384
RISKS COVERED – ПОКРЫВАЕМЫЕ РИСКИ						
Risks Clause	cl1	cl1(3)	cl1(2)	cl1	cl1(3)	cl1(2)
General Average Clause	cl2	cl2	cl2	cl2	cl2	cl2
“Both to Blame Collision Clause”	cl3	cl3	cl3	cl3	cl3	cl3
EXCLUSIONS – ИСКЛЮЧЕНИЯ						
General Exclusions Clause	cl4(7)	cl4(8)	cl4(8)	cl4(7)	cl4(8)	cl4(8)
Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause	cl5(2)	cl5(2)	cl5(2)	cl5(3)	cl5(3)	cl5(3)
War Exclusion Clause	cl6(3)	cl6(3)	cl6(3)	cl6(3)	cl6(3)	cl6(3)
Strikes Exclusion Clause	cl7(3)	cl7(3)	cl7(3)	cl7(4)	cl7(4)	cl7(4)
DURATION – ДЕЙСТВИЕ ПОЛИСА						
Transit Clause	cl8(3)	cl8(3)	cl8(3)	cl8(3)	cl8(3)	cl8(3)
Termination of Contract of Carriage Clause	cl9	cl9	cl9	cl9	cl9	cl9
Change of Voyage Clause	cl10	cl10	cl10	cl10(2)	cl10(2)	cl10(2)
CLAIMS – УБЫТКИ						
Insurable Interest Clause	cl11(2)	cl11(2)	cl11(2)	cl11(2)	cl11(2)	cl11(2)
Forwarding Charges Clause	cl12	cl12	cl12	cl12	cl12	cl12
Constructive Total Loss Clause	cl13	cl13	cl13	cl13	cl13	cl13
Increased Value Clause	cl14(2)	cl14(2)	cl14(2)	cl14(2)	cl14(2)	cl14(2)
BENEFIT OF INSURANCE – ВЫГОДОПРИБРЕТЕНИЕ						
Not to Inure Clause	cl15	cl15	cl15	cl15(2)	cl15(2)	cl15(2)
MINIMISING LOSSES – УМЕНЬШЕНИЕ УБЫТКОВ						
Duty of Assured Clause	cl16	cl16	cl16	cl16	cl16	cl16
Waiver Clause	cl17	cl17	cl17	cl17	cl17	cl17
AVOIDANCE OF DELAY – ИЗБЕЖАНИЕ ЗАДЕРЖЕК						
Reasonable Despatch Clause	cl18	cl18	cl18	cl18	cl18	cl18
LAW AND PRACTICE – ПРАВО И ПРАКТИКА						
English Law and Practice Clause	cl19	cl19	cl19	cl19	cl19	cl19
NOTE – ПРИМЕЧАНИЕ						

– Эта таблица позволяет осуществить «структурный» анализ оговорок ICC (А, В, С).

– Из которого видно, что:

- 1) по структуре оговорки **cl1**, **cl4** отличаются в ICC (А), (В) и (С) одного и того же года издания;
- 2) в 2009 году структурным изменениям подверглись оговорки **cl5**, **cl7**, **cl10**, **cl15**.

– А в какую сторону что поменялось – просмотрите еще раз Главу X и Приложение 10.1.

Кратко – изменения 2009 / 1982

– Для закрепления – цитата из выступления Nick Gooding из XL London Market Ltd на сессии IUMI в Ванкувере в 2008-м: **основные позиции, измененные** в ICC 2009 по сравнению с 1982:

Side Headings / Definition of the Assured / Packing & Preparation / The Delay Exclusion / The Insolvency Exclusion / Nuclear Accidents / The Unseaworthiness Exclusion / Terrorism/ Duration of Transit / Change of Voyage/ Benefit of Insurance / General Updating.

– Если что не ясно – спрашивайте!

– Следующий шаг – посмотреть на структуру и содержание других основных условий страхования.

– А также на восточноевропейские условия и договоры страхования. Что там есть – чего нет на Западе?

– Но перед этим – результаты теста.

ВКРАПЛЕНИЕ: Проверили себя?

Ответы на мини-тест из главы IX:

(1) ICC (A) 1/1/82 is – (c) an all risks cover.

(2) Cross out an exclusion not in ICC(A) 1/1/82 – (b) gross negligence.

(3) Insurance under ICC(A) 1/1/82 terminates – (a) on delivery to a final warehouse [(b) also correct].

(4) What is the correct quote from ICC(A) 1/1/82 – (b) This insurance shall not inure to the benefit of the carrier.

(5) Which Assured's duty is not part of ICC (A) 1/1/82? – (c) to take tenders for the repair of the subject-matter insured.

Спасибо участникам!

Оговорки и договор

– Большая часть нашего исследования посвящена изучению оговорок.

– И Закона MIA.

– Мы сейчас задались вопросом: «А какие еще важные условия страхования – то есть позиции оговорок – мы не охватили»?

– Решили провести международные сравнения, посмотреть на Германию и Скандинавию.

– И поняли, что пока мы не четко определяли, что же мы изучаем.

– Предмет нашего изучения – теория и практика страхования. Вопросы юридические – и практические.

– И их надо изучать, исходя из вот такой вот схемы:



Рис. 10.1. Право – принципы – взаимоотношения в страховании

– Мы пока – все 10 глав – занимались Условиями = Оговорками...

– И Законом тоже – как английским MIA – так и российским ГК / ЗОСД / КТМ – и даже украинским.

– Единственное, чего мы не воспроизвели – так это структуры этих Законов – что за чем следует и т.д. Но наша книга претендует на практичность – заниматься анализом всего законодательства было бы непросто.

– Что для нас важно?

– Закон – и прецеденты – определяют и развивают принципы права

- Оговорки и условия – предлагают общие и частные условия страхования, основанные на принципах, а
- Договоры страхования – с учетом закона и условий – определяют взаимоотношения двух конкретных сторон – страхователя и страховщика.
- Договорами страхования, как мы уже неоднократно говорили, мы будем заниматься в Главе XVI. Сейчас наш объект – условия страхования, или оговорки.
- Мы хотим посмотреть, нет ли каких-то очень важных условий – пропущенных в ICC – которые стоит изучить на этой стадии – стадии общих условий страхования.
- Попробуем взглянуть на Германию.

Германия – ADS и DTV

- В Германии, конечно, для начала есть Закон. **Закон о Договоре Страхования = *Versicherungsvertragsgesetz = VVG***. Пересмотрен в последний раз 1 января 2008 года.
- И есть **Торговый Закон = *Das Handelsgesetzbuch* (HGB)**.
- 346-й параграф = § 346 HGB (интересно, первый раз знак параграфа § в этой книге использую – все же не английское это дело) разрешает регулировать отдельные направления деловой деятельности с помощью **Торговых Оговорок = *Handelsklauseln***.
- О, вот и Оговорки появились! И корень-то почти, как в английском – Клазула.
- В транспортном страховании нас интересуют **ADS = *Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen***. Не бойтесь длинных немецких слов, они все логичные, означает это **Общие Немецкие Условия Морского Страхования**. Впервые изданы в 1919- м, отредактированы в 1973/1984. На английский переводятся German General Rules of Marine Insurance. Rules – Правила.
- Издаются они **Немецкой Ассоциацией страхования GDV** – вот бы и наши Союзы так работали!

- Интересно посмотреть на **структуру ADS**:

Part One – General Principles
 Part Two – Special Rules on the Insurance of Special Subject-Matters
 Part Three – Special Agreements (Clauses).
 Part Four – Combined Voyages, Law Applicable, Jurisdiction.

- Часть Вторая содержит положения по страхованию I Каско судов / II Грузов / III Ожидаемой прибыли и комиссии (очевидно, сродни Increased Value – еще изучим) / IV Фрахта / V Disbursements.
- Часть Третья – оговорки, начиная с нашей хорошей знакомой FPA.
- Часть Четвертая – применимость немецкого права и юрисдикция по месту нахождения страховщика. Смешанные рейсы – о том, что к сухопутным перевозкам, являющимся продолжением морских, положения ADS также применимы.

- Остается пристальней посмотреть на **Часть Первую ADS**. Полагаю, она сродни MIA?
- Очень недалеко – **посмотри по главам**:

I Insurable Interest = Страховой интерес
 II Insurable Value, Underinsurance, Overinsurance, Double-Insurance = Страховые суммы и стоимости
 III Uberrima Fides = Принцип Наивысшего Доверия
 IV Policy, premium, forfeit = Процесс заключения договора
 V Disclosure, Representation of Risks, Alteration of Risks = практические аспекты Принципа наивысшего доверия /
 VI Insured Perils, Duration of Cover = период и застрахованные опасности
 VII Information of Underwriters, Averting Losses = действия при убытке
 VIII Submission of Claims, Information, Claims Falling Due = порядок заявления претензий
 IX Subrogation and Minimising Claims = Суброгация и обязанность по уменьшению убытков

X Insolvency of Undewriters = последствия несостоятельности страховщиков
XI Prescription = Срок исковой давности (5 лет – интересно – с окончания полугода убытка!)
XII Assignment of Interest, Mortgage of Claims = Передача интереса по полису и по убыткам
XIII Insurance for Account of a Third Party = Страхование в пользу третьего лица.

– Для нас ничего нового и удивительного нет, вот только часть положений мы еще не разобрали по деталям.

– Но нас интересуют даже не ADS, а конкретные грузовые условия DTV = **DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 (DTV-Güter 2000/2011) = DTV Cargo Insurance Conditions 2000/2011 (DTV Cargo 2000/2011)** = 2011 года редакция Условий Страхования Грузов.

– Всегда подозревал, что немецкий и английский схожи. Goods = Güter – не так ли?

– Да. Цитируем мы их по отличному сайту <http://www.tis-gdv.de> – Transport Information Service GDV.

DTV – Грузовые Условия. Объем покрытия и структура

– **Вариантов покрытия два – Полное** – названное по-английски All Risks, по-немецки **Volle Deckung = Full Coverage**

– или decking – от покрытие! Меня такая же радость охватывает, когда я читаю текст на украинском – и понимаю, что слово, в принципе, непохожее на русское – произрастает из того же корня.

– Вот и тут Full = Volle, deckung = decking = coverage = покрытие.

– Второй вариант – **Ограниченное** – по-английски **Limited**, по-немецки **Eingeschränkte Deckung**.

– Раз уж занялись международными исследованиями – на предмет того, чтобы не упустить важных позиций условий – давай заодно языковыми исследованиями займемся. Возьмем **позиции DTV на трех языках:**

ВЛОЖЕНИЕ 10.3 СТРУКТУРА НЕМЕЦКИХ ГРУЗОВЫХ УСЛОВИЙ DTV

1	Interesse / Gegenstand der Versicherung	Interest / subject matter of the insurance	Интерес / предмет страхования
2	Umfang der Versicherung	Scope of cover	Объем покрытия
3	Verschulden des Versicherungsnehmers	Faults of the Insured	Ошибки Страхователей
4	Vorvertragliche Anzeigepflicht des Versicherungsnehmers	Insured's duty of disclosure before inception	Обязанность Страхователя раскрыть информацию до начала страхования
5	Gefahränderung	Alteration of risk	Изменение риска
6	Änderung oder Aufgabe der Beförderung	Alteration or abandonment of conveyance	Смена или абандон транспортного средства
7	Obliegenheiten vor Schadeneintritt	Obligations prior to occurrence of loss	Обязательства до возникновения убытка
8	Dauer der Versicherung	Policy duration	Продолжительность покрытия
9	Lagerungen	Storage	Хранение
10	Versicherungssumme; Versicherungswert	Sum insured; insured value	Страховая сумма; страховая стоимость
11	Police	Policy	Полис

12	Prämie	Premium	Премия
13	Versicherung für fremde Rechnung (für Rechnung, wen es angeht)	Insurance for account of another (to whom it may concern)	Страхование в пользу иных лиц (в пользу любого заинтересованного лица)
14	Veräußerung der versicherten Sache	Sale of the insured property	Продажа застрахованного имущества
15	Bestimmungen für den Schadenfall	Provisions for the loss event	Положения по страховому случаю
16	Andienung des Schadens, Verwirkung	Lodgement of claims; forfeiture of right to compensation	Заявление претензий; потеря права на возмещение
17	Ersatzleistung	Indemnification	Возмещение
18	Rechtsübergang	Subrogation	Суброгация
19	Abandon des Versicherers	Abandonment by the Insurer	Абандон Страховщиком
20	Sachverständigenverfahren	Experts' procedure	Свидетельства экспертов
21	Grenzen der Haftung	Limits of liability	Пределы ответственности
22	Fälligkeit und Zahlung der Entschädigung	Due date / payment of indemnity	Дата выплаты / выплата возмещения
23	Übergang von Ersatzansprüchen	Transfer of claims for loss / damages	Передача прав по убыткам
24	Verjährung	Limitation period	Период исковой давности
25	Mitversicherung	Co-insurance	Сострахование
26	Schlussbestimmung	Final clause (applicable law)	Заключительное положение (применимое право)

– Вот **основное различие Оговорок и Условий страхования**: Условия шире. Они охватывают не только объем покрытия и действия в случае убытка – как ICC, но и более широкие моменты.

– Которые можно определить как **принципы и детали взаимоотношений сторон**.

– И которые мы – частично уже разобрали, а частично – отнесли в «андеррайтинговые» главы XIV–XV и в «убыточную» XVI.

Скандинавия: CEFOR No 261

– Очень интересно читать условия, являющиеся плодом коллективного труда. Скандинавские условия таковы – они создаются организацией **CEFOR** – ранее называвшейся Central Union of Marine Underwriters, а с 5 марта 2009 года переименовавшейся в **The Nordic Association of Marine Insurers = Нордическую Ассоциацию Морских Страховщиков**. Знакомое сокращение CEFOR сохранилось.

– «Нордическая» звучит странно, но Nordic иначе и не переведешь. Существует организация уже более 100 лет – с 1911-го. Объединяет Скандинавских страховщиков – Норвегию / Швецию / Финляндию / Данию.

– К Скандинавским странам принадлежит и Исландия – но проверить, входят ли их страховщики в CEFOR, мы не смогли – доступ в эту часть сайта www.cefors.no – только для членов.

– Условия по страхованию грузов называются – как в ответ на наши размышления – двояко: **Norwegian Cargo Clauses = Норвежские Оговорки по Страхованию Грузов** – и Conditions relating to Insurance for the Carriage of Goods = Условия, относящиеся к страхованию перевозки грузов. Оговорки – и условия.

– Оговорки / Условия приняты в 1995 году, пересмотрены в 2003/4.

– Теперешняя редакция – **CEFOR Form No 261, Version 2004**.

– Хотим мы, следуя немецкому примеру, привести хотя бы структуру УслОговорок.

ВЛОЖЕНИЕ 10.4

СТРУКТУРА ГРУЗОВЫХ ОГОВОРОВ CEFOR 261

– Мы даем только названия 14 глав и двух приложений. Главы состоят из параграфов все с тем же значком § – параграфов 59.

– В третьей колонке мы даем названия основных – или интересных – параграфов. Или кратко излагаем содержание.

1. Introductory provisions	Вводные положения	Определения.
2. Scope of the insurance	Объем страхования	Риски – Покрытие А В С – Покрытые Убытки – Причина – Бремя доказывания.
3. Interests comprised by the insurance – Identification	Интересы, покрытые страхованием – идентификация	Помимо определения Страхователя, подробно рассматривает аспект продажи груза. Содержит исключение убытков, вызванных действиями Страхователя.
4. Duty of disclosure	Обязанность раскрытия информации	...лицом, заключающим страхование, равно как и третьими лицами, имеющими интерес.
5. Period of insurance	Период страхования	Начало и окончание сродни ICC. Есть возможность прерывания = suspension – если груз задерживается, находясь под контролем Страхователя.
6. Exclusions – Combination of several risks	Исключения – комбинация нескольких рисков	Палубные грузы – исключенные риски – температурные колебания – комбинация рисков.
7. Safety regulations	Правила безопасности [перевозки]	Общие – неподходящие средства транспорта – маркировка и упаковка – грузы, перевозящиеся с определенным температурным режимом.
8. Salvage measures, abandonment and completion of the transit	Меры по спасанию, абандон и окончание перевозки	Обязанность Страхователя уменьшать убытки – Позиция Страховщика – абандон по требованию Страховщика – окончание перевозки по требованию Страховщика.
9. Insurable value	Страховая стоимость	Страховая стоимость – недострахование – страхование в завышенной сумме.
10. Liability of the Insurer	Ответственность Страховщика	Самая большая глава – 13 параграфов. Содержит обязательства Страховщиков по каждому виду убытков – например, определение полной гибели.
11. Settlement of claims	Урегулирование убытков	Разные аспекты, самый выдающийся – начисление процентов на сумму возмещения – начиная с двух месяцев после убытка.
12. Claims against third party (recourse)	Претензии против третьих лиц (регресс)	Передача прав по суброгации.
13. Cancellation	Расторжение	В случае мошенничества – подачи неверной информации – иных действий или упущений Страхователя.
14. Choice of law and jurisdiction	Выбор права и юрисдикции	Норвежское право – суды страны страховщика.

Special clauses	Специальные оговорки	Температурные колебания – задержка без физического повреждения – изменение цен – расходы по разгрузке после убытка – забастовки, терроризм – суда свыше 16 лет.
Appendices	Приложения	Условия работы по открытым и плавающим полисам – Образцы полисов на одну отправку и на год.

Ингосстрах – Правила Транспортного Страхования Грузов.

Правила и Условия и Оговорки и Полисы

– Если уж продолжать международные сравнения – то надо взять нашу Альма Матер – Ингосстрах.

– В Ингосстрахе условия так же широки, как на континенте. Называются они «**Правила**». Не знаю, сможем ли мы уловить **разницу между Условиями и Правилами** – но чем и те, и другие отличаются от Оговорок – уже понятно.

– Условия = Conditions = Bedingungen – термин значительно более распространенный на континенте. Rules = Правила – есть у меня ощущение, что Правила – термин, скорее, восточного применения. Правда, как мы видели, немецкие Bedingungen = Условия – на английский переведены как Rules = Правила. Но мне кажется, это просто неточности перевода.

– В целом, **УслоПравила** значительно **шире Оговорок и часто повторяют** – что совсем неплохо – принципиальные **положения страхового законодательства**.

– Правила Ингосстраха состоят из **четырех основных Частей**:

- | | |
|-----|---|
| I | Общие положения |
| II | Объем ответственности |
| III | Заключение договора страхования |
| IV | Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая. |

– Содержание Частей II и IV примерно соотносится с Лондонскими Оговорками. Часть III – процедурная – заключение договора.

– Начали сравнивать – давай скажем, что в некоторых случаях – как во Франции – нет ни одной позиции из трех – а есть просто **проформа Полиса**. Как SG до 1982-го.

– Но по содержанию Французский Полис 1983-го, а у нас новей нет – был очень похож на условия.

– Давай взглянем еще на один документ – **Правила страхования Грузов = Rules for Cargo Insurance** Страховой компании ACE = Эйс, Россия.

– Почему на них?

– А у них – достаточно профессиональный перевод терминов на английский. И так,

ВЛОЖЕНИЕ 10.5
СОДЕРЖАНИЕ ПРАВИЛ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ – ЭИС, Москва
2 Марта 2007

§ 1. Предмет договора страхования.	§ 1 Subject of the Insurance Contract.
§ 2. Субъекты договора страхования.	§ 2 The Parties of the Insurance Contract.
§ 3. Объект страхования.	§ 3 Object Insured.
§ 4. Страховой случай.	§ 4 The Loss Event.
§ 5. Условия договора страхования.	§ 5 Conditions of the Insurance Contract.
§ 6. Порядок заключения и срок действия договора страхования.	§ 6 Conclusion and the Validity Period of the Insurance Contract.
§ 7. Период ответственности Страховщика.	§ 7 The period of the Insurer's liability.
§ 8. Страховая сумма и страховая стоимость.	§ 8 Sum insured and Insurance Value.
§ 9. Лимит ответственности.	§ 9 The Limit of Liability.
§ 10. Страховая премия.	§ 10 The Insurance Premium.
§ 11. Франшиза.	§ 11 Deductible.
§ 12. Обязанности сторон.	§ 12 Contract Duties.
§ 13. Выплата страхового возмещения.	§ 13 Indemnification.
§ 14. Возмещение со стороны третьих лиц. Суброгация.	§ 14 Indemnification from the third parties. Subrogation.
§ 15. Обнаружение пропавшего застрахованного груза и переход прав.	§ 15 Location of the lost cargo and Assignment of Rights.
§ 16. Прекращение договора страхования.	§ 16 Termination of the Insurance Contract.
§ 17. Заключительные положения.	§ 17 Final Clauses.
§ 18. Разрешение споров.	§ 18 Settlement of Disputes.
§ 19. Применимое право.	§ 19 Applicable law.

– Все же перевод не совсем английский. Но что ж поделаешь. Отталкиваются-то все наши страховщики от русского текста.

– Расстраивает использование «предмета» – они не подразумевают груз. «Объект», правда, у них – имущественный интерес, согласны.

– Что мы увидели – все та же широта УслоПравил – по сравнению с Оговорками.

ЗАВЕРШАЕМ ГЛАВУ X. АНАЛИЗИРУЕМ УСЛОВИЯ И ПРАВИЛА 4-х РЫНКОВ

– Что мне нравится в Оговорках – и в Ингосстраховских Правилах? Их **краткость**. Их можно охватить одним-двумя взглядами.

– Это – **и достоинство, и недостаток**. Наша книга потому, может быть, так раздувается, что в английских Оговорках далеко не все прописано – и приходится изучать дополнительные материалы.

– И все же эта краткость – возможно, то самое качество, которое помогло ICC стать **самыми распространенными международными условиями**.

– Поэтому большую часть главы X мы посвятили ICC – их структуре и изменениям 2009 года – позволяющим понять, что важно в Оговорках, а что второстепенно.

– Что мы теперь сделаем? Пробежимся по собственно Scope of cover и прочим условиям

пяти неанглийских УслоПравил. И попробуем отметить детали, бросающиеся в глаза – и серьезно отличающие их от Лондонских Оговорок.

– Эта часть главы X – нечто вроде иллюстрации ко всем главам II–X, и мы построим ее **в том же порядке**:

Принципы / Страхователи / Объект и сумма / Грузы / Транспортные средства / Период – Хранение / Риски – исключения / Виды убытков / Специальные и дополнительные условия.

– Это – поверхностный анализ 5 УслоПравил страхования – DTV – CEFOR – Ингосстрах – ACE – и Финских Cargo Insurance Contract Conditions 2003 года.

– Он исключает материалы наших будущих глав XI – XII – XV – XVI – XVII.

– **Только объем покрытия** – в узком смысле этого слова.

Условия – примерные

– Условия – не догма! Это всегда пишется перед ICC, это очень простым языком написано в начале текста CEFOR.

The Conditions relating to Insurance for the Carriage of Goods (Norwegian Cargo Clauses) are a set of clauses which the parties to an insurance contract may use to protect the economic interests of the owners and other persons in an object while it is in transit from one place to another. As defined by the Cargo Clauses, "goods" can be virtually anything: typical goods for resale, a machine that is being moved from one production site to another for the same company, a specially designed part of a bridge span, live farmed fish or a trotting horse. The goods may be transported by sea, land or air.

In order for the Cargo Clauses to apply to a transit, this must be agreed by the parties. This agreement will be reflected in the insurance policy. Since the clauses are standard conditions and have primarily been written for the carriage of ordinary goods for resale, they will not necessarily be equally appropriate in every respect if they are applied to the carriage of special objects. In the case of such transits, therefore, it is important that both the person effecting the insurance and the insurer consider carefully whether there is a need for special clauses that supplement or replace the standard clauses.

Условия страхования Перевозки Грузов (Норвежские Грузовые Оговорки) – это набор Оговорок, которые стороны договора страхования могут использовать для защиты экономических интересов владельцев и иных лиц в предмете во время его перемещения из одного места в другое. Как определено в Грузовых Оговорках, «грузом» может быть что угодно: стандартные грузы на перепродажу, оборудование, перемещаемое компанией с одного производственного объекта на другой, пролет моста специального дизайна, рыба из инкубатора или лошадь. Грузы могут перевозиться по морю, суше или воздуху.

Для того, чтобы Грузовые Оговорки применялись к перевозке, необходимо, чтобы это было согласовано сторонами. Поскольку Оговорки – это стандартные условия, написанные, прежде всего, для перевозки обычных грузов для перепродажи, они не обязательно подойдут во всех отношениях при перевозке специальных предметов. При таких перевозках очень важно, чтобы и страхующееся лицо, и страховщик тщательно обдумали необходимость использования специальных оговорок, которые дополняют или заменяют стандартные оговорки.

– Что тут важно? Во-первых, **стандартные условия**, которые мы до сих пор изучали, применимы к любым видам грузов.

– Но к специальным грузам могут быть применимы **иные условия**, – о которых у нас речь в главах XI–XII.

– И что стороны должны **согласиться использовать** те или иные условия – и это соглашение должно быть отражено в полисе.

– Что еще хотим подчеркнуть – мы же проводим международные сравнения. Для сведения страховщика или страхователя. По принципу «что еще можно потребовать от другой стороны». Но совсем не обязательно, что эти условия будут включены – или что их вообще можно включить – в Ваш конкретный договор.

– А теперь – **пойдем по нашим пунктам**. И подчеркнем – на следующие страницы мы выносим только **то, что нам показалось интересным или необычным, или отличным от ИСС**. Исследование это совсем **не претендует на полноту**.

Принципы

– **Duty of disclosure** = обязанность сообщения существенной информации – CEFOR.

In connection with the conclusion or renewal of the insurance contract, the Insurer may ask for information concerning circumstances which may **have a bearing on his assessment of the risk**. The person effecting the insurance shall **reply fully and correctly** to the Insurer's inquiries. The person effecting the insurance shall also **on his own initiative inform the Insurer of special circumstances** which he must understand have **a substantial bearing** on the Insurer's assessment of the risk.

При заключении или возобновлении договора страхования Страховщик может запросить информацию, касающуюся обстоятельств, которые могут **повлиять на его оценку риска**. Лицо, осуществляющее страхование, должно **ответить полно и правильно** на запросы Страховщика. Оно также **по своей собственной инициативе** должно проинформировать страховщика **об особых обстоятельствах**, которые по его мнению могут оказать **существенное влияние** на оценку риска Страховщиком.

– Что интересно? – то, что и немецкие, и скандинавско-норвежские условия переводили на английский **не-носители языка**. Как российские. И потому в них иногда появляются не совсем обычные английские термины. Как здесь – bearing. Я перевел его как «влияние» – но вообще-то это термин, например, навигационный – курс или пеленг.

– Special circumstances – а не material как в английском праве.

– А сам **норвежский подход напоминает российский**: страховщик **должен запросить** – страхователь **должен ответить** «полно и правильно» – а также добавить информацию от себя. Нет упора только на страхователя – как в MIA.

– Интересно, что используется термин – **не «Страхователь»**, а «лицо, осуществляющее страхование».

– **Изменение риска – DTV**. Интересный пункт – подчеркивает, что и **после заключения договора** Страхователь обязан – без задержки – **сообщать об изменении** существенных обстоятельств.

– Но поскольку DTV значительно больше ориентированы на «простого страхователя», они поясняют, что понимается под «изменением риска»:

5.3. A change of risk is said to exist in particular when

- the commencement or end of the insured transport is subject to considerable delay;
- there is a major deviation from the specified or customary transport route;
- the destination port or airport is changed;
- the goods are stowed on deck.

5.3. Считается, в частности, что изменение риска возникает, когда

- начало или окончание застрахованной перевозки имеет место с существенной задержкой;
- имеет место серьезное отклонение (девиация) от согласованного или обычного маршрута перевозки;
- изменяется порт или аэропорт назначения;
- грузы перевозятся на палубе.

- О палубных грузах еще поговорим. Тут интересно – разъяснение страхователю – вполне конкретное, в немецком духе – когда информировать страховщика.
- Использование термина *transport* – а не *transit* – как в Англии.
- Иное значение термина *risk* – «степень риска», а не конкретная опасность.

Страхователи

– Ингосстрах и ACE дают такое, очень российское, **определение Страхователей и Выгодоприобретателей**:

2.1. Страхователями и Выгодоприобретателями... могут выступать российские и иностранные юридические и дееспособные физические лица, заключившие в установленном порядке договор страхования.

2.1. ...The Insured and Beneficiaries are any Russian or foreign legal entities or capable physical persons, who concluded according to established procedure the Insurance Contract.

– Не сильно согласны с переводом на английский, но сейчас не о том. Наверно, «российские или иностранные юридические или дееспособные физические» – это требование законодательства? Но зачем они? Получается, любое лицо – дееспособное – может заключить договор?

– Может, просто нужно было дать определение подлинной, посолонной? Иначе было бы: **Страхователи – это те, кто заключил договор**.

– Так оно и есть! Только с высоты наших знаний мы добавим – те, **кто имеет имущественный интерес**, а также те, кто обращаются **за возмещением убытков** – и опять добавим, имея на это основания (тот же имущественный интерес или переданный им полис).

– **Идентификация – CEFOR**: любопытный пункт, касающийся исключений.

– Исключаются не только преднамеренные, но и некоторые другие действия Страхователя, в частности, по подготовке груза к перевозки. Страхователи определяются так:

§ 10. Identification

The Insurer may, in respect of the Assured, plead that the right to compensation for loss of or damage to goods has been forfeited wholly or partly as a consequence of an **act or an omission** by:

a) **Management personnel** employed by one of the Assured parties **responsible for the transport** of the goods.

b) The person **effecting the insurance** or **former owner** of the goods. It is not a condition that the person in question was owner at the time of the omission, provided that the goods were in his charge or in the charge of a person acting on his behalf.

§ 10. Идентификация

Страхователь может заявить, что право на возмещение убытков в связи с гибелью или повреждением грузов было утрачено полностью или частично вследствие **действия или упущения**:

a) **Руководящего персонала**, нанятого на работу одной из Застрахованных сторон и **ответственного за перевозку** грузов.

b) Лица, **осуществляющего страхования** или **предыдущего владельца** грузов. Это лицо не обязательно являлось владельцем во время упущения, при условии, что грузы находились на его ответственности или на ответственности лица, действующего от его имени.

– Крайне серьезный момент. Он сродни положениям ICC, но более конкретен. Это не определение Страхователя, а **определение лиц, допустивших ошибку или упущение**.

– И он еще раз показывает, что в страховых юридических разбирательствах речь никогда не идет об абстрактной компании – страхователе. Всегда – о конкретных лицах.

– И крайне важно их положение в иерархии компании. Например, можно возложить вину на любого менеджера, но конкретные норвежцы говорят об ответственном за перевозки.

– И очень важен пункт об ошибке предыдущего владельца. Он ущемляет интересы покупателя, чего в английских оговорках стремятся избежать.

– **Определение Страхователя – CEFOR.** Тоже очень важное положение. Здесь Страхователем объявляется – не лицо, заключившее страхование или записанное в полисе – а **имеющее интерес**. И интерес определяется **через title = титул = право собственности**.

– Или через **security = обеспечение** – первый раз мы встречаем этот термин в таком значении. Имеется в виду грузы в залоге?

– Нет, по-моему, речь идет о передаче груза посредством **индоссирования** = передачи транспортного документа. Коносамента, прежде всего.

– Другой момент: посмотрите на текст, выделенный курсивом. Это – добавление версии 2004 года – к первоначальному тексту 1995 года.

§ 9. Interests comprised by the insurance

If nothing has been specified as **to whose interest** is covered by this insurance, it shall inure to the benefit of the **person effecting** the insurance and persons to whom he **has transferred title to or a security in** the goods, provided such security has been established **through assignment of a transport document** for the goods.

*If the insurance has been **effected by the seller**, and the sales contract and appurtenant terms of delivery or a special agreement **do not state that the buyer's or other subsequent owners' interest in the goods is to be covered** by the insurance, the insurance does not cover these persons' interest in the goods.*

If the person effecting the insurance neither has **nor will have any interest in the capital value of the goods**, this insurance shall be deemed to be effected, unless otherwise follows from the circumstances, **for the benefit of the seller** and for persons who **obtain title** to the goods from him.

§ 9. Интересы, покрытые страхованием

Если не определено, **чей интерес** покрыт данным страхованием, оно должно действовать в пользу **лица, осуществляющего страхование**, и лиц, которым оно **передало титул или обеспечение** на грузы, при условии, что такое обеспечение было установлено **посредством переуступки транспортных документов** на грузы.

*Если страхование **осуществлено продавцом**, а договор купли-продажи и применимые условия поставки или специальное соглашение **не определяют**, что интерес в грузах **покупателя или иного следующего владельца должен покрываться** страхованием, страхование не покрывает интереса этих лиц в грузах.*

Если лицо, осуществляющее страхование, не имеет и **не будет иметь интереса в капитальной стоимости грузов**, страхование считается осуществленным, если иного не следует из обстоятельств, **в пользу покупателя** и лиц, которые **получат от него право собственности** на грузы.

– Любопытно, как разграничиваются интересы продавца и покупателя. А также то, что передача прав связывается с транспортными документами.

– Иногда это подразумевается из условий договора купли-продажи. Но транспортные документы крайне редко упоминаются в условиях страхования.

Объект – сумма – стоимость – расходы – лимиты

– Для начала из DTV мы почерпнем новый термин **monetary interest = денежный интерес**. «Имущественный» и «страховой» у нас уже был – теперь денежный.

– К покрываемым **страхованием интересам** DTV относит:

- anticipated profit = ожидаемую прибыль,
- increased value = увеличенную стоимость,
- duty = пошлины,

- freight = фрахт,
- taxes and charges = налоги и расходы,
- other costs = иные издержки.

– Очень важным и практичным видится включение прибыли, налогов, пошлин, расходов. **Широкое определение** – и очень правильное. Помогает **рассчитать сумму на риске = страховую стоимость**.

– Любопытно и **определение ACE – как объекта**, так и страховой стоимости.

3.1. **Объектом** страхования по договору страхования являются не противоречащие законодательству Российской Федерации **имущественные интересы** Страхователя или Выгодоприобретателя, связанные с **владением, пользованием, распоряжением грузом в ходе перевозки и промежуточного хранения**, ожидаемая от груза **прибыль**, а также **расходами**, связанными с перевозкой груза и иными расходами, включая:

- фрахт, таможенные платежи и акцизные сборы, расходы на страхование, **проценты по кредиту**, ожидаемую прибыль, а также иные расходы, указанные в договоре страхования;
- взносы по общей аварии...

3.1. Object of the Insurance contract are property interests non-contravening the Russian law, related to the **possession, use, disposition of the insured cargo in transit and during temporary storage**, expected **gains** from the cargo, as well as other **expenses** connected with carriage of cargo and other expenses, including:

- the freight, customs and excise tax, expenses for insurance, **interest on credit**, expected gains and other insured expenses as stipulated in the Insurance contract.;
- expenses for general average...

– Впервые “**промежуточное хранение**” = **temporary storage** – встречаем. Хорошо и кратко это «промежуточное» разграничивает груз и товар на складе.

– Интересно, из-за какого-то положения российского законодательства прибыль перевели как **gains** – а не как profit?

– Впервые встречаем **проценты по кредиту** – как часть страховой суммы.

– Оказывается, **согласованная стоимость = agreed value** – институт не только английский! Вот выдержка из DTV.

10.5. If the insured value has been fixed at an **agreed value**, the latter shall determine the insured value. The Insurer is, however, entitled to demand that the **agreed value be lowered** if it exceeds the real insured value by a substantial amount

10.5. Если страховая стоимость была зафиксирована в **согласованной стоимости**, последняя используется для определения страховой стоимости. Страховщик, однако, имеет право потребовать **снизить согласованную стоимость**, если она превышает реальную страховую стоимость на значительную сумму.

– Существенно, что страховщик может ее снизить. Сравнивает ее он с insured value = страховой стоимостью = **рыночной ценой** в месте и в момент отправления – **market value at the place of departure** at commencement of cover – в соответствии с параграфом 10.2 DTV.

– А CEFOR в § 29 пишет о страховой стоимости как о цене the market value of the goods **at the place of loading** at the inception of this insurance – в месте погрузки. Что примерно то же самое – отправление и погрузка.

– Как и DTV – скандинавы включают **таможенные пошлины и иные расходы** = (b) *customs duty and other ordinary costs related to the transit* – по курсиву Вы уже знаете, что это – новый, 2004 года, пункт.

– Включают они и **ожидаемую прибыль** = *anticipated profit* – лимитируя ее 10% от страховой стоимости, если не было согласовано иного = *unless otherwise agreed*.

– Говорили мы о **возмещаемых расходах – по предотвращению**, как мы их называем. DTV относит к ним 2.3.1.2 *expenses for averting, minimising and ascertaining the scale or extent of damage* = расходы по избежанию, уменьшению и определению размера убытка.

– И говорят, что расходы эти оплачиваются страховщиком, даже если сами меры оказались безуспешными = 2.3.2 *The Insurer bears the expenses and costs as per Nos. 2.3.1.2.1 and 2.3.1.2.2 even if the measures undertaken were unsuccessful*.

– Ограничение ответственности = **Limits of liability** – по DTV, это – за период страхования – страховая сумма. Даже если произошел еще один убыток = *subsequent loss event*.

– Но если страховщик оплатил ремонт или замену, или расходы – **страховая сумма не уменьшается** = **the sum insured is not reduced** by the amount of such payments and obligations.

– То есть и расходы идут сверх страховой суммы, и в течение периода страхования может быть оплачен сначала ремонт, а потом гибель. Но сформулировано это непросто.

Грузы – маркировка. Конкретика

– ICC крайне мало говорит о самом грузе – тем более, об упаковке.

– А CEFOR доходит даже до маркировки – в § 23 перечисляя такие к ней требования:

§ 23. Marking and packing of goods

The following information shall be clearly indicated on each package:

1. The name and address of the shipper and the consignee.
2. Which side of the package is «up» or «down».
3. The degree of danger of hazardous goods, indicated by international symbols.
4. The centre of gravity of the package.
5. Lifting instructions.

§ 23. Маркировка и упаковка грузов

Следующая информация должна быть четко указана на каждой упаковке [месте груза]:

1. Наименование и адрес отправителя и получателя.
2. Какая сторона упаковки «верх» = «up» или какая «низ» = «down».
3. Степень угрозы от опасных грузов, с использованием международных обозначений.
4. Центр тяжести упаковки.
5. Инструкции по подъему.

Транспортные средства

– Страхование грузов **на палубе** = **on deck** обычно проходит по ограниченным условиям. Некоторые страховщики об этом пишут – например, ACE.

– У Ингосстраха и ACE интересный термин – **подвозные суда**. ACE переводит его как *coastal vessels* – но коустеры – это просто суда каботажного плавания. А подвозные – может быть, вариант перевода **craft**? Было бы здорово!

Период страхования

– Очень много нюансов. **Начало**: Ингосстрах – когда груз «**взят со склада** в пункте отправления для перевозки». ACE – «**покидает помещение** продавца, поставщика или производителя». Помним, что эти условия писались до 2009-го, когда появилось «первое перемещение груза внутри склада». Уверены, что они будут изменены – расширены.

– Оригинален подход CEFOR:

§ 14. Commencement of the period of insurance

If this insurance has been effected **by the seller**, the Insurer's liability shall attach from the time the goods are **moved for direct loading into the means of transport** which shall convey them from the warehouse or place at which the insured transit shall commence.

If the **buyer** has effected this insurance, or if it has been expressly stated that the insurance only covers the **buyer's interest**, the Insurer's liability shall attach when the **risk passes to the buyer** in accordance with the sales contract, **or when an insurance effected by the seller** in accordance with the sales contract **terminates**.

If this insurance covers **only the buyer's interest**, the Insurer shall also be liable for any **loss** incurred by the buyer because a **transport document** which he has taken up in good faith **does not contain information concerning shortage or damage** suffered by the goods **after the time specified in the first** paragraph.

§ 14. Начало периода страхования

Если данное страхование осуществлено **продавцом**, ответственность Страховщика начинается с момента, когда грузы **перемещены для прямой погрузки на транспортное средство**, которое перевезет их из склада или места, в котором начнется застрахованная перевозка.

Если страхование осуществлено **покупателем**, или если в договоре прямо говорится, что он покрывает **интерес покупателя**, то ответственность Страховщика начинается с момента **перехода риска** к покупателю в соответствии с договором купли-продажи, или когда **окончится страхование**, осуществленное **продавцом** по договору купли-продажи.

Если данное страхование покрывает **только интерес покупателя**, Страховщик будет также нести ответственность за убыток покупателя в связи с тем, что добросовестно полученный им **транспортный документ не содержит информации о недостатке или повреждении груза после** момента, указанного в первом параграфе.

– Они разделяют начало страхования в зависимости от того, заключен договор продавцом или покупателем.

– И, кроме того, оговаривают **убыток по «чистому коносаменту»**: транспортный документ, переданный покупателю, не имеет отметок = является чистым = clean Bill of Lading – хотя на самом деле груз поврежден или частично утрачен.

– Короче, то, для чего нам нужно было разбираться с Условиями Поставки = Incoterms – в скандинавских условиях прямо прописано.

– **Окончание** – также есть варианты. Например, ACE вводит такое положение:

7.4.7. в момент окончания **максимально необходимого для перевозки** соответствующим видом транспорта **срока** (наземная перевозка – 1 месяц, морская перевозка – 3 месяца).

7.4.7. expiry of **maximum necessary period for conveyance** by particular mean of **transport** (sea shipping – 3 months, land conveyance – 1 month).

– Впервые слышим мы о максимально необходимом для перевозки сроке. Что-то новое.

– DTV – частный случай: if the goods are transported as per Incoterms **FOB or CFR when stowed on board** an ocean-going vessel = если грузы перевозятся на условиях Инкотермс FOB или CFR – [покрытие заканчивается] когда **размещены на борту** океанского судна. Отголоски все тех же наших разбирательств по поводу перехода интереса.

– **Хранение** упоминается только в DTV – где его продолжительность должна быть ограничена:

9 Storage. 9.1 If the goods need to be stored during the duration of the policy, cover is limited to ... days per storage period.

Риски

– Получается, что только CEFOR в В-Оговорках пишет о **наземных** = the land conveyance (§4.2) и **воздушных** = the aircraft (§4.3) средствах транспорта.

– Природные катаклизмы – приводится не короткий закрытый список – a **similar natural disasters** = схожие естественные бедствия.

– **Расширение базисных условий** – мы все пытались найти **перечень рисков**. Понятно, что полный перечень найти сложно – но нам понравились Финские условия. В них содержится:

– **базисный вариант** = basic conditions и

– его **расширение** = extension – на такие риски:

any **sudden and unforeseen** loss of or damage to the goods insured caused by the following perils **from outside** = любые **внезапные и непредвиденные** гибель или повреждение застрахованных грузов, вызванные воздействием **извне** следующих рисков (перечисляем только ранее не встречавшиеся):

theft / loss / burglary / hold-up / shortage / leakage / breakage /

resulting from falling or overturning during loading or discharge

кража / утрата / кража со взломом / грабеж / недостача / утечка / по-

ломка / поломка вследствие падение или переворачивания во время

погрузки или разгрузки.

– Интересен здесь принцип – покрываются «внезапные и непредвиденные» события.

– И список – раньше мы не видели **«раскладки» всех рисков**. Здесь попытка перечислить.

– **Причинно-следственная связь** – убыток **вследствие двух причин**.

– Комбинация причин – часто рассматриваемый в английской практике вопрос. В DTV и CEFOR он также изучен. Решения различаются:

DTV 2.6. – если убыток мог быть вызван незастрахованным риском из перечисленных – страховщик все же обязан его возместить, как если бы он был застрахован.

CEFOR § 20 – если один из рисков не застрахован – убыток **возмещается пропорционально**. Не думаю, что найдено очень четкое решение – распределение должно быть **соответственно воздействию** каждого из рисков – **according to the influence** which each of them must be assumed to have had on the occurrence and extent of the loss, и страховщик будет нести ответственность только за часть убытка вследствие застрахованного риска.

– **Исключения. Грубенеосторожное поведение** – все же не только восточно- но и западноевропейская практика: параграф 3 DTV:

3. Faults of the Insured

The Insurer is not obliged to indemnify if the insured event is caused by a wilful or grossly negligent act of the Insured.

3. Вина Страхователя

Страховщик не обязан возмещать [убыток], если страховое событие вызвано намеренным или грубенеосторожным действием страхователя.

– Любопытны «вины» = faults.

– **Незаконные операции** – в Англии исключены MIA. В CEFOR прописано исключение 18 – The goods being intended for unlawful purposes, or manufactured through unlawful activities or by unlawful methods = грузы предназначены для незаконных целей или произведены незаконным способом или методом.

– По-английски все же – **illegal**, а не unlawful.

– **Незаконность** – и тут CEFOR говорит об illegality – определяется **по законам любой страны** – the exporting country, the importing country or any other country through which the Assured must have expected the goods to pass – экспортера, импортера или через которую провозятся грузы.

– **Исключение воздействия химического**, биологического, биохимического или электромагнитного оружия = chemical, biological, biochemical or electromagnetic weapons – в английских договорах прописывается отдельно. В CEFOR является – с 2004-го – стандартным исключением.

Виды убытков

– Наша любимая тема. Опять же, в Англии мы находили их в разъяснениях.

– CEFOR содержит очень важный пункт:

§ 6. Losses covered by the insurance

This insurance covers the following losses:

1. Total loss, cf. § 35.

2. Shortage, cf. § 36.

3. Damage, cf. § 37.

This insurance also covers the following charges:

1. Salvage charges, cf. § 39.

2. General average contribution, cf. § 40.

3. Charges related to provision of security, cf. § 41.

4. Litigation charges, cf. § 42.

5. Charges in connection with settlement of claims, cf. § 43.

§ 6. Убытки, покрытые страхованием

По данному страхованию покрываются следующие убытки:

1. Полная гибель, см. § 35.

2. Недостача, см. § 36.

3. Повреждение, см. § 37.

По данному страхованию также покрываются следующие расходы:

1. Спасательные расходы, см. § 39.

2. Взносы по общей аварии, см. § 40.

3. Расходы по выдаче гарантии, см. § 41.

4. Юридические расходы, см. § 42.

5. Расходы в связи с урегулированием убытков, см. § 43.

– Кажется, тема общей аварии недостаточно освещена.

– А вот выделение **расходов по выдаче гарантии** – крайне важно. С гарантией еще разберемся!

– Что важно – CEFOR приводит определения убытков. Начинают, конечно, с **полной гибели** – без разделения на фактическую и конструктивную.

– К полной гибели относится: § 35 – случаи, когда весь груз = отправка = the entire consignment – 1. **Destroyed** = разрушен, или уничтожен; 2. Страхователь лишен его = **deprived**; 3. Перевозка абандонирована = **transit abandoned** – нечто сродни frustration of adventure – срыву перевозки; 4. Весь груз поврежден так, что, по крайней мере, 90% его стоимости утрачено = at least **90 per cent of the value must be deemed to be lost**.

– Четвертый случай – это и есть конструктивная полная гибель.

– Неожиданно **определение недостачи = shortage: § 36. Shortage** – when a part of the insured consignment of goods has been lost as stated in § 35, first paragraph – то есть когда часть груза погибает = разрушается. Соответственно, **иные недостачи – прежде всего, бумажные** – не покрываются?!

Специальные и дополнительные условия

– По специальным высказывается DTV – особо выделяя 2.2.1 Pre-carriage goods or returned goods = грузы до погрузки [на борт?] и возвратные грузы. Говорится, что они страхуются на обычных условиях.

– А в пункте 2.2.2. разрешается страхование Damaged goods = поврежденных грузов. Имеются в виду повреждения до начала страхования – если эти повреждения не связаны с ущербом грузу во время страхования – последний будет покрыт.

– Оригинальное условие есть у ACE – страхование **задержки ввода в эксплуатацию = Delay in Start-up = DSU**. Кажется, это единственная компания, предоставляющая такое высокотехнологичное покрытие по стандартному грузовому договору. Но разбирать его детали мы будем уже в главе XII.

– Вот пока и все – в том, что **касается основных позиций страхований** грузов на **стандартных условиях**. Наши **следующие темы** – расширения стандартных условий в главе XI и страхование **сопутствующих грузовым рискам** – в главе XII.

ГЛАВА XI = CHAPTER XI
УСЛОВИЯ И ОГОВОРКИ: ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ, РАСШИРЯЮЩИЕ,
СУЖАЮЩИЕ, СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ И ИНЫЕ
CONDITIONS AND CLAUSES: ADDITIONAL, EXTENDING,
SPECIALISED AND OTHERS

- Вот и подошла очередь остальных условий и оговорок страхования грузов.
- Это будет самая **длинная наша глава**.
- И все равно она **не претендует на полноту**: все грузовые оговорки перечислить невозможно. Все время создаются новые!
- Поэтому у нас так и получилось – Николай написал эту главу на 160 страниц, потом под давлением Георгия сократил, а сейчас она опять будет расти.
- Потому, что эта глава должна представлять **собой отдельную книгу**.

- Через несколько страниц Вы прочитаете о логике построения этой главы. А пока приведем ее **структуру**.

1. Общая часть	Страховые суммы, страховые стоимости, лимиты	372
	Расходы	374
	Грузы: упаковка	378
	Период и география страхования	378
	Наземные перевозки	382
	Воздушные перевозки	384
	Хранение. Страхование уголовно наказуемых деяний	385
	Расширения покрытия – примеры	390
	Исключения – общие	391
	Исключения – по видам грузов	392
	Применимое право и юрисдикция	392
2. Особенная часть		395
Институтские оговорки	Массовые грузы = commodities	396
	Грузы FOSFA	398
	Продукты и товары, перевозимые в определенном температурном режиме = Temperature-controlled cargoes	401
	Нефтепродукты наливом = Bulk Oil	410
	Уголь = Coal	414
	Лес и лесоматериалы = Timber	415
Прочие оговорки	Автомобили = cars	418
	Машины и оборудование: заменять или ремонтировать? = Machinery: Repair or Replace?	420
	Выставки и предметы искусства = Arts & Exhibitions	427
	Ценные грузы и перевозки наличности = Specie & Cash-in-transit	431
	Вооружение = Arms	435
	Металлы = Metals	436
	Скот = Livestock	436
	Почтовые отправки = Sendings by Post	437

Страхование сырья в производственном цикле = Stock throughput insurance	439
Домашняя утварь = Household goods and personal effects	440
Потребительские товары = Consumer goods	442
Непринятие товара = Rejection	443
Возвращенные товары = Return Shipments	445
СПИСОК ИНСТИТУТСКИХ ОГОВОРОК	446

- Не хотите читать вступление к главе XI – прямоком к нужным Вам позициям!
- А еще – загляните в Приложение 11.1 – Библиотечку Оговорок.

Стандартные договоры – и реальные условия

– Что мы до сего момента делали? Изучали принципы и стандартные условия страхования.

- Принципы и стандартные условия хороши для генеральных грузов, да и то не для всех.
- Договора страхования грузов, в котором было бы просто написано «Условия – ICC(A)», пожалуй, не встретишь.

– Почти в любой договор входят – по требованию банков или отправителей – **страхование военных и забастовочных рисков**.

– Это – страхование «сопутствующих» рисков – мы его будем рассматривать в XII главе.

– Помимо военно-забастовочных – **любой договор представляет собой комбинацию**

(а) **расширений**

(б) **сужений**

(в) **уточнений** стандартного покрытия –

(г) а кроме того, груз может быть застрахован на базе **специализированных** – по видам грузов – условий.

– Что может быть лучше иллюстрации? Мы же столько всего написали, а наши читатели живого договора страхования пока не видели.

– Возьмем «самый любимый» продукт – нефть.

– И самый **простой вид договора – брокерскую ковер-ноту, договор присоединения**: брокер предлагает условия, прокотированные страховщиком – страхователь на них соглашается.

ВЛОЖЕНИЕ 11.1

КОВЕР-НОТА по СТРАХОВАНИЮ ГРУЗА НЕФТИ

VVV Oil Company
Dear Sirs,

**CARGO INSURANCE
COVER-NOTE 5816 CG
Our Ref XXXXCG**

April 26th, 20NN

In accordance with your instructions we have effected the following Insurance for your account:

Type	Marine Cargo
Assured	VVV Oil Company and/or Subsidiary and/or Associated Companies for their respective rights and interests.
Period	For all risks attaching for facultative shipment on or after 28 th April 20NN Standard Local Time at address of Assured
Conveyance	m/v Matina.

Voyage	From FOB LLL, MM to completion of discharge in to shore tanks at HHH, JJ Including all risks of loading and unloading.
Interest	12,200 mt Base Oil to be hereafter declared and valued. All other interests to be agreed by Underwriters prior to inception of cover hereunder.
Sum Insured	US\$ 14,762,000 (or equivalent in any other currency) so valued.
Basis of Valuation	Cost, Insurance and Freight plus 10% unless otherwise declared prior to known loss or arrival.
Deductible	0.5% of whole shipment value.
Conditions	Institute Bulk Oil Clause CL 273 1/2/83. Extended to include Guaranteed Outturn. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause CL 370 10/11/03 Institute Cyber Attack Exclusion Clause CL 380 10/11/03 Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2001/056 Institute Classification Clause CL 354 1/1/01
Premium	US\$ 18,452.50 (0.125% on Sum Insured USD 14,762,000)
Express Warranties	None
Security	100.00% of order effected with Lloyds' of London
Law & Jurisdiction	This insurance shall be governed by the laws of England and Wales and subject to the exclusive jurisdiction of the courts of England and Wales.

– С высоты пройденного нами, **структура Ковер-ноты** – простейшего договора страхования, – ясна и откровенна: Вид страхования / Страхователь / Период / Транспортное средство / Рейс / Интерес / Страховая сумма / Базис оценки / Франшиза / Условия / Премия / Прочие условия, включая warranties / Участвующие страховщики = security / Применимое право и юрисдикция.

– Что приятно, мы сейчас уже знаем, **что стоит за каждой из позиций**, – и какие подводные камни можно ожидать.

– Но **позиция «Условия»** – **самая главная** – пока не ясна.

– Если б мы увидели тут ICC(A) или DTV – мы бы не удивились.

– Из только что, в конце 10-й, пройденного – мы знаем, что «Радиоактивное» исключение – это тоже норма.

Нефть = Bulk Oil – Неширокие условия. Как их расширить?

– Что такое Bulk Oil Clause – и Guaranteed Outturn?

– А это и есть главные условия договора. Определяют объем покрытия. Bulk Oil Clauses по объему располагаются между ICC(B) и (C) – распространяются только на катастрофические риски и не включают рутинно-бумажных недочетов.

– Есть в них интересное – и **нужное для наливных грузов – расширение** по сравнению с ICC(C) – покрываются:

гибель или загрязнение застрахованного груза, вызванные:

– **утечкой груза из соединительных труб при погрузке, перегрузке и разгрузке;**

– **небрежностью капитана или членов команды при закачивании-откачивании груза, балласта и топлива;**

– **загрязнение предмета страхования в результате плохих погодных условий.**

– **Загрязнение** наливных грузов застраховать – это важно. Но хочется же еще и **недостачи!**

– Использование условия *Guaranteed Outturn Extension* – как раз расширяет покрытие на недостатки. С ним – и подобными расширениями – мы и хотим познакомиться в этой главе.

Две части 11-й – Общая и Особенная

– *GO* = Гарантированный Аутторн – только один из примеров. Задача 11-й главы – не перечислить все возможные расширения и сужения – а хотя бы осознать сам принцип расширения и сужения покрытия. И знать основные позиции.

– Мы разбили главу на **две части**. Первая – **Общая: условия, применимые ко всем видам грузов**.

– Хотя многие относятся **только к генеральным** – штучным, порционным – грузам.

– Часть вторая – **Особенная. Касается отдельных групп или видов грузов**.

– И еще есть Приложение 11.1 – Библиотечка – с перечислением большого числа оговорок и краткими характеристиками каждой.

– Что за условия и Оговорки мы здесь приводим?

– Большинство из них – английские или американские. Вы видели континентально-восточноевропейские условия – чаще всего, это стандартный и широкий набор позиций, только часть из которых относится собственно к объему покрытия.

– **А объем покрытия – включенные и исключенные** риски и прочие позиции – это то, что нас интересует сейчас, в 11-й.

– Общие включения / исключения мы уже проходили – теперь речь об особенных.

– И лучше всего они выражаются в Оговорках – стандартных Институтских, неинститутских, индивидуальных брокерских – и многих других.

Источники: книги

– Для того, чтобы оценить величие и размах оговорок – надо приобрести или просто взять в руки «библию» – **Reference Book of Marine Insurance Clauses** – в любом ее издании, желательно, после 2009-го.

– Ага. Разбежался. Во-первых, она 120 долларов стоит. Во-вторых, просмотрел сайты, начиная с *Witherby* – ее нет нигде. *Out of print* = тираж закончился – везде написано.

– Действительно. А даже у нас в компании их столько было, раздавали.... Тем не менее, главное – знать, что самые используемые Оговорки можно найти в этой книге.

– А второй редкостный фолиант издавался всего один раз – и тоже давно распродан. Технически, у меня он был, но найти его пока не могу. Назывался он **Marine Cargo Clauses: A Collection of Non-Institute Clauses**. Автор, вернее, составитель – *Joe Felice-Race*. Издана книга еще в 1997-м и с тех пор не переиздавалась.

– В этом-то и уникальность нашей с тобой, Георгий, книги – мы собираем по крохам все то, что часто валялось в наших страховых и торговых компаниях – а читатель свежий, новый – с трудом всю эту информацию сможет найти.

– Мне даже стыдно, что из этой главы я половину Оговорок выкинул. Но – объем, объем! И так, Оговорки.

Страховые Ассоциации

– Когда-то в Англии были только Институтские оговорки: продукт *Institute of London Underwriters (ILU)* – Института лондонских страховщиков (**ИЛС**).

– Но Института, напомним, с 31 декабря 1998 года уже нет. Вместо него **International Underwriting Association of London (IUA)** – Лондонская Международная Страховая Ассоциация (**ЛМСА**).

– **IUA** создалась в тот же день – соединились:

- **London International Insurance and Reinsurance Market Association (LIRMA)**
- Лондонская Международная Ассоциация Рынка Страхования и Перестрахования и
- славный **ИЛС**, начало истории которого восходит к 1884 году, когда он переехал в офисы в **Royal Exchange Buildings**.

Обозначения Оговорок

- Итак, «**Институтские**» оговорки – индексированные (пронумерованные) оговорки, которые помимо названия имеют еще и учетный номер для ссылки.
- Часть из них создана еще при ILU, другая – уже после создания **IUA – ЛМСА**.
- Но их мы по привычке будем называть **институтскими**.
- Тем более, что и сама **IUA** название своих оговорок 2009 года начинает с «**Institute...**».
- Отличаться эти Оговорки от иных будут указанием **учетного номера и даты издания**.
- В формате **CL№... date**, где CL – сокращение от Clause.

– Институтские оговорки представляют собой заготовленные (можно даже сказать, **шаблонные**) условия страхования, которые обычно сведены в **sets – наборы, комплекты**.

- Тот или иной набор оговорок рекомендуется использовать или для определенного покрытия, или для конкретного вида груза, или для страхования специфических рисков.
- Помимо наборов, существуют и отдельно взятые институтские оговорки.
- Которые вносят поправки, уточняют, расширяют или вводят дополнительные исключения в условия страхования, предусмотренные тем или иным набором оговорок.

Действующие Оговорки = Current Clauses

- Все течет, все меняется. Классическая фраза. Изменяются и появляются новые оговорки, в том числе институтские. Как это мы видели на примере ICC – форма 1982 года, казалось, с нами навсегда, а теперь уже работаем по 2009-му.
- На случай корректур / появления новых оговорок в период действия договора страхования (годового открытого ковера = генерального полиса) предусмотрительными страховщиками или брокерами используется следующая Оговорка:

The Institute Clauses referred to herein are those current at the inception of the Open Cover but should such Clauses be revised during the period of this Open Cover, and provided that Underwriters shall have been given notice thereof in accordance with the terms of this Cover, then the revised Institute Clauses shall apply to risks attaching subsequent to the date of expiry of the said notice.

Упомянутые здесь институтские оговорки являются действующими на начало действия Открытого Ковера, но если эти Оговорки будут пересмотрены в период действия этого Открытого Ковера и при условии, что Андеррайтеры получили установленное извещение об этом в соответствии с условиями этого Ковера, пересмотренные Институтские оговорки будут применяться к рискам, начиная со дня, следующего за днем истечения указанного извещения.

- Кроме Институтских, существуют иные формы условий страхования, как в Англии, так и за ее пределами.
- Некоторые из них мы уже начали изучать, а другие рассмотрим здесь.
- Например, **американские институтские оговорки**, которые номеруются в формате **forma # – форма №**.
- Если же американская оговорка не имеет «*формы*», то такая оговорка по тексту будет в названии иметь обозначение **(A.C.) – (American Conditions – ам. усл.)**.
- Швейцарская страховая компания **Baloise** в названии своих оговорок использует учетный номер в формате **TR (или BS) #/2006e**.
- Где # – собственно номер оговорки, а 2006 – год ее издания.

- Рассматривать будем и унифицированные оговорки **Объединённого комитета страховщиков грузов (ОКСГ) – Joint Cargo Committee (JCC)**.
- Которые отличаются от всех остальных оговорок наличием ссылки в виде **JC№... date** (аббревиатура **Joint Clauses**) или **JCC№... date** (аббревиатура **Joint Cargo Clauses**).

Joint Cargo Committee – объединение страховщиков со штаб-квартирой в Лондоне. Выполняет мониторинг, сбор, распространение информации о лондонском и зарубежных рынках морского страхования, разработку правил и специальных условий страхования различных грузов, представление интересов своих членов и обмен информацией с иностранными объединениями страховщиков.

- Если в названии оговорок нет ни учетного номера, ни формы, ни ссылки, то это оговорки «собственной разработки» английских страховщиков или брокеров.
- Нестандартные, как мы их еще будем называть – или «неинститутские», как у Joe Felice-Pace.
- Как правило, каждый крупный страховщик или брокер для большинства ситуаций, которые могут возникнуть при перевозке груза, создает свои дополнительные условия страхования (оговорки).

Endorsement = Аддендум = Приложение

- Встречаться будут и оговорки в виде **endorsement**.
- **Endorsement** (от лат. *In* – на + *dorsum* – спина, *in dosso* – на спине) – **передаточная надпись на ценной бумаге, векселе, чеке, коносаменте, складском варранте, полисе или на им подобном документе, удостоверяющая переход к другому лицу прав требования по этому документу**.
- В таком понимании **endorsement** – **индоссамент** используется в банковском деле.
- **В страховании**, в отличие от банковского дела, **термин «индоссамент» используется в названии оговорок, прилагаемых к страховому полису с целью изменения или дополнения условий страхования**.

- Существует и другое толкование термина **endorsement** – **письменное приложение (дополнение, поправка) к базовому страховому полису**, расширяющее или ограничивающее страховое покрытие.
- В словаре **New Oxford American Dictionary** есть и такой вариант перевода с «американским» толкованием: **Endorsement – a clause in an insurance policy detailing an exemption from or change in coverage** = оговорка в страховом полисе, детализирующая исключение из покрытия или его изменение.

– Вот почему в страховании **endorsement** – это приложение или дополнение, или поправка к страховому полису (договору), или индоссамент, или, наконец, просто оговорка.

– А еще мы используем иностранное слово **Addendum = Приложение**.

– Изменение условий страхования, предусмотренных базовым полисом, осуществляется путем добавления в полис соответствующих условий и уплаты при необходимости дополнительной премии (но не всегда!).

– К примеру, страховой полис, оформленный на основе любого из трех базовых наборов оговорок **ICC(A, B, C)**, не будет покрывать риски войны, забастовки, массовых беспорядков и гражданских волнений.

– Для покрытия таких рисков «по-американски», необходимо, чтобы Оговорки **F.C.&S. Clause** (Free of Capture and Seizure Clause – свободно от пленения и захвата) и **F.S.R.&C.C. Clause** (Free of Strikes, Riots and Civil Commotions Clause – свободно от забастовок, беспорядков и гражданских волнений) были удалены из полиса (практич-

ными американцами обычно выполняется путем нанесения штампа «УДАЛЕНО» поверх текста удаляемых оговорок), и приложены Оговорки **Institute War Clauses** и **Institute Strike Clauses**.

– Приложение обычно выполняется путем прикладывания предварительно отпечатанных оговорок к полису и их скрепление степлером, клеем или клейкой лентой.

– Я недавно слушал откровения крупного страхового брокера. Он начал свою карьеру мальчишкой на подхвате, прикладывал Приложения к полисам. Рассказал, что тогда, в 60-х, было огромное число методов прикладывания. Одна компания настаивала на клейкой ленте, другая на скрепках, третья на степлерах... Он за год изучил их все, а с ними и все оговорки. И постепенно стал отличным специалистом.

– «Курс молодого бойца» – называли мы процесс начального обучения. И не надо его стыдиться – вопросы чисто бюрократические, оформительские – в страховании очень важны.

Оговорки – не догма

– Существенный момент: **использование Институтских оговорок не является обязательным** даже на лондонском страховом рынке.

– Об этом напоминает вот такое вступление к каждому набору оговорок:

These clauses are purely illustrative. Different policy conditions may be agreed. The specimen clauses are available to any interested person upon request.

In particular:

(a) in relation to any clause which excludes losses from the cover, insurers may agree a separate insurance policy covering such losses or may extend the clause to cover such events;

(b) in relation to clauses making cover of certain risks subject to specific conditions each insurer may alter the said conditions.

Данные оговорки приведены исключительно для примера. Могут быть согласованы иные условия полиса. Примерные оговорки могут быть направлены любому заинтересованному лицу по его запросу.

В частности:

(a) в отношении любой оговорки, исключающей какие-то убытки из покрытия, со страховщиками можно согласовать отдельный страховой полис, который покрывал бы эти убытки или расширял действие данной оговорки на такие события;

(b) в отношении любой оговорки, ставящей покрытие определенных рисков в зависимость от специальных условий, каждый страховщик может изменить указанные условия.

– Труднопереводимое слово **specimen** = **образец, пример** – наискосок напечатано на большинстве текстов оговорок.

– А данное вступление содержится во всех редакциях оговорок 2009-го. Оно подчеркивает, что **оговорки – руководство к действию**, примерный набор позиций, который может быть изменен по соглашению сторон.

Наша классификация Оговорок

– Чтобы оговорки не выглядели беспорядочно собранными, мы их **рассортировали по группам**.

– Группировка оговорок – условная. Предложена авторами, исходя из предназначения той или иной оговорки.

– У нас две части – Общая, относящаяся ко всем перевозкам – и Особенная, по видам или группам грузов.

– Особенная начинается со стандартных Институтских оговорок – и продолжается специальными условиями.

– Для экономии места во многих местах мы будем приводить не весь текст соответствующих Оговорок – а только важные цитаты из них. Во-первых, мы уже научили Вас, где найти нужный текст. А если не найдете – обращайтесь к нам на grishins@me.com или n.solonko@yandex.ru – поможем!

ГЛАВА XI. ЧАСТЬ 1. ОБЩАЯ УСЛОВИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ КО ВСЕМ ВИДАМ ГРУЗОВ = CONDITIONS APPLICABLE TO ALL TYPES OF GOODS

– Напомним структуру:

Страховые суммы, страховые стоимости, лимиты
Расходы
Грузы: упаковка
Период и география страхования
Наземные перевозки
Воздушные перевозки
Хранение. Страхование уголовно наказуемых деяний
Расширения покрытия – примеры
Исключения – общие
Исключения – по видам грузов
Применимое право и юрисдикция

СТРАХОВЫЕ СУММЫ, СТРАХОВЫЕ СТОИМОСТИ, ЛИМИТЫ

Оговорка о пропорциональном возмещении убытков = Average clause

– Никакого отношения к аварии оговорка не имеет. Она – о **наказании за недострахование**.

– В неморском страховании заветная мечта любого страхователя – увидеть фразу **Average clause removed** или **deleted** – за которой стоит отход от базисного принципа страхования: требования равенства страховой суммы и страховой стоимости.

– Чаще всего в Оговорке Average Clause страховщиками указывается, что **убытки подлежат возмещению пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости** предмета страхования (судна, груза, иного имущества):

In the event of the **sum insured being less than the total value** at the time and place of loss of the insured property, the Insured shall only be entitled to **recover hereunder such proportion of the loss** as the sum insured bears to the total value of the insured property.

В случае, когда **страховая сумма окажется меньше, чем общая стоимость** на момент и в месте нанесения убытка по застрахованному имуществу, страхователь имеет право на **возмещение** согласно настоящему договору страхования **только в такой пропорциональной доле убытка**, как страховая сумма относится к общей стоимости застрахованного имущества.

– В таком смысле использования **Average Clause** ей синонимом является **pro rata condition – условие пропорциональности**.

– Иногда в оговорке под названием **Average Clause** предусматривается одно из двух условий:

- 1) о франшизе в абсолютном или процентном выражении;
- 2) о том, что застрахованные предметы одного вида, находящиеся в одном или нескольких местах временного хранения (накопление товаров для последующей перевозки), покрываются в пропорции.

– При использовании во втором случае оговорка ранее была известна как **Pro Rata Distribution Clause** или **Average Distribution Clause – Оговорка пропорционального распределения товаров**.

– То есть Average здесь используется в значении «средний» или «пропорциональный» – в математическом, а не страховом = «авария» смысле термина.

General Average and Salvage Charges in full Irrespective of Insured Value JC1982/029 27/04/82 = Полностью возмещаемые расходы по общей аварии и спасанию независимо от страховой стоимости

- Приводим, чтобы вспомнить о другом значении Average – как части Общей Аварии – вот любопытная Оговорка.
- Расходы по Общей Аварии и Спасанию должны оплачиваться пропорционально страховой стоимости. А если недострахование? А ведь по Общей Аварии / Спасанию платежи могут быть очень существенные.
- И чтобы не допустить наказания страхователя за недострахование – включается эта Оговорка.

Оговорка об автоматическом увеличении стоимости = Automatic increased value clause

- А это – средство победить Average Clause. Это условие закладывает возможность автоматического увеличения страховой суммы – в определенных пределах, 10–20% от первоначальной.
- С ней связано страхование Увеличенной стоимости, о котором речь в главе XII.
- В Оговорке об Увеличенной Стоимости говорится, в частности:
 For the purpose of claims for General Average contributions and Salvage Charges recoverable hereunder, the subject-matter insured shall be **deemed to be insured for its full contributory value** = В отношении возмещаемых убытков по взносам по общей аварии и расходам по спасанию, предмет страхования **считается застрахованным на его полную контрибуционную стоимость**.
- С контрибуционной стоимостью еще разберемся, важен принцип: хотя и имело место намеренное или непредвиденное недострахование – Страховщики отказываются от своего права ссылаться на этот пункт. И оплатят расходы по общей аварии или спасанию полностью.

Оговорка об обесценении = Depreciation clause

- А вот иной подход к страховой стоимости. Касается разбирательств по убыткам – аналог **“утраты товарного вида”**.
- Груз поврежден на 10% от первоначально планировавшейся цены – столько составили расходы по его ремонту. Но за время ремонта сама цена упала на 20% – или же за счет того, что груз уже – не новый, поврежденный – его продажная цена снизилась на 30%.
- Мы еще будем разбирать эту позицию в Особенной части. Пока же обратите внимание на термин Depreciation.

Оговорка об Импортной пошлине = Import Duty clause

- Перемещаемся к конкретным составляющим страховой стоимости.
- Мы иногда автоматически включаем в страховую стоимость таможенные пошлины. Но лучше согласовать этот пункт. Ведь теоретически, если груз не доставлен или поврежден, таможенную пошлину можно бы и не платить.
- А на практике – она будет взята дотошными таможенниками – и ее хочется возместить.

This insurance covers the Insured's **contingent interest** on Import Customs Duty arising from the insured goods arriving at the port of destination damaged by a peril insured against but **full import duty had been levied and paid** thereon **as if** the goods had arrived **sound** provided claims payable hereunder **shall not exceed** ____ percent of the insured value on the damage portion of the insured goods.

Это страхование покрывает **специальный интерес** Страхователя в импортных таможенных пошлинах, связанный с прибытием застрахованных товаров в порт назначения поврежденными застрахованными рисками, при этом **импортная пошлина взята и уплачена в полной сумме, как будто** товары прибыли **неповрежденными**, при условии, что выплаты по претензиям по данному пункту не будут превышать ____% страховой стоимости поврежденной части застрахованного груза.

– Обратите внимание на ограничение: один из примеров **сублимитов** в договорах, о которых мы уже говорили.

– Термин **contingent** = чрезвычайный, нам часто встречается. С его переводом у нас проблемы – специальный, непредвиденный? Он относится к дополнительным страхованиям случаев, имеющих непредвиденный характер, хотя так, конечно, можно сказать о любом страховом случае.

– У нас есть еще один пример подобной оговорки. Используемой отдельным страховщиком – швейцарской Baloise. Называется она **Customs and Excise Duty clause TR 11/2006e** = Оговорка о **Таможенном и Акцизном сборе**.

– Суть та же: расходы покрываются дополнительно к страховой сумме – если эти расходы заявлены на страхование. Покрывается только уплата их вследствие страхового случая.

– Существенное условие:

3. To avoid payment of customs and excise duty, the Baloise may require the assured to destroy or forfeit the damaged goods on payment of the sum insured thereon = Чтобы избежать уплаты таможенного и акцизного сбора, Baloise может потребовать от страхователя уничтожить или отказаться от прав на поврежденный груз взамен выплаты его страховой суммы.

– На уничтоженный груз пошлина, по идее, платиться не должна. Хотя пути таможни неисповедимы.

Оговорка о месте размещения = Institute Location clause CL.66 26/03/80

– Мы уже говорили о трудностях с переводом location. Написали здесь «место размещения» – это может быть и один склад, и целый район порта. «Локация», конечно, не лучше.

– Location clause – еще один пример сублимита в договоре. Очень важный – ограничивает в согласованной сумме ответственность страховщиков

in respect of any one accident or series of accidents arising **from the same event in any one location** = в отношении любого страхового события или их серии, **возникших из одной и той же причины в одном и том же месте размещения**.

РАСХОДЫ

Расходы по предотвращению = Sue and Labour Clause, или

Оговорка об обязанности предотвращения или уменьшения убытков

– Конечно, эта позиция скорее относится к нашей главе XVI – действиям в результате убытка. Но мы решили привести некоторые из самых известных оговорок здесь.

– Тем более, что о расходах по предотвращению – как мы обозначили Sue & Labour = S&L – мы много писали в VII–IX главах.

– Как таковая **S&L** малознакома широкому кругу участников восточноевропейского страхового рынка.

- Оговорка **S&L обязывает** страхователя, его представителей предотвращать убытки, а в случае нанесения ущерба грузу – принимать меры по их уменьшению и взысканию с виновных лиц.
- А **страховщик принимает на себя ответственность за возмещение расходов**, понесенных страхователем при исполнении такой обязанности.
- В современных полисах морского страхования (в том числе и грузов) редко можно встретить S&L оговорку. Ее основные положения содержатся в Оговорке **Duty of Assured – Обязанность Страхователя** – оговорок **ICC (A,B,C)** как 1982, так и 2009 года.
- А если S&L и появляется отдельно, то или для того, чтобы напомнить страховщикам, что **расходы возмещаются сверх** страховой суммы...
- ...или для того, чтобы ограничить сумму расходов, например:
 Underwriters limit of liability under this clause shall be **25% of the quantity of the sum insured of the item or items that are the subject of such sue and labour**
 = по этой оговорке лимит ответственности страховщиков составляет **25% от страховой суммы предмета или предметов, которые являются объектом** принятых мер по предотвращению или уменьшению убытков.

Триединство S&L расходов

– Для того, чтобы расходы страхователя были признаны как **S&L** расходы, они должны одновременно удовлетворять трем условиям:

- (1) быть понесенными **при неизбежности угрозы физической гибели или повреждения** предмета страхования **в результате прямого воздействия** на него **застрахованной опасности**;
- (2) быть понесенными **в целях предотвращения убытка или сохранения предмета страхования**;
- (3) быть **чрезвычайными**.

Неизбежность угрозы

- Неизбежность угрозы англичане образно определяют как **“in the grip” of an insured peril – находиться «в тисках» застрахованной опасности**.
- Предотвратить саму угрозу человеку не под силу.
- А вот только одного его предчувствия угрозы не достаточно, чтобы угроза квалифицировалась как неизбежная.
- Некоторые страховщики в своих оговорках более строги в определении «неизбежной» угрозы, и устанавливают, чтобы угроза причинила определенный ущерб предмету страхования.

Сохранение предмета страхования

- Ответ на вопрос – были ли расходы по сохранению предмета страхования? – требует доказательств.
- И бремя доказывания лежит на страхователе.
- Следует обратить внимание, что вопрос заключается не в том, действительно ли за счет **S&L** расходов удалось спасти предмет страхования.
- Ведь даже при его полной гибели **S&L** расходы возмещаются (см. С. 78(1) Закона 1906).

Чрезвычайность расходов

- Чтобы быть чрезвычайными, расходы должны понестись сверх нормальных издержек и (или) обычных мер, принимаемых страхователем для сохранения своего имущества.

Соответствующие интересы

- Содержащееся в «современной» **S&L** оговорке условие о пропорциональности расходов соответствующим интересам страхователя и страховщика имеет в виду вот какие интересы:

интересы страхователя – получить возмещение любых расходов, должным образом предпринятых в соответствии с оговоркой (а далее из С. 78(1) Закона 1906 = MIA):

...notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

...несмотря на то, что страховщик мог бы выплатить возмещение в связи с полной гибелью либо предмет страхования мог быть застрахован на условии «без ответственности за частную аварию», или полностью, или в определенном процентном отношении.

интересы страховщика – не возмещать то, что не подлежит возмещению, причем на законных основаниях (см. С. 78(3) MIA):

Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labelling clause.

Расходы, понесенные с целью предотвращения или уменьшения любого убытка, не застрахованного в соответствии с полисом, не возмещаются согласно оговорке.

Особенности возмещения расходов по S&L оговорке

1. Расходы по общей аварии и спасанию не возмещаются согласно Оговорке (см. С. 78(2) MIA).
 - Их возмещение предусмотрено иными оговорками.
2. Сумма **S&L** расходов должна быть разумно необходимой.
 - О **reasonable – умеренной величине расходов** говорит та же С. 78 MIA.
 - А как установить границу между разумной необходимостью и нецелесообразностью?
 - Интуитивно страховщики ограничивают возмещение **S&L** расходов определенным процентом от страховой суммы.
 - В нашем примере – 25%. Хотя такой суб-лимит, надо признать, встречается нечасто.
3. Покрытие по Оговорке **S&L** является дополнительным к покрытию, предусмотренному иными условиями полиса (см. С. 78(1) MIA).
 - По общему правилу связанные с **S&L** расходы возмещаются страховщиком сверх страховой суммы.
4. Не обязательно **S&L** расходы должны быть понесены в виде прямых платежей.
 - В качестве таких расходов может быть обоснован вред, причиненный страхователю и выраженный в денежной форме.
5. Английские суды подтвердили, что плата за выкуп имущества может быть возмещена по **S&L** оговорке.

Оговорка об уборке обломков = Debris Removal Clause JC1991/001 02/01/91

Построение оговорки:

- Этой оговоркой обуславливается порядок возмещения понесенных страхователем **расходов по удалению обломков и мусора**.
- Посмотрите – это наша первая в 10-й изучаемая оговорка. Она **выстроена** так, чтобы являть **собой отдельный пункт – почти главу – договора** страхования.
- Говорится:

- (а) **что покрывается (расходы по удалению – в связи с действием застрахованного риска);**
- (б) **важная позиция – что эти расходы возмещаются сверх оплаты основного возмещения – за стоимость поврежденной части груза;**
- (в) **что исключается (ответственность за загрязнение / заражение и удаление из судна – значит, покрывается только удаление с причала / склада, не связанного со страхователем),**
- (г) **каков лимит ответственности (10% – не от стоимости всей отгрузки, а от стоимости поврежденной части груза).**

– Страховщикам всегда важно разделить страхование имущества от страхования ответственности – и всеми силами не допустить включения последнего в объем покрытия по карго.

This insurance is extended to cover, in addition to any other amount recoverable under this insurance, extra expenses reasonably incurred by the Assured for the removal and disposal of debris of the subject-matter insured, or part thereof, by reason of damage thereto caused by an insured risk, but excluding absolutely:

1. any expenses incurred in consequence of or to prevent or mitigate pollution or contamination, or any threat of liability therefore,

2. the cost of removal of cargo from any vessel or craft.

In no case shall the insurers be liable under this Clause for more than 10% of the proportionate insured value under this policy of the damage subject-matter removed.

Страхование по настоящему договору расширено, в дополнение к любой иной сумме, возмещаемой по настоящему договору страхования, на дополнительные расходы, разумно понесенные Страхователем для удаления и уничтожения обломков предмета страхования или его части, вследствие его повреждения, причиненного застрахованным риском, но безусловно исключая:

1. любые расходы, понесенные в связи или для предотвращения или уменьшения последствий загрязнения или заражения или любой угрозы ответственности за них,

2. стоимость удаления грузов из любого морского или вспомогательного судна.

По этой оговорке ни в коем случае страховщики не будут нести ответственность более, чем на 10% от пропорциональной по этому договору страховой стоимости поврежденного и удаляемого предмета страхования.

Новый вид расходов или S&L?

– Что интересно? Вроде бы, это – **еще один пример S&L** – расходов по предотвращению и уменьшению.

– Но если вдуматься: груз уже поврежден – вернее, погиб. Страховщики оплатят за полную гибель соответствующей части груза. Уменьшить убыток – собственно связанный с грузом – нельзя. Он произошел уже.

– Это **иные расходы**. Не по предотвращению – а расходы, связанные со страховым случаем.

– Относятся ли они в нашей **классификации Видов Убытков** – к **particular charges** – или нет – решать нам с Вами. А вот то, что их **нельзя расценить, как S&L** – это **очевидно**.

– И значит, надо **прописывать их включение** – иначе такие расходы не будут возмещаться страховщиком.

– В этом и **смысл многих изучаемых нами условий** – с высоты практического опыта **порекомендовать страхователю добиться расширения** договора на все возможные позиции.

Расходы по складированию и перевозке = Warehousing and Forwarding charges

– Пример покрытия дополнительных расходов и даже убытков.

– В отличие от **Forwarding Charges Clause** из ICC (A,B,C) – данная оговорка, не привязываясь к воздействию застрахованного риска, обеспечивает покрытие расходов на **landing, warehousing, forwarding** or other expenses and/or particular charges = на **выгрузку, хранение на складе и переправку** (досылку) груза или понесенные в связи с этим другие затраты.

– Дополнительно покрывается полная гибель отдельного места при этих операциях и/или в порту-убежище.

– Получается: по сути, расходы типа S&L. Но – покрытие их должно быть отдельно оговорено.

Оговорка о Включении расходов вследствие задержки транспортного средства = Extended to Include Demurrage Charges clause

- Вот неожиданная оговорка. Речь идет о демередже = плате за простой судна.
- Казалось бы, если ему и покрываться – то в страховании фрахтовательских рисков, о которых речь в Главе XII.
- А если судно или самолет простаивают в связи с повреждением, недостачей или даже арестом груза? Очевидно, на этот случай и предусмотрено покрытие демереджа.
- Часть формулировки:

to cover any costs or expenses incurred **due to the detention of a ship**, aircraft, land conveyance beyond the time allowed by the customs = для покрытия любых издержек или расходов, понесенных **вследствие задержания судна**, самолета, наземного транспортного средства на время, дольше разрешенного таможенными службами.

Расходы – иные

- Нет им числа. Все не перечислишь, но в качестве примера – **фумигация = fumigation**. Обработка груза – нормальная, если производится перед отправкой. А если она связана с застрахованным убытком и является чрезвычайной?
- Оговорка о фумигации даже не о том – не о расходах по фумигации, а о повреждении груза в результате чрезвычайной фумигации.
- Будет включена оговорка – будет возмещение подобных убытков.

ГРУЗЫ: УПАКОВКА

- Собственно о разных грузах мы будем много говорить в Особенной части этой главы. А пока – несколько моментов, связанных с упаковкой.

Оговорка о Поломке упаковки = Breakage of Packing clause

- Мы видели исключения убытков – когда упаковка повреждена, а груз нет.
- Эта оговорка распространяет покрытие на повреждения груза в связи с повреждениями упаковки:

loss or damage...caused by breakage of packing resulting **from rough handling, loading and unloading** including expenses of reconditioning and change of package(s) = гибель или повреждение... **в результате грубой обработки, погрузки и разгрузки**, включая расходы на восстановление и замену упаковки(ок).

ПЕРИОД И ГЕОГРАФИЯ СТРАХОВАНИЯ

Оговорка От склада до склада = Warehouse to Warehouse clause (W-t-W = W2W)

- Большинство грузовых рисков автоматически страхуются на год – **по открытому полису. Определить рамки действия договора** легко – по календарю, с 1/1 по 31/12 или в любой другой согласованный период.
- Сложнее определить **рамки действия страхования каждого отдельного рейса**. А определять надо – хотя бы для того, чтобы отделить перевозку от хранения.
- Существует **три возможных базиса**:

- (1) **событийный** (от погрузки до доставки на окончательный склад);
- (2) **юридический** (от перехода риска, например, при страховании покупателя на FOB – с момента погрузки на борт судна);
- (3) **календарный** (с 1 по 14 мая).

- Наиболее распространенный в англосаксонской практике подход – событийный.
- Когда-то страхование действовало от погрузки до разгрузки или прибытия судна в порт. В XX веке – основывалось на Оговорке **warehouse to warehouse**.

– Сейчас эта оговорка применяется в американской практике. А в английской еще в Оговорках ICC 1963 она трансформировалась в Transit Clause = Оговорке о перевозке...
– ...которую мы уже хорошо знаем.

– Одно примечание:

встречающееся по тексту оговорок выражение *the ordinary course of transit* = «**обычный (или нормальный) ход перевозки**» означает «перевозка по обычно принятому маршруту на мореходном судне обычно применяемого типа».

– А почему это важно?

– Для примера – в связи с **перегрузками** = *transshipments*. Это – **один из самых высокорисковых** моментов перевозки. О них надо заявлять, но если страхователь не в курсе того, что перегрузки будут иметь место,
– а они являют собой часть нормальной перевозки – перегрузки будут застрахованы.

– Возвращаясь к W2W – ее можно применять, если есть **намерение сократить период покрытия** – скажем, до припортового склада.

– Или до 15-ти или 30-ти дней после выгрузки с судна.

– Мы не упомянули о четвертом, иногда использующемся в восточноевропейской практике, способа ограничения покрытия – **километражном**. Это когда сухопутная перевозка – после выгрузки с судна – ограничивается расстоянием от 150 до 500 км. Более длинные сухопутные перевозки подлежат отдельному согласованию.

– Для определения момента окончания покрытия может использоваться не оговорка – а **позиция в договоре**. Иногда, очень краткая.

– Например, если нет желания или необходимости страховать груз после выгрузки, так и пишется:

no risk after discharge = риски после выгрузки покрытию не подлежат.

Превалирующая Оговорка о Перевозке = Paramount Transit Clause

– Еще один термин, касающийся рамок перевозки – *Paramount Transit Clause* = Превалирующая Оговорка о Перевозке. Она тоже осталась в истории – а предоставляла покрытие чуть шире W2W.

– Но она была уже покрытия, по новым 2009-м. Там – «первое движение на складе» – очень ранний момент начала страхования.

– А вот *Transit Extension Clause* = **Оговорка о продлении перевозки** – обуславливает расширение покрытия за 60 дней после выгрузки – если это происходит

due to circumstances beyond control of the Insured, subject to notification of such delay at the earliest possible moment = по независящим от страхователя обстоятельствам, при условии заблаговременного уведомления о такой задержке.

– Но помните о необходимости извещать страховщиков о продлении!

Marine Extension Clause

– Все время возникает вопрос – у страхователя – о расширении временных и географических рамок покрытия. Один из методов – использование оговорки – теперь оставшейся в основном в американском обиходе. Оговорка **о расширении на морские опасности** согласовывает покрытие в ходе обычной перевозки – распространяясь на **девиации, задержки, повторные загрузки** и перегрузки или иные изменения рейса, если они происходят не по инициативе Страхователя = *deviations, delays, re-shipments, transshipments or any other variations in the voyage so long as these interruptions are beyond the control of the Assured*.

– Сходна с ней **Оговорка о Девиации = Deviation Clause**, включающая следующие позиции:

This insurance shall **not be vitiated** by any unintentional error in description of vessel, voyage or interest, or by **deviation, over-carriage, change of voyage**, transshipment or any other **interruption of the ordinary course of transit**, from causes beyond the control of the Assured = Этот договор страхования **не будет объявлен недействительным** из-за какой-нибудь непреднамеренной ошибки в описании судна, рейса или интереса, либо **из-за девиации, дополнительной транспортировки, изменения рейса, перегрузки или любого иного прерывания обычного хода перевозки** по причинам, находящимся вне контроля Страхователя.

Девиация

– Вообще, девиация – понятие многогранное. А для меня – и очень лично важное – я свою первую серьезную статью на английском написал по девиации – в 1988-м, готовясь к конференции в Варне.

– **Девиация** (от лат. de-viatio – отклонение) – **отклонение судна от курса**.

– Маршрут следования обычно не оговаривается ни в коносаменте, ни в чартере. Иногда лишь указывается, что судно будет следовать «путем, которым обычно пользуются суда при аналогичных перевозках».

– Вопрос в том, является ли **девиация разумной**, решается в каждом конкретном случае и с учетом всех обстоятельств.

– Условие о девиации в виде одноименной оговорки судовладельца включено во все проформы чартеров, причем сформулировано оно достаточно широко.

– Так, согласно чартеру «**Дженкон**», судно вправе заходить попутно в любой порт или порты в любом направлении для любых целей, отклоняться от своего пути в целях спасения жизни, имущества, для бункеровки.

– Кстати, в морском праве термин «девиация» иногда употребляется и в более широком смысле.

– А именно: как всякое отклонение от условий договора перевозки, например, погрузку на палубу груза без согласия отправителя.

Перевозка на палубе – может быть девиацией

– Если девиация – серьезное нарушение условий договора перевозки – то к таковым относится перевозка грузов на палубе, если об этом не говорится в коносаменте или чартере.

– Для перевозчика такое событие может повлечь серьезные последствия – лишение права на ограничение ответственности.

– Считается, и это логично, что грузы **на палубе подвергаются большему риску**.

– Но есть грузы, к **палубным перевозкам приспособленные**. Например, **контейнеры** (если они не дырявые).

– Страховщики ко всем палубным перевозкам относятся настороженно. По Оговорке **On deck Shipments = об Отправках на палубе** – все так перевозимые грузы, кроме контейнеров, автоматически страхуются на условиях ICC(C). И не шире.

– С другой стороны, один из вариантов **Оговорки об Отгрузке на палубе = On Deck Clause** – напротив, расширяет покрытие с ICC(C) – на риск выбрасывания или смывания груза за борт = jettison and/or washing overboard.

Оговорка о вспомогательных судах = Craft Clause

– **Мы не создали отдельный параграф по судам. О них будет говориться в главе XIII.**

– Затрагивали вопрос о craft – судно это или что? Николай считает, что это – «портовое судно для вспомогательных работ». Я – что «вспомогательное в пределах порта». «Портовое» короче «вспомогательного».

– A lighter – это не зажигалка – а лихтер, небольшая несамоходная баржа.

– В этой оговорке интересна фраза deemed a separate insurance – считается отдельным

страхованием. Значит, в отношении каждого лихтера будет применим отдельный лимит – если он есть в условиях? Это совсем неплохо.

Including transit by craft and/or lighter to and from the vessel. Each craft and/or lighter to be **deemed a separate insurance**. Also to cover any special or supplementary lighterage = Включая перевозку портовым (вспомогательным) транспортным средством и/или лихтером к судну и с судна. Каждое вспомогательное транспортное средство и/или лихтер считается отдельным страхованием. Также покрывается любая специальная или дополнительная перевозка на лихтере.

Оговорка о недоставке груза = Failure to deliver clause

– Период страхования – в основном, заканчивается 60 днями после разгрузки с судна. А если груз не доставлен вообще? Как признать его пропавшим – missing?
– Помогает эта Оговорка – устанавливает лимит в 6 месяцев, по прохождению которых оплачивается претензия за пропавший груз:

in case the insured goods, once loaded on board the sea-going vessel, **fail to be delivered** at destination **within 6 months of scheduled arrived date** = в том случае, если застрахованные товары, после погрузки их на борт морского судна, **не доставлены** в пункт назначения **в течение 6 месяцев от запланированной даты прибытия**.

– Уж этот английский – “век живи, век учись”. Мы скажем “грузы не доставлены” – пассив. А по-английски грузы fail to be delivered – «не смогли быть доставленными» - очень даже актив. Как будто грузы сами себя доставляют.

Оговорка о продлении покрытия перевозки = Transit Extension Clause

– Еще одно дополнительное условие – о Задержке в перевозке и ее покрытии.
– По независящим от страхователя причинам перевозка (очевидно, наземная – и, очевидно, включая хранение) **длится более 60 дней** – можно согласовать продление покрытия.
– Здесь применяется институт **hold covered** – **оставить застрахованным**. Эта практика **начала отменяться** с введением Оговорок 2009-го. Так что можно еще эту оговорку применять или нет – трудно сказать.
– Важно, что страхователь обязан **известить** о такой задержке. Текст существенной части:

agree to **hold covered**, at an additional premium, any interest **failing to arrive** at consignee's warehouse **within the 60 days period** in normal course of transit after completion of discharge from the overseas vessel **due to circumstances beyond control** of the Insured = соглашаются при уплате дополнительной премии **оставить в силе** страхование какого бы то ни было груза в случае его **неприбытия** на склад грузополучателя **в 60-дневный период** при обычном ходе перевозки после окончания выгрузки с морского **судна по независящим от страхователя обстоятельствам**.

Покрытие деконсолидации и распаковки товаров = Deconsolidation and unpacking coverage

– Еще одна Оговорка, связанная с периодом страхования – временное хранение. Хранение – как в порту погрузки, так и в порту выгрузки, в ожидании консолидации партии, переупаковки и иных транспортных технологических процессов.
– Важно, что покрытие дается только на 30 дней – хотя можно согласовать продление:

while awaiting shipment consolidation, repacking and other preparations for export or entry, including storage pending commencement of transit to final insured

destination, for a period of not exceeding 30 (thirty) days = **во время ожидания консолидации партии товара, переупаковки и других приготовлений** для экспорта или ввоза, включая хранение в ожидании начала перевозки к конечному застрахованному пункту назначения, сроком не более 30 (тридцати) дней.

НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ = LAND TRANSPORTATION

- **Переносимся на прочную землю. Вот такой вопрос: для авиационных перевозок есть свои институтские оговорки – мы с ними познакомимся.** А почему для сухопутных – автомобильных и железнодорожных – таковых нет?
- Наверно, страховщики считают, что и **ИСС вполне подходят** для этой цели.
- Но в ИСС столько **чисто морских терминов и понятий**. Убери их все – общую аварию, немореходность судна, 60 дней покрытия после выгрузки с судна – немного, чего останется. Да и в рисках – если посмотреть Оговорки (B) или (C) – больше половины – морские.
- Риски в (B) и (C) – что морские, что сухопутные – катастрофические. И учитываются самые большие проблемы, которые могут произойти с транспортным средством.
- А что касается институтов, то, может быть, и хорошо, что «морские» ИСС применяются к сухопутным перевозкам. Они распространяют на сушу некоторые удобные для страхователей понятия, которых в сухопутном = неморском страховании просто нет.
- Например – Sue & Labour = возмещение сверх страховой суммы расходов по предотвращению? Конструктивная полная гибель? Расходы по досылке?
- Да. Так что вполне подходят ИСС для неморских перевозок. Но есть и другие условия. Для начала – расширяющие оговорки.

Оговорка о Береговых рисках (ам. усл.) = Shore Clause (A.C.)

- Включением этой оговорки в договор страхования обеспечивается покрытие от опасностей нахождения груза на суше. Приводится список рисков – расширяющий тот, что содержится в FPA, как известно, широко применяемых в США.
- Список начинается с «наземных» рисков, аналогичных ИСС(B) типа derailment = сход с рельсов. А продолжается **рисками, не используемыми в английском обиходе**:

overturning or other accident to the conveyance..., sprinkler leakage, cyclones, hurricanes..., floods (meaning the rising of navigable waters), and/or collapse or subsidence of docks or wharves = опрокидывание или другие аварии перевозочного средства,... срабатывание спринклерной системы, циклоны, ураганы,... наводнения (т.е. подъем уровня судоходных вод), и/или разрушение или проседание причалов или пристаней.

- Интересно, как страховщики для всего стремятся найти определение. «**Наводнение**» = **flood** нам пока не встречалось – это сухопутный термин. Посмотрите, оно определяется как «подъем уровня судоходных вод».
- Если какая-нибудь горная речка выйдет из берегов и затопит склад, на котором временно хранятся наши грузы – это не будет «наводнением» и не будет покрыто?
- Очевидно – ведь покрытие все равно катастрофического плана – ибо основывается на FPA.

Оговорки по страхованию наземной перевозки груза от всех рисков = Land Transit All Risks Cargo clauses

- Поскольку специальных **институтских оговорок по страхованию наземной перевозки груза нет** –
- испытывая необходимость страховать (перестраховывать) наземные перевозки и пользуясь предоставленной свободой в использовании институтских оговорок,
- зарубежные страховщики и брокеры разработали на основе ИСС «наземные» оговорки...
- ...которые учитывают специфические особенности транспортного процесса наземных перевозок.

– У Николая есть оговорки, полученные в конце 90-х от тогда знаменитой брокерской компании Heath. А еще – от Аона.

– Полностью приводить не будем. Структура – в точности как ICC(A) – значит, Вы догадались, и объем покрытия – «Все риски».

– Вся суть в деталях. Вот такие специфические исключения и прочие условия бросились в глаза:

2.2 ...theft or any **unexplained shortage** unless such theft or shortage can be designated (demonstrated) to have taken place by **violent and/or forcible entry to** the container and/or carrying conveyance during the period of this insurance

2.6 ...insolvency or financial default to the owners, managers or operators of the **conveyance**

3. ...**unfitness of conveyance**, container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured

6. The risk commences with **the loading of each package or unit into the truck / wagon** and ceases either:

6.1. immediately on the **unloading of each package or unit (package) at destination or twenty-four hours after arrival of the truck at final destination** whichever occurs first or

6.2. **forty-eight hours after the arrival of the train at destination or on delivery by the railway authorities**, whichever first occurs.
The risk of transshipment at junctions is included.

12. No claim for theft shall be recoverable hereunder unless **such theft was caused by forcible and/or violent entry into and/or exit from the carrying conveyance.**

2.2 ...кражу или **любую необъяснимую недостачу**, если не установлено (доказано), что такая кража или недостача совершена **насильственным и/или принудительным проникновением** в контейнер и/или в перевозящее транспортное средство в течение срока действия настоящего страхования

2.6 ...из неплатежеспособности или неисполнения денежных обязательств (дефолта) владельцев, управляющих или операторов **транспортного средства**

3. ...**непригодности транспортного средства**, контейнера или лифтована для сохранной перевозки предмета страхования

6. Риск начинается с **погрузкой каждой упаковки или единицы груза в грузовик / вагон** и прекращается в одном из двух случаев:

6.1 сразу по **выгрузке** каждой упаковки или единицы груза (упаковки) в пункте доставки или **через двадцать четыре часа после прибытия грузовика в конечный пункт назначения**, в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым, либо

6.2 **через сорок восемь часов после прибытия поезда на станцию назначения или после сдачи груза уполномоченными представителями железной дороги**, в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым.
Риск перегрузки на узловых станциях включен.

12. По настоящему страхованию не возмещается требование по краже, если такая кража **не была причинена насильственным и/или принудительным проникновением в и/или выходом из перевозящего транспортного средства.**

– Каков первый вывод?

– «**Не Боги горшки обжигают**», – такие условия с нашим уровнем развития – XI Глава уже идет! – мы бы и сами написали.

– Наверно, написали бы и лучше – но это уже «крепость задним умом», поскольку этот текст базируется на Оговорках 1982. А мы бы включили условия 2009.

– Что интересного?

– Кража с проникновением – в исключении только проникновение внутрь – а в 12-м пункте – я так понял, **единственном** целом пункте, вставленном в ИСС оговорки 1982 для переноса их на сушу – речь о включении **кражи с насильственным входом ИЛИ выходом**. Расширение покрытия, то есть

– надо было просто пункты 2.2 и 12 между собой связать. Но – пункт 2.2 мы взяли у Хис, а пункт 12 – у Аона.

– Что еще?

– Неплатежеспособность / непригодность – ссылка не на судно, а на **conveyance**. Это доказывает нашу точку зрения, что conveyance в узком смысле слова – «**сухопутное** транспортное средство».

– Сильно отличается **длительность покрытия** – речь идет не о днях, а о **часах** после доставки. Вернее, после прибытия.

– И включены риски **перегрузки на узловых станциях**.

– Вот и **все различия** – немного совсем – от морских. Но, повторяем, может быть сейчас, по прошествии полутора десятков лет, неморские условия выглядели бы иначе.

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ = CARGOES SENT BY AIR

– Грузам, перевозящимся воздушным путем, «повезло» больше, чем «сухопутным»: у них таки есть **свои институтские оговорки!**

– Оговорки называются **INSTITUTE CARGO CLAUSES (AIR) (excluding sendings by Post) = Институтские Оговорки о Страховании Грузов (по Воздуху) (Исключая почтовые отправления)**.

– Мы еще напишем о почтовых отправлениях чуть дальше – совершенно иной вид страхования.

– Оговорки, как и их «старшие братья», прошли процесс обновления. Теперь это – CI 387 от 01/01/2009. Предыдущая редакция была от 01/01/82.

– Есть еще Забастовочные и Военные Воздушные Оговорки – но о них речь в главе XII.

– **Что интересного есть** в Воздушных Оговорках?

– Скорее, **чего интересного нет**. Нет Оговорок В и С – **узкого покрытия**. Есть только один набор – От всех рисков – аналог А.

– Оно и понятно – специфика воздушных перевозок! Краткие по времени, большинство убытков – полная гибель.

Основные различия «моря» и «воздуха»

– Николай, я пошел твоим путем – пройденным тобой «на суше» – и сравнил тексты Оговорок. И пришел к неутешительному выводу: ничем существенным они от «морских» оговорок не отличаются. Кроме вот чего:

– **удаление** двух с половиной сугубо морских оговорок – об общей аварии, двух сталкивающихся судах и о немореходности,

– изменением:

– «судна» на «самолет» = **aircraft**,

– порта разгрузки на место разгрузки = **final place of discharge**,

– добавление к описанию места отправки и доставки – где «на море» только склад и место – еще и «помещения» = **premises**,

– изменение **временного лимита** после разгрузки – не 60, а **30 дней** после разгрузки с самолета at the final place of discharge = в конечном месте разгрузки.

– Все. Даже derelict mines torpedoes bombs сохранены в «Военном исключении», хотя какие в воздухе торпеды. И reshipment or transshipment в Оговорке 6 (8 «на море») – видно, английского воздушного аналога «перегрузки» не существует. Reloading скорее напоминает перезарядку пистолета.

– **Значит**, не 19 оговорок, а 17, удаление трех морских институтов – общей аварии, столкновения судов и немореходности, замена трех морских терминов и лимита действия – И все?

- Да. Немного жалко общую аварию – думаю, она и при перевозках воздухом может произойти. Хотя придумать ситуацию сразу не удастся.
- Стоп, Георгий! А расходы по спасанию (Оговорка 2 с 2009 года) вместо общей аварии?
- Что это нам дает? Подтверждает нашу мысль из «сухопутной» секции: **ИСС настолько хорошо разработаны**, что подходят к большей части транспортных сценариев.
- Двигаемся дальше. Хранение.

ХРАНИЕНИЕ.

СТРАХОВАНИЕ УГОЛОВНО НАКАЗУЕМЫХ ДЕЯНИЙ

- Само по себе страхование товаров на длительном хранении – вопрос непростой.
- Речь даже не о длительности хранения. Грузовой полис дает покрытие, если хранение является составной частью транспортного процесса. Значит, ограничения:
 - по **цели** хранения (промежуточное – или с целью окончательной реализации) и
 - по **продолжительности**
- Общий лимит в 60 дней с выгрузки с судна – хотя, конечно, перевозка может быть полностью неморской. Но тогда действуют неморские правила – см. предыдущий пункт, они тоже устанавливают максимальный срок действия грузового полиса.
- Важный момент для всех операций хранения: если оно является частью транспортного процесса – страховщик ожидает, **что склад не принадлежит** страхователю.
- Герреро на с. 109 говорит о **Warehouse endorsement = Дополнении о складе** – по которому:
 - разрешается хранение на складе, не принадлежащем, не арендованном или не контролируемом страхователем = storage in a warehouse not owned, lease or controlled by the assured.
- А как же страховать более длительное хранение – к тому же, на собственных складах? Ведь и неморские страхования часто содержат исключение рисков хранения **«самых по себе» – storage on its own**. Содержат или в условиях страхования – или в договорах перестрахования.

Условия страхования хранения

- Вот такую оговорку мы прочитали в Правилах одной российской компании. Но тут тоже речь о **хранении как части транспортного процесса**:

«С ответственностью за риски хранения на складах в месте отправления, ожидания погрузки и в месте назначения после выгрузки», – возмещаются убытки от гибели, утраты или повреждения всего или части груза вследствие: противоправных действий третьих лиц (кража, ограбление, умышленное уничтожение или повреждение посредством поджога, подрыва, повреждения коммуникационных сетей склада и т.д.); пожара; взрыва; просадки грунта; подмочки или затопления грунтовыми водами, а также в результате аварии (неисправности) водопроводной, отопительной, канализационной системы; стихийных бедствий.

- Нам как-то подсказали один **практический метод решения проблемы**. Но он предполагает близкую степень сотрудничества со страховщиком, поскольку нужно ожидать от него гибкости. Метод состоит в том, что риск хранения все же размещается на морском = грузовом рынке. Договор делится на две секции – грузовую, с минимальной премией – и секцию по хранению, с большой и серьезной премией.
- Еще раз предостережем: **don't do it at home**, как говорят в передачах для детей – «не вздумайте делать это дома» – то есть прессовать своего брокера или андеррайтера в направлении сходного решения.

Хранение и неправомерное присвоение

– Еще и потому, что в нашем случае речь шла об очень серьезных суммах премии за хранение. Вызвано это было требованием банков застраховать не только **физические риски**, связанные с хранением, но и **моральные**.

– То есть?

– Хранились огромные запасы сырьевых товаров, заложенные в банках. Существовал риск не только кражи, но и то, что было определено, как ***misappropriation***.

– “**Неправомерное присвоение**” – то есть исчезновение товаров без видимых следов – с участием самого персонала? Разве это можно страховать?

– Оказалось, что можно. Вот как выглядела соответствующая часть Ковер-Ноты.

ВЛОЖЕНИЕ 11.2 ХРАНЕНИЕ: СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ НЕПРАВОМЕРНОГО ПРИСВОЕНИЯ

Секция 2 – Страхование Товарных Запасов = Section 2 – Stock Insurance

– Мы приведем Ковер-ноту почти целиком.

Во-первых – чтобы еще раз изучить структуру этого документа.

Во-вторых – показать, что она не сильно отличается от грузовой.

И в-третьих – чтобы попрактиковаться в переводе не совсем грузовой – а скорее юридической – лексики.

– И даже перестраховочной – стандартное выражение and/or as original мы здесь для краткости переводим и/или как в оригинале. А означает оно ссылку на оригинальный договор страхования, поскольку речь идет о перестраховании.

Situate:	Named locations as per the attached list in the Russian Federation. Including the risks of loading and unloading and/or as original.
Расположение:	Перечисленные в приложенном списке места хранения в Российской Федерации. Включая риски загрузки и вывоза со склада и/или как в оригинале.
Interest:	Commodities of each and every description to be hereafter declared and valued and/or as original.
Интерес:	Массовые грузы любого описания, подлежащие декларации и заявлению цены и/или как в оригинале.
Sum Insured:	A) First Loss USD 15,000,000 (or equivalent in any other currency) in respect of any one location. A) Первый Убыток Долл. США 15,000,000 (или эквивалент в любой иной валюте) в отношении одного места хранения. B) First Loss USD 1,000,000 (or equivalent in any other currency) in respect of any one location, and in the aggregate each location. B) Первый Убыток Долл. США 1,000,000 (или эквивалент в любой иной валюте) в отношении одного места хранения и в сумме по каждому месту хранения.
Order hereon:	85% of Whole
Размещаемая доля:	85% от всего риска
Deductible:	USD 1,000 each and every loss.
Франшиза:	Долл. США 1,000 по каждому убытку.
Basis of Valuation:	As original.
База оценки:	Как в оригинале.
Conditions:	To follow all terms, conditions and settlements as in accordance with General Contract of Stock Insurance and Rules of Joint-Stock Insurance “BDC”:

Условия:	Следовать всем условиям и урегулированиям убытков в соответствии с Общими Правилами Страхования Товарных Запасов Акционерной Страховой Компании "BDC".
INFORMATION Original Conditions	<p>A) GENERAL INSURANCE RISKS Loss of and/or material damage to the Insured property caused by the following events Fire, Lightning, Explosion Water Damage Malicious actions of third parties, including vandalism Burglary Robbery Natural Hazards Collision or fall on the insured property of aircraft, its parts or cargo.</p>
ИНФОРМАЦИЯ Оригинальные Условия	<p>A) ОБЩИЕ СТРАХОВЫЕ РИСКИ Гибель и/или физическое повреждение застрахованного имущества в результате следующих событий Пожар, удар молнии, взрыв Повреждение водой Злоумышленные действия третьих лиц, включая вандализм Кража со взломом Грабеж Природные бедствия Столкновение или падение на застрахованное имущество воздушного судна, его частей или груза.</p> <p>B) ADDITIONAL INSURANCE OF MISSAPPROPRIATION RISKS Loss due to shortage or material damage to the insured property caused by the missappropriation acts of the third parties according to pp. 3.4.4 of the Rules (Enclosure No. 4 to the Rules):</p> <p>B) ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ РИСКОВ НЕПРАВОМЕРНОГО ПРИСВОЕНИЯ Убытки в связи с недостачей или физическим повреждением застрахованного имущества, вызванными неправомерным присвоением третьими лицами в соответствии с пунктом 3.4.4 Правил (Приложение 4 к Правилам).</p> <p>Fraud (theft of property or acquisition of rights of other peoples property by means of deception or abuse of trust), which is classified as criminal act according to the article 159 of the Criminal Code of Russian Federation</p> <p>Мошенничество (хищение имущества или приобретени прав на имущество других лиц посредством обмана или злоупотреблением доверия), которое классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 159 Уголовного Кодекса Российской Федерации.</p> <p>Embezzlement (theft of property entrusted to the guilty third party), which is classified as criminal act according to the article 160 of the Criminal Code of Russian Federation</p> <p>Растрата имущества (хищение имущества, доверенного виновному третьему лицу), которая классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 160 Уголовного Кодекса Российской Федерации.</p>

Racket (demand to pass the insured property/ rights of property or to perform other actions regarding the insured property under the threat of violence or destruction of or damage to the property, as well as under threat of spreading dishonourable information about the Insured (his representatives) or any other information which can cause considerable damage to the rights or lawful interests of the Insured (his representatives), which is classified as criminal act according to the article 163 of the Criminal Code of Russian Federation.

Рэкет (требование передать застрахованное имущество / права на имущество или исполнить иные действия в отношении застрахованного имущества с угрозой насилия или разрушения или повреждения имущества, а также при угрозе распространения порочащей информации о страхователе (его представителях) или иной информации, которая может причинить серьезные убыток правам или законным интересам страхователя (его представителям)), которая классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 163 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Property damage caused by means of deception or abuse of trust (damage to the owner's / other possessor's property by means of deception or abuse of trust in absence of simple theft signs), which is classified as criminal act according to the article 165 of the Criminal Code of Russian Federation;

Повреждение имущества посредством обмана или злоупотребления доверием (повреждение имущества владельца / иного пользователя посредством обмана или злоупотребления доверием в отсутствие признаков простой кражи), которое классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 165 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Deliberate destruction of or damage to the property (deliberate destruction of or damage to the insured property, if the acts caused the considerable property damage limited by the territory of insurance), which is classified as criminal act in accordance to the article 167 of the Criminal Code of Russian Federation;

Намеренное разрушение или повреждение имущества (намеренное разрушение или повреждение застрахованного имущества, если действия вызвали значительный имущественный ущерб, ограниченный территорией действия страхования), которое классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 167 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Destruction of or damage to property by **negligence** (large scale destruction of or damage to the insured property by negligence caused by negligent use of fire or other sources of increased danger within the territory of insurance), which is classified as criminal act in accordance to the article 168 of the Criminal Code of Russian Federation.

Разрушение или повреждение имущества вследствие **небрежности** (крупномасштабное разрушение или повреждение застрахованного имущества вследствие небрежности, вызванной небрежным использованием огня или иных источников повышенной опасности на застрахованной территории), которое классифицируется как уголовное деяние в соответствии со статьей 168 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Premium:

USD xx0,000 adjustable monthly on the following rates.

Sugar: – General Risks 0.ZZ% per annum and Additional Risks 0.CC% per annum. Total rate 0.BB% per annum, which corresponds with a rate of 0.00KK% from declared sums per day.

Other Commodities:- General Risks 0.ZZV% per annum and Additional Risks 0.FF% per annum. Total rate 0.GGU% per annum, which corresponds with a rate of 0.000HH% from declared sums per day.

Премия: Долл. хх0,000, ежемесячно пересчитываемая с использованием нижеследующих ставок.

Сахар: - Общие риски 0.ZZ% в год и Дополнительные риски 0.CC% в год. Общая ставка 0.BB% в год, соответствующая ставке в 0.00KK% от декларируемой суммы в день.

Иные массовые грузы: Общие риски 0.ZZV% в год и Дополнительные риски 0.FF% в год. Общая ставка 0.GGU % в год, соответствующая ставке в 0.000HH% от декларируемой суммы в день.

**Conditions
Common to
Sections 1
and 2**

Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause CL 370 10/11/03
Institute Cyber Attack Exclusion Clause CL 380 10/11/03
Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2001/056

Institute Marine Policy General Provisions (Cargo) CL 269 dated 1/10/82, but with English Law and Practice deleted.

This Policy is subject to Russian law Practice and Jurisdiction.

**Условия,
общие для
Секций 1 и 2**

Институтская оговорка об исключении рисков радиоактивного заражения, химического, биохимического и электромагнитного оружия 370 от 10/11/03.

Институтская оговорка об Исключении риска кибернетического нападения 380 от 10/11/03.

Оговорка об окончании перевозки (Терроризм) JC2001/056.

Институтские Общие условия Морских Полисов (Грузы) 269 от 1/10/82, но с удалением английского применимого права и практики.

Этот полис подчиняется российскому праву, практике и юрисдикции.

Process Clause

This insurance remains in full force whilst the subject matter insured is under any process, but in no case shall extend to cover damage thereto solely caused by such process, but shall include damage occasioned thereby to other interests insured hereon, but not physically connected thereto.

Оговорка об Обработке

Это страхование полностью остается в силе, пока предмет страхования находится в обработке, но ни в каком случае не распространяется на повреждение, исключительно причиненное этой обработкой, но включает повреждение, причиненное им другим застрахованным по данному страхованию интересам, физически не связанным с ним.

– Для начала – покрытие-то невелико! Если по нормальным рискам – на 15 млн, то по нестандартным – только на 1.

– Да притом лимит по нормальным – на каждый убыток, а по специальным – на каждый убыток и на каждое место хранения в год. А ведь как бывает – если уж нашлась черная овца в стаде, именно она будет вредить.

– First loss – неприятное для знающих теорию страхования выражение, но что поделать, есть такая практика. Страхование “по первому убытку” – практически равно условию average clause excluded – «без наказания за недострахование». Первый убыток выплачивается полностью – вне зависимости от соотношения страховой суммы и страховой стоимости.

– Order – чисто перестраховочный термин – означает, что российская страховая компания оставляет на своем удержании 15% риска, а 85% перестраховывает по этому договору.

– Что касается уголовных терминов – еще будем проверять правильность нашего перевода.

– А пока завершим изучение хранения. Переходим к общим позициям.

РАСШИРЕНИЯ ПОКРЫТИЯ – ПРИМЕРЫ

- Расширяющих оговорок – десятки. Мы приведем здесь лишь несколько, чтобы составить представление о возможных направлениях расширения покрытия.
- Загляните в Приложение 11.1, пробежитесь по названиям оговорок – интересно!

Оговорка о преднамеренном повреждении в связи с опасностью загрязнения окружающей среды = Deliberate Damage Pollution Hazard clause

- Покрывается риск уничтожения или повреждения груза вследствие выполнения распоряжений правительств по предотвращению загрязнения окружающей среды.

Оговорка о соударении и поломке = Clash and breakage clause

- Это все к тому, сколько разных рисков существует – покрываются убытки, вызванные:
by shock, collision or press of the insured goods = ударом, столкновением или давлением застрахованного товара.
- Что тут неожиданно: самоповреждение груза – скажем, одна коробка ударила другую.
- А зачем нужна отдельная а? Это должно по “всем рискам” покрываться!
- Думаю, как разъяснение. Мы же говорили о том, что риск – это обычно воздействие внешних факторов. А тут груз сам себя повреждает. Это же не внешний фактор! Так что оговорка, пожалуй, не лишняя.

Оговорка о Повреждении груза крюком = Hook Damage clause

- Здесь крюк – это не крюк стропа грузоподъемной машины (крана, лебедки, тали), а крюк, насаженный на древко, или цельнометаллический крюк с удлиненным рукояткой.
- С помощью такого нехитрого ручного инструмента портовые грузчики перемещают груз, упакованный в мешки, сетки, тюки.
- Любопытный момент: покрываются
expenses of reconditioning or change of packing = расходы на восстановление или замену упаковки

Оговорка об Утечке = Leakage clause

- Приводим для иллюстрации того, что **нельзя судить об Оговорках по их названию**. Здесь речь идет не об утечке наливного груза – а о жидкости, в которой груз перевозится. В результате ее утечки груз может повредиться:
damage to the container, or deterioration of the insured goods resulting from leakage of liquid in which the insured goods are stored.

Оговорка об отпотевании и нагреве = Sweat and heating clause

- Завершаем подглавку прочих условий исследованием Николая про отпотевание и перегрев. Вроде, и длинное, но такое интересное. В моей практике (ГГ) с грузами типа кофе в мешках отпотевание было злейшим врагом.
- При перевозке груза, особенно навалочного или насыпного, возможно его **повреждение (порча) из-за конденсата** – осаждения влаги.
- Конденсация, подобно выпадению осадков, происходит, когда **горячий влажный воздух охлаждается**. В результате чего, воздух уже не способен удерживать в подвешенном состоянии влагу и она начинает накапливаться на более холодных поверхностях судна или груза.
- Осаждение влаги происходит, когда при охлаждении воздуха ниже точки росы водяной пар, содержащийся в воздухе, конденсируется в капли воды.

– Капли воды могут осаждаться на металлоконструкциях (борту, подпалубной поверхности) судна, такое явление известно как **Ship Sweat = Запотевание Судна**. В дальнейшем капли воды могут падать на груз. В данной ситуации грузы должны быть покрыты водонепроницаемой пленкой для их защиты от конденсата, капающего сверху.

– **Запотевание судна** возможно при его загрузке грузами с высоким содержанием влаги в теплом порту. Во время рейса корпус судна охлаждается путем его контакта с

внешней водой. Прилегающий к металлическим конструкциям воздух будет охлаждаться ниже точки росы, и конденсация неизбежна. Поскольку груз останется теплее, чем корпус, то он будет продолжать подпитывать теплый трюмный воздух влагой через испарение.

– Капли воды могут осаждаться и на грузе – это уже **Cargo Sweat = Запотевание Груза**. И происходит оно, когда груз является холодней по сравнению с попадающим внутрь трюма воздухом.

– **Запотевание груза** характерно для перевозок судами, которые были загружены в порту со сравнительно холодным климатом. Во время рейса в более теплые районы корпус судна, скорее всего, будет нагреваться благодаря его непосредственному контакту с теплой забортной водой. Нагревание груза будет медленным.

– С целью покрытия повреждения (порчи) груза вследствие запотевания и существует Оговорка **Sweat and Heating Clause**:

To cover risks of **sweat, heating and wetting** occurring during the course of transit arising from sudden change of temperature or breakdown of ventilation of the carrying vessel.

Покрываются риски **запотевания, нагрева и увлажнения**, имеющие место в течение перевозки и вытекающие из резких изменений температуры или поломки вентиляции перевозимого судна.

– Заметим, что при страховании на условиях “все риски” запотевание покрывается автоматически.

ИСКЛЮЧЕНИЯ – ОБЩИЕ

Радиоактивность и Оружие

– Самые известные и включаемые во все договоры – радиоактивные риски – RACE – и различные «оружейные». В некоторые континентальные условия они входят автоматически – а к ICC добавляются. Называются они:

Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause CL 370 10/11/03 = Институтская Оговорка об исключении радиоактивного заражения, химического, биологического, биохимического или электромагнитного оружия.

Institute Cyber Attack Exclusion Clause CL 380 10/11/03 = Институтская оговорка об исключении кибернетического нападения.

Предыдущие варианты имели номера 356 и 365 – от 1/11/2002.

«Электронные» оговорки

– Перед 2000 годом по миру прокатилась прямо-таки истерия: все ожидали массовых поломок компьютеров, не понимавших 2000 год в обозначении даты. Оговорка типа Computer Millenium Clause (Cargo) JC98/024 было придумано немало. Уж сколько денег компьютерщики заработали – нам не ведомо. Узнать бы, кто конкретно эту идею в мир запустил...

– Время прошло, а оговорки сохранились.

– Они исключают убытки, связанные с отказом компьютеров. Пример – **Electronic Date Exclusion Clause** = Оговорка об исключении рисков, связанных с электронными данными.

– А если хочется, чтобы такие риски были покрыты – необходимо заполнять некороткие вопросники андеррайтеров – типа Electronic Date Recognition Conformity Marine Cargo Underwriters' enquiry data sheet.

Неупакованные или незащищенные предметы =

Unpacked or Unprotected Items

– Мы уже почти перешли к отдельным группам грузов. Посмотрите на пример: длинный список исключений, применяемый, если грузы следуют без упаковки.

– Просто прочитайте – с учетом исключения о недостаточности упаковки – вряд ли такая оговорка будет после принятия ICC 2009 использоваться.

Excluding Rust, Oxidization, Discoloration, Wetting, Staining, Scratching, Bruising, Chipping, Denting, Marring and the Cost of Repainting as applicable.

Исключается коррозия, окисление, обесцвечивание, подмочка, появления пятен, задиры, вмятины, скалывание, выбоины, царапины и расходы на перекрашивание.

– Так думаю, такое исключение чаще всего применяется к автомобилям.

– А вот последнее общее исключение в качестве картинке – **Sonic waves clause** = Оговорка о Звуковых волнах. Покрываются вызванные ими убытки.

ИСКЛЮЧЕНИЯ – ПО ВИДАМ ГРУЗОВ

– А об этих видах исключений мы будем говорить в Особенной части. Один пример мы уже привели выше – в разделе про хранение – Process Clause.

– Исключение убытков в процессе действий над грузами или их обработки.

– В моей практике (НС), чтобы оградить себя от ответственности за повреждения техники, перевозившейся на выставку – а повреждения могли бы быть нанесены во время демонстрации (не статической!) – андеррайтеры Ллойдс включили в перестраховочный договор эту практически неморскую оговорку. Формулировка и перевод – смотрите дальше.

УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКОВ

– Думали поместить сюда оговорки об урегулировании убытков. Но потом решили, что они будут лучше смотреться в XVI главе – «убыточной».

ПРИМЕНИМОЕ ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ

– А вот эти условия лучше здесь поместить. Чтобы еще раз напомнить об их важности. Иначе зачем мы английскую практику изучаем? Если ее нельзя будет применить на деле.

– Изучаем все же не только для того, чтобы в английские суды идти. Но и для того, чтобы подобные или идентичные условия применять в своих договорах.

– Правильно. Но все же посмотрим на них – чтобы узнавать. Ведь, может быть, Вам захочется согласовать право и юрисдикцию своей страны, тогда эти оговорки надо удалять.

– Оговорки, которые определяют место и юрисдикцию для проведения судебных или арбитражных разбирательств в связи с договором страхования.

– Где и по каким законам будут разрешаться споры, имеет весьма важное значение как для страхователя, так и его страховщика.

– По Оговорке **Law and Practice** из ICC страхование, а, следовательно, и разрешение споров подчиняется английскому праву и обычаям.

– И при этом не важно, **в суде или арбитраже** какой страны идет разбирательство – страхователя или страховщика.

– Английские страховщики, чтобы обусловить, что все связанные с договором страхования вопросы подлежат рассмотрению в судах их страны, используют следующую оговорку:

**Институтская оговорка об английской юрисдикции =
Institute English Jurisdiction Clause CL 358 01/11/1991**

This insurance shall be subject to the **exclusive jurisdiction** of the English Courts, except as may be expressly provided herein to the contrary.

Этот договор страхования подлежит **исключительной юрисдикции** Английских Судов, если в прямой форме иное не предусмотрено этим договором.

– Очень важен этот термин – **исключительная = exclusive**. Поскольку очень часто вопрос о юрисдикции оспаривается – и спор нередко упирается в эксклюзивность – или диспозитивность – соглашения о юрисдикции.

– Иными словами – можно ли начать судиться в другой стране.

– Иногда используют оговорку с более точным определением места юрисдикции:
exclusive jurisdiction of the English Courts sitting in London = исключительная юрисдикции Английских Судов в Лондоне.

Арбитраж и ADR

– Споры могут разбираться и в арбитражах.

– А есть еще вариант – ADR = Alternative Dispute Resolution – ведение переговоров «мирными способами», не в суде, не в арбитраже – а с привлечением независимых посредников. Быстрее и дешевле.

– Если же говорить о передаче дел в арбитраж, а не в суд – оговорок очень много. Вот найденная Николаем индивидуальная – передающая все особенности процесса.

**Арбитражная оговорка = Оговорка о праве и практике компании Osprey
Arbitration Clause from Osprey = Osprey Law and Practice Clause**

Notwithstanding anything else to the contrary, this insurance is subject to English law and practice and any dispute under or in connection with this insurance is to be referred to Arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Assured and the other by Osprey on behalf of Underwriters. The Arbitration shall be conducted pursuant to exclusive supervision of the English High Court of Justice. In case the Arbitrators shall not agree, then the dispute shall be submitted to an Umpire to be appointed by them. The award of the Arbitrators or the Umpire shall be final and binding upon both parties. In the event of a conflict between this clause and any other provision of this insurance, this clause shall prevail and the right of either party to commence proceedings before any Court or Tribunal in any other jurisdiction shall be limited to the process of enforcement of any award hereunder.

Несмотря на что-либо противоположное, этот договор страхования подчиняется Английскому праву и практике, и любой спор по этому договору или в связи с ним должен быть передан на рассмотрение в Арбитражный суд в Лондоне. Один Арбитр назначается Страхователем, другой Арбитр назначается компанией Osprey от имени Андеррайтеров. Арбитражное разбирательство должно проводиться под исключительным надзором английского Высокого Суда Правосудия. В случае, если Арбитры не придут к соглашению, спор должен быть передан Суперарбитру, назначенному Арбитрами. Решение Арбитров или Суперарбитра является окончательным и обязательным для обеих сторон. В случае противоречия между этой оговоркой и любым другим условием настоящего договора страхования, эта оговорка имеет преимущественную силу. Право любой из сторон начать слушания в любом Суде или Трибунале любой другой юрисдикции ограничивается процессом принудительного обеспечения исполнения любого решения, предусмотренного настоящей оговоркой.

- Большинство арбитражных оговорок построены таким образом – право и юрисдикция / назначение арбитров и суперарбитра / обязательность решения / эксклюзивность.
- Одно из ключевых слов здесь – **enforcement = принудительное обеспечение исполнения**. По-простому – приведение решения в исполнение. Это не так просто – если проигравшая сторона находится, например, в России.
- Практика последних лет показывает, что это возможно – получить с российской компании выплату по иностранному судебному или арбитражному решению.
- Но значительно проще и быстрее – если проигравшая сторона сама согласится на платеж.
- Мечты, мечты... Процедура enforcement – интересна, но сложна, пока описывать ее мы не можем.
- А что касается процедурных вопросов – надо обратить внимание на американскую практику.

**Институтская Оговорка о предъявлении иска (США) =
Institute Service of Suit clause (U.S.A.) CL.355 01/11/92**

- Американский рынок для английских страховщиков крайне важен. Но работать на нем нелегко. Одно из существенных условий: с самого начала страховщик должен иметь механизм урегулирования споров.
- Существенная часть этого механизма – требование, **чтобы ответчик знал о предъявлении ему иска** в случае возбуждения истцом судебного дела.
- Американское законодательство требует от страховщиков **назначать своего поверенного, территориально находящегося в пределах США**, с тем, чтобы такой поверенный представлял страховщика в американском суде.
- Условие, которым определяется поверенный страховщика, называется **Оговоркой О Процессуальном извещении (Service of Process) или О Предъявлении Иска (Service of Suit)**.
- В качестве отвлечения – нельзя не вспомнить твою, Георгий, **брошюру**, которая называлась «**Платье, слезы и служба костюма**». Такой вариант автопереводчик предложил для двух выражений – Wear and Tear (естественный износ) и Service of Suit.
- Посмотрим на Оговорку О Предъявлении иска (а не о Службе костюма),
- Она начинается с позиций и согласия Страховщиков на юрисдикцию судов США.

Subject to the Underwriters' rights set forth above:

(a) It is further agreed that the Assured may **serve process** upon any senior partner in the firm of:

Mendes & Mount (Attorneys), 750 Seventh Avenue, New York N.Y. 10019-6829 and that in any suit instituted against any one of them upon this contract the Underwriters will **abide by the final decision** of the Court or of any Appellate Court in the event of an appeal.

(b) The above-named are **authorized and directed to accept service of process on behalf of Underwriters** in any such suit and/or upon the request of the Assured to give a written undertaking to the Assured that they will enter a general appearance upon the Underwriters' behalf in the event such a suit shall be instituted.

В соответствии со сформулированными выше правами Страховщиков:

(a) Дополнительно согласовано, что Страхователь может **вручить процессуальные документы** любому старшему сотруднику юридической фирмы: Mendes & Mount (Юристы), 750 Седьмое авеню, Нью-Йорк Н.И.10019-6829 и что по любому иску, возбужденному против любого из Страховщиков в связи с этим договором, Страховщики **подчинятся окончательному судебному решению** или решению любого апелляционного суда.

(b) Сотрудники этой фирмы **уполномочены и назначены принять от имени Страховщиков процессуальное извещение** о любом предъявляемом иске и/или по просьбе Страхователя выдать ему письменное обязательство, что они безоговорочно будут представлять в суде Страховщиков в случае возбуждения такого иска.

– Что для нас в этой оговорке важно? Мы работаем в международной среде. Когда все идет гладко, о спорах думать не хочется. Но важно планировать действия на случай возникновения конфликта.

– Американская практика делает то, к чему постепенно подходим и мы в нашей работе с российскими страховщиками. Она включает систему юридического представительства. Если страховщик не платит – страхователь не должен искать неплательщика в его расположенной за океаном стране. Он просто обратится в компанию в его собственном государстве – конечно, не обязательно в Мендес & Маунт – в ту, которая будет указана в Оговорке О Предъявлении иска.

– А в целом, мы выносим для себя следующий вывод. **Для обеспечения прав страхователя любой договор должен содержать условия:**

- о применимом праве,
- о юрисдикции – судов или арбитража или ADR,
- по возможности, о юридическом представительстве ответчика.

– Заканчиваем Общую часть Главы XI. Переходим к конкретным грузам.

ГЛАВА XI. ЧАСТЬ 2. ОСОБЕННАЯ УСЛОВИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ОТДЕЛЬНЫМ ГРУЗАМ ИЛИ ИХ ГРУППАМ = CONDITIONS SPECIFIC TO INDIVIDUAL CARGOES OR GROUPS THEREOF

– Напомним структуру:

ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ

Массовые грузы = Commodities

Грузы FOSFA

Продукты и товары, перевозимые в определенном температурном режиме =
Temperature-controlled cargoes

Нефтепродукты наливом = Bulk Oil

Уголь = Coal

Лесоматериалы = Timber

ПРОЧИЕ ОГОВОРКИ

Автомобили = Cars

Машины и оборудование: заменять или ремонтировать?
= Machinery: Repair or replace?

Выставки и предметы искусства = Arts & exhibitions

Ценные грузы и перевозки наличности = Specie & cash-in-transit

Вооружение = Arms

Металлы = Metals

Скот = Livestock

Почтовые отправки = Sendings by post

Страхование сырья в производственном цикле = Stock throughput insurance

Домашняя утварь = Household goods and personal effects

Потребительские товары = Consumer goods

Непринятие товара = Rejection

Возвращенные товары = Return shipments

СПИСОК ИНСТИТУТСКИХ ОГОВОРОК

МАССОВЫЕ ГРУЗЫ = COMMODITY TRADES

- **Commodities** – массовые товары, продукты, с которыми могут совершаться операции купли-продажи, и, как правило, имеются в виду однородные товары, продаваемые и покупаемые крупными партиями.
- Особенно сырьевые товары и сельскохозяйственная продукция.
- В нашей книге мы часто переводим **commodities** как **сырьевые товары**, хотя это и не совсем точно.
- Совсем не точно – ведь к ним относятся металлы – какие ж они сырьевые?

Федерация Ассоциаций по торговле массовыми товарами

- **Federation of Commodity Associations (FCA) = ФАТ**, основана в 1943 году...
- в составе ассоциаций, федераций и организаций, участвующих в торгах товарами, а именно:

**The British Coffee Association
The Federation of Cocoa Commerce Ltd.
FOSFA International
The Grain and Feed Trade Association
The International Cotton Association Ltd.
The Refined Sugar Association
Rubber Trade Association of Europe**

- Вот и ответ на вопрос, что такое commodities – перечисление грузов.
- Основная цель **ФАТ** – защита коммерческих интересов ее членов и активная позиция по вопросам, которые затрагивают торговлю такими товарами (судя из названий ее членов), как какао, кофе, хлопок, корма, зерно, бобовые, масла, жиры, резина, сахар и т.п.
- Поэтому **ФАТ** тщательно следит за вопросами доставки и распределения товаров, а также за финансовыми и страховыми аспектами перевозки товаров.
- Вот почему и существуют согласованные с **ФАТ** Институтские оговорки 1983 года.

Институтские оговорки по страхованию массовых грузов

- Классически, их три набора:

Institute Commodity Trades Clauses (A) CL275 5/9/83

Clauses (B) CL276 5/9/83

Clauses (C) CL277 5/9/83

- В основу этих оговорок были положены оговорки ICC (A,B,C) 1982 года.
- Поэтому сами оговорки **ICTC (A,B,C)** мы приводить и не будем – их содержание идентично содержанию соответственно оговорок **ICC (A,B,C) 1982**.
- Остановимся лишь на отличительных особенностях.

Отличия оговорок ICTC (A,B,C) 5/9/83 от оговорок ICC (A,B,C) 1/1/82

- Отличий три:

- 1) во всех трех наборах оговорок **ICTC 5/9/83** имеется **преамбула**:

Agreed with The Federation of Commodity Associations for the insurance of shipments of Cocoa, Coffee, Cotton, Fats and Oils not in bulk, Hides, Skins and Leather, Metals, Oil Seeds, Sugar (Raw or Refined), and Tea.

Согласовано с Федерацией Ассоциаций по торговле массовыми товарами для страхования перевозок какао, кофе, хлопка, жиров и растительных масел, перевозимых не наливом, шкур, мехов и кожи, металлов, масличных семян, сахара (нерафинированного или рафинированного) и чая.

- 2) в разделе **General Exclusions Clause** подоговорка 4.6 о Неплатежеспособности / Дефолте изложена в такой редакции (отличия выделены полужирным **курсивом**):

loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel **where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage.**

This exclusion shall not apply where this insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

гибель, повреждение или расходы, причиненные неплатежеспособностью или невыполнением денежных обязательств (дефолтом) владельцев, менеджеров, фрахтователей или операторов судна, **если во время погрузки предмета страхования на борт судна страхователь знал или при обычном ходе операций должен был знать, что такие неплатежеспособность или дефолт могут помешать нормальному выполнению рейса.**

Это исключение не применяется, если это страхование было переуступлено стороне, заявляющей требование по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования.

3) оговорка 5 **Unseaworthiness and Unfitness** имеет следующее содержание (отличия выделены полужирным **курсивом**, приведена только часть Оговорки):

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.2 unfitness of container liftvan or **land** conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, **where loading therein is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants.**

5.2 Where this insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract, exclusion 5.1.1 above shall not apply.

5.1 По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещается гибель, повреждение или расходы, возникающие из

5.1.2 непригодности контейнера, лифтована или **наземного** транспортного средства для сохранной перевозки предмета страхования, **если их загрузка выполнена до момента вступления в силу данного страхования или выполнена страхователем или его слугами.**

5.2 Если договор страхования был переуступлен стороне, заявляющей требование по данному страхованию, которая добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования, вышеприведенное исключение 5.1.1 не применяется.

Примечание: В подоговорке 5.3 отсутствует окончание подоговорки 5.2 из ICC (A,B,C) 1/1/82 – «за исключением случаев, когда страхователь или его слуги были в курсе такой немореходности или непригодности».

– в качестве замечания на полях – конечно, страховщики могут использовать и обычные условия ICC. В нашем опыте по хлопку = cotton – такое было. Вводилось специальное ограничение – Excluding shortage in weight unless caused by non-delivery of entire packages = исключая весовые недостатки, если они не были вызваны недоставкой целых упаковок.

ICC 2009 зародились в Commodities

- Возвращаясь к специальным Оговоркам ФАТ – невольно вспоминаются оговорки **ICC (А,В,С) 2009** года.
- Сравни подоговорку 4.6 и оговорку 5 из **ICTC 5/9/83** и **ICC 1/1/09** – и найдешь незначительные изменения.
- Вот когда, то есть в далеком уже **1983 году, были сделаны первые шаги к изменению ICC (А,В,С) 1/1/82!**
- Да, Николай, я только что сделал то же открытие, что и ты – после чтения оговорок Commodities во мне что-то забрезжило, бросился к тексту ICC 2009 – и обнаружил почти полное сходство изменений, внесенных в 2009-м – с «непохожими» формулировками ICTC.
- Мы уже писали, что Япония и Китай не отказывались от использования ICC 1963 в том числе, из-за отсутствия этих условий – о поддержке покупателя – в ICC 1982-го.
- Фактически из-за того, что **условия о неплатежеспособности и негодности ущемляли права** добросовестного покупателя.
- Получается, что права покупателя сырьевых товаров были защищены с 1983 года!
- А для прочих – ситуация исправилась только недавно, в 2009-м.
- Мы подробно описываем этот момент в начале 13-й Главы – загляните туда, не ленитесь!

ГРУЗЫ ФОСФА = FOSFA TRADES

Еще одна Федерация – ФОСФА

- **Federation of Oils, Seeds and Fats Associations (FOSFA)** – калька на русском **ФОСФА – Федерация Ассоциаций по торговле маслами, семенами масличных культур и жирами.**
- Влиятельнейшая международная организация со штаб-квартирой и своим Арбитражем в Лондоне.
- Объединяет более 900 членов из 77 стран мира, деятельность которых связана с торговлей:
 - пищевыми и техническими маслами;
 - жировой продукцией растительного, животного и морского происхождения;
 - пищевыми орехами, соевыми, бобами, семена подсолнуха, рапса, далее просто – масложиром.
- Членами **ФОСФА** являются производители и перерабатывающие предприятия, поставщики и дилеры, трейдеры, брокеры и агенты, аналитики, судовладельцы, сюрвейеры и другие организации, предоставляющие услуги на масложировом рынке.
- **ФОСФА** является своеобразным аналогом **ОПЕК**, только не по нефти, а по масложиру.
- Этой организацией разработан широкий спектр типовых форм контрактов, охватывающих поставки из всех районов мира, для различных способов перевозки и различных условий торговли.
- Около 85% мировой торговли масложиром осуществляется на основе этих типовых контрактов.
- Влияние **ФОСФА** сказалось и на условиях страхования перевозок масложиров.
- С учетом ее требований Институтом Лондонских страховщиков были изданы Оговорки по страхованию **ФОСФА** грузов.

Институтские оговорки по страхованию грузов ФОСФА

- Опять же, их три набора:
 - Institute FOSFA Trades Clauses (A) CL313 1/7/85**
 - Clauses (B) CL314 1/7/85**
 - Clauses (C) CL315 1/7/85**
- По содержанию эти оговорки идентичны соответствующим **Commodity Trades** оговоркам **ICTC (А,В,С)**.
- Отличаются лишь названием, нумерацией, датой издания и преамбулой:

Agreed with the Federation of Oils, Seeds and Fats Associations – Согласовано с ФОСФА

– Останавливаться далее на самих только **FOSFA Trades** оговорках нет смысла, рассмотрим дополнительные к ним оговорки.

Дополнительные к FOSFA Trades оговорки

– На сегодняшний день к **Institute FOSFA Trades Clauses** имеются четыре дополнительные оговорки:

- Institute FOSFA Supplementary Clauses (1) CL318 1/7/85
(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses (B))
- Institute FOSFA Supplementary Clauses (2) CL319 1/7/85
(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses (C))
- Institute FOSFA Supplementary Clause (3) Ship Navigation & Management CL320 1/7/85
(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses (B) & (C))
- Institute FOSFA Supplementary Grade Clause (4) CL321 1/7/85
(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses)

– Эти дополнительные оговорки расширяют страховое покрытие, предоставляемое основными **FOSFA Trades** оговорками.

– Об Оговорке **FOSFA Supplementary Clause (3)** поговорим в 13-й Главе, здесь приведем содержание остальных трех дополнительных оговорок.

Дополнительные Институтские Оговорки ФОСФА (1)

(Для использования вместе с Институтскими ФОСФА оговорками (B))

Institute FOSFA Supplementary Clauses (1) CL318 1/7/85

(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses (B))

It is hereby agreed that this insurance shall also include

1. Loss of or damage to the subject-matter insured, **due to breakdown or collapse of proper stow in vessel or craft caused by stress of weather**, subject always to the exclusions contained in this insurance.
2. Institute **Malicious Damage** Clause 1/8/82.

Настоящим обоюдно согласовано, что это страхование также включает:

1. Гибель или повреждение предмета страхования вследствие **обрушения или разрушения надлежаще уложенного груза в судне или вспомогательном (портовом) судне**, причиненные воздействием шторма, всегда с соблюдением исключений, содержащихся в этом договоре страхования.
2. Институтскую оговорку о **Злоумышленном причинении вреда** от 1/8/82.

– **Stow – штивка** – укладка груза в трюме судна с рациональным использованием места.

Дополнительные Институтские Оговорки ФОСФА (2)

(Для использования вместе с Институтскими ФОСФА оговорками (C))

Institute FOSFA Supplementary Clauses (2) CL319 1/7/85

(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses (C))

It is hereby agreed that this insurance shall also include

1. Total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft, subject always to the exclusions contained in this insurance.

2. Washing overboard of Containers, subject always to the exclusions contained in this insurance.

3. Institute **Malicious Damage** Clause 1/8/82.

Настоящим обоюдно согласовано, что это страхование также включает:

1. **Полную гибель любой упаковки,** утраченной за бортом судна или упавшей **во время погрузки на судно или выгрузки** с него или вспомогательного судна, всегда с соблюдением исключений, содержащихся в этом договоре страхования.

2. **Смывание** контейнеров за борт **волной**, всегда с соблюдением исключений, содержащихся в этом договоре страхования.

3. Институтскую оговорку о **Злоумышленном причинении вреда** от 1/8/82.

Институтская Дополнительная Оговорка ФОСФА об Описании Сорта (4)

(Для использования вместе с Институтскими ФОСФА оговорками)

Institute FOSFA Supplementary Grade Clause (4) CL321 1/7/85

(For use in conjunction with Institute FOSFA Trades Clauses)

Held covered at a premium to be arranged in event of **omission or error in description of grade, quality and/or other technical characteristics of the insured ity**, as named in the relevant FOSFA contract.

За премию, подлежащую установлению, товар остается **застрахованным в случае упущения или ошибки в описании сорта, качества и/или иных технических характеристик застрахованного массового товара**, как они указаны в соответствующем договоре ФОСФА.

– Заметьте, дата издания дополнительных оговорок такая же, как и основных.

– Значит, возможность расширения покрытия продумывалась заранее, а не вводилась по мере необходимости, диктуемой практикой страхования перевозок **ФОСФА** грузов.

– Оговорка (2)=319 почти расширяет (C) до (B) – непокрытым из (B) остается только проникновение воды.

– Оговорка (1)=318 вводит новый для нас риск – **обрушение уложенного в трюме груза**. У нас это только что произошло – с генеральным грузом, с частями крана. Оказалось, укладка была некачественная. Части упали с верха stow.

– **Stow** – по смыслу – уложенного груза, хотя по словарю – «штивка». Но штивка – это процесс укладки, а тут рушится уже размещенный в трюме груз.

– Можно сказать – «обрушение кладки»? В любом случае, хороший риск, серьезно расширяющий (B).

– А Оговорка (4)=321 вводит совсем интересный риск – «человеческий фактор», **ошибки в описании груза** – вернее, его сорта или иных характеристик.

– Мы вообще такого пока не встречали – а тем более, как расширение (B) или (C).

Самостоятельное развитие отраслей страхования

– Получается, и в Англии нет той самой унифицированности условий, о которой мы мечтаем. Изучаешь отраслевые Оговорки – и видишь, что в каждой отрасли страховая мысль шла своим путем. ФАТ была пионером в защите прав покупателя. ФОСФА – в обрушении уложенного груза и ошибках. Что-то нам еще предстоит увидеть?

– Да, что обидно – отрасли друг у друга не учатся. Ну ладно описание – точность его действительно важна в торговле сырьевыми товарами. Но обрушение уложенного груза – его-то можно включить в обычные ICC(B).

ПРОДУКТЫ И ТОВАРЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ В ОПРЕДЕЛЕННОМ ТЕМПЕРАТУРНОМ РЕЖИМЕ = TEMPERATURE-CONTROLLED CARGOES

– Таких грузов – целая группа. Мы расположили наше мини-исследование здесь, в подразделе Институтских Оговорок – хотя сюда относятся и оговорки индивидуальные.

Оговорка о скоропортящемся грузе = Perishable goods clause

Warranted **free** of any claim for **loss of market or** loss, damage or deterioration arising from **delay** whether caused by a peril insured against or otherwise.

Оговаривается, что страховщик не несёт ответственность по любой претензии в отношении **потери рынка или** гибели, повреждения или порчи груза, возникающих из-за **задержки**, причиненной застрахованной опасностью или иным обстоятельством.

– Хотя “температурные” и “скоропортящиеся” грузы – это несколько различные группы, мы установили первый принцип: для них важны **изменения рынка**.

– Как и для всех грузов, собственно – но тут колебания рынка более существенны в зависимости от свежести груза.

– Второе исключение – **задержка**. По некоторым рискам задержка – пусть и опосредованно – может покрываться, если произошел застрахованный убыток.

– Поломалась машина на судне – оно встало – задержка – порча груза.

– А тут оговорено, что **задержка по любым обстоятельствам исключена** из покрытия.

Оговорка о колебании температуры = Temperature variation clause

Excluding any loss, damage or **change in the nature of the subject matter** insured caused by **variation in temperature unless** caused by a peril insured under the terms of the Institute Cargo Clauses (B).

Исключая любую гибель, повреждение или **изменение свойств предмета** страхования, причиненные **колебанием температуры, если только** причиной колебания температуры не является опасность, застрахованная по условиям Институтских грузовых оговорок (B).

– Во-первых, интересное понятие – не покрывается «**изменение природы**, или свойств» груза. Мы до сих пор такого, пожалуй, не встречали.

– А главное – принцип непокрытия температурных колебаний. Вот он нас и интересует – никогда не покрываются или все же можно?

– Две приведенные оговорки – индивидуальные. Используются по инициативе андеррайтера. Не обязательно будут присутствовать в каждом договоре.

– Теперь посмотрим, можно ли застраховать предложенные этими оговорками **исключения – потерю рынка, задержку, температурные колебания** – по стандартным оговоркам.

Замороженные и охлажденные

– Это можно сделать, просто заглянуть в Книгу Оговорок. Но из своего опыта скажу: **английский рынок – не лучший для страхования температурных** грузов. **Единственные** стандартные оговорки здесь – по **замороженным** продуктам и мясу.

– Но замороженные продукты возить чуть легче, чем капризные **охлажденные**. В замороженных допустимы температурные колебания до 10 градусов. А для охлажденных иногда 0.5 градуса – уже слишком много, они или портятся, или ускоренно созревают.

– Так что зря, возможно, мы включили эту секцию в «Институтскую». Но каждую группу грузов нам просто не изучить очень глубоко. Так что **охлажденные и прочие «температурные» – тема особого** исследования!

– Пока же отметим, что на практике «Замороженные» оговорки применяются и к охлажденным грузам. За неимением лучшего.

Замороженные продукты = Frozen foods

– **Frozen Foods** – замороженные продукты – продовольственные товары, хранящиеся в холодильнике в замороженном виде до продажи, например, мороженое, овощи, различные полуфабрикаты.

– Для страхования перевозок замороженных продуктов существуют такие основные **Институтские оговорки по страхованию замороженных пищевых продуктов (Исключая замороженное мясо)**:

Institute Frozen Food Clauses (A) (Excluding Frozen Meat) CL263 1/1/86

Institute Frozen Food Clauses (C) (Excluding Frozen Meat) CL264 1/1/86

– Условий страхования (B) нет!

– На практике чаще всего используются оговорки **(A) CL263 1/1/86**. Вот их – **IFFC(A)** – мы и рассмотрим более полно. В сравнении с оговорками **ICC (A) 82** года.

Отличия оговорок IFFC (A) 1/1/86 от оговорок ICC (A) 1/1/82

– Первое: Оговорка **Risks Clause** имеет вот такое начало:

This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below,

1.1 all risks of loss of or damage to the subject-matter insured, **other** than loss or damage resulting from any **variation in temperature** howsoever caused,

1.2 loss of or damage to the subject-matter insured **resulting from any variation in temperature** attributable to

1.2.1 **breakdown of refrigerating machinery resulting in its stoppage for a period of not less than 24 consecutive hours.**

Это страхование покрывает, кроме случаев, предусмотренных ниже в оговорках 4, 5, 6 и 7,

1.1 все риски гибели или порчи предмета страхования, **иных, чем** гибель или порча в результате **колебаний температуры**, которые причинены каким бы то ни было образом,

1.2 гибель или порчу предмета страхования, являющиеся результатом **любых колебаний температуры** относимых на счет:

1.2.1 **поломки холодильного оборудования, приводящей к его остановке на период не менее 24 последовательных часов.**

– А далее по порядку идут еще пять пунктов из оговорки **Risks Clause** набора **ICC(C) 82**.

– В переводе damage используется «**порча**», ибо тяжело представить «повреждение» пищевого продукта.

– Что мы видим? Поскольку в течение всей перевозки предварительно замороженных продуктов должен поддерживаться соответствующий температурный режим, то **в отношении колебаний температуры**, обеспечивающей сохранность продуктов, введен **ограниченный перечень опасностей**.

– Зато покрываются все прочие риски, например, попадание морской воды в трюм.

24 последовательных часа

– Практически, **Оговорка о 24 последовательных часах остановки** холодильного оборудования – основная с точки зрения страхования замороженных грузов в Англии. Она вводит очень **высокую планку доказывания** убытка.

– По приходу судна в порт сюрвеера или представителя грузовладельца не сразу записывают на борт. А ему надо найти доказательства – что оборудование вообще стояло, и не только вообще – а не менее последовательных 24 часов.

– А перевозчику важно таких доказательств не представить! И иногда в первые часы после прибытия переписываются – подделываются – все судовые документы!

– Так что непросто это совсем – доказать 24-часовой простой.

– Получается, в отношении колебаний покрытие – катастрофическое. Seriously поломалось оборудование – этого уже не скроешь, это не сбой – а именно поломка. Вот от нее-то и будет застрахован наш замороженный груз.

– По тексту IFFC – Второе: в разделе **General Exclusions Clause** текст подоговорки 4.4 расширен, а также имеются два дополнительных исключения из страхового покрытия (подоговорки 4.8 и 4.9):

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured (**except** loss damage or expense **resulting from variation in temperature** specifically covered under Clause 1.2 above)

4.8 loss damage or expense arising from any **failure** of the Assured or their servants to take all reasonable precautions to ensure that the subject-matter insured is **kept in refrigerated or, where appropriate, properly insulated and cooled space**,

4.9 any loss damage or expense otherwise recoverable hereunder **unless prompt notice** thereof is given to the Underwriters and, in any event, not later than 30 days after the termination of this insurance.

4.4 гибель, порча или расходы, причиненные внутренним пороком или природой предмета страхования (**за исключением** гибели, порчи или расходов, являющихся **результатом колебаний температуры**, отдельно покрываемых по оговорке 1.2 выше)

4.8 гибель, порча или расходы, возникающие из любого **непринятия** страхователем или его служащими всех разумных мер предосторожности для обеспечения того, чтобы предмет страхования **хранился в охлажденном или, когда это необходимо, в должным образом изолированном и прохладном месте**,

4.9 любая гибель, порча или расходы, иным образом возмещаемые в силу настоящего договора страхования, **если только немедленное извещение не было подано андеррайтерам** и, в любом случае, не позднее, чем через 30 дней после прекращения действия этого договора страхования.

– Попал рефрижератор в дорожно-транспортное происшествие, сломался его холодильник – и внутренние пороки перевозимых продуктов покрываются.

– У 4.4 – уже почти привычная нам **изошренная форма – исключения исключения**. Убытки в связи с природой груза – вообще-то по всем ICC не покрываются, а тут, если они вызваны застрахованными рисками (вспомнили 24-часовой простой) – застрахованы.

– Исключение 4.8 – специфическое для этой группы грузов. Хотя и само собой разумеется, что грузы надо перевозить в **охлаждаемом и изолированном трюме** или помещении – андеррайтеры делают на этом упор.

– Исключение 4.9 – такое встречается нам впервые, но мы его еще увидим. Исключаются убытки в связи с неизвещением о них – то есть в **связи с несоблюдением порядка работы по убыткам**. Тут неизвещение – и непринятие мер по спасанию груза – может привести к увеличению размера убытка.

– **Третье**, подоговорка 8.1 Оговорки **Transit Clause** претерпела такие изменения:

8. 8.1 This insurance attaches from the time the goods **are loaded into the conveyance at freezing works or cold store** at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either 8.1.1 on delivery to the **cold store** or place of storage at the destination named herein, 8.1.2 on delivery to any other **cold store** or place of storage...or 8.1.3 on the expiry of **5 days** after **discharge** overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8. 8.1 Настоящее страхование вступает в силу с момента, когда продукты **погружены в транспортное средство на предприятии замораживающих работ или холодильном складе** в месте, указанном здесь для начала перевозки, продолжается в течение нормального хода перевозки и заканчивается в одном из следующих случаев: 8.1.1 по доставке на **холодильный склад** или место хранения в указанном здесь пункте назначения, 8.1.2 по доставке на любой иной **холодильный склад** или место хранения...или 8.1.3 по истечению **5 дней** после **выгрузки** застрахованных по настоящему договору товаров с борта морского судна в конечном порту выгрузки, в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым.

– То есть, изменен **момент вступления** страхования в силу, склад грузополучателя заменен на **холодильный склад**, вместо 60-дневного введен период страхования в **5 дней** после **выгрузки**.

– Эти **5 дней** – **самый серьезный отличительный** момент IFFC от ICC. Всего 5 – а не 60 – дней «наземного» покрытия!

– И заметьте – после просто «выгрузки», а не по окончании выгрузки. Что это значит? – Возможно, речь о выгрузке каждой единицы – каждой паллеты или каждой тонны – груза. Если выгрузка шла три дня – то для первой выгруженной паллеты 5 дней идут с первого дня процесса – а не с последнего.

– Четвертое, в Оговорке **Termination of Contract of Carriage Clause** – **Прекращение договора перевозки** отведенный для сохранения страхования **период** в 60 дней **сокращен до 30 дней**.

– А в конце набора оговорок, помимо стандартно имеющегося примечания, имеется еще **дополнительное, специальное примечание**:

SPECIAL NOTE: This insurance does not cover loss damage or expense caused by embargo, or by rejection prohibition or detention by the government of the country of import or their agencies or departments, but does not exclude loss of or damage to the subject-matter insured caused by risks insured hereunder and sustained prior to any such embargo rejection prohibition or detention.

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ: Это страхование не покрывает гибель, порчу или расходы, причиненные **эмбарго, или отказом от товаров, запретом на них или арестом правительством страны импорта или его учреждениями или департаментами**, но не исключает гибель или порчу предмета страхования, причиненные рисками, застрахованными на условиях настоящего договора, и понесенные до любого такого эмбарго, отказа, запрета или ареста.

– **Исключение политических рисков** – иначе это трудно воспринять.

Дополнительные расширяющие покрытие оговорки

– Покрытие, предоставляемое Оговорками **IFFC (A) 1/1/86**, можно значительно расширить использованием следующих оговорок:

Frozen Food Extension Clauses CL334 1/1/86

(For use only with the Institute Frozen Food Clauses (A) 1/1/86)

Дополнительные (Расширительные) оговорки по страхованию замороженных пищевых продуктов

(Для использования только с Институтскими оговорками по страхованию замороженных пищевых продуктов (A))

Clause 1 and Clauses 4.4 and 4.5 of the attached Institute Frozen Food Clauses (A) 1/1/86 are deemed to be deleted and replaced by:

1. Subject always to the goods being in sound condition at the time of attachment, **this insurance covers**, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below, **loss of, deterioration of, or damage to the subject-matter insured** which shall arise during the currency of this insurance.

4. 4.4 loss damage or expense arising from **bone taint, salmonella, infection** prior to attachment of this insurance, **fault in preparation dressing cooling freezing wrapping or packing**.

4.5 claims arising from **loss of market**.

Nevertheless, in the absence of prior notice to the Underwriters and agreement of any additional premium required by them, this insurance **excludes any claim for deterioration of or damage to the subject-matter insured** where the period between the **first passing of the goods into a Freezing Chamber and attachment** of this insurance exceeds 60 days.

Оговорка 1 и оговорки 4.4 и 4.5, входящие в состав Институтских оговорок по страхованию замороженного продукта (A) 1/1/86, считаются аннулированными и замененными следующим:

1. Всегда при условии, что товары находятся в неиспорченном состоянии до вступления страхования в силу, **это страхование покрывает**, за исключением случаев, предусмотренных в оговорках 4, 5, 6 и 7 ниже, **гибель, ухудшение качества или порчу предмета страхования**, которые возникают в течение срока действия этого страхования.

4. 4.4 гибель, порчу или расходы, вытекающие из **загнивания кости, сальмонеллы, инфекции**, имевшей место до начала этого страхования из-за **дефекта в подготовке, свеживании, охлаждении, замораживании, обертывании или упаковке**.

4.5 требования, вытекающие из **колебаний рынка**.

Тем не менее, при отсутствии предварительного уведомления андеррайтеров и согласования дополнительной премии, затребованной ими, это страхование **исключает** любое требование в связи с **ухудшением качества или порчей** предмета страхования, если период между **первым размещением товаров в камере замораживания и началом этого страхования** превышает 60 дней.

– **Bone taint - загнивание кости** – дефект (неприятный запах, заражение, загнивание, налет, окраска – одним словом, порча), который может встречаться на кости мяса, сохраняемого под слоем соли. Он обусловлен развитием бактерий рода Clostridium – Клостридий и Streptococcus – Стрептококка вокруг кости, которая наиболее отдалена от соли. Особенно проявляется в тех случаях, когда мясо неправильно заморожено.

– Что изменяется с применением этой оговорки?

– Во-первых, **покрытие становится действительно «от всех рисков»** в традиционном понимании (отсутствует привязка к колебаниям температуры).

– Во-вторых, из списка исключенных опасностей **исчезает присущий порок или природа** предмета страхования. Правда, порок или природа заменяется на инфекционное заражение продукта.

– Вот это да! А мы уж так уверились в незыблемости исключения присущего порока.

– В-третьих, в исключениях **«колебания рынка»** или «потеря рынка» заменяет «задержку в доставке, даже если задержка причинена застрахованной опасностью».

– А это второе неожиданное, смелое новшество в страховании.

- Да, действительно **комбинация CL263 + CL334 предоставляет наиболее широкое покрытие** среди условий страхования «от всех рисков».
- И это в отношении, по сути, скоропортящегося товара.
- Смелый шаг английских страховщиков. Bravo!
- Однако бравые английские страховщики вводят **дополнительное ограничение в 60 дней** на время нахождения замороженных продуктов в холодильной камере перед началом страхования.
- А можем ли мы узнать, когда грузы поместили в морозильник? Например, это мясо – которое пролежало три месяца на береговом складе – потом его погрузили и повезли. Как отсечь претензии в связи с такой ситуацией?
- Страховщикам или страхователям придется исследовать **историю товара до погрузки**. Нечасто такое случается, но это нормальная позиция.

Кратко об Оговорках IFFC (C) (Excluding Frozen Meat) CL264 1/1/86

- Аналогичны оговоркам **ICC (C) 82** года, но имеют несколько отличий.
- Помимо упомянутых для оговорок **Frozen Food (A) CL263 1/1/86** отличий, в **Оговорке Risks Clause** в пункте 1.1 предусматривается «**attributable to**» вместо «**reasonably attributable to**».
- **Разумность** отнесения на счет чего-то **отменяется!**
- Сам перечень застрахованных опасностей остался без изменений.

Замороженное мясо = Frozen meat

- Мясо: говядина, свинина, конина, баранина, кролик, птица, окорока, субпродукты.
- В зависимости от холодильной обработки различают следующие виды мяса:
 - Парное (carcass meat, fresh-killed meat)** – не потерявшее животной теплоты мясо.
 - Остывшее (fresh meat)** – мясо, подвергшееся остыванию не менее 6 часов в естественных условиях.
 - Охлажденное (chilled meat)** – мясо, подвергшееся в холодильных камерах охлаждению до температуры от 0°C до +4°C.
 - Замороженное (frozen meat)** – мясо, после охлаждения замороженное в специальных морозильных камерах или в естественных условиях до температуры не выше –6°C.
- Из всех перечисленных видов мяса **страхованию подлежит лишь замороженное мясо**, для которого необходимо использовать свои, отдельные **Институтские оговорки** по страхованию замороженного мяса (не применимы для охлажденного, остывшего или свежего мяса).
- Их на сегодняшний день четыре:
 - Institute Frozen Meat Clauses (A) CL323 1/1/86**
(not suitable for chilled, cooled or fresh meat)
 - Institute Frozen Meat Clauses (A) – 24 Hours Breakdown CL324 1/1/86**
(not suitable for chilled, cooled or fresh meat)
 - IMTA Frozen Meat Extension Clauses CL327 1/1/86**
(For use only with the Institute Frozen Meat Clauses (A) 1/1/86)
 - Institute Frozen Meat Clauses (C) and 24 Hours Breakdown CL325 1/1/86**
(not suitable for chilled, cooled or fresh meat)

- Как и для замороженных продуктов, **условия страхования (B) для мяса нет.**
- Более используемые оговорки **(A) CL323 1/1/86**, которые в сравнении с **ICC (A) 1/1/82** оговорками имеют следующие отличия.

Отличия оговорок IFMC (A) 1/1/86 от оговорок ICC (A) 1/1/82

- **Первое**, подоговорка 4.6 и оговорка 5 имеют такое же содержание, как и в **Institute Commodity Trades Clauses** (смотри выше).
- **Второе**, последующие текстовые отличия – ниже в таблице:

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)

General Exclusions Clause

Оговорка **Общие исключения**

4. In no case shall this insurance cover

По настоящему договору страхования ни в коем случае не покрываются:

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

гибель, повреждение или расходы, причиненные присущим пороком или природой предмета страхования

subclauses 4.8 and 4.9 not applicable

подоговорки 4.8 и 4.9 не применяются

INSTITUTE FROZEN MEAT CLAUSES (A)

General Exclusions Clause

Оговорка **Общие исключения**

4. In no case shall this insurance cover

По настоящему договору страхования ни в коем случае не покрываются:

4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured **(except loss damage or expense resulting from variation in temperature whilst this insurance is in force)**

гибель, повреждение или расходы, причиненные присущим пороком или природой предмета страхования **(за исключением гибели, повреждения или расходов, происходящих вследствие колебания температуры в то время, пока действует настоящий договор страхования)**

4.8 loss damage or expense on shore caused directly or indirectly by earthquake, volcanic eruption and/or fire resulting therefrom

гибель, повреждение или расходы на берегу, непосредственно или косвенно причиненные землетрясением, извержением вулкана и/или пожаром, возникающим в результате землетрясения или извержения вулкана

4.9 loss damage or expense arising from any failure of the Assured or their servants to take all reasonable precautions to ensure that the subject-matter insured is kept in refrigerated or, where appropriate, properly insulated and cooled space

гибель, повреждение или расходы, возникающие из любого неприятия страхователем или его служащими всех разумных мер предосторожности для обеспечения того, чтобы предмет страхования сохранялся в охлажденном или, если это применимо, в надлежащим образом изолированном и прохладном помещении.

- Позиции 4.4 и 4.9 мы уже видели – вполне нормальны для «температурных» грузов.
- А наличие позиции 4.8 подчеркивает, что Мясные оговорки – чисто морские – и не покрывают специфических сухопутных рисков.

- Большое различие в формулировках – в **Оговорке о Перевозке – Transit**.
- Но их суть мы уже уловили в Frozen Food – **покрытие** – с момента погрузки на судно (а не со склада). **Окончание** – по размещению на холодильном складе = cold store.
- Тот же короткий 5-дневный период покрытия после разгрузки?
- Нет. Мы впервые видим стандартное условие – которое **дифференцируется по странам**:

8.3 This insurance **terminates**

8.3.1 for transit to a destination in the **Continent of Europe** (including Eire and the United Kingdom), **U.S.A. or Canada** on the **expiry of 30 days**

8.3.2 for transit to a destination **elsewhere** on the **expiry of 5 days**

after **final discharge** of the goods from the oversea vessel at the port of discharge.

8.3 Настоящий договор страхования **прекращается**

8.3.1 при перевозке к пункту назначения, расположенному в **континентальной Европе (включая Ирландию и Соединенное Королевство), США или Канаде по истечении 30 дней**

8.3.2 при перевозке к пункту назначения, расположенному **где-либо в ином месте по истечении 5 дней**

после **окончательной выгрузки товаров** с морского судна в порту разгрузки.

– То есть в склады в Европе и США страховщики верят. Хотел бы я знать, входит ли наш украинско-российский регион в «континентальную Европу».

– К нашей дискуссии **о выгрузке** во Frozen Food – тут есть слово «окончательная».

– Значит, наше понимание тамошней Оговорки правильное! Там – 5 дней от выгрузки каждой части партии, а тут – от выгрузки всего груза?!

– **Третье отличие**, в 9-й оговорке «Прекращение договора перевозки» **период в 60 дней заменен на 30 дней**.

– **Четвертое**, в 11-й оговорке «Страховой интерес» **под номером 11.3 введена подогворка Notice of Claim Clause**:

Notice of Claim Clause

11.3 **Prompt notice** of any deterioration loss or damage shall be given to Underwriters upon first discovery and **any claim for depreciation or damage is conditional** upon Underwriters having been given an **opportunity to inspect** such depreciation or damage before termination of the insurance.

Оговорка «Извещение об убытках»

11.3 **Незамедлительное извещение** о любой порче, гибели или повреждении должно быть подано Андеррайтерам сразу же после их обнаружения и **любое требование в отношении снижения стоимости или повреждения обусловлено предоставлением Андеррайтерам возможности осмотреть** такую порчу или повреждение до прекращения страхования.

– **Deterioration – порча** – потеря товаром первоначальных качеств за счет его естественных свойств, без воздействия внешних факторов.

– Мы еще раз встречаем **связку действий по претензии – с возмещаемостью убытка**. Связано это опять же со скоростью порчи груза – иногда решение о его сохранении надо принимать немедленно.

– **Пятое**, под номером 14 **введена Оговорка Adjustment Clause** в разделе **Claims**:

Adjustment Clause

14. Should the subject-matter insured or any part thereof **not be shipped** any claim in respect thereto shall be adjusted on the basis of its insured value less, where included, freight, duty and all charges not incurred.

Оговорка о Расчете убытков

14. Если предмет страхования (или любая его часть) **не был отгружен**, то любое требование в отношении этого рассчитывается исходя из его страховой стоимости за вычетом, если они были включены, неоплаченного фрахта, пошлин и всех понесенных расходов.

- Поэтому общее количество оговорок в наборе **Frozen Meat Clauses (A)** равно 20.
- Эта оговорка тоже специфична. Прямо-таки Frozen Meat писали какие-то пионеры страхования! Речь идет о **расчете суммы убытка** по неотгруженной партии.
- Но вот что странно – покрытие же идет с момента погрузки на судно! Как можно тогда думать о неотгруженной партии? Не ясно.

Читайте специальные оговорки!

- Хочется нашими впечатлениями поделиться. А в нашем случае это возможно только через подзаголовки. Такой вот призыв к читателям: столько интересного в специальных оговорках – читайте их!
- Ну и что из того, что Вы продаете уголь, а не нефть с мясом – специальные условия, придуманные одними специалистами, могут быть применены другими.

Остальные оговорки по мясу. Кратко

- Логично продолжить с условий страхования **(A)**, но уже с покрытием поломки холодильного оборудования транспортного средства, длящейся более одних суток.

Ассоциация по мясу и одобренные ею оговорки

- **International Meat Trade Association (IMTA) – Международная ассоциация по торговле мясом (MATM)** является одной из старейших промышленных ассоциаций мяса в Великобритании.
- Ее истоки восходят к 1895 году, когда была образована **Frozen Meat Trade Association – Ассоциация по торговле замороженным мясом**.
- Название было изменено после присоединения Великобритании к Евросоюзу.
- Ее членами являются не только импортеры (что было в начальные годы ее существования), но и экспортеры, международные торговцы, оптовые поставщики и дистрибьюторы мяса и мясных продуктов.
- Ассоциацией разрабатываются Условия купли-продажи мяса и Арбитражные правила.
- В отношении страхования поставок мяса **MATM** были одобрены оговорки **CL327 1/1/86**, которые расширяют предоставляемое по **IFMC (A) 1/1/86** покрытие.

IMTA Frozen Meat Extension Clauses (For use only with the Institute Frozen Meat Clauses (A) 1/1/86) **CL327 1/1/86 – Институтские расширяющие MATM оговорки по страхованию замороженного мяса** (для использования только с Институтскими оговорками по страхованию замороженного мяса (A) 1/1/86) **327 от 1/1/86**

- Текст оговорок **IMTA Frozen Meat Extension Clauses CL327 01/01/86** в основном повторяет текст оговорок **Frozen Food Extension Clauses CL334 01/01/86**.
- Отличий два: 1) **Frozen Food** заменен на **Frozen Meat** (что естественно), и 2) в заключительном абзаце Оговорки о Периоде покрытия изменено определение периода, превышающего 60 дней.
- Он стал определяться так:

the period *in freezing works and in any cold store, before loading into the conveyance for commencement of the transit*, exceeds 60 days.

период *нахождения на предприятии замораживающих работ или на любом холодильном складе до погрузки в транспортное средство для начала перевозки* превышает 60 дней.

– На этом наши исследования содержимого холодильников приостановим – тема богатая, но у нас не так много места.

– Вот что отметим – сколько страховщиков – столько условий страхования. Для очень любимых страхователей могут использоваться максимально широкие условия. Вот что мы видели в одном годовом договоре по фруктам:

«По сравнению со стандартными условиями, условия данного Договора страхования расширены и/или сокращены на следующие случаи:

– **risks of deterioration and/or ripening / yellowing and/or rotten resulting from: порча и/или созревание / пожелтение и/или гниение вследствие:**

– **non respect of the temperature** stated in the bill of lading and/or any other document submitted to and/or issued by the carrier, established contradictorily between the parties on arrival of the goods,

– **несоблюдения температурного режима**, указанного в коносаменте и/или ином документе, предоставленном перевозчику или им выписанном. Такое несоблюдение должно быть подтверждено в результате совместного осмотра груза сторонами,

– **variation in the temperature** attributable to **breakdown of refrigerating machinery** resulting in its stoppage and/or malfunctioning **whatever the time duration** during the insured voyage, where the goods are under controlled temperature,

– если грузы должны перевозиться при определённой контролируемой температуре – **колебаний температуры**, приписываемых поломке рефрижераторного оборудования, вследствие которой оно остановилось или работало в ненормальном режиме в течение застрахованного рейса, **вне зависимости от продолжительности поломки»**.

НЕФТЕПРОДУКТЫ НАЛИВОМ = BULK OIL

– Для страхования перевозок нефтепродуктов наливом существует единственный набор оговорок:

Institute Bulk Oil Clauses CL273 1/2/83 =

Институтские оговорки страхования наливных нефтепродуктов

– Эти оговорки разработаны **на основе институтских оговорок ICC (B) 253 1/1/82**.

– Остановимся лишь на отличиях между оговорками **IBOC 273 1/1/83** и **ICC (B) 253 1/1/82**.

– Кратко на первых страницах главы XI мы уже попытались это сделать – вернитесь десятков на пять страниц назад.

– Здесь мы тоже будем использовать сокращенный текст.

Risks Clause

1. This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6, and 7 below,

1.1 loss of or *damage to contamination* of the subject-matter insured

[Excluded]

~~1.1.3 overturning or derailment of land conveyance~~

~~1.2.2 jettison or washing overboard~~

~~1.2.3 entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container liftvan or place of storage~~

Оговорка о Рисках

1. Данное страхование покрывает, за исключением случаев, перечисленных в оговорках 4, 5, 6 и 7 ниже:

1.1 гибель или **повреждение загрязнения** предмета страхования

[Вполне понятно исключение этих рисков – не подпадают под «наливную» специфику]

1.2.2 выбрасывание груза за борт

[Included:]

1.2.3 leakage from connecting pipelines in loading transshipment or discharge

1.2.4 negligence of Master Officers or Crew in pumping cargo ballast or fuel,

1.3 contamination of the subject-matter insured resulting from stress of weather.

[Exclusion excluded: no 4.3 Insufficiency of packing]

Transit Clause

[Amended – attaches from]

~~from the time the goods leave the warehouse or place of storage as the subject-matter insured leaves tanks for the purpose of loading~~

[Terminates on:]

~~8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage as the subject-matter insured enters tanks on discharge to place of storage or to storage vessel at the destination named herein,~~

8.1.2 on the expiry of ~~60~~ **30** days after ~~completion of discharge~~ **overside of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge the date of arrival of the vessel at the destination named herein,** whichever shall first occur.

[Включены]

1.2.3 утечки из соединения трубопроводов в течение загрузки, перегрузки или выгрузки

1.2.4 небрежности, допущенной капитаном, должностными лицами или экипажем судна при перекачивании груза, балластной воды или топлива,

1.3 загрязнение предмета страхования в результате непогоды.

[Исключенное исключение: нет пункта 4.3 о Недостаточности упаковки].

Оговорка о Перевозке

[Изменена – начало действия]

~~с момента, когда товары покидают склад или место хранения как только предмет страхования оставляет резервуары с целью погрузки~~

[Заканчивается:]

~~8.1.1 после доставки на получательский или иной конечный склад или место хранения как только предмет страхования поступает в резервуары на разгрузку в месте хранения или в хранящем судне в указанном здесь пункте назначения, либо~~

8.1.2 по истечении ~~60~~ **30** дней после ~~завершения выгрузки~~ **застрахованных по настоящему страхованию товаров с борта морского судна в конечном порту выгрузки дня прибытия судна в указанный здесь пункт назначения,** в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым.

Adjustment Clause

15. Claims for leakage and shortage recoverable under this insurance are to be adjusted as follows:

15.1 The amount recoverable shall be the proportionate insured value of the volume of oil lost, to be ascertained by a comparison of the gross volume certified as having left tanks for loading on to the vessel with the gross volume certified as having been delivered to tanks at the termination of the transit, except that where the contract of sale is based on weight and not on volume the amount recoverable may be calculated on a weight basis from such certified quantities.

The term «gross volume» in this Clause 15.1 means total volume without deduction of sediment and water content and free water, except to the extent that the amount of water can be shown by the Assured to have increased abnormally during the insured transit as a result of the operation of a risk covered by this insurance.

15.2 Adjustment shall be made to the calculation under 15.1 above to eliminate any change in volume caused by variation in temperature and any apparent change in quantity arising from the use of inconsistent procedures in determining the certified quantities.

15.3 Where this insurance provides for an excess to be applied to claims for leakage or shortage, such excess shall be deemed to include ordinary loss in weight or volume except when caused by variation in temperature or settling out of water. Where there is no such provision, the amount recoverable in accordance with Clauses 15.1 and 15.2 shall be subject to reduction for any ordinary loss excluded by Clause 4.2 above.

Оговорка об Урегулировании убытков
15. Требования в отношении утечки и недостачи, возмещаемых по настоящему страхованию, подлежат урегулированию в следующем порядке:

15.1 Возмещаемая сумма должна быть пропорциональна страховой стоимости объема утраченной нефти, которая определяется сравнением засвидетельствованного брутто-объема, покинувшего резервуары для погрузки на судно, с засвидетельствованным брутто-объемом, доставленным в резервуары по завершению перевозки, за исключением того, что когда договор купли-продажи основан на весе, а не на объеме, возмещаемая сумма может насчитываться на основе веса таких засвидетельствованных количеств.

Термин «брутто-объем» в этой Оговорке 15.1 означает общий объем без вычета осадочных отложений, водосодержания, и слойной воды, за исключением того, что страхователем может быть доказано аномальное увеличение количества воды во время застрахованной перевозки в результате воздействия риска, покрываемого настоящим страхованием.

15.2 Расчет по пункту 15.1 должен быть исправлен с целью удаления изменения объема, вызванного колебаниями температуры, и любого очевидного изменения в количестве, происходящего из использования различных процедур при определении засвидетельствованных количеств.

15.3 В тех случаях, когда это страхование предусматривает франшизу, применяемую к требованиям в отношении утечки или недостачи, считается, что такая франшиза включает обычные потери веса или объема, за исключением того, когда это причинено колебаниями температуры или осаждением воды. Если данное условие не предусмотрено, возмещаемая в соответствии с оговорками 15.1 и 15.2 сумма подлежит уменьшению на любой обычный убыток, исключенный выше оговоркой 4.2.

– Общее количество оговорок в наборе – 20, т.к. введена новая Оговорка **Adjustment Clause – Оговорка «Урегулирование споров»**.

– Как увлекательно читать предметные оговорки! Понятно, что если наш читатель открывает книгу на этой странице, посмотрит вверх и не вчитается – он нас с тобой, Николай, за странных людей посчитает. Число оговорок проверяем и прочее.

– Но я понимаю, о чем ты. Тоже слышал, что **точное определение количества пере-**

везенных нефтепродуктов – один из высших этажей страховой деятельности. И занимаются им люди типа профессоров химии в очках и с бородами.

– Все потому, что надо измерять – точно – **и вес, и объем, и температуру**. А, например, температура различается в верхней и нижней части танка (как называется трюм на танкере).

– Я был в 88-м в Уэльсе в компании, до сих пор на сюррее нефтеперевозок специализирующейся – Minton, Treharne & Davies. Начинали они в XIX веке, конечно, с угля, а сейчас одни из лучших специалистов по нефти. Меня тогда поразило, насколько научным может быть подход к тогда казавшейся простой вещи – страхованию грузов.

– Итак, что **интересного мы выносим** из IBOC?

- (1) покрытие **загрязнения**, в том числе связанного с непогодой, **течи из трубопроводов и небрежности команды** при погрузке и бункеровке (ничего нет проще, чем смешать наливной груз и бункер = топливо);
- (2) страхование «**from tank to tank** = от резервуара до резервуара», а также **30-дневный лимит** после разгрузки;
- (3) специфическую систему **подсчета недостачи по объему**, реже – по весу;
- (4) возможность недостач в связи с **применением разных методов подсчета** груза в портах погрузки и выгрузки.

– Даже не надо для начала изучать способы перевозки именно наливных – страховщики до нас это сделали. И наказали обращать внимание на трубопроводы...

– А также на судно. Одна из проблем – **остатки груза на борту = remains on board = ROB** – как их подсчитывать?

– И необходимость осмотра судна перед погрузкой – вдруг эти ROB на борту могут загрязнить наш груз?

Расширение покрытия перевозок нефтепродуктов – Guaranteed outturn

– Возможное расширение покрытия касается утечки, нехватки или загрязнения по любым причинам – которые приводят к недостаче свыше 0.5% стоимости всей партии нефтепродуктов.

– Надо полагать, что 0.5% – это **норматив естественной убыли** для нефти.

– Возможно, но продолжим о расширении покрытия.

– Кроме уплаты дополнительной премии, на страхователя возлагается организация и обеспечение следующих мероприятий:

- 1) сюрвейерский осмотр резервуаров судна и погрузочного оборудования на предмет их чистоты с выдачей соответствующего свидетельства (сюрвейер должен быть одобрен страховщиком);
- 2) до и во время погрузки и разгрузки сюрвейером должны производиться и удостоверяться осадка судна, вес и температура партии груза;
- 3) загрязнение должно удостоверяться химическими анализами;
- 4) если условиями страхования предусмотрено использование промежуточного перевозочного средства или покрытие начинается в или продолжается в трубопроводе ином, чем основного перевозчика, или продолжается в береговых цистернах после выгрузки, то требования в отношении чистоты, тестирования, контроля и сертификации такого средства, трубопровода, цистерн остаются в силе.

– Да, уплати дополнительную премию, и приобретешь сколько дополнительных хлопот.

– К тому же, страховщиком не рассматриваются претензии за разложение нефти при длительном хранении в открытом резервуаре или за внутренний порок, или недостачу и/или утечку вследствие неправильного распределения или соединения грузов.

– И все же это расширение – мы еще приведем его текст в главе 14 – повсеместно используется в отрасли. Называется оно **Guaranteed Outturn = GOT. Outturn** – это акт о количестве доставленного груза. Если он «гарантируется», значит, страховщики берут на себя ответственность за любые недостачи.

Сжиженный газ

– В завершение скажем, что нефтеналивные оговорки **IBOC 273 1/1/83** применяются и при страховании перевозок **liquefied natural gas (LNG)** — **сжиженного природного газа (СПГ)**, осуществляемых на специально для этого созданных **LNG-танкерах**.

УГОЛЬ = COAL

– Как и нефтеналивные, угольные оговорки существуют в единственном наборе.

– Разработаны на основе оговорок **ICC (B) 253 1/1/82** и именуются:

Institute Coal Clauses CL267 1/10/82 = **Институтские оговорки страхования угля**

Отличия угольных оговорок и ICC (B) 253 1/1/82

– **Первое** – в перечне покрываемых опасностей 1-й оговорки **Risks – Риски**:

а) в 1.1.1 помимо огня и взрыва покрывается еще **heating, even when caused by spontaneous combustion**, inherent vice or nature of the subject-matter insured – **нагревание, даже когда оно вызвано самовозгоранием**, присущим пороком или природой предмета страхования.

– Обычно убытки, относимые на счет таких свойств груза, не подлежат страховому возмещению!

б) для покрытия перевозок угля **не предусмотрены** такие транспортные средства, как **craft** – портовое судно, **land conveyance** – наземное транспортное средство, **conveyance** – транспортное средство, **liftvan** – лифтован (только **vessel** – морское судно или **container** – контейнер).

в) поэтому из покрытия изъято **1.1.3 overturning or derailment of land conveyance** – **переворачивание или сход с рельсов наземного транспортного средства**.

г) изъята и **1.3 total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft** – **полная гибель любой упаковки, утерянной за борт или упавшей во время погрузки или выгрузки**.

– На 1982 год перевозки угля в мешках прекратились, иная упаковка не придумана, перевозка только насыпью – так зачем предусматривать то, что точно не произойдет.

– **Второе, в Оговорке General Exclusions – Общие исключения** – **изъятые** исключения относительно непригодной или неправильной упаковки (**подоговорка 4.3**) и присущего порока или природы груза (**подоговорка 4.4**).

– И правильно, ведь упаковка для угля вообще не используется, а **inherent vice or nature of the subject-matter insured** покрывается в 1.1.1.

– Вот почему в **Угольных оговорках общих исключений – 6**, а не привычных 8.

– **Третье** отличие имеется в 8-й оговорке **Transit – Перевозка, пункт 8.1** которой изложен уже вот в такой краткой редакции:

8.1 This insurance attaches as the subject-matter insured is **loaded on board** the overseas vessel at the port or place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates as the subject-matter insured is **discharged overside** from the overseas vessel at the destination named herein.

8.1 Настоящее страхование вступает в силу, как только предмет страхования **погружен на борт** морского судна в указанном здесь порту или месте для начала перевозки, продолжается в течение обычного хода перевозки, и прекращается как только предмет страхования **выгружен через борт** морского судна в указанном здесь пункте назначения.

– **Четвертое:** вместо 60-дневного периода после разгрузки предусмотрен период в 15 дней.

– Еще одна малозаметная особенность угольных оговорок: в их тексте не встречается **goods**, только **cargo** или **subject-matter insured**.

ЛЕСОМАТЕРИАЛЫ = TIMBER

– Для страхования перевозки лесоматериала (деловой древесины) есть опять же единственный набор институтских оговорок, составленный на основе **ICC (B) 253 1/1/82**:

Institute Timber Trade Federation Clauses CL335 1/4/86 – Институтские оговорки страхования лесоматериала

– Timber Trade Federation – Федерация торговли лесоматериалами.

– В преамбуле лесных оговорок **ITTFC 335 1/4/86** говорится:

Agreed with the Timber Trade Federation – согласовано с Федерацией Торговли Лесоматериалами.

– **Основное отличие** оговорок **ITTFC 335 1/4/86**, и не только от **ICC (B) 1/1/82**, но и от ранее рассмотренных специализированных оговорок, состоит в **содержании оговорки Risks Clause**:

Risks Clause

1. Cargo whilst stowed on deck

1.1 This insurance covers, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below,

1.1.1 loss of or damage to the subject-matter insured **whilst stowed on deck** of the over-sea vessel, or any part or item thereof whilst so stowed, reasonably attributable to

1.1.1.1 fire or explosion

1.1.1.2 vessel being stranded grounded sunk or capsized

1.1.1.3 collision or contact of vessel with any external object other than water

1.1.1.4 discharge of cargo at a port of distress,

1.1.2 loss of or damage to the subject-matter insured **whilst stowed on deck** of the over-sea vessel, or any part or item thereof whilst so stowed, caused by

1.2.1 general average sacrifice

1.2.2 jettison or washing overboard

1.2.3 theft or non-delivery

1.2.4 malicious act.

Cargo whilst not stowed on deck

1.2 This insurance covers **all risks of loss of or damage** to the subject-matter insured excluding any part or item thereof whilst stowed on deck on the over-sea vessel, except as provided in Clauses 4, 5, 6 and 7 below. Subject-matter insured or any part or item thereof stowed in poop, fore-castle, deckhouse, shelter deck, other enclosed space, or in a container, shall be deemed to be the subject-matter insured not stowed on deck.

Оговорка о Рисках

1. Палубный груз

1.1 Настоящее страхование, за исключением предусмотренных ниже в Оговорках 4, 5, 6 и 7 случаев, покрывает:

1.1.1 гибель или повреждение предмета страхования при его **перевозке на палубе** морского судна, или любой его части или отдельного предмета, уложенного таким же образом, обоснованно относимые на счет:

1.1.1.1 пожара или взрыва

1.1.1.2 того, что судно село на мель, коснулось грунта, утонуло или перевернулось

1.1.1.3 столкновения или касания судна с любым внешним объектом, кроме воды

1.1.1.4 выгрузки груза в порту бедствия,

1.1.2 гибель или повреждение предмета страхования при его **перевозке на палубе** морского судна, или любой его части или отдельного предмета, уложенного таким же образом, причиненные:

1.1.2.1 общеаварийным пожертвованием

1.1.2.2 выбрасыванием или смыванием волной за борт

1.1.2.3 кражей или недоставкой

1.1.2.4 злоумышленным деянием.

Трюмный груз

1.2 Настоящее страхование покрывает **все риски гибели или повреждения** предмета страхования, кроме любой его части или отдельного предмета, находящегося на палубе морского судна, за исключением случаев, предусмотренных ниже в Оговорках 4, 5, 6 и 7. Предмет страхования или любая его часть или отдельный предмет, находящийся в юте, баке, палубной надстройке, шельтердеке, ином закрытом пространстве или в контейнере, будет считаться предметом страхования, не размещенным на палубе.

Краткий экскурс по морским терминам

Roop – ют — (от нидерл. hut), кормовая надстройка судна или кормовая часть верхней палубы.

Forecastle – бак — надстройка в носовой части палубы.

Deckhouse – палубная надстройка.

Shelter deck – шельтердек — навесная легкая палуба, расположенная выше верхней палубы.

Особенности страхования лесных грузов

– Что здесь особенного?

– Страхованием покрывается **перевозка только морским судном**. В оговорке «**Риски**» **не упоминаются** такие транспортные средства, как **craft, land conveyance, conveyance, liftvan**. Из привычного перечня транспортных средств остался лишь контейнер.

– **В зависимости от места укладки груза** предусматривается **два варианта** покрытия:

- 1) если груз на палубе (открытое размещение, груз более подвержен воздействию внешних факторов) – **named perils coverage** – **покрытие поименованных (указанных) рисков**;

- 2) если груз под палубой, в судовых надстройках или в контейнере (который может быть и на палубе) – **all perils coverage** – **страхование от всех рисков**.

– Да, мы впервые встречаемся с **дифференцированным объемом** покрытия – внутри оговорок – в зависимости от характера перевозки. Но с лесными грузами это настолько очевидно, ведь большая часть любой партии идет на палубе.

– **Перечень поименованных рисков не содержит** неморских рисков и опасностей, относящихся к генеральным грузам (переворачивание или сход с рельсов наземного транспортного средства / землетрясение, извержение вулкана или удар молнии / проникновение забортовой воды / гибель места при грузовых работах).

– Однако **перечень рисков расширен** гибелью или повреждением предмета страхования, причиненные **кражей, недоставкой или злоумышленными деяниями**.

– **Третье** отличие – подоговорка 4.6 и оговорка 5 такие же, как и в **Commodity Trades Clauses** (см. выше).

– **Четвертое** отличие – отсутствие в общих исключениях подоговорки 4.7 об исключении преднамеренного повреждения или уничтожения груза.

– Это и понятно, ведь злоумышленные деяния покрываются в подпункте 1.1.2 оговорки **ITTFC 335 1/4/86**.

– **Пятое** отличие – **покрытие пиратства** при размещении груза под палубой (пиратство из исключяющей подоговорки 6.2 исключено).

– Если **груз на палубе** – **пиратство не покрывается** – нет такого риска в перечне рисков.

– **Шестое** отличие – в своеобразии **Transit** оговорки – мы приводим только специфические ее положения:

Transit Clause

8.1 ...attaches on or after the **loading** of the goods insured hereunder on land and/or water conveyances or **their floating at the mill**, warehouse, factory, yard or premises wheresoever, from which the despatch to the oversea vessel is made..and terminates

8.1.1 on **delivery** of the goods by land or water **into the mill**, warehouse, factory, yard or premises at their final destination, whether at the port of discharge of the oversea vessel or (**further sea voyage excepted**) elsewhere, and are there made available to the Assured or Receivers

8.3 Each **bill of lading** to be deemed a **separate** insurance if required by the Assured at any time.

8.4 The provisions of Clause 8 shall apply notwithstanding that the **description of the voyage** in the body of the policy **may state only the ports** and places of shipment and discharge.

Оговорка о Перевозке

8.1 ...вступает в силу с началом или после **погрузки** застрахованного настоящим договором груза на наземные и/или водные транспортные средства, либо его (**лесо**) **сплава** от любого лесопильного завода, склада, фабрики, площадки или помещения, с которого производится отправка к морскому судну... и прекращается в одном из следующих случаев:

8.1.1 после **доставки** груза по суше или по воде **на лесопильный завод**, склад, фабрику, площадку или помещение в конечном пункте назначения, в порту разгрузки морского судна или (**последующий морской рейс исключен**) в ином подобном месте, где груз поступает в распоряжение Страхователя или Получателей.

8.3 Каждый **коносамент** считается **отдельным страхованием**, если в какое-либо время это запрошено Страхователем.

8.4 Положения оговорки 8 применяются, несмотря на то, что **описание перевозки** в полисе может **указывать только порты** и места погрузки или разгрузки.

– Исходя из которой, начальным местом отправки и конечным местом доставки является **mill** – **лесопильный завод**, или **warehouse** – склад, или **factory** – деревообрабатывающее предприятие, или **yard** – открытая площадка для хранения, или **premises** – помещение предприятия с прилегающими постройками и участком земли.

– С которых лесоматериалы могут доставляться на морское судно либо по суше, либо по воде.

– Причем по воде доставка возможна двумя способами: 1) с использованием **water conveyances** – водных транспортных средств или 2) **floating** – (лесо) **сплавом**.

– Аналогична и доставка лесоматериалов с морского судна в конечное место доставки.

ВКРАПЛЕНИЕ: Блэкси и лесные грузы – начало советского страхования!

Ах, Баррель-Баррелька, наша ресепшионистка в Блэкбалси на Фенчерч стрит 65, так и напевавшая, отвечая на телефонные звонки – Blacksea howmayIhelpYou? – в два слова. Сидела она под огромной чеканкой, изображавшей Парламент и Кремль, Черное и Балтийское моря – поскольку **старейшая акционерная компания** нашего региона так и называлась – **Black Sea and Baltic General Insurance Company**, или Блэкбалси, или просто БлэкСи.

Учреждена она была в 1925 году. Я дал себе слово написать ее мини-историю – дайте срок! Важно, что учреждена она была из-за... особенностей только что пройденных нами Лесных Оговорок.

Ведь основная статья экспорта Советской России была – лес. В Лондоне сначала образовалось Англо-Советское Пароходное Общество = **АСПО**, организовавшее перевозки леса. Затем Банк – **Московский Народный** = Moscow Narodny Bank.

А вот страхованием попытался заниматься Госстрах РФ, из Москвы. Ан не тут-то было – английские получатели сказали, что Госстрах предлагает полисы на неизвестных им условиях – не умел тогда Госстрах использовать Лесные оговорки. Вторая позиция, конечно, была связана с недоверием к расположенному в Советской России страховщику.

Легки на подъем были революционные лидеры – и уже к 1925 году открыли в Лондоне страховое общество – Блэкси, попервоначалу занимавшееся только страхованием лесных грузов.

Так что после умирания = умерщвления до-Октябрьской системы страхования – корпоративное страхование как таковое возобновилось у нас в страховании грузов. Конкретно – лесных грузов.

А Блэкси, увы, почил в бозе в 1998-м. Но остался его брат – **СОФАГ = SOVAG** – немецкая компания с переводящимся точно также названием (просто и легко запоминающееся **Schwarzmeer und Ostsee Versicherungs-Aktiengesellschaft**). Сейчас брат крепко связан с СОГАЗом.

ЧАСТЬ 2. ОСОБЕННАЯ (продолжение) РАЗНЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВ: НЕСТАНДАРТНЫЕ ОГОВОРКИ И УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ = DIFFERENT TYPES OF GOODS: NON-STANDARD CLAUSES AND CONDITIONS

АВТОМОБИЛИ = CARS = VEHICLES

Ограничения страхования перевозок автомобилей

- **Первое**, на страхование не принимаются перевозки “Классических автомобилей” или автомобилей более чем двенадцатилетней сборки.
- Конечно, застраховать перевозку таких автомобилей возможно, но для этого перед каждой и отдельной перевозкой нужно добиться согласия страховщиков.
- **Второе**, перевозимые **на палубе** автомобили **исключаются** из страхового покрытия, если только они не в контейнерах.
- **Третье**, возмещение расходов на **повторную пульверизаторную покраску** автомобиля ограничивается только расходами на покраску **поврежденных** частей.
- **Четвертое**, безусловная франшиза – эквивалентна USD 500 или 1% страховой суммы, в зависимости от того, что больше.

Стандартные и нестандартные оговорки страхования перевозок автомобилей

- В основу страхования автомобилей как груза заложены институтские оговорки, соответствующие виду перевозки (морем или по воздуху):

**Institute Cargo Clauses (A) или Institute Cargo Clauses (Air)*,
Institute War Clauses (Cargo)* или Institute War Clauses (Air Cargo)*,
Institute Strikes Clauses (Cargo)* или Institute Strikes Clauses (Air Cargo)*,
Institute Replacement Clause,
Institute Classification Clause.**

Примечание: * – оговорки, которые будут рассмотрены далее в книге.

- Наряду с ними в одном и том же договоре страхования **применяются и нестандартные оговорки** (т.е. не институтские), которые изменяют покрытие, предоставляемое институтскими оговорками.

– Несколько примеров нестандартных оговорок:

Период действия = Duration Clause

- Как и по лесным грузам – по машинам есть **специфические места начала и окончания страхования**.
- По машинам это – **компаунды**. Вы, возможно, видели огромные площадки, на которых томятся сотни машин. Такое хранение под открытым небом может происходить в портах погрузки и выгрузки – и прибытие машины на место хранения уже означает начало или окончание страхования...
- с учетом лимита в **15 дней хранения при отгрузке, и в 10 – после разгрузки**.
- Эти 10 после разгрузки могут быть продлены до 30.

...from the time the vehicle is **handed over to the carrier or agent** at the place named for the commencement of the transit, including where required a period **not exceeding 15 days in compound** whilst awaiting loading, continues during the ordinary course of transit and terminates either:

(i): when the vehicle is **handed over to the Insured** or his agent at the destination named, or...

(iii): on expiry of **10 days** from the time the vehicle becomes **available for collection** by the Insured or his agent, whichever shall first occur.

...с момента **передачи автомобиля перевозчику или агенту** в месте, указанном для начала перевозки, включая, при необходимости, пребывание в компаунде [место хранения автомобилей] во время ожидания погрузки, но не свыше 15 дней... и прекращается при наступлении одного из нижеуказанных событий:

(i): в момент **передачи автомобиля Страхователю** или его агенту в обусловленном месте назначения, или...

(iii): по истечении **10 дней** со дня, в который возникает **возможность получения** автомобиля Страхователем или его агентом, в зависимости от того, какое событие наступит первым.

– Срок действия может продлеваться использованием специфического условия:

Including **up to 30 days in customs compound** at destination or **until collected** by Insured whichever is the sooner.

Включая **покрытие нахождения на таможенном складе до 30 дней** или **до получения Страхователем**, в зависимости от того, что произойдет раньше.

Оценка стоимости и пропорциональное возмещение убытков = Valuation & average clause

The vehicle should be insured for its **full market value at destination including freight** if required. In the event of the sum insured being **less than sound market** value of the vehicle at the time and place of loss, the Insured shall only be entitled to recover hereunder such **proportion** of the loss as the sum insured bears to the sound market value of the vehicle.

Автомобиль должен быть застрахован на его **полную рыночную стоимость в пункте назначения**, включая плату за перевозку, если требуется. В случае, когда страховая сумма окажется **меньше рыночной стоимости неповрежденного** автомобиля на момент и в месте наступления страхового случая, Страхователь будет иметь право на возмещение по настоящему договору страхования только **части убытка**, пропорциональной отношению страховой суммы к рыночной стоимости неповрежденного автомобиля.

Снижение стоимости = Depreciation clause

Underwriters' liability is **restricted to the reasonable cost of repair** and **no claim** is to attach hereto for **depreciation** consequent thereon. In no case shall liability hereunder for such repairs exceed the sum insured in respect of the damaged vehicle.

Ответственность Андеррайтеров **ограничивается разумной стоимостью ремонта**, и **никакое требование о возмещении снижения** стоимости вследствие ремонта не принимается. Ни в коем случае по настоящему договору страхования ответственность по таким ремонтам не будет превышать страховую сумму в отношении поврежденного автомобиля.

– Эти две оговорки – отличная иллюстрация на тему соответствия страховой суммы и страховой стоимости.

Дополнительные условия и исключения

– Очень важен список дополнительных условий и исключений – по автомобилям он может быть совсем немаленьким:

- риски механической, электрической и/или электронной **поломки** и/или неисправности – иногда с оговоркой «unless caused by external impact to the vehicle – если только они не причинены внешним воздействием на т/с»;
- риски **коррозии, окисления и обесцвечивания**, если только это не вызвано опасностью, застрахованной на условиях оговорок Institute Cargo Clauses (C);
- риски **конфискации** и изъятия автомобиля;
- гибель или повреждение автомобиля вследствие **климатических или атмосферных условий**, экстремальных значений температуры, замерзания охлаждающей жидкости;
- гибель или повреждение **автомобильных принадлежностей** и/или переносных устройств, если только о необходимости такого страхования не заявлено до перевозки;
- **кража и/или хищение аудиотехники**, если только она не украдена вместе с автомобилем;
- кража любой **части, не включенной в спецификацию** производителя, если только она не была заранее внесена в предотгрузочный акт, направленный страховщику;
- гибель или повреждение автомобиля, наступившие во время движения **«своим ходом»** или **буксировки**, кроме тех случаев, когда автомобиль погружается или выгружается с перевозящего транспортного средства, включая контейнеры, – No risk under own power other than whilst being driven on/off vessels;
- ответственность перед любыми третьими лицами;
- любое требование, возмещаемое по **договору автотранспортного** страхования;
- риски нанесения **царапин, вмятин, скалывания, выбоин**, порчи внешнего вида, образования пятнистых покрытий, коррозии, окисления и обесцвечивания автомобилей более 5-летней сборки и автомобилей без **Сертификата о состоянии**;
- с условием предоставления **сюрвеерского отчета о состоянии до погрузки**. Если отчет о состоянии до погрузки не выпускался, из покрытия исключаются претензии по царапинам, вмятинам, ударам и стоимости [их] ремонта = subject to pre-shipment condition report. If no pre-shipment condition report is issued the cover shall exclude claims for scratching, denting, bruising and cost of repairing.

– **Сертификат о состоянии** – документ, констатирующий состояние автомобиля на момент поступления автомобиля в распоряжение грузового экспедитора или судоходной компании и устанавливающий все дефекты, согласованные между грузовым экспедитором и владельцем автомобиля и подписанный ими в то же самое время.

– Как мы видим, перевозки автомобилей – **одного из первых встреченных нами на пути генеральных грузов** – совсем нелегки. Исключений, может показаться, значительно больше, чем застрахованных рисков.

МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ: ЗАМЕНЯТЬ ИЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ? MACHINERY: REPLACE OR REPAIR?

– Мы оказались немного не готовы к изучению автомобилей. Потому, что «не прошли» азы – **перевозки разных машин и оборудования**.

– Дело в том, что мы планировали их поместить в подглаву по Институтским оговоркам. А оказалось, у них интересное сочетание стандартных и специфических условий.

– Итак – **машины и оборудование**.

– В качестве вступления: аспекты, связанные с **повреждением** машин и оборудования

- **одни из самых сложных** в страховании грузов. Тут много **проблем, например**: стоимость **ремонта**, сопоставимая со стоимостью всего груза, проблема утраты **гарантий** производителя после ремонта, утрата **товарного вида** и пр.

ВКРАПЛЕНИЕ: Пример наставлений андеррайтерам страховой компании.

Промышленная техника и оборудование. Основные риски обусловлены внешним воздействием на груз (повреждение при погрузке / разгрузке или транспортировке), а также мелкими кражами. Размер ущерба, нанесенный **комплектному оборудованию**, может быть очень большим, так как, например, при повреждении одного узла невозможно провести монтаж всей линии. При страховании перевозок комплектного оборудования необходимо оговаривать следующие положения: а) проверка работоспособности оборудования сразу же после разгрузки или в оговоренные сроки; б) взаимодействие страховщика и страхователя **при ремонте или замене поврежденных узлов и агрегатов.**

Физическое повреждение или коммерческий убыток?

- Их можно свести к следующему. Мы воспринимаем цель страхования как **возмещение убытков от физической гибели или повреждения** предмета или его части – см. дискуссию о физических и экономических убытках в начале главы VIII.
- В случае машин речь идет о большем – том, что мы называем «природой» или «сущностью» предмета страхования. И получается, что иногда надо возмещать больше, чем расходы по восстановлению физической формы и сути – чтобы предотвратить **change of specie** – изменение сущности, как об этом говорит Секция 57 MIA.

Наиболее расхожий пример: **игла швейной машины**. Небольшая часть, чья стоимость несопоставима с ценой всего агрегата. Но без иглы или без набора игл – машина работать не будет и никому не нужна. Если эта часть утрачена – украдена, ее придется досылать самолетом. Расходы на досылку могут сравняться с ценой всей машины.

- Как правильно говорит Вишванат на с. 83, формула PAM = Particular Average Method (см. главу V) – возмещение стоимости сломавшейся части машины – не подходит к машинам и оборудованию.
- Ремонт машины вследствие поломки – расходы и потерянное время. Для страхователя **коммерческий интерес** лежит в **полной замене** машины – то есть объявлении предмета полностью погибшим.
- А для страховщика важен **принцип** страхования – **возмещение реальных убытков страхователя**. Реальные убытки – это разумные расходы на ремонт и связанные с ремонтом.
- Критерий разумности и устанавливается как баланс интересов страхователя и страховщика.
- Первый раз установлен он был еще в 1934 году. И главным термином тут был replacement = замена.

Оговорка о замене = Institute Replacement Clause CL161 01/01/1934

- Начнем с Институтских оговорок. С самой ранней, увидевшей свет в 1934 году.

In the event of loss of or damage to any **part or parts of an insured machine** caused by a **peril covered** by the Policy the sum recoverable shall **not exceed the cost of replacement or repair of such part or parts plus charges for forwarding and refitting**, if incurred, but **excluding duty** unless the full duty is included in the amount insured, in which case loss, if any, sustained by payment of additional duty shall also be recoverable. Provided always that **in no case** shall the liability of Underwriters **exceed the insured value of the complete machine**.

В случае гибели или повреждения **любой части или частей застрахованной машины**, причиненных **опасностью, покрываемой** настоящим Полисом, сумма возмещения **не превысит стоимость замены или ремонта такой части или частей, а также расходов на доставку и установку**, если таковые были произведены, но **исключая таможенную пошлину**, если только она не была включена в страховую сумму полностью; если же была, расходы по оплате дополнительной пошлины, если они были понесены, будут также возмещены. Согласовано, что **ни при каких обстоятельствах** ответственность Андеррайтеров **не будет превышать страховую стоимость всей машины**.

– **Основной принцип:** оплачивается

стоимость замены или ремонта части +
расходы по доставке +
расходы по установке,
но
не свыше стоимости всей машины.

– Будем называть **машины и оборудование = machinery** – просто «машинами».

– То есть по **IRC** – как называем мы эти Оговорки – возмещается не только материальный ущерб, но и расходы по его ликвидации (приобретение новых частей, их доставка, монтаж, оплата работ, пошлин или ремонта).

– По смыслу оговорки **страхователь не вправе требовать выплаты полной стоимости поврежденной машины** на том основании, что замена частей не позволяет использовать машину по назначению.

– Страховщики, справедливо посчитав, что они **покрывают только физические риски**, а **коммерческие или экономические убытки в связи с повреждением машины лежат на страхователе**, и ввели в далеком 1934-м **Replacement Clause**.

– Которой они четко изложили свою позицию при страховании перевозок машин: «если машина повреждена и может быть отремонтирована, мы возмещаем только стоимость ремонта, а не гибель машины».

Новые IRC 2008

– В конце 2008 года за исх. №JC 2008/023 от 01.12.2008 комитет JCC (ОКСГ) издает циркуляр о вводе трех оговорок О замене:

Institute Replacement Clause CL372 01/12/2008

Institute Replacement Clause – Proportional Valuation CL373 01/12/2008

Institute Replacement Clause – Obsolete Parts Endorsement JC2008/023 01/12/2008

– 2008 год, ИЛСа уже нет, а оговорки то все равно **институтские!**

– Что важно – в 2009-м ввели новые ICC. И новые IRC – в атмосфере, когда все внимание страховой общественности было приковано к Лондонским нововведениям. Ну, как-будто Стив Джобс вернулся и супер-новый АйПэд представляет.

– И этот революционный момент был использован **именно для представления новых IRC**.

– Так серьезна их роль в современных условиях!

– Согласно циркуляру JCC:

- 1) оговорка **CL372** 01/12/2008 **заменяет CL161** 01/01/1934 (через 74 года!)
- 2) оговорка **CL373** 01/12/2008 (пропорциональное определение стоимости) является **новой** формулировкой и предусматривает **ограничение стоимости в пропорции**, если, по усмотрению страховщиков, это целесообразно;
- 3) разработанное комитетом JCC (ОКСГ) **дополнение** об Устаревших частях JC2008/023 01/12/2008 предназначено для использования с любой из двух вышеприведенных оговорок в обстоятельствах, когда **заменяемые части могут быть настолько устаревшими**, что требуется производить их заново.

Оговорка о замене = Institute Replacement Clause CL372 01/12/2008

- Следуя своей практике сравнивать старое и новое, мы поместим весь текст оговорки.
- Но надо отметить, что ничего революционного в изменениях мы не нашли:

In the event of loss of or damage to any part(s) of an insured machine or **other manufactured item consisting of more than one part** caused by a peril covered by **this insurance**, the sum recoverable shall not exceed the cost of replacement or repair of such part(s) plus **labour for (re)fitting and carriage costs**. **Duty incurred** in the provision of replacement or repaired part(s) shall also be **recoverable** provided that the full duty payable on the insured machine or manufactured item is included in the amount insured. The **total liability** of Insurers shall in no event exceed **the amount insured** of the machine or manufactured item.

В случае гибели или повреждения любой части(ей) застрахованной машины **или другого промышленного изделия, состоящего из более чем одной части**, причиненных опасностью, покрываемой этим договором страхования, подлежащая возмещению сумма не должна превышать расходы на замену или ремонт такой части(ей), а также стоимость **работ по (пере)установке и расходы на перевозку. Таможенная пошлина, уплаченная** в обеспечение замены или ремонта части(ей) также **подлежит возмещению**, при условии, что полная пошлина, подлежащая оплате в отношении застрахованной машины или промышленного изделия, включена в страховую сумму.

Общая ответственность Страховщиков ни в коем случае не должна превышать **страховую сумму** машины или промышленного изделия.

– Комментарии и замечания?

– Чуть не впервые видим **Amount Insured** – а не Sum Insured в каких-либо оговорках. Это что, ошибка? Мы всегда считали, что Amount Insured – это «сумма, застрахованная по данному слипу», которая может быть частью Sum Insured, взятой на себя данным состраховщиком. Надо теперь искать где-то пояснения.

– Что тут важно – они заменили Insured Value 1934го – на эту самую Amount Insured. Формулировка получается четче.

– И добавили еще – общая ответственность = total liability – «общая» звучит четче, чем просто «ответственность» в 1934-м.

– А по существу изменений. Кажется, что **возмещаемые расходы очерчены четче**:

labour for (re)fitting and carriage costs – а не
charges for forwarding and refitting как в 1934-м.

– **Таможенная пошлина** – теперь присутствует более позитивная формулировка о ее возмещаемости.

– Очень важно заметить: чтобы ее возместили – пошлина с самого начала должна быть включена в Страховую Сумму = SI. То есть SI следует считать не как CIF+10% (или иной процент) – а как CIF + Duty + 10%.

Часть = Part

– И последнее. Значение термина **part = часть** уже не раз бывало предметом разбирательств. Самым известным был спор Nikula – про буровую – где вопрос стоял таким образом: часть – это огромная «нога» буровой – или сварной шов, которым нога прикреплялась к «подошве»? Спор возник, поскольку в страховании каско оперируют понятием defect of a part = дефект части.

– В IRC ввели **новый термин** – определение предмета этих Оговорок:

manufactured item consisting of more than one part =
промышленное изделие, состоящее из более, чем одной части.

– Вроде, само по себе подразумевается – почти невозможно представить себе промышленное изделие из одной части. Обручальное кольцо? Иголка?

– Но надо, наверно, было этот подразумеваемый момент прописать.

Оговорка о замене – пропорциональное определение стоимости = Institute Replacement Clause - Proportional Valuation CL373 01/12/2008

– А вот эта Оговорка пореволюционной будет.

– Приведем только часть, отличающую ее от 372-й:

...the sum recoverable shall not exceed **such proportion** of the cost of replacement or repair of such part(s) **as the amount insured bears to the new cost of the machine or manufactured item**, plus labour for (re)fitting and carriage costs.

подлежащая возмещению сумма не должна превышать **такую пропорциональную долю** расходов на замену или ремонт такой части(ей) **как страховая сумма относится к стоимости новой машины или промышленного изделия**, плюс оплата работ по (пере)установке и расходы на перевозку.

– Аналитики часто задавались вопросом – не является ли IRC отходом от принципа недострахования? То есть страхованием по упомянутому уже нами базису **First Loss** – полного возмещения убытка без пенализации несоответствия страховой суммы – страховой стоимости.

– В чем проблема торговли машинами? Они могут быстро морально устаревать – и, соответственно, терять в цене. И тогда ремонт старой машины становится нежелательным для страхователя – ему гораздо проще закупить новую.

– Но получается, что старая-то была недострахована: страховая сумма не дотягивала до страховой стоимости. Очевидно, 372-я оговорка – на пользу страховщикам и вводит санкции за недострахование: недовозмещение расходов в связи с убытком.

Оговорка о замене – Дополнение об устаревших частях = Institute replacement clause – Obsolete parts endorsement JC 2008/023 01/12/2008

– А это дополнение продолжает начатую 373-й оговоркой тему недострахования. Речь о совсем устаревших машинах. Как определить разумные расходы на их ремонт?

– Берется интересный подход – **цена части по каталогу производителя** – с учетом инфляции, но в пределах 25%.

– Мы впервые встречаемся с **Индексом Потребительских Цен = Retail Price Index = RPI**, который применяется для исчисления роста цен – соответственно, страховой стоимости предмета страхования.

For use only with the Institute Replacement Clause 01/12/2008 (CL372) or the Institute Replacement Clause - Proportional Valuation 01/12/2008 (CL373)

In the event of a claim recoverable under this policy necessitating the **manufacture of any new part(s)** for the repair of an insured machine or other manufactured item, the sum recoverable shall not exceed the **manufacturer's last list price for the year of manufacture** of the lost or damaged part(s), **uplifted for inflation**. Inflation shall be determined by reference to the **Retail Price Index**, or other officially published data of the **country of manufacture** of the insured machine or manufactured item, up to a maximum **total uplift of 25%**.

If **no such** manufacturer's list price is available, the total liability shall in **no event exceed the amount insured** of the machine or manufactured item.

Для использования только с Оговоркой О замене 01/12/2008 (CL372) или с Оговоркой О замене – Пропорциональное определение стоимости 01/12/2008 (CL373)

В случае покрываемого по настоящему договору страхования убытка, в котором **необходимо изготовление любой новой части(ей)** для ремонта застрахованной машины или другого промышленного изделия, подлежащая возмещению сумма не должна превышать **последней цены производителя в год изготовления** утраченной или поврежденной части(ей), **с учетом инфляции**. Инфляция должна определяться путем ссылки на **индекс розничных цен** или другие официально опубликованные данные **страны изготовления** застрахованной машины или промышленного изделия, но **не свыше общего повышения цены в 25%**.

При отсутствии прейскурантной цены такого производителя, общая ответственность в любом случае **не должна превышать страховую сумму** машины или промышленного изделия.

Оговорка о замене с использованием воздушного или морского транспорта = Air or sea replacement clause

– Одна из самых больших проблем, связанных с оборудованием – ремонт нужно всегда проводить очень быстро.

– И потому части – или сменные, или ремонтируемые – отсылают не морем, а по воздуху.

– Страховщики хотят ограничить такие расходы. Отсюда и оговорка, из которой мы приводим только пассаж об ограничении ответственности.

...shall not exceed the cost of replacement or repair...plus charges for forwarding, **by sea or by air...**

Provided always that in no case shall **total** liability of the **Insurers** exceed the insured value of the complete machine, **nor the cost of air freight charges exceed 10% of the sum insured unless the original sending was by air.**

...не превысит стоимости замены или ремонт... плюс расходы на доставку **морским или воздушным транспортом...**

Согласовано, что ни при каких обстоятельствах **общая** ответственность **Страховщиков** не будет превышать страховую стоимость укомплектованной машины, **а также то, что расходы на перевозку по воздуху не превысят 10% от страховой суммы, если только первоначальная отправка не была осуществлена воздушным транспортом.**

– Уже известные нам сублимиты, в данном случае – на перевозку по воздуху.

– Встречаются **другие виды сублимитов**, о которых пишет Вишванат на с. 85: расходы на авиаперевозку могут ограничиваться 200% от расходов на перевозку по морю.

– На рынке существует еще немало оговорок по разным аспектам Replacement = Замены. Например, **Secondhand Replacement Clause (SRC) = Оговорка о замене подержанных частей**. Она аналогична новой 373-й – возмещение выплачивается с учетом недострахования:

this insurance is only to pay **such proportions** as the insured **value bears to the**

cost when new = по настоящему договору страхования выплачивается только **часть возмещения**, равная отношению страховой стоимости к стоимости нового [предмета].

– Есть еще американская оговорка **Machinery Clause = Оговорка об оборудовании**.

– Вишванат на с. 411 упоминает интересную оговорку **Special Travel and Accomodation Expenses Clause = Специальная Оговорка о расходах на поездки и проживание**. По ней возмещаются расходы по откомандированию специалистов – или осматривающих поврежденное оборудование, или осуществляющих его ремонт.

– Очень специфический вид покрытия расходов – очевидно, его надо согласовывать заранее, до заключения договора – а не когда наступил убыток.

– Еще один аспект убытков по машинам, включая автомобили: **утрата гарантии**. Оборудование повреждено – отремонтировано – но гарантия уже не действует. Возможно, машина будет **продана по сниженной**, или даже бросовой, цене – нет же гарантии!

– Но страховщики, скорее всего, подведут под этот случай оговорку – или подразумеваемое условие – о том, что **не возмещается обесценение = depreciation**. Возмещению подлежат **только физические убытки** – а не коммерческие.

– Суть оговорок о замене и связанных с ними – **одна**: возмещается **только стоимость ремонтируемой части** – а не всей машины. При этом оговорка может работать по принципу «первого убытка» = **First Loss** – без учета недострахования. А может – как в 373-й – содержать условие о недовозмещении убытка в связи с несоответствием страховых суммы и стоимости.

– И не надо забывать, что расходы на перевозку могут быть ограничены – или возмещаться полностью. Зависит от условий конкретного договора!

– Какие еще аспекты относятся к оборудованию?

– Прежде всего, исключение поломок и/или неисправностей.

Electrical and mechanical derangement

= Электрические и механические неисправности

– Существуют несколько редакций этой оговорки, приводится расширенный ее вариант:

Excluding loss of or damage due to **mechanical, electrical or electronic breakdown or derangement** unless caused by a peril insured under the terms of this policy and **there is evidence of external damage** to the insured item or its packing, or following **evidence of impact** to the container or carrying conveyance during the insured transit.

Из страхового покрытия исключается гибель или повреждение, **обусловленные механической, электрической или электронной поломкой или неисправностью**, если только они не причинены опасностью, застрахованной по условиям настоящего договора страхования, и если имеются **следы внешнего повреждения** застрахованного предмета или его упаковки, либо **следы удара по контейнеру** или перевозящему транспортному средству во время застрахованной перевозки.

– Здесь все лаконично и понятно: привозят оборудование – любые потребительские товары типа компьютеров или те же станки. А они не работают – поломаны. Следов ударов или иных повреждений упаковки или контейнеров нет. Получается – просто поломались.

– Такой убыток покрыт не будет. Исключение это настолько часто используется, что

иногда просто вставляется одна фраза: excluding electrical and mechanical breakdown and/or derangement. Всегда требуйте полный текст оговорки – чтобы убедиться, что, если будут найдены следы повреждений груза или его упаковки – поломка будет покрыта.

ВЫСТАВКИ И ПРЕДМЕТЫ ИСКУССТВА = ARTS & EXHIBITIONS

Выставки картин и иных произведений искусства

– Специфический вид грузов. Отличается периодом: во-первых, может быть **длительным**. Во-вторых, покрываются **две и более перевозок и хранения**.

– Можно встретить определение «от гвоздя до гвоздя» – с момента снятия картины в ее «родном» музее – до момента ее возврата «на тот же гвоздь». Страхование охватывает путь к месту выставки – хранение в ожидании – собственно выставочный период – обратную перевозку.

– При этом выставка может проходить **в нескольких местах** – получается, что страхование включает целый ряд перевозок, потенциально опасных перегрузок и мест хранения. Непростой вид!

– Главная сложность, конечно – **в оценке предметов искусства** – профессиональным оценщиком. Он же подтверждает **подлинность картин**.

– А затем – **в организации страхования**. Одно дело – уговорить страховщиков взять риск в миллионы долларов – другое – в сотни миллионов.

ВКРАПЛЕНИЕ: Да Винчи – из Милана на Трафальгарку

– Если бы на сотни миллионов! В Лондоне с ноября 2011 по февраль 2012 года проходила выставка Да Винчи – «Художник при Миланском дворе». Кажется, это была самая большая подобная экспозиция. Например, впервые за 500 лет в одном зале были выставлены две версии Virgin of the Rocks – одной из главных работ флорентийца. Впервые публике был представлен Salvador Mundi – Спаситель Мира, картина, только в 2011 году признанная да Винчевской – возможно, на данный момент самая дорогая в мире, с оценкой в 250 млн долл.

– Мы где-то прочитали, что Национальная Галерея = National Gallery – организовала Гарантию = Indemnity в 1.8 млрд фунтов. То есть речь не шла о страховании перевозки, а о гарантии от организатора выставки владельцам картин – Лувру, Эрмитажу и прочим музеям.

– Оказалось, что этой астрономической суммы не хватило. Пришлось добавить **Государственную Гарантию = Government indemnity** в 1.5 млрд. То есть настолько велик был интерес английского государства в организации выставки, что оно согласилось, что в случае повреждения картин, английские налогоплательщики заплатят эту сумму.

– **3.3 фунтов = 5.3** млрд долларов. Трудновообразимая страховая сумма!

– Два других важных момента в выставках – **упаковка и перевозка**. И то, и другое должны выполняться профессиональными компаниями, которых в мире не так уж и много. Главное для страхователя – показать страховщику, что он нанимает признанных специалистов.

– В некоторых странах важно наличие **охраны** при перевозке и во время выставки, чаще всего, требуется **вооруженная охрана**. Немаловажно – она должна следовать на специально выделенном для этого транспортном средстве (т.е. не перевозящим иной груз).

– Мы еще не встречались с требованием охраны, но оно часто присутствует не только в отношении выставочных – любых ценных грузов.

Особые исключения:

– если рамки картин имеют стекло, не покрывается его бой и вызванное этим повреждение полотен;

– не покрывается кража или исчезновение как самого наземного транспортного средства, так и картин из него, если транспортное средство 1) принадлежит страхователю или находится под контролем страхователя, его служащих, агентов или представителей, и 2) осталось без присмотра (см. ниже).

Швейцарский опыт на примере компании Baloise

– Оговорка **Goods with artistic or collectors' value Clause TR 3/2006e** – **Изделия художественной или коллекционной ценности:**

In extension of the GCMI 2006 the insurance of objects of **artistic or collectors' value** is subject to the following conditions:

1. For carriage of the goods all **suitable protective measures** must be taken in a **professional** manner.

2. The **agreed sum insured** does **not represent any proof of the insured objects' value**. The claimant must **furnish** such **proof** in the event of a loss.

3. In the event of damage an **expert appraisal** in accordance with art. 21 of the GCMI 2006 shall determine **whether** and at what cost the object **can be repaired or restored**. The Baloise may require the repair or restoration to be carried out. If the experts ascertain that the object has **depreciated in value despite repair or restoration**, the Baloise will compensate **not only the cost of repairs but also the depreciation**. Should the Baloise waive repair or restoration, he will indemnify the assured on the basis of the **difference between the value of the object in sound condition and the value in damaged condition**.

4. If an object is sold before it reaches its destination for an amount less than the sum insured, the obligation of the Baloise is limited to the **sale price**.

В дополнение к содержащемуся в ОУМС 2006 **страхование предметов художественной или коллекционной ценности** осуществляется на следующих условиях:

1. Для перевозки изделий должны быть приняты все **подходящие защитные меры** на **профессиональном** уровне.

2. **Согласованная страховая сумма не представляет собой какое-либо доказательство стоимости** застрахованных предметов. Заявитель должен **представить** такое **доказательство** в случае убытка.

3. В случае повреждения **экспертная оценка** в соответствии со ст. 21 ОУМС 2006 должна установить, **может ли** предмет быть **отремонтирован или реставрирован** и по какой цене. Baloise может требовать выполнения ремонта или реставрации. Если эксперты установят, что предмет **упал в цене несмотря на ремонт или реставрацию**, Baloise возместит **не только затраты на ремонт, но и снижение стоимости**. Если Baloise не потребует ремонта или реставрации, она возместит страхователю убыток, исходя из **разницы между стоимостью предмета в исправном состоянии и стоимостью в поврежденном состоянии**.

4. Если, прежде чем предмет достигнет своего пункта назначения, он продается на сумму меньшую, чем страховая сумма, обязательство Baloise ограничивается **ценой продажи**.

– **Стоимость и цена** – вот что интересно в условиях Балуаз.

– А также обесценение! Мы привыкли, что оно исключается из покрытия – очевидно, не из покрытия предметов искусства.

– Вот пока и все – и давайте посмотрим на пример брокерского слипа – страхование давней выставки Пиросмани в Киеве.

ВЛОЖЕНИЕ 11.3
КОВЕР-НОТА по СТРАХОВАНИЮ ВЫСТАВОЧНОГО ГРУЗА
(выдержки)

Appraiser	Commission on certification and portable monuments register, set up by the order of the Ministry of Culture of Georgia (No. 3/239 dated September 19, 2001) and Commission on the authorship of the works of artist Niko Pirozmanashvili, set up by the order of the Minister of Culture of Georgia (No. 3/66 dated February 18, 2002).
Оценщик	Комиссия по сертификации и регистр движимых памятников, созданные по приказу Министерства культуры Грузии (номер 3/239 от 19/9/2001) и Комиссия по авторству работ художника Нико Пирозманишвили, созданная по приказу Министра культуры Грузии (номер 3/66 от 18/2/2002).
Person who have confirmed the genuineness of paintings	Mr. Gia Marsagishvili, The Director of the Museum of Arts of Georgia, on the date when packing commenced.
Лица, подтвердившие подлинность картин	Г-н Гия Марсагашвили, Директор Музея Искусств Грузии, в день начала упаковки.
Period of insurance	During transportation and exhibition between March 20 th and May 30 th , 2006 (exhibition to last from March 31, 2006 to May 14, 2006).
Период страхования	Во время перевозки и выставки между 20/3 и 30/5 2006 (выставка пройдет с 31/3 по 14/5/2006).
Packing and transportation	Paintings will be professionally packed and transported by Kunsttrans-Kiev.
Упаковка и транспортировка	Картины будут профессионально упакованы и перевезены компанией Kunsttrans-Kiev.
Security	<ul style="list-style-type: none"> – convoy by officers of the Ministry of Internal Affairs and private security company, – guarded by armed guards during transportation in Georgia and Ukraine
Безопасность	<ul style="list-style-type: none"> – конвой – офицеры Министерства Внутренних Дел и частной охранной компании, – под вооруженной охраной во время перевозок по Грузии и Украине.
Warranties	<p>Warranted paintings are to be professionally packed and shipped by Kunsttrans-Kiev.</p> <p>Warranted transport by dedicated vehicle.</p> <p>Warranted armed guards in attendance during the transportation.</p>
Существенные условия	<p>При условии, что картины будут профессионально упакованы и перевезены компанией Kunsttrans-Kiev.</p> <p>При условии перевозки на специально выделенном транспортном средстве.</p> <p>При условии присутствия вооруженной охраны во время перевозки.</p> <p>Unattended Vehicle Warranty: no cover for theft or disappearance of or from road vehicles of every description owned by or under the control of the Insured and/or his or their servants or agents or representatives when such vehicles are left unattended.</p>

Оговорка о Грузовике без присмотра: не включаются риски кражи или исчезновения груза из дорожного транспортного средства или самого транспортного средства любого вида, принадлежащего или находящегося под контролем страхователя и/или его служащих или агентов или представителей, если такие средства оставлены без присмотра.

Оговорка о Грузовике без присмотра и охраняемой стоянке = Unattended Vehicle and Secure Compound Warranty

– Последняя оговорка характерна для автомобильных перевозок вообще. Называется полностью Unattended Vehicle and Secure Compound Warranty = Оговорка о грузовике без присмотра и охраняемой стоянке.

– Имеется в виду – что на ночь грузовики должны быть оставлены только на охраняемых стоянках.

– Есть страны, известные высоким риском кражи из неохраняемых грузовиков – скажем, Италия и Польша. Но вот даже в более спокойной Испании, как едешь от Валенсии к Барселоне, известному «неспокойному» месту Каталунии – километров за 200 от города начинаются объявления – правда, на испанском и каталанском – о наличии охраняемой стоянки на Барселонской окружной. Видно, нужна она там, хотя бы для удовлетворения требований страховщиков.

Экспонаты для выставки, ярмарки и демонстрации продукции

– А теперь – менее ценные грузы. Но сложность страхования та же: нужно покрытие двух перевозок и **не просто хранения – пребывания на выставке, порой – с демонстрациями.**

– Страхуются товары, продукция, действующие модели, отдельные экземпляры техники, ее модели, произведения искусства и прочее-прочее, все это может быть экспонатами на выставках, ярмарках и показах продукции.

– Помимо рисков перевозки, покрываются так называемые **статические риски = static risks** – пожар, затопление, кража и пр.

Исключения при страховании экспонатов

– Дополнительно к исключениям, используемым при страховании грузов и имущества, страховщики исключают (мы взяли этот список из Финских условий страхования выставок и ярмарок):

– loss or damage sustained by the goods whilst being **demonstrated, tested or used**;

– goods becoming **soiled or fading in colour**;

– **inoperability** of equipment unless caused as a direct result of an external loss event;

– loss or damage due to **incorrect or inappropriate storage or security guarding** taking into consideration the value of the goods in question;

– гибель или повреждение экспоната, наступившие во время его **демонстрации, тестирования или использования** на выставке (см. Process Clause);

– **загрязнение или выцветание** экспоната;

– его **непригодность к эксплуатации**, если причиной этого не является непосредственное воздействие внешнего фактора (события);

– гибель или повреждение, наступившие **вследствие неправильного или ненадлежащего хранения, или охраны** экспоната с учетом ценности данных товаров;

– **theft**, the **occurrence** of which cannot be **specified** or was only discovered in connection with an **inventory**.

– **недоказуемое хищение** [как говорят юристы, хищение, **не определённое** индивидуальными признаками] или хищение, обнаруженное только **при инвентаризации**.

ЦЕННЫЕ ГРУЗЫ и ПЕРЕВОЗКИ НАЛИЧНОСТИ = SPECIE and CASH-IN-TRANSIT

– Мы встречались уже с термином *specie* в тексте MIA. Переводили его как «природа, естество» груза. Другое, более распространенное в страховании значение – «ценные грузы».

– Как пишет Свисс Ре: если стоимость груза переваливает за 50 долларов за килограмм – он считается ценным.

– Посмотрите на **исключение из обычного страхования домашней утвари = household goods**. Это хороший, пусть и неполный, список ценных грузов. И применяется он очень широко, не только в отношении перевозок личных вещей.

EXCLUDED GOODS

Excluding loss of or damage to cash, bank notes, cheques, travellers cheques, money orders, postal orders, national saving certificates, premium bonds, stamps, deeds, tickets, passports, manuscripts, lottery tickets or documents of any description, medals, coins, bonds, securities, jewellery, watches, trinkets, personal ornaments, precious stones & metals, furs and any other article of similar description.

ТОВАРЫ, НЕ ПРИНИМАЕМЫЕ НА СТРАХОВАНИЕ

Из страхового покрытия исключается гибель или повреждение наличных средств, банкнот, чеков, дорожных чеков, денежных переводов, почтовых переводов, государственных сберегательных сертификатов, премиальных облигаций, марок, документов, билетов, паспортов, рукописей, лотерейных билетов или документов любого вида, медалей, монет, облигаций, ценных бумаг, драгоценностей, часов, брелков, личных украшений, драгоценных камней и металлов, мехов и любой иной вещи подобного рода.

– Один из важных пунктов для этих грузов – **наличие охраны**. И, конечно, **характеристики транспортных средств**: если страхуются автомобильные перевозки – это должны быть «броневики» – *armoured vehicles* = бронеавтомобили, а не обычные автомобили.

– Важный момент – правильное заполнение вопросника. А в вопроснике одна из ключевых позиций – **процесс отбора кадров охранников, кассиров и прочих ответственных лиц**. Ведь мошенничество или сговор охранного персонала – самый серьезный риск в этой отрасли.

– Приводим пример договора от компании «Россия», начавшей работать в этой сфере одной из первых в нашем регионе – в конце 1990-х.

Предмет Страхования

Наличные денежные средства в российской и иностранной валюте, **драгоценные металлы** всех видов в любой форме, **ценные бумаги**, далее именуемые по тексту полиса «ценности», перевозимые Страхователем.

Период Ответственности

Ответственность по настоящему полису начинается с момента **принятия инкассаторами** Страхователя застрахованных ценностей **под расписку** и продолжается в течение всей перевозки, **включая перегрузки и транзитное хранение, до момента их вручения** Получателю **под расписку**.

Условия страхования	<p>«С ответственностью за все риски» ...включая убытки, произошедшие вследствие кражи, грабежа, разбойного нападения, в т.ч. с применением любых видов оружия, включая огнестрельное, и взрывных устройств. Не возмещаются убытки, произошедшие вследствие недобросовестности сотрудников и/или представителей Страхователя.</p> <p>Под недобросовестностью понимаются мошеннические действия сотрудников и/или представителей Страхователя, совершенные одним лицом или группой лиц с умыслом и/или по предварительному сговору с явным намерением причинить Страхователю убыток или получить для себя необоснованную материальную выгоду, иную, чем заработная плата или другие виды вознаграждения в связи с основной производственной деятельностью.</p>
Риски транзитного хранения	<p>Страховое покрытие по настоящему Полису распространяется на период транзитного хранения застрахованных ценностей в процессе транспортировки.</p> <p>Срок транзитного хранения не должен превышать 24 часов в рабочие дни, не считая выходных и праздничных дней, в каждом транзитном хранилище в период транспортировки, кроме пунктов отправления и назначения.</p>
«Тротуарный» и «аэропортный» риски	<p>Покрываются также риски утраты или гибели ценностей, возникающие при погрузке ценностей в перевозочное средство, выгрузке их из перевозочного средства, переноске ценностей из места их получения до перевозочного средства и переноске ценностей от перевозочного средства до места их сдачи – «тротуарный» риск и «аэропортный риск»:</p> <p>а) «тротуарный» риск – с момента, когда застрахованное имущество извлекается из автотранспортного средства сотрудником службы инкассации Страхователя в сопровождении двух дополнительных вооруженных сотрудников охраны Страхователя, до момента, когда они передаются Получателю или наоборот;</p> <p>б) «аэропортный» риск – с момента, когда застрахованные ценности извлекаются из автотранспортного средства сотрудником службы инкассации Страхователя в сопровождении двух дополнительных вооруженных сотрудников охраны Страхователя до момента, когда они погружены на борт воздушного судна или наоборот.</p>
Условия транспортировки авиатранспортом	<p>Авиаперевозки ценностей осуществляются в пассажирском салоне рейсовых воздушных судов гражданской авиации.</p> <p>Не допускается использование багажного отделения воздушного судна и оставление застрахованных ценностей без присмотра ни в какой период авиаперевозки.</p> <p>По согласованию с администрацией авиакомпании сотрудник Страхователя, сопровождающий застрахованные ценности, при взлете должен подниматься на борт воздушного судна до того, как остальные пассажиры поднимутся на борт воздушного судна, а после посадки – оставаться на месте до тех пор, пока все пассажиры не покинут воздушное судно и встречающие сотрудники Страхователя не поднимутся на борт судна.</p> <p>Вооруженное сопровождение ценностей Страхователя при нахождении в аэропорту и на борту воздушного судна осуществляется в соответствии с установленным порядком вооруженной охраны перевозок на линиях гражданской авиации.</p>

- По этим условиям **мошенничество служащих не покрывается**, но оно может быть включено за дополнительную плату.
- Специфические термины здесь – **аэропортный и тротуарный риски**. Обычно по ним вводится сублимит – если, например, весь полис выписан на 10 млн долл., то «тротуарный» риск ограничивается 5 млн.
- Мы тут как-то пропустили еще **Вокзальный риск** – «с момента, когда застрахованные ценности извлекаются из автотранспортного средства до момента, когда они погружены в купе пассажирского поезда или наоборот».
- И важно соблюдение **существенного условия** – извлечение и переноска ценностей должны выполняться **сотрудником службы инкассации страхователя в сопровождении двух дополнительных вооруженных сотрудников охраны**.
- А вот еще возможные ограничения покрытия – исключаются убытки вследствие:
 - использования транспортных средств, не приспособленных к перевозкам ценностей, или находящихся в неисправном состоянии на момент начала перевозки;
 - осмотра, обыска, выемки, задержания, ареста, реквизиции или конфискации груза по распоряжению органов дознания, предварительного следствия, прокуратуры, налоговых и таможенных органов.

Расширения покрытия – разные страхователи

- Мы посмотрели на покрытие, применявшееся в нашем регионе. На Западе практикуется целый ряд расширений – почти уравнивающее это покрытие со страхованием банковских рисков на базе **BBB = Bankers' Blanket Bond**.
- Так это и понятно – у нас **CIT = Cash-in-Transit** – это страхование банков или специализированных компаний по перевозке ценностей. А в Западной практике страхуются так же такие компании, как:
 - Fuel Retailers = автозаправки
 - Toll gate operators = операторы платёжных пунктов на автострадах
 - Cash handlers = перевозчики наличности
 - Security companies = компании, занимающиеся ценными бумагами
 - Mining Companies = добывающие компании
 - Government Institutions = государственные организации
 - Retailers and wholesalers = торговые компании, розничные и оптовые.

Перевозки и хранение

- Что важно – в этот сегмент рынка попадают не только чистые перевозки, но и полисы по хранению.
- Это и понятно: обычные неморские страхования исключают ценности. А страховщики, покрывающие перевозки, внимательно изучают системы охраны – для начала, при перевозках. Но они же, используя эти сведения, могут предоставлять покрытие по статическим рискам.
- Вот как одна фирма описывает объем своих операций:

Assets in Transit (Cash, bullion, precious metals, precious stones, negotiable instruments)

Static Vault Cover

Cash-in-Safe

Fidelity Risks - Contract specific or general

Перевозимые ценности (наличные, слитки, ценные металлы, драгоценные камни, оборотные документы)

Покрывание **ценностей на хранении** (буквально – «в сейфах» или «в подвалах»)

Почти аналогично Vault – «**наличные в сейфе**»

Риски лояльности [под которыми понимаются нелояльность = **мошенничество служащих**], по конкретному контракту или общие

ATM's - Static and Transit Exposures

Deposit Taking Devices - Static and Transit Exposures

– Мы перечислим – очень кратко – **дополнительные риски**, связанные с ценностями.

– loss of **Cash** by any cause whilst in the Insured's premises in **locked safe or strong-room**

– **damage to the safe** or strongroom caused by burglars and thieves

– loss of **Cash during non-business hours** provided same is secured in locked safe or locked strongroom on the premise

– **fraud or dishonesty** of any cash carrying employee of the Insured occurring whilst in transit and **discovered within 48 hours**

– loss of cash from the **counters** during working hours due to **hold-up** by anyone other than an employee of the Insured

– **assault and full infidelity risks** of messengers

– **money in till** (drawer for money in shop or bank etc.) and/or **counter** upto a reasonable limit

– Strike and Riot

– Terrorism

– Очень, действительно, **специфичен этот вид страхования** – комбинирующий транспортные риски и риски хранения, и риски нечестности.

– Похоже на те риски противоправных деяний, о которых мы писали в разделе Хранение.

– Завершая – перечислим **важные пункты, связанные с определением степени риска** – или обязательства страхователя.

– The number of employees carrying money, the duration of their service with the insured and whether any of them was involved in any previous default

– The mode of carriage of money i.e on foot, on bi-cycle, in rickshaw, in bus, in taxi or in the insured's own vehicle

– The manner in which it is carried i.e on the body of the employee, in a closed and locked bag, and whether the bag is attached to the body of the messengers

Банкоматы – статические и транспортные риски

Приспособления по приему депозитов – статические и транспортные риски

– утрата **наличных** по любой причине во время нахождения на территории Страхователя в **закрытом сейфе или комнате-сейфе**

– **повреждение сейфа** или комнаты-сейфа взломщиками или ворами

– утрата **наличных в нерабочие часы** при условии хранения их в безопасном и закрытом сейфе или комнате-сейфе на территории Страхователя

– **мошенничество или нечестность** любого служащего страхователя, перевозящего наличные, во время перевозки, **обнаруженные в течение 48 часов**

– утрата наличных из **прилавков** в рабочее время вследствие **ограбления** любым лицом, кроме служащего страхователя

– **нападение и полные риски нечестности** посыльных

– **наличные в кассе** (в ящике для денег в магазине или банке) и/или в **прилавке** в разумных лимитах

– забастовки и бунты

– терроризм.

– Число служащих, перевозящих наличные, продолжительность их работы у страхователя, был ли кто-либо из них вовлечен в предыдущих страховых случаях

– Способ перемещения наличных, например, пешком, на велосипеде, на рикше, на автобусе, на такси или на собственной машине страхователя

– Метод, которым перемещаются наличные: на теле служащего, в закрытом портфеле под замком, прикреплен ли портфель к телу перевозчика

- The places between which the money is carried and their location in relation to the neighbour-hood
- The route through which the money is carried, whether it is thoroughfare or traverses through any sparsely or lonely area and whether the route would be varied so as to prevent an ambush
- The distance over which the money is carried (this should not ordinarily exceed 15 miles);
- The general condition of law and order in the area through which the money is carried
- The Insured shall keep a daily record of the amount of cash contained in the safe or strongroom and such record shall be deposited in a secure place other than the said safe or strongroom
- The keys of the safe or strongroom shall not be left on the premises out of business hours
- The Policy does not cover loss of cash obtained from safe / strongroom following the loss of the key to the said safe / strongroom
- В этом сегменте страхования важен осмотр места хранения. Иногда встречается термин **cash safety rating = рейтинг безопасности для хранения наличных**. Рейтинг этот сюрвеер присваивает каждому отдельному сейфу – скажем, 25,000 долларов. Эта сумма становится сублимитом в страховом полисе.

– Вот, пожалуй, и все аспекты перевозок и хранения ценностей – будьте внимательны!

ВООРУЖЕНИЕ = ARMS

- Со страховой точки зрения большинство перевозимого вооружения – это **оборудование**. Изучите еще раз **Replacement Clause** = Оговорку о замене.
- Только иногда это – **оборудование, более чувствительное к повреждениям**. Мы страховали автомобильный кран, который при перегрузке чуть помялся. Но получатели сказали: этот кран должен укладывать боевые ракеты на место запуска, он теперь не сможет нормально работать – и пришлось кран везти за полмира обратно на завод, ремонтировать там – и перевозить обратно. Наши страховщики возместили расходы по перевозке.
- Еще один аспект – иногда страхователь не очень радуется **перспективе осмотра груза**, пусть и поврежденного. Военная тайна, понимаете ли! Этот аспект надо согласовывать заранее.
- Вот какие оговорки – помимо обычных исключений поломки оборудования – могут включать в покрытие страховщики – называя их **Express Warranties = Существенными условиям прямого действия**:

- Warranted all necessary state and other permits in place and regulations fulfilled.
- Warranted carried in accordance with IMO Regulations / with IMDG code
- Warranted not in breach of any UN sanction or restrictive order.
- Warranted Government contract and consignee.

- При условии, что все необходимые государственные и иные разрешения получены и иные регулирующие требования выполнены.
- При условии перевозки в соответствии с Условиями IMO = ММО = Международной Морской Организации / с Кодексом Перевозки Опасных Грузов IMDG.
- При условии ненарушения санкций ООН или запрещающих приказов.
- При условии, что страхуются Государственный контракт и грузополучатель.

МЕТАЛЛЫ = METALS

- А что тут изучать, 275–276 или 277-я!
- Да забыли мы уже номера-то все. А посмотрел – это Оговорки по Commodities – по массовым грузам. Получается, условия страхования – как в уже пройденных нами оговорках.
- За исключением пункта, часто обозначаемого просто как ROD – исключения:

Оговорка об Исклучении коррозии, окисления, обесцвечивания = Rust, oxidisation, discolouration exclusion clause

Excluding rust, oxidation and discoloration to all unpacked / unpainted steelworks and any on deck shipments, unless caused by a peril recoverable under Institute Cargo Clauses (C) CL384 dated 1/1/2009.

За исключением коррозии, окисления и обесцвечивания всех неупакованных / неокрашенных металлоконструкций и любых грузов на палубе, если только они не причинены опасностями, подлежащими возмещению по Институтским оговоркам по страхованию грузов (C) 384 от 1/1/2009.

- Это исключение – ROD – часто применяется не только к грузам металлов – но и к любому оборудованию или машинам, содержащим металлические части.

- Металлы – груз капризный. Особенно – металлоконструкции. Они носят соответствующие названия – уголок = angle, например. Если его **форма меняется** после перевозки – это уже повод для претензии.
- Поэтому применяется множество терминов, описывающих **деформацию** – и обычно исключающих этот риск. **Warping = скручивание** – один из них.

- Как нередко бывает в страховании – на многие исключения – есть страховщики, специализирующиеся на страховании такого вида грузов. По страхованию металлов также можно найти специалистов – не сдавайтесь и ищите!

СТРАХОВАНИЕ СКОТА = LIVESTOCK INSURANCE

- Условия страхования перевозок скота и (или) птицы сводятся к следующим сводным оговоркам.

Оговорки по страхованию скота и домашней птицы (перевозки морем, по суше и воздуху) = Livestock and Poultry Insurance Clauses (by Sea, Land or Air)

- Напомним, что **write – подписываться**, в страховании означает принимать на себя обязательство по выплате страхового возмещения в соответствии с условиями договора страхования.
- Мы приводим выдержки из условий, передающие специфику страхового продукта.
- Впервые появляются у нас медицинские термины – еще бы, перевозят живой груз.
- В целом, это уже известное нам страхование «от всех рисков» со стандартными ис-

ключениями умышленных действий, войны, забастовок и задержки перевозки... – а также тремя **специфическими исключениями** – см. ниже. Впервые мы видим исключение, связанное с отправителем – очень интересно, что за ним стоит.

This Company writes insurance on livestock and poultry shipped by sea, land or air on the following Provisions.

1. Scope of Cover

This company shall be liable for all risks of **death or mortality** of the insured livestock and/or poultry during the course of transportation.

2. Exclusions

Notwithstanding the foregoing, this company shall not be liable for death or mortality:

- (2) falling under the liability of the **Consignor**;
- (4) ...if the insured livestock and/or poultry are **not in a good state of health at the commencement** of this insurance;
- (5) resulting from being in a **parturient condition or from vaccination or inoculation or slaughter by authorities through infections for diseases or from lack of fodder**, or from prohibition of import or export or failure to pass test.

3. Commencement and Termination of Cover

...Warranted that the insured livestock and/or poultry must be **properly and carefully loaded, carried and looked after by a designated caretaker** during the whole course of transit..

– **Inoculation – инокуляция** (от лат. inoculatio – прививка), введение живых микроорганизмов, инфицированного материала, сыворотки или других веществ в ткани растений, животных или человека (а также в питательные среды). **Инокуляция** может быть: лечебной – введение специфической сыворотки с лечебными целями; профилактической – введение иммунной сыворотки или вакцины как защитного средства против определённого заболевания.

ОТПРАВКИ ПОЧТОЙ = SENDINGS BY POST

– Николай провел целое исследование, из которого мы, в связи с недостатком места, сохранили только сердцевину.

– Что интересно? Страхуются перевозки **по почтовой транспортной сети**. То есть – не по обычной, открытой для всех дороге или железной дороге, а по специализированной системе.

– Договор страхования обычной грузоперевозки прямо исключает покрытие отправок почтой, так как **почта** не является транспортной организацией общего пользования и **не несет ответственность за груз как обычный перевозчик**.

Страховая компания **подписывает** договор страхования скота и домашней птицы, перевозимых морем, по земле или воздуху, на следующих условиях.

1. Объем покрытия

Страховая компания несет ответственность за все риски **гибели или падежа** застрахованного скота или домашней птицы в ходе перевозки.

2. Исключения

Несмотря на вышеизложенное страховая компания не несет ответственности за гибель или падеж:

- (2) приходящийся на ответственность **грузоотправителя**;
- (4) ...если застрахованный скот и/или домашняя птица **больны на начало настоящего страхования**;
- (5) являющегося результатом **пребывания в состоянии разрешиться от бремени или вакцинации, или инокуляции, или забоя скота, птицы по распоряжению органов власти из-за инфекции заболеваний или из-за отсутствия корма**, или из-за запрета импорта или экспорта, или неблагоприятного исхода анализа.

3. Начало и прекращение покрытия

...Существенным условием настоящего страхования является то, что застрахованный скот и/или птица должны **находящимся и тщательным образом погружаться, перевозиться и подлежать уходу назначенным смотрителем** в течение всего хода перевозки.

– Именно поэтому должно быть приобретено **дополнительное страхование** почтовых отправлений, если бизнес связан с отправками товаров по почте, даже если имеется договор страхования грузов.

– Обычно страхование почтовых отправлений осуществляется посредством заключения страховыми компаниями агентских договоров с почтовыми службами.

Страхование почтовых отправлений в России

– В 2004 году ФГУП «Почта России» и компания «Ингосстрах» заключили договор страхования экспресс-почты Express Mail Service (EMS) для корпоративных клиентов экспресс-почты «EMS Почта России».

– В дальнейшем был заключен аналогичный договор по страхованию экспресс-почты EMS, отправляемой физическими лицами.

– Страхование EMS-отправлений осуществляется на условиях **«С ответственностью за все риски»**.

– «EMS-Почта России» предлагает возможность страхования как в любом отделении почтовой связи, принимающем EMS отправления (около 5500 отделений), так и непосредственно в офисе клиента.

– Отправления доставляются «от двери до двери» по всему миру.

– Экспресс-отправления могут быть с документами или с товарами. Причем отправления с товарами могут содержать и документы на пересылаемые товары.

Страхование почтовых отправлений в США

– Рассмотрим на примере практики страхования почтовых отправлений американским страховщиком **SHIPSURANCE (Shipsurance Insurance Services)** и его дочерней компанией **InsurePost**.

– Страхованию подлежат отправления, доставляемые такими основными почтовыми службами, как **USPS (United States Postal Service – Почтовая служба США), UPS, FedEx, DHL и Canada Post (Почта Канады)**.

– Отправления могут быть застрахованы во всех почтовых отделениях этих служб приобретением страхового сертификата.

– На страхование принимаются заказные письма, посылки и бандероли, в том числе и с объявленной стоимостью, перевозимые грузовыми автомобилями, воздушными или морскими судами.

– **Страхование покрывает «все риски»** физической гибели или повреждения содержимого отправления, наступившие в ходе пересылки по почте.

– Естественно, что **с учетом предусмотренных ограничений и исключений**.

– Посмотрите на список ограничений – это все – грузы, которые любой страховщик возьмется страховать с опаской.

Ограничения страхования почтовых отправлений

1) **на страхование не принимаются:** счета, векселя, деньги, долговые документы, чеки, денежные переводы, платежные поручения, монеты, ценные и другие оборотные бумаги, билеты, документы с печатями, банкноты, рукописи, неоновые элементы, опасные материалы (за списком почтовой службы), мониторы, экраны или телевизоры, сотовые телефоны, портативные компьютеры, скоропортящиеся грузы или аналогичные товары, яйца, любые каменные или керамические плиты, автомобили, мотоциклы, живые животные, цветы, растения, семена, табак и табачные изделия, вата, огнестрельное оружие, витрины, листовое стекло, витражи, домашние вещи и личное имущество без коммерческого счета-фактуры.

2) **устанавливается список стран, отправления в которые покрываются страхованием.** Отправления в страны, не входящие в этот список, остаются без покрытия.

3) вещи, предметы и товары, **запрещенные Правилами международной почты** к пересылке, страхованием не покрываются.

Исключения при страховании почтовых отправок

– В обязательном порядке исключению подлежит:

- 1) гибель, повреждение, недостача или недоставка любого отправления, если такое отправление **неправильно адресовано или неудовлетворительно упаковано**, чтобы противостоять обычным условиям пересылки;
- 2) механические, электрические и электронные неисправности или поломки (**файлы данных и установленные компьютерные программы** не покрываются от стирания, искажения или утраты).

Основания для отказа в выплате страхового возмещения

– Страховщиком возмещение не выплачивается в случаях:

- 1) **ошибочной доставки** (доставка по неправильному адресу), вытекающей из некорректности или неполноты адреса, указанного отправителем;
- 2) гибели или повреждения **содержимого, запрещенного** почтовой службой к пересылке.

СТРАХОВАНИЕ СЫРЬЯ В ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ЦИКЛЕ = STOCK THROUGHPUT INSURANCE

– Такое страхование часто используется в обрабатывающей промышленности для все-стороннего покрытия продукта, начиная с необработанного сырья вплоть до поставки готового продукта.

– Договор страхования (полис) вступает в силу, когда страхователь приобретает сырье, продолжается в течение всех перевозок на склад завода-изготовителя или на склад распределения и, наконец, на предприятие обрабатывающей промышленности или стройплощадку.

– Следовательно, этот тип договора страхования будет покрывать и непредвиденное хранение продукта на протяжении «**от сырья до окончательной сдачи заказчику**».

– Не новое изобретение – известно еще с начала XX века. Герперо на с. 114 пишет о покрытии для «**agricultural products while growing in the field and wool while it was still on the back of the sheep**» = для сельскохозяйственных продуктов, еще **растущих в поле**, и шерсти **на спине овцы**.

– И называет этот вид «**A cradle-to-grave insurance protection**» = «страховым покрытием **от колыбели до могилы**». На весь производственный цикл, то есть.

– Такой комбинированный договор страхования, **объединением условий генерального полиса страхования грузов и полиса хранения запасов на складе в один полис страхования сырья в производственном цикле**, сокращает расходы на страхование, **предотвращает дублирование** в страховом покрытии.

– А самое важное (для страхователя) – позволяет **избежать пробелов (gaps) между покрытиями**, предоставляемыми отдельным полисом страхования груза и отдельным полисом страхования хранения.

– Соблюдается непрерывность страхования.

– Обычно само **страхование осуществляется с использованием** институтских оговорок **ICC(A), Institute War Clauses, Institute Strikes Clauses**.

– Кроме этих оговорок **применяются следующие оговорки, условия и исключения:**

1. **Average Clause** – Оговорка «**Пропорциональное возмещение убытков**»
2. **Pairs and Sets Clause** – Оговорка «**Парные предметы и наборы**»
3. **Depreciation Clause** – Оговорка «**Обесценивание**»
4. **Mechanical and Electrical Derangement Clause** – Оговорка «**Механические и электрические неисправности**»
5. **Replacement Clause** – Оговорка «**О замене**»

6. **Climatic Conditions Clause – Оговорка «Климатические условия»**

Исключается гибель или повреждение предмета страхования из-за климатических и атмосферных условий или экстремальных температур.

7. **Owner Packed Effects – Упакованное владельцем движимое имущество**

Исключаются поломки, царапины, вмятины, скалывания, пятнистые образования и трещины на предмете страхования, упакованном его владельцем. Не принимаются требования в отношении пропавших предметов, если страховщику до начала перевозки не был предоставлен упаковочный лист.

8. Исключается гибель или повреждение предмета страхования вследствие жизнедеятельности паразитов, естественного износа и порчи.

**ДОМАШНЯЯ УТВАРЬ =
HOUSEHOLD GOODS AND PERSONAL EFFECTS**

Ограничения страхования перевозок домашней утвари

– На страхование не принимаются различные ценные грузы – от наличных до мехов и ценных бумаг.

– Важное условие: до начала перевозки владелец должен составить **полную опись имущества с указанием цены**.

– Может быть, не по каждому предмету надо цену указывать – но особо ценные вещи – например, по условиям страховщика, стоимостью свыше \$500–\$1000 вносятся в опись отдельной позицией.

– В частности, надо выделять: антиквариат, предметы искусства, ковры ручной работы, меха, фарфор, хрусталь, изделия из серебра и золота, огнестрельное оружие, коллекции картин, живописи и иные подобные вещи.

– Если опись не была составлена, то, в лучшем для страхователя случае, страховщик возмещает убыток по каждой вещи (набору, комплекту) в пределах установленной им суммы (\$500–\$1000).

– Безусловная франшиза – не менее 1% стоимости перевозимого имущества.

Условия страхования перевозок домашней утвари

– Подход к страхованию домашней утвари такой же, как и при страховании перевозок автомобилей.

– Базовое покрытие предоставляется в соответствии с институтскими оговорками **ICC (A)** или **ICC (Air)**, а при желании страхователя – еще и институтскими оговорками страхования военных и забастовочных рисков.

– Которое затем конкретизируется путем использования уточняющих и исключающих как институтских, так и нестандартных оговорок и условий.

– Например, из известных нам уже оговорок используются: **Institute Replacement Clause, Average Clause, Secondhand Replacement Clause, Pairs and Sets Clause, Electrical and Mechanical Derangement Clause, Depreciation Clause**.

– Их дополняют следующие оговорки:

Период действия = Duration Clause

– Оговорка стандартная – за исключением того, что начинается страхование в Insured's **residence or place of storage** at the place named for the commencement of the transit, including where applicable whilst at packers premises being packed or awaiting shipment for a period not exceeding 30 days = **месте жительства Страхователя или месте хранения** в указанном месте для начала перевозки, включая, при необходимости, время упаковки на упаковочном предприятии или ожидания погрузки в течение периода, не превышающего 30 дней.

– Окончание – в the Insured's premises = в помещении страхователя, с максимальным сроком в 60 дней после разгрузки с судна или в 30 – после **выгрузки из самолета** в конечном месте разгрузки = 30 days after unloading from the aircraft at the final place of discharge.

Другие специфические оговорки

– Non Contribution Clause – Оговорка о Неучастии (О двойном страховании)

– Странно, что она нам пока не попадалась. Термин contribution мы видим не только в общей аварии – но и в более его общем виде – участии в оплате убытка разных страховщиков.

– Общее положение – если существует другое страхование того же риска – «наш» страховщик не платит.

– Но ведь у другого страховщика тоже может быть такое условие!

– Существенное условие страхования хрупких вещей = Fragiles Warranty

– К хрупким **относятся Glass, China, Marble, Earthenware and the like** = стеклянные, фарфоровые, мраморные, керамические и им подобные предметы. Покрытие **ограничивается 15% от общей страховой суммы** – за исключением случаев крушения транспортного средства (или схожих аварий по оговорке ICC(C)).

– Довольно часто институтские оговорки **Institute Replacement Clause** и **SRC** заменяются обобщенной **оговоркой о ремонте и замене Repair and Replacement Clause**:

The Insurer shall be entitled at its sole option to **replace**, with like kind and quality, or **repair** any article damaged (whether wholly or in part), or to **pay cash**, in any event not exceeding the insured value thereof. Always provided that in the event of replacement or cash payment for actual or constructive total damage, **the item is surrendered to and becomes the property** of the Insurer.

Страховщик вправе на его выбор осуществить **замену** любого поврежденного предмета на предмет аналогичного вида и качества, или **ремонт** (будь то полностью или частично), или **денежную выплату**, в любом случае не превышающую страховую стоимость предмета. Всегда при условии, что в случае замены или денежной выплаты в связи с фактической или конструктивной общей гибелью **предмет передается страховщику и переходит в его собственность**.

– Здесь интересно, что выбор действия – платеж, замена или ремонт – остается за страховщиком.

– И что ему переходит имущество.

Оговорка о Парах и наборах = Pairs and sets

– Кажется, мы оговорку «Об алмазных подвесках королевы» упустили.

– Это ты потому ее так называешь, что королеве для набора не хватало двух – и замена всего набора не была альтернативой?

– Да. Оговорка довольно жесткая – основана на том, что «сентиментальная стоимость» = sentimental value – это не то понятие, которым оперируют страховщики.

– И если в наборе утрачены две подвески, то за ремонт или замену только двух и заплатят – а не за весь набор.

– Оговорка используется не только в перевозках личных вещей – но и любых потребительских товаров.

PAIRS AND SETS CLAUSE

Where an insured item consists of articles in a pair or set, the Insured shall not be entitled to recover more than the proportionate sum insured in respect of the particular part or parts which may be lost or damaged.

ОГОВОРКА О ПАРАХ И НАБОРАХ

Если застрахованный предмет состоит из вещей в паре или в наборе [сервиз, гарнитур], Страхователь не вправе возместить больше, чем пропорциональная страховая сумма в отношении конкретной части или частей, которые были утрачены или повреждены.

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ТОВАРЫ = CONSUMER GOODS

- Некоторые условия из раздела «домашней утвари» здесь также применимы – та же Оговорка о Парах и Наборах.
- Но самая большая специфика, по-моему, в том, как страховщики обращаются с такой мелочью, как **этикетки. Бирки**, как их называют другие переводчики, и мне это нравится.
- Целый ряд специальных оговорок существует.
- Так это понятно – потребительские товары, тем более, фирменные, все больше растут в цене.

LABELS CLAUSE

In case of damage affecting **labels, capsules or wrappers** the Underwriters, if liable therefore under the terms of this Policy, shall not be liable for more than an amount sufficient to pay **the cost of new labels, capsules or wrappers**, and the **cost of reconditioning the goods**, but in no event shall the insurers be liable for more than the insured value of the damaged merchandise.

ОГОВОРКА о БИРКАХ

В случае причинения повреждения **биркам, защитной оболочке или обертке**, Страховщики, если они ответственны за это в соответствии с данным Полисом, будут отвечать не более, чем за сумму, достаточную для **оплаты стоимости новых бирок, защитной оболочки или оберточного материала и стоимости ремонта товаров**, но ни в коем случае страховщики не будут ответственными за более, чем страховая стоимость поврежденных товаров.

– Устарела твоя оговорка! Вернее, для массовых товаров она все еще применяется. Но если перевозятся действительно «фирменные» товары – для бутиков, дизайнерские и прочие – то, под влиянием серьезных страхователей, включается вот такая оговорка:

BRANDS / LABELS CLAUSE

Warranted that in the event of loss of and/or damage to goods bearing **embossed or indented brands or labels** or other **permanent markings** identifying the Assured as the manufacturer thereof, or identifying any **exclusive and/or secret formula** that may be involved, such goods shall be retained by the Assured **to dispose of as they see fit** provided a **reasonable allowance** is agreed for the value of such goods which is to be deducted from the claim in lieu of salvage.

ОГОВОРКАХ о ТОВАРНЫХ ЗНАКАХ / БИРКАХ

При условии, что в случае гибели или повреждения товаров, носящих **выдавленные или вдавленные товарные знаки или бирки** или иные **постоянные [трудноудаляемые] знаки**, подтверждающие, что товары были произведены Страхователем, или устанавливающие любую связанную с ними **эксклюзивную и/или секретную формулу**, такие товары будут оставлены у Страхователя **для определения их дальнейшей судьбы по решению Страхователя**, с учетом того, что будет согласована **разумная скидка**, отражающая их стоимость, которая будет вычтена из суммы претензии вместо суммы, полученной от реализации [поврежденного товара].

– Есть похожие варианты оговорки – **Brands or Trademarks Clause = Оговорка о Товарных знаках или марках**.

- Даже подмоченные джинсы Prada или сумки Louis Vuitton с пятнышками – это все равно Прада и Вюттон.
- Производители не хотят, чтобы подпорченными товарами распоряжались страховщики – они сделают это сами.
- Но выходит, что даже небольшая подмочка может вызвать претензию по полной гибели партии товара.

– Не в традициях Прады продавать подмоченное. На примере этой оговорки мы наблюдаем...

Новейший отход от принципа возмещения

– Который проявляется в потребительской сфере, в фармацевтике, в поставках оборудования. При перевозках **лекарств**, например, малейшее повреждение упаковки или несоблюдение температурного режима означает полную гибель груза с точки зрения страхователя.

– Страховщики начинают отвечать не только за физические повреждение или гибель товара –

– но и за «потерю рынка». «Потерю потребительских качеств». Расширяется объем покрытия – **и расширяется революционно.**

– Герреро пишет на с. 114, что требования отхода от ориентировки на физические гибель или повреждение происходят из требований страховщиков ответственности. Страховщиков **ответственности товаропроизводителя = product liability.**

– Но выходит, что эти требования отражаются, прежде всего, на позиции страховщиков груза!

CONTROL OF DAMAGED GOODS = CDG CLAUSE

The Assured... shall have **the sole right to refuse acceptance** of the damaged property and shall have **the right to payment of the insured value** of that consignment or the affected part thereof. Such property shall then be **destroyed or alternatively dispatched**, at insurer's risk and expense, to the supplier's, manufacturer's or assured's facility.

ОГОВОРКА О КОНТРОЛЕ ЗА ПОВРЕЖДЕННЫМИ ГРУЗАМИ

Страхователь ...будет обладать **исключительным право на отказ от принятия** поврежденного имущества и **на получение выплаты страховой суммы** этой партии или ее соответствующей части. Это имущество должно быть затем **уничтожено или отправлено**, за счет и на риске страховщика, по адресу поставщика, производителя или страхователя.

– **Диктат сильного страхователя** – вот что мы видим. Хорошо, что эту часть мы поместили в конец 11-й главы – и ее никто не заметит!

– Выходит, по этой оговорке страхователь **сам определяет, произошла полная гибель или нет.** Это же – коренной пересмотр самой концепции конструктивной полной гибели.

– Или ее трансформация в **коммерческую полную гибель.**

– Новый термин – регистрируй авторство!

ОГОВОРКА О НЕПРИНЯТИИ ТОВАРА = REJECTION CLAUSE

– Чем-то похожий, но все же другой аспект. Не получатель отказывается от поврежденного груза, а правительственные органы не разрешают его ввозить.

– Поэтому и термин **rejection** я так перевел. Бывает **два типа goods rejection** = отказа от товара:

government rejection = **непринятие товара** государственными органами и
importer rejection = **отказ от товара импортером.**

– **Импортер отказывается**, если (1) отгружены неправильные или дефектные товары, или (2) товары повреждены, или (3) без объективной причины – товары стали не нужны. Государственные органы не могут отказаться от товаров – они не им предназначены. Они могут не дать согласия на их импорт – прежде всего потому, что существовал – или только что введен – **запрет на их импорт = importation ban.**

– Или эмбарго = embargo или запрет = prohibition – как мы увидим ниже.

– Поэтому я и перевел rejection как «непринятие». Можно бы еще – «отбраковка», «отклонение».

1. This Company will be liable for **rejection and/or condemnation** at the port of entry **by the government of the country of import** or its relevant Authorities and will indemnify the Insured on the basis of the insured value of the goods so rejected or condemned.

2. In the event of any **embargo or prohibition** being declared by the importing Country **after the insured goods have left the port** of shipment named in the policy this Company is only to pay the **cost of return freight** to the country of export **or the additional freight** to other destination, but such return freight or additional freight or a additional freight **shall not exceed the insured value** of the goods so rejected...

4. It is warranted by the Insured:

- (1) That the **production quality packing and inspection and testing** of the insured goods shall **comply** with the relevant regulations of the country of **origin and the importing** country; and
- (2) That all necessary valid permits and licenses of the insured goods must be obtained.

5. This insurance does not cover any loss arising from:

- (1) Breach of any conditions stipulated in clauses 4 above,
- (2) Loss of market,
- (3) **Misbranding, faulty labels, misdescription** of the insured goods or any error or omission in the contract of sale or other documents,
- (4) **Non-compliance with any regulations** of the government of the country of **origin** or its relevant authorities on exported goods,
- (5) **Embargo or prohibition has already been declared by the importing country** before the insured goods leave the port of shipment named in the policy.

1. Страховая компания будет нести ответственность **за непринятие товаров и/или признание их некондиционными** во ввозном порту **правительством импортирующей страны** или ее соответствующими органами и выплатит Страхователю возмещение, исходя из страховой стоимости непринятых или объявленных некондиционными товаров.

2. В случае какого-либо объявления **эмбарго или запрета** в импортирующей стране **после того, как застрахованные товары покинули порт** отгрузки, указанный в полисе, страховая компания возместит **только стоимость обратной перевозки** товаров в страну экспорта **или дополнительной перевозки** в иной пункт назначения, но стоимость такой обратной перевозки или дополнительных расходов на транспортировку **не должна превышать страховую стоимость отказных товаров...**

4. Страхователем гарантируется:

- (1) Что **производство, качество, упаковка, освидетельствование и тестирование** застрахованных товаров удовлетворяют соответствующим требованиям **страны происхождения и страны-импортера**; и
- (2) Что он получит все необходимые разрешения и лицензии на застрахованные товары.

5. Страхование не покрывает какие-либо убытки, возникающие в связи с:

- (1) нарушение каких-либо условий, предусмотренных в пунктах оговорки 4 выше,
- (2) потерей рынка,
- (3) **неверной маркировкой, дефектными этикетками, неправильным описанием** застрахованного товара или любой ошибкой или упущением в договоре купли-продажи или в других документах,
- (4) **несоблюдением любых правил** правительства страны **происхождения** или ее соответствующих органов власти относительно экспортируемых товаров,
- (5) **эмбарго или запретом, уже объявленными в импортирующей стране** перед тем, как застрахованные товары покинули порт отгрузки, указанный в полисе.

– То есть оговорка эта покрывает действительно катастрофический риск – введение эмбарго или иных ограничений после отгрузки товара.

– И она совсем не возмещает полную стоимость товара – только расходы по перевозке. Не знаю, почему ты вспомнил эту оговорку после «торговых марок» – только из-за пункта 5(3)?

- Из-за того, что и тут страхование грузов покрывает не риск физической гибели, а риск коммерческий или даже политический. Пусть это было не свойственно классическому страхованию грузов – но вводится в обиход в наше время.
- Вот и еще одна похожая оговорка – последняя в нашей подборке. Заканчивается наша 11-я глава-то!

ОГОВОРКА О ПЕРЕВОЗКАХ ВОЗВРАЩЕННЫХ ТОВАРОВ = RETURN SHIPMENTS CLAUSE

- Давай просто текст поместим:

This Policy of insurance is extended to cover, at Policy terms and conditions, shipments of **returned goods** which have **not been delivered to the final consignee and which have been continuously covered here-under**, provided such goods **remain** in their **original approved overseas packing** and the Assured **warrants to report** all such shipments as soon as practicable after they have knowledge of the **refusal**.

Shipments returned to the Assured by the consignee shall be subject to the **same terms, conditions and rate** under which such shipments were insured under this Policy while in transit to such consignees.

Returned merchandise **other than as defined above** is insured subject to the Institute Cargo **Clauses (C)** Cl.254 dated 1.1.82 at rates to be agreed by Underwriters.

Этот договор страхования, с учетом имеющихся в нем условий, расширен на покрытие перевозок **возвращенных товаров**, которые не были **доставлены окончательно грузополучателю** и которые **были непрерывно застрахованы по данному договору**, при условии, что такие товары остаются в их **первоначальной и соответствующей морской перевозке упаковке** и страхователь **обязуется сообщать** обо всех таких перевозках как можно скорее после того, как узнает об **отказе** в приеме товаров.

Страхование перевозок, возвращаемых страхователю грузополучателем, осуществляется **на тех же условиях и ставках**, по которым такие перевозки были застрахованы по этому договору на время перевозки к таким грузополучателям.

Иные, чем указанные выше, возвращаемые товары подлежат страхованию на условиях институтских оговорок Institute Cargo **Clauses (C)**, CL 254 от 1.1.82 по ставкам, которые будут определены Страховщиками.

- **Return shipments** – возвращенные покупателем продавцу либо розничным торговцем оптовому торговцу или производителю товары.
- Но здесь даже важнее термин **refusal** – отказ в принятии товаров. Вот он как раз и равен **importer rejection** – отказу покупателем, а не отбраковкой = неприятием государственными органами.
- Обратите внимание на условия: товары должны быть все время застрахованы и оставаться в оригинальной упаковке. В противном случае условия сужаются до Оговорки (C).

- Вот пока и все, что у нас осталось после серьезного сокращения этой главы. В качестве повторения – хороший список Институтских Оговорок от Николая с добавлением номеров новейших оговорок.
- Тут не все Грузовые оговорки! Мы не претендуем на полноту. Но главные – тут есть.
- А вообще – изучайте первоисточники!

ВЛОЖЕНИЕ 11.4
ОСНОВНЫЕ ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ
= THE MAIN INSTITUTE CLAUSES

Название оговорки	Номер для ссылки	Дата издания	Краткий комментарий – Страхование:
ОСНОВНЫЕ ОГОВОРКИ ДЛЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ			
морская перевозка			
Institute Cargo Clauses (A)	CL. 252	01/01/1982	от «всех рисков»
	CL. 382	01/01/2009	
Institute Cargo Clauses (B)	CL. 253	01/01/1982	от поименованных рисков
	CL. 383	01/01/2009	
Institute Cargo Clauses (C)	CL. 254	01/01/1982	минимальное покрытие
	CL. 384	01/01/2009	
Institute War Clauses (Cargo)	CL. 255	01/01/1982	военных рисков «на борту»
	CL. 385	01/01/2009	
Institute Strikes Clauses (Cargo)	CL. 256	01/01/1982	забастовочных рисков
	CL. 386	01/01/2009	
воздушная перевозка			
Institute Cargo Clauses (Air)	CL. 259	01/01/1982	на условиях «все риски»
	CL. 387	01/01/2009	
Institute War Clauses (Air Cargo)	CL. 258	01/01/1982	военных рисков
	CL. 388	01/01/2009	
Institute Strikes Clauses (Air Cargo)	CL. 260	01/01/1982	забастовочных рисков
	CL. 389	01/01/2009	
почтовые отправления			
Institute War Clauses (Sendings by Post)	CL. 390	01/01/2009	почтовых отправок от военных рисков
наземная перевозка			
Land Transit All Risks Clauses	официального издания ILU нет		от «всех рисков»
Land Transit Clauses – Limited Conditions	официального издания ILU нет		от поименованных рисков
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ОГОВОРКИ			
FOSFA (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations)			
Institute FOSFA Trades Clauses (A)	CL. 313	01/07/1985	от «всех рисков»
Institute FOSFA Trades Clauses (B)	CL. 314	01/07/1985	от поименованных рисков
Institute FOSFA Trades Clauses (C)	CL. 315	01/07/1985	минимальное страховое покрытие
Institute War Clauses (FOSFA Trades)	CL. 316	01/07/1985	военных рисков «на борту»

Institute Strikes Clauses (FOSFA Trades)	CL. 317	01/07/1985	забастовочных рисков
замороженные пищевые продукты			
Institute Frozen Food Clauses (A)	CL. 263	01/01/1986	от "всех рисков"
Institute Frozen Food Clauses (C)	CL. 264	01/01/1986	от поименованных рисков
Institute Strikes Clauses (Frozen Food)	CL. 265	01/01/1986	забастовочных рисков
замороженные мясопродукты			
Institute Frozen Meat Clauses (A)	CL. 323	01/01/1986	от «всех рисков»
Institute Frozen Meat Clauses (A) inc. 24 hrs breakdown	CL. 324	01/01/1986	от «всех рисков» но с ограничением по температурным колебаниям
Institute Frozen Meat Clauses (C) inc. 24 hrs breakdown	CL. 325	01/01/1986	поименованных рисков + остановка оборудования
Institute Strikes Clauses (Frozen Meat)	CL. 326	01/01/1986	забастовочных рисков
коммерческие товары (Федерация товарных ассоциаций) (какао, кофе, хлопок, жиры и масла не навалом, шкуры, сырая и выделанная кожа, металлы, семена растительные, сахар, чай)			
Institute Commodity Trades Clauses (A)	CL. 275	05/09/1983	от «всех рисков»
Institute Commodity Trades Clauses (B)	CL. 276	05/09/1983	от поименованных рисков
Institute Commodity Trades Clauses (C)	CL. 277	05/09/1983	с минимальным покрытием
Institute War Clauses (Commodity Trades)	CL. 278	05/09/1983	военных рисков
Institute Strikes Clauses (Commodity Trades)	CL. 279	05/09/1983	забастовочных рисков
иные товары			
Institute Coal Clauses	CL. 267	01/10/1982	перевозок угля
Institute Strikes Clauses (Coal)	CL. 268	01/10/1982	забастовочных рисков при перевозке угля
Institute Bulk Oil Clauses	CL. 273	01/02/1983	перевозок нефте-продуктов наливом
Institute Strikes Clauses (Bulk Oil)	CL. 274	01/02/1983	забастовочных рисков при перевозке нефтепродуктов
Institute Jute Clauses	CL. 282	01/01/1984	перевозок джута
Institute Strikes Clauses (Jute)	CL. 283	01/01/1984	забастовочных рисков при перевозке джута
Institute Natural Rubber Clause	CL. 292	01/01/1984	перевозки натурального каучука
Institute Strikes Clauses (Natural Rubber)	CL. 293	01/01/1984	забастовочных рисков при перевозке натурального каучука

Institute Timber Trade Federations Clauses	CL. 335	01/04/1986	<i>перевозки леса</i>
Institute Strikes Clauses (Timber Trade Federations)	CL. 336	01/04/1986	<i>забастовочных рисков при перевозке леса</i>

Изменения в конце 2012 года

- На сайте Оговорок английского рынка lmalloyds.com на март 2012-го говорилось, что **в переработке находятся Frozen / Chilled Products Clauses, Commodities Clauses и Miscellaneous Clauses** – почти все из нашего раздела Иные товары.
- Так что по ходу написания книги пришлось следить за появлением официальных уведомлений об изменении оговорок.
- И вот оно, **e-alert = электронное уведомление** JC2012/008 от 9 октября 2012 года Объединенного Грузового Комитета = JCC, которым
- Страховой рынок извещается о том, что две рабочие группы по разработке новых редакций оговорок:
 - **Commodity Clauses Working Group (WG) и**
 - **Miscellaneous Clauses WG**
- ...закончили свою работу.
- Этим же уведомлением JCC выпустил разработанные группами проекты оговорок (без их нумерации и даты издания) для общих консультаций и обзора.
- Конечной датой проведения консультаций, обсуждений и приема предложений устанавливалось 28 декабря 2012 года.
- А для ознакомления на сайте lmalloyds.com были размещены разработанные проекты таких оговорок:

Commodity Clauses WG	Miscellaneous Clauses WG
Commodity Trades Clauses (A)	Bulk Oil Clauses
Commodity Trades Clauses (B)	Strikes Clauses Bulk Oil
Commodity Trades Clauses (C)	Coal Clauses
FOSFA Trades Clauses (A)	Strikes Clauses Coal
FOSFA Trades Clauses (B)	Jute Clauses
FOSFA Trades Clauses (C)	Strikes Clauses Jute
War Clauses FOSFA Trades	Natural Rubber
Strikes Clauses FOSFA Trades	Strikes Clauses Natural Rubber
FOSFA Supplemental Clause 1	Timber Clauses
FOSFA Supplemental Clause 2	Strikes Clauses Timber
FOSFA Supplemental Clause 4	War Cancellation Cargo
	War & Strikes Clauses Cargo Stored Afloat

- Третья же рабочая группа – **Frozen Products Clauses WG** – должна была закончить работу по разработке Frozen Meat и Frozen Food Clauses в начале 2013-го.
- Однако, на конец мая этого года результатов работы этой группы пока не видно.
- А мы уже книгу сдаем в печать!
- Тем не менее, дорогой читатель, начало лета 2013-го запомнится нам изданием новых оговорок.

Новые грузовые оговорки 2013 года

- Грузовой Комитет JCC 30 мая 2013 года издает **уведомление JC2013/010**, которым извещает об **историческом событии** на страховом рынке.
- Разработанные группой Commodity Clauses WG **проекты оговорок получили нумерацию и датированы 1 июнем 2013 года**.
- Вот они, новоиспеченные Грузовые оговорки, которые можно увидеть на lmalloyds.com сайте:

CL410 01/06/2013 Institute Commodity Trades Clauses (A)
 CL411 01/06/2013 Institute Commodity Trades Clauses (B)
 CL412 01/06/2013 Institute Commodity Trades Clauses (C)
 CL413 01/06/2013 Institute FOSFA Trades Clauses (A)
 CL414 01/06/2013 Institute FOSFA Trades Clauses (B)
 CL415 01/06/2013 Institute FOSFA Trades Clauses (C)
 CL416 01/06/2013 Institute War Clauses (FOSFA Trades)
 CL417 01/06/2013 Institute Strikes Clauses (FOSFA Trades)
 CL418 01/06/2013 Institute FOSFA Supplementary Clauses (1)
 CL419 01/06/2013 Institute FOSFA Supplementary Clauses (2)
 CL420 01/06/2013 Institute FOSFA Supplementary Clause (3)
 CL421 01/06/2013 Institute FOSFA Supplementary Clause (4)

- Николай, а я уже просмотрел новые 410-е ICTC(A). На другие времени не было. Сравнил их с Оговорками ICTC(A) 1983 года.
- И?
- Основные изменения – те же, что и в ICC 2009-го по сравнению с 82-м:

упаковка и служащие – непригодность контейнера или сухопутного транспортного средства – терроризм – продолжительность покрытия – изменение рейса
 – определение страхователя.

- Прекрасно! Прочитав наш опус об изменениях в ICC, читатель легко найдет отличия иных оговорок 2013-го от своих предыдущих редакций.
- И все же, нам стоит их изучить пристальнее, но не здесь и не сейчас.
- Согласен, ведь они могут содержать и совсем что-то новое для нас.
- Например, 418ые Supplementary Clauses (1) = Дополнительные оговорки (1) к новым FOSFA (B) оговоркам покрывают такой новый риск:

Breakdown or collapse of proper stow in vessel or craft caused by stress of weather = Разрушение или обрушение укладки груза на судне или транспортном средстве, причиненное тяжелыми погодными условиями.

- Да, всегда надо следить за развитием страховой мысли!
- Вот и закончилась наша – пока – самая длинная практическая глава.
- Нет – к ней есть еще **Приложение 11.1 – Библиотечка Оговорок**. Что действительно делает ее самой длинной – ну и хорошо, она же – самая практичная!

ГЛАВА XII = CHAPTER XII СОПУТСТВУЮЩИЕ СТРАХОВАНИЯ = INSURANCES CONTRIBUTORY TO STRAIGHT-FORWARD CARGO

- Следующий пункт нашей программы – страхования, расширяющие стандартный грузовой договор.
- Расширения грузовых рисков – то, что называется морскими рисками – мы изучили в 11-й. А теперь – речь о страховании иных рисков, не покрываемых по ICC и иным грузовым условиям со всеми их дополнениями.
- Таких «негрузовых» страхований много, все не охватим, а начнем со списка основных.

Структура Главы XII

Военно-забастовочный блок = War, Strikes, etc	451
– Военные риски = War etc. risks	457
– Забастовочные риски = Strikes etc. risks	484
– Терроризм = Terrorism	496
– Пиратство и Киднэп = Piracy and K&R	496
Расширения стандартного полиса карго = Extensions of the standard cargo policy	504
– Увеличенная стоимость = Increased Value	504
– Интерес продавца = Seller's interest (FOB)	505
– Непринятые и возвращенные товары = Rejected and returned goods	505
– Интерес покупателя. Contingency Insurances.	506
– Разница в условиях = Difference in Conditions (DIC/DIL)	
– Ответственность перед третьими лицами = Third Party Liabilities	508
Политические и экономические проблемы = Political and Economic problems	509
– Политические риски = Political risks	509
– Экспортные кредиты = Export Credit	512
Финансовые вопросы = Financial issues	514
– Косвенные убытки = Consequential Loss	514
– Потеря прибыли / Задержка в начале работы = Advanced Loss of Profit / Delay in Start-up	515
Транспортные страхования = Transport-related covers	516
– Фрахтователи = Charterers	516
– Ответственность перевозчиков и экспедиторов = Carriers' and Freight Forwarders' Liability	519

- Даже если не собираетесь покупать эти страхования – прочитайте список!
- Для чего? Чтобы осознать, что по стандартному страхованию карго – даже со всеми расширениями, предложенными в главе 11-й – все равно целый ряд рисков, притом серьезных – страхованием не покрыт.
- Потому, что покрыты они другими полисами.
- Что очень важно – эти полисы = покрытия надо покупать отдельно. Инициатива в этом лежит не на страховщике – на страхователе и его брокере.
- Так что хотя бы знать об их существовании – Вы обязаны.

- Не все эти дополнительные страхования широко распространены. Военные и забастовочные риски – почти всегда страхуются, в особенности, если в торговой операции вовлечены банки.
- А вот задержка в начале работы или фрахтовательские риски – для нашего региона

новшество, постепенно становящееся повседневностью.

– Итак, вперед!

ВОЕННО-ЗАБАСТОВОЧНЫЙ БЛОК = WAR, STRIKES, ETC

Что отличает пиратство?

– Есть то, что можно назвать **«социально-политическими»** страхованиями. Это:

Военные риски
Забастовочные риски
Терроризм
Политические риски
Пиратство
И прочее

– Вычеркните ненужное!

– «И прочее»?

– Нет, пиратство.

– А чем же оно такое ненужное?

– Оно нужное. Не пиратство, а страхование от него. Просто остальные социально-политические позиции – это страхования, **отдельные от стандартного** грузового полиса. Дополнительные страхования.

– А **пиратство** традиционно **включается в морские риски**. Является частью стандартного покрытия – по Оговоркам ICC (A).

– Но с учетом проблем последних лет – в частности, Сомали и Нигерии – не всегда автоматически входит в список покрытых рисков. Как это конкретно работает – посмотрим позже.

– Здесь же отметим – все остальные риски носят **«политический»** оттенок. **Пиратство – уголовный**. Занимаются им **в целях наживы**.

– Потому и включается пиратство в стандартное грузовое покрытие – как кража или грабеж.

Что отличает все социально-политические страхования – географически?

– Они наиболее нужны в «горячих точках». Но поскольку «температура» в этих точках все время меняется – условия и стоимость страхования этих рисков устанавливается не в целом по миру – **а по каждой точке...**

– И изменяться может не просто часто – **а иногда в течение дня**.

– Очень **волатильная** отрасль страхования – можно так сказать. Подверженная частым и существенным изменениям.

Самый CREAM – Watch List JCC

– Как узнать, какая точка – «горячая»?

– Очень просто – есть централизованная база данных. Раньше – до 2004-го – она представлялась **London War Risks Rating Committee = Комитетом тарификации военных рисков**.

– Этот **Комитет** осуществлял анализ потенциальных опасностей, связанных с военными рисками по всему миру.

– Он публиковал в виде таблиц тарифы для страхования от военных рисков груза, перевозимого по морю или по воздуху.

– Табличные тарифы являлись обязательными минимальными (базовыми) ставками премии при страховании военных и/или забастовочных рисков.

– Начиная с 1982 года, базовый тариф оставался неизменным и составлял 0.0275% для страхования одновременно как военных, так и забастовочных рисков.

– Такой же базовый тариф 0.0275% применялся и для страхования только военных рисков.

– Страхование забастовочных рисков осуществлялось с базовым тарифом 0.025%.

– Для районов высокого риска **Комитет** не указывал обязательный минимальный тариф.

– Вместо такого тарифа в таблицу включалось условие «**считается застрахованным**», что позволяло страховщику самому решать, какой должна быть ставка премии.
– В дополнение к базовым тарифам таблица содержала перечень районов, где, если через такой район осуществлялась перевозка, для страхования военных и/или забастовочных рисков применялся тариф, который отличался от базового.

– В конце 1990 года **Комитет** приобрел статус подкомитета **Joint Cargo Committee (JCC) – Объединённого Комитета по Грузам = ОКСГ**.

– Однако с принятием изменений в конкурентном праве Евросоюза и Великобритании деятельность **Комитета** в 2004 году была приостановлена, и он был официально расформирован.

– Все ранее изданные **Комитетом** тарифные таблицы, включая последнюю таблицу №94 от 20.02.2004г., были выведены из обращения и признаны не действующими.

– Такие решения были приняты **Объединённым Комитетом JCC** и объявлены в его циркулярном письме **WR 2004/003 от 21.07.2004 г.**

– В этом циркуляре **Объединенный Комитет** указал, что в дальнейшем, время от времени, он будет предоставлять список конкретных географических районов, в которых, по его мнению, существует повышенная вероятность проявления военных и забастовочных рисков.

– Вместо таблиц появился **CREAM = Country Risk Evaluation Assessment Model = Модель Расчета и Оценки Странового Риска**.

– Найти ее очень просто – вот здесь <http://exclusive-analysis.com>.

– Давай поточнее – список горячих точек называется **JCC Cargo Watchlist** и располагается на <http://watch.exclusive-analysis.com/lists/cargo>.

– Так и тянет перевести его – «**Тревожный Список по Грузам**» ОКСГ.

– **Предпочел бы назвать его Global Cargo Watch List (GCWL) – Всемирный грузовой контрольный список (ВГКС). Соответствующую оговорку по списку – JC2011/017 GCWL – см. в разделе про Пиратские риски.**

– Список GCWL касается военных и забастовочных рисков. По политическим – свои списки – например, списки стран, **попадающих под санкции ООН, США или ЕС**.

– Про санкции – в другом месте. А сайт с GCWL – exclusive-analysis.com – страница <http://www.exclusive-analysis.com/watchlists.html> – изучите поподробней. Многие там услуги платные – но сам список в открытом доступе.

– Среди платных нас поразила **EPOP = Every Point on the Planet = Каждая точка на планете**. С точностью до 500 квадратных метров (!) по этой программе можно приобрести годичный (!) прогноз развития событий в этой точке в том, что касается рисков **Войны, Терроризма, Социальных беспокойств и Политического насилия = War, Terrorism, Civil Unrest, Combined Political Violence**. Все по той же 10-балльной шкале – о ней смотрите ниже.

За хрустальный английский

– А ты заметил, сколь ты провинциален и устарел? С точки зрения твоего английского языка (как бы говорит Николай – Георгию)? Англичане раньше обожали все писать с большой буквы – даже там, где не надо было. Но сейчас-то на этом сайте отражается общая тенденция – очень нам всем нравящаяся – к модернизации языка. К его – не упрощению, но облегчению пользования им, особенно, в страховании.

– Да, **Crystal English Campaign** называется – Кампания за Хрустальный Английский. Не столь же хрупкий – а столь же прозрачный. Поскольку есть выражение **Crystal Clear = прозрачно** – в смысле ясно, понятно – как хрусталь.

– А ты Войну и прочие явления с больших букв напечатал – а на сайте самом не так, я посмотрел.

– Виноват. Пока не могу отойти от своих собственных привычек – которые, вполне возможно, относятся к временам создания Формы SG – к XVIII веку. Ну нравится мне там бывать.

Кстати, посмотрел Интернет про «хрустальный». Сайт - <http://www.plainenglish.co.uk/> - за «**Простой**» английский = **Plain English**. Хрусталь присутствует – в качестве логотипа. Сайт любопытный очень – рекомендую.

– Посмотрел – и тут же уперся взглядом в еpetition. Не надо уже слов создавать! Хотя понятно, что это – «электронная петиция».

– Мне еще понравился заголовок статьи Plain English and legal advice are essential bedfellows = Простой английский и юридические советы идут рука об руку.

– А еще – что на сайте предлагаются принять **Закон О Простом Языке = UK Plain Language Act**. Чтобы народ в судах и при столкновениях с системой права вообще – не путался.

– Еще о языке – о нашем, страховом. О **терминах**. Англичане все время ищут новые, более простые термины. И испытывают явные проблемы с тем, что мы пока в этой главе называем «**забастовочными**» и «**политическими**» рисками.

– Да, я тоже обратил внимание на это. Забастовочные – это же, на самом деле, **гражданские беспорядки разного рода**. То, что раньше просто называлось – по Оговорке в SG – **SRCC**. Ниже обсудим. А сейчас вот какое решение предлагается – **civil unrest**. Гражданские – «беспокойства», что ли?

– «**Социальная напряженность**»? «Гражданские неурядицы»? Нам читатели помогут, надеюсь – поточнее предложат перевод.

– И с «**политическими рисками**» так же. Тут они предлагаются в форме **combined political violence**. Я где-то дальше в этой 12-й главе предложил вариант «политические неурядицы» - очень уж не хотелось идти по пути «**политического насилия**». Нужен вариант!

– После языкового отклонения – давай взглянем на Список Опасных Точек. С сайта <http://watch.exclusive-analysis.com/lists/cargo>.

ВЛОЖЕНИЕ 12.1

JCC CARGO WATCHLIST

«ТРЕВОЖНЫЙ СПИСОК» ОКСГ– Версия 84 на 5/3/2012

– Помните! Тревожные зоны все время меняются! Так что к моменту прочтения Вами этого списка – он безнадежно устареет.

– Во время редактирования книги действовала 96-я версия списка по состоянию на 4 марта 2013 года. Выдержки из нее приведены в начале главы VI.

– Здесь мы даем только часть списка – страны и их общий рейтинг. В каких-то выше забастовочный риск, в других – военный.

– Итак, список «тревожных» стран с Лондонской точки зрения.

Location	Risk
Afghanistan	Severe (5.0)
Algeria	Severe (3.6)
Azerbaijan	High (2.7)
Bangladesh	High (3.0)
Bolivia	Severe (3.7)
Burkina Faso	High (2.7)
Burundi	High (3.1)
Cameroon (Marine: Bakassi Peninsula; Ground: All)	High (3.1)
Central African Republic	Severe (3.6)
Chad	Severe (3.3)

Colombia	Severe (3.4)
Congo – Brazzaville (aka Republic of Congo)	Elevated (2.3)
Congo – Kinshasa (aka DRC)	Severe (3.9)
Cote d'Ivoire (Ivory Coast)	Severe (3.5)
Ecuador	High (3.1)
Equatorial Guinea	Elevated (2.3)
Eritrea	High (2.8)
Ethiopia	Severe (3.8)
Georgia	High (2.9)
Guinea	Severe (3.6)
Gulf of Aden sea area and to 70° E off the Somali coast, bound to the north by latitude 20° N, and to the south by 12° S (Somali pirate attacks have occurred in excess of 1100nm off the Somali coast.)	Severe (3.7)
Gulf of Guinea, in the sea area between 3°6'13.966"W 5°8'44.274"N (Cote d'Ivoire-Ghana border) and 3°6'13.966"W 2°20'12.8"N in the west, and 9°46'18.636"E 2°20'12.8"N (Cameroon-Equatorial Guinea border) in the east.	High (3.1)
India (Kashmir, Assam, Nagaland, Bihar, Jharkand, Chhattisgarh)	High (3.0)
Indonesia	High (2.7)
Iran	Severe (3.2)
Iraq	Severe (4.7)
Jordan	High (2.8)
Kenya	Severe (3.5)
Lebanon	Severe (4.2)
Libya	Severe (4.2)
Madagascar	Severe (3.4)
Mali	Severe (3.2)
Mauritania	High (2.6)
Moldova (Transnistria)	High (2.6)
Nagorno-Karabakh	High (2.9)
Nepal	High (2.9)
Niger	High (3.1)
Nigeria	Severe (4.5)
North Korea	High (2.5)
PA (West Bank and Gaza) and Israel within 45km of the Gaza-Israel border, including Beersheba and Ashdod	Severe (3.6)
Pakistan	Severe (4.9)
Peru	High (3.0)
Philippines	High (2.9)
Russia (North Caucasus)	Severe (3.2)
Saudi Arabia	High (2.9)
Somalia	Severe (4.7)
South Korea	Elevated (2.1)
South Sudan	Severe (4.1)
Sudan	Severe (5.0)
Syria	Severe (5.2)
Uganda (Marine: Lake Albert; Ground: northern Uganda)	High (2.9)

Yemen	Severe (5.1)
Zimbabwe	Severe (3.9)

– РА – Палестинская Автономия – страна, решившая стать независимой. Остальные страны, вроде, понятны.

– В качестве примера – **как меняются списки**. Из изменений в феврале-марте 2012 года:

Mali: Severe 3.2 from High 3.1: Renewed Tuareg rebellion in northern Mali poses a potential risk to distribution of imports to north-east and Niger = Мали: Риск повышен с высокого 3.1 до тяжелого 3.2: Возобновилось восстание Туарегов (VW, что ли?) на севере Мали – что создает потенциальный риск доставки импортных товаров на северо-восток и в Нигер.

– И еще раз загляните в начало главы VI, чтобы оценить изменения с марта 2012-го по март 2013-го.

Классификация

– Да, об уровнях риска мы и не сказали! Их пять – на мой взгляд, странно разделенных. Всего 10 баллов – при этом:

Наивысший	Severe	3.2 и выше
Высокий	High	2.4–3.1
Повышенный	Elevated	1.6–2.3
Внимание	Caution	0.8–1.5
Низкий	Low	0–0.7

– Каждый уровень имеет свое название и свой цвет окрашивания: **Low – низкий (зеленый цвет); Caution – внимание (синий); Elevated – повышенный (желтый); High – высокий (светло-оранжевый); Severe – наивысший (красный)**.

– Используемое окрашивание уровней риска совпадает с цветовой кодировкой, используемой в американской системе национальной безопасности.

– Кроме цветовой кодировки **уровень риска имеет еще и количественную оценку**.

– Каждому уровню определен диапазон в числовой шкале (значения по которой варьируются от 0 до 10) **CREAM (Country Risk Evaluation and Assessment Model) – Модели расчета и оценки странового риска**:

Low Низкий	Caution Внимание	Elevated Повышенный	High Высокий	Severe Наивысший
0 ... 0,7	0,8 ... 1,5	1,6 ... 2,3	2,4 ... 3,1	3,2 ... 10

– А что странного?

– **Баллов 10** – а все три разной повышенной опасности зоны расположены в небольшом рендже от **1.6 до 3.2**. Получается – разница в 0.1 может сдвинуть страну с одной ступеньки на другую. Но ведь 0.1 – это 1% от общего количества баллов. А ошибка в оценке в 1 процент – оценивают-то, возможно, «на глаз» – это очень даже легко представить. Так что не сильно доверяю я списку.

– **Пока другого нет**. Что еще надо про список сказать? Мы опустили для краткости **пять столбцов** справа от рейтинга. В каждом стоит или "Yes" – или ничего не стоит. Звучат они так:

Marine – War
Marine – Strikes
Air – War / Strikes

Air – War
Ground – War / Strikes

Piracy only for use with JC2011/017 GCWL Clause
2011

Морские – Военные
Морские – Забастовочные
Воздушные – Военные /
Забастовочные
Воздушные – Военные
Наземные – Военные /
Забастовочные
Пиратские – только для
использования с Оговоркой
JC2011/017 GCWL

– То есть в стране, в которой стоит Yes под морскими военными – такой риск существует, а где пробел под, скажем, наземными военными – риска нет.

Самые опасные

– Давай на сам список – на эти пять колонок посмотрим. О пиратских рисках поговорим попозже. В этой мартовской 84й Версии пиратские риски волнуют страховщиков только в заливах – Аденском и Гвинейском.

– А что касается остальных 5 позиций – почти во всех присутствуют **наземные риски** – военные и забастовочные. **Нет их** только в Азербайджане, Экваториальной Гвинее, Иордании и Северной Корее.

– “**Весь набор**” из пяти рисков – морские, воздушные и наземные - кроме пиратства – наблюдается в следующих странах: Демократическое Конго, Кот д’Ивуар, Эритрея, Грузия (!), Индонезия, Ирак, Ливан, Нигерия, Пакистан, Филиппины, Саудовская Аравия, Сомали, Сирия, Йемен.

– А теперь перечислим страны, находящиеся в **категории «Наивысшего» = Severe – риска** – с их рейтингами – и начнем с **самых опасных**:

Афганистан 5.0 / Сирия 5.2 / Йемен 5.1 / Судан 5.0 / Пакистан 4.9 / Ирак, Сомали 4.7 / Нигерия 4.5 / Ливан, Ливия 4.2 / Южный Судан 4.1 / Зимбабве, Демократическое Конго 3.9 / Аденский Залив, Боливия, Эфиопия 3.7 / Алжир, Центральная Африканская Республика, Гвинея, ПА 3.6 / Кения, Кот д’Ивуар 3.5 / Колумбия, Мадагаскар 3.4 / Чад 3.3 / Иран, Мали, Россия (Северный Кавказ) 3.2

– В общем, все понятно. Вот только, к стыду своему, упустил, почему Боливия (наследники Че?) и ЦАР беспокоят. А остальные все время встречаются в новостях.

– Повторим, что список очень **субъективный**. Интересно, что Российский Северный Кавказ находится всего на 0.1 выше порога Тяжелого Риска – до которого не доходят с 3.1 баллами Бурунди, Камерун, Эквадор, Гвинейский Залив и Нигер. Неужели в Нигере спокойней, чем на Кавказе?

– Опять же, в марте 2013го многое уже поменялось.

Неавтоматичность покрытия

– А теперь – для чего этот список. Особенность социально-политических страхований – в том, что они предоставляют годовое покрытие по всему миру автоматически...

– ...за **исключением Опасных Зон** – где покрытие должно согласовываться дополнительно.

– И котировки действуют обычно только 7 дней – так что на весь год бюджет спланировать затруднительно.

– На **весь год ставка** все же дается – скажем, **0.02%**. А потом, когда идет перевозка на одну из стран, включенных в список – страховщик котирует **дополнительную премию за этот рейс**. И может она достигать 1 и 2% - быть в сто раз выше годовой ставки.

– А что же **страхуется автоматически**? В течение года, по всему миру?

– Например, мины и бомбы – **неразорвавшиеся**. По-английски – **derelict** – можно перевести и как безхозные, и как «вымершие».

– Все словари дают также «брошенные» - но минами зря никто не разбрасывается.

– Да – и еще страхуются **совершенно непредвиденные события** – забастовки или военные действия в странах, не числящихся в списке.

– Вот забастовки в Лондонском метро – повышают, интересно, ставки на Англию?

– Юмор понял. Мы перевозки на метро не страхуем.

– Судно **вышло в рейс = voyage already under way** – а в порту перегрузки или назначения началась революция или забастовка. Вот на такой случай и нужно годовое страхование всех грузов от военных и забастовочных рисков.

– Оно-то годовое – но всегда содержит **условие о расторжении = Notice of cancellation**. Извещение о расторжении может быть дано страховщиком в любой момент. Если нотис 14-дневный – покрытие будет аннулировано через две недели.

– На случай совершенно **катастрофических событий** – войны между ведущими мировыми державами – предусмотрен двухдневный = **48-часовой нотис** о расторжении.

Различие военных от забастовочных – наследие Гражданской Войны

– Прежде, чем перейти к отдельному рассмотрению войны и забастовок – о разделяющем их моменте. **Забастовки** волнуют страховщиков и страхователей **на суше или в портах** – а **военные** риски – **в море или в портах**.

– По **Waterborne Agreement – Соглашении о пребывании на плаву** – от 1937 года – военные риски на суше страхованию не подлежат.

– В последние пару десятилетий появился продукт **WROL = War Risks on Land = Наземные Военные риски**. Но страхуются от них далеко не все грузы, перевозимые сушей. Иногда степень риска – и котируемые ставки – запретительно высоки. Ведь в CREAMовской таблице наземные риски отмечены почти во всех странах.

Исключение – невключение. Отдельные оговорки

– И вот что очень важно. Военные риски исключены из стандартного покрытия по ICC(A) – в силу Оговорки 6. Забастовочные и террористические – Оговорки 7.

– Чтобы эти риски застраховать – недостаточно, как это иногда делается, вычеркнуть из ICC исключения. Надо сделать позитивное действие – застраховать риск с использованием соответствующих Военных или Забастовочных Оговорок.

– Которых имеется совсем немало – перейдем к их изучению. По порядку, начиная с военных рисков.

ВОЕННЫЕ РИСКИ = WAR RISKS

Эволюция морского страхования грузов от военных рисков

– Страхование военных рисков имеет свою веху в истории морского страхования.

– Изначально морские и военные риски страховались по единому S.G. полису.

– Эта традиция просуществовала до конца XIX века, в течение которого произошли события, изменившие отношение страховщиков к страхованию военных рисков.

– Это Наполеоновские войны 1800–1815 гг., изобретение морской торпеды в 1862 г., появление в 1893 г. во французском флоте первой в мире подводной лодки, Фашодский кризис 1898 г. между Великобританией и Францией, напряженность в отношениях между Великобританией и Соединенными Штатами в 1890-х годах.

– Вероятность негативного воздействия военных рисков на морское предприятие явно увеличивалась.

1898 год – отделение военных рисков от морских. Оговорка F.C.&S.

– С учетом этих факторов, **15 июня 1898 г. Общее Собрание Ллойдс** пришло к **выводу, что морские и военные риски представляют собой две разные категории рисков**. Впервые было **принято официальное решение об их раздельном страховании**.

– В этом же году была введена стандартная оговорка **F.C.&S. – Free of Capture and Seizure – свободно от захвата и конфискации.**

– В 1899 году Ллойд определил, что, в отсутствие договоренности об ином, все морские S.G. полисы должны содержать **F.C. & S.** оговорку.

– Данной оговоркой обуславливалось, что убытки, вызванные законным или незаконным пленением, захватом, арестом, конфискацией, задержанием судна и (или) груза, иными подобными действиями, а также вооруженными конфликтами и пиратством, не подлежат возмещению.

– В мирное время страхователь мог застраховать военные риски путем исключения **F.C.&S.** оговорки и уплаты сравнительно небольшой дополнительной премии.

– В военное время такой вариант не применялся – военные риски для британских собственников груза покрывались **Government War Risks Pool – Государственным фондом страхования военных рисков.**

– Но, во-первых, сам полис S.G. был далек от совершенства. Во-вторых, форма работы – страхование военных рисков посредством исключения F.C.&S. – была сложноватой.

1982 год – отдельные оговорки

– Зрела, зрела реформа. И вот он, 1982 год! Новая форма полиса, новые оговорки по страхованию грузов раздельно от морских и военных рисков.

– Причем военные риски прямо исключены из морских рисков.

– А оговорка **F.C.&S.** ушла на заслуженный отдых. На английском страховом рынке с 1982 года она отдельно не применяется.

Стандартные наборы оговорок

– На сегодняшний день для базисного покрытия военных рисков существуют следующие стандартные наборы оговорок **War Clauses (Cargo)** для каждого вида перевозки:

морская: **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09** (новая - вместо CL255 1/1/82);

воздушная: **Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) CL388 1/1/09** (новая - вместо CL258 1/1/82);

наземная: **War on Land Clauses LSW1130 03/00** (перевозка по суше и/или по реке, и/или по озеру).

– Набор оговорок **CL385** предназначен для использования исключительно с любым из наборов **ICC (A, B или C)-09**, согласно которым осуществляется страхование генеральных грузов.

– Имеется в виду, что **оговорки CL385 не должны применяться вместе с оговорками Institute Commodity Trades и FOSFA Trades.**

– Для оговорок **Cargo Clauses**, согласованных с Федерациями, имеются свои, покрывающие военные риски, наборы оговорок:

Institute War Clauses (Commodity Trades) CL278 5/9/83

Institute War Clauses (FOSFA Trades) CL316 1/7/85

– При отсутствии для остальных видов **Trades** грузов отдельных наборов оговорок страхования от военных рисков (лес, джут, замороженные продукты и т.д.) их страхование должно осуществляться на условиях **War Commodity Trades Clauses.**

– Кроме почтовых отправок, для которых имеются специальные оговорки страхования военных рисков:

Institute War Clauses (Sendings by Post) CL390 1/3/09 (новая – вместо CL257 1/1/82).

Объем покрытия – виды убытков

– До 1982 года в страховании груза от военных рисков использовался принцип «от всех рисков» – что проистекало из духа и буквы Формы S.G.

– С 82-го **военные риски подлежат страхованию только «от поименованных рисков»**.

– Принцип, по которому сформулированы оговорки **ICC (B,C)**, взят за основу и в **War Clauses (Cargo)**.

– Более того, оговорки **War Clauses (Cargo)** разработаны на основе оговорок **ICC(B,C)**.

– Однако, в отличие от оговорок **ICC (B,C)**, оговорки **War Clauses (Cargo)** уже не предоставляют страхователю послабления в обосновании причины убытков.

– При наступлении страхового события страхователь должен доказать, что гибель или повреждение застрахованного груза **proximately caused** - **непосредственно причинено** опасностью, указанной в оговорке 1 набора **War Clauses (Cargo)**.

– Напомним, по **ICC (B,C)** критерий - **reasonable attributable** – убытки могут быть **разумно отнесены** на счет любой из опасностей, перечисленных в их подоговорке 1.1.

– Помимо этого, как увидим ниже, **по оговоркам War Clauses (Cargo) не покрываются расходы**, понесенные страхователем в результате воздействия военной опасности.

– **За исключением расходов**, предусмотренных оговоркой 11 Duty of Assured – Обязанность Страхователя.

– С учетом предусмотренных ограничений и исключений (см. ниже) по оговоркам War Clauses (Cargo) покрываются **следующие виды убытков**,

- 1) **полная гибель** (фактическая и конструктивная);

Примечание: Конструктивная полная гибель (КПГ) покрывается оговорками **War Clauses (Cargo)** на законодательной основе, несмотря на отсутствие в них оговорки о КПГ = **CTL**. В Секции 56(3) MIA 1906 установлено, что когда полисом покрывается полная гибель, то покрывается и КПГ, если в полисе не предусмотрено иное. Поэтому, при отсутствии оговорки о **CTL**, по оговоркам **War Clauses (Cargo)** КПГ будет определяться и возмещаться по правилам, установленным в С. 60–63 MIA 1906.

- 2) **частичный убыток** (частная авария и пожертвование застрахованным грузом при общей аварии);
- 3) денежные обязательства, принимаемые с целью **минимизации убытков** (взносы по общей аварии, расходы по спасанию);
- 4) **расходы по Предотвращению = Sue & Labour** (но не расходы, предусмотренные оговоркой **Forwarding Charges – Расходы по довозке**);

Примечание: Набор **War Clauses (Cargo)** содержит оговорку «**Обязанность страхователя**», в соответствии с которой покрываются **Sue&Labour** расходы. **Но он не содержит оговорку «Расходы по досылке»**. Соответственно, когда товары выгружаются в промежуточном порту или месте после воздействия застрахованной «военной» опасности, страховщик не возмещает страхователю дополнительные расходы, которые он понес по разгрузке, складированию товаров и отправке их в запланированный пункт назначения.

- 5) издержки, понесенные с целью **обоснования страхового требования** (например, оплата услуг сюрвейера).

Покрываемые опасности

– Опасности, подлежащие страхованию по оговоркам **War Clauses (Cargo)**, рассмотрим на примере институтских оговорок **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09**.

– Хотя так и хочется воскликнуть, – да здесь все понятно – **покрывается все то, что исключено 6-ой оговоркой ICC-09!**

– Но детальное сравнение 1-ой оговорки **Risks** из **CL385**, содержащей **полный и точный перечень** покрываемых опасностей, и 6-ой оговорки из **ICC (A)-09** вскроет **малозаметные нюансы** современного страхования военных рисков.

– Итак, для начала текст этих оговорок в сравнении (перевод специально не даем, при необходимости можно заглянуть в Приложение к 10-й главе):

Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

1.2 capture seizure arrest restraint or detention, **arising from risks covered under 1.1 above**, and the consequences thereof or any attempt thereat

1.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

Institute Cargo Clauses (A) CL382 1/1/09

6. In no case shall this insurance cover loss damage **or expense** caused by

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detention (**piracy excepted**), and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

– Основное различие?

– В «захватнической»! второй суб-оговорке.

(1) Риски по второй – **захват, арест, задержание** – покрываются по военной оговорке только, **если** они проистекают **из рисков первой** суб-оговорки – собственно «военных». А в 6м исключении ICC(A) не так – исключаются все риски захвата и пр.

Получается – риски захвата и проч. – сами по себе, без связи с войной – например, реквизиция или арест судна властями – не повстанцами, не воюющей стороной – не покрывается,

(2) Нет упоминания **пиратства**. В ICC (A) подтверждено его «невключение в исключения», то есть то, что оно застраховано. В военных рисках оно не упоминается.

– И правильно – пиратство же – **обычный морской риск, а не военный**.

– Чуть более подробно – о каждой из опасностей

Война и гражданская война = War & Civil War

– Как отдельная, подлежащая покрытию опасность, **война** была введена в текст институтированных оговорок при их пересмотре в 1982г.

– Она частично заменила ранее используемое выражение «**военные операции**».

– Интересно, что в SG Форме говорилось только о **Men-of-War** = Военных кораблях – но не о собственно военных действиях.

– **Война** не обязательно предполагает ее официальное объявление или разрыв дипломатических отношений между странами.

– Это прямо установлено в ходе ряда судебных разбирательств, например, **Kawasaki Kisen Kabushiki of Kobe v. Bantam SS. Co.**

– **Гражданскую войну** следует отличать от **mere tumultuous internal upheaval** – **обычных бурных внутренних возмущений, беспорядков, бунтов**.

– По мнению судьи Mustill J., решавшему в деле **Spinney's (1978) Ltd. v Royal Insurance** вопрос о том, были ли гражданской войной январские события 1976 года в Бейруте, **гражданская война** имеет место, когда:

- 1) в каждой из противостоящих сторон, вовлеченных в конфликт, вооруженные люди обладают общностью цели, единым руководством и управлением;
- 2) целью конфликта является захват или сохранение власти над целым государством или его частью, а не разрешение расовой, племенной или этнической вражды.

– Причем, в сам конфликт могут быть вовлечены более чем две стороны.

Революция, восстание, мятеж, бунт = Revolution, Rebellion & Insurrection

- Эти опасности являются современными наследниками опасности **узурпация власти**.
- **Узурпация власти** = *usurpation of power* впервые появилась в 1720 году в полисе страхования от пожара – и, как «война», не присутствовала в SG.
- Поводом для исключения **узурпации власти** стало первое восстание якобитов 1715 года.
- В современной страховой терминологии этот термин не используется.

- Согласно Оксфордскому английскому словарю **революция** – свержение действующего правительства и полное замещение его другим правительством, если такое свержение сопровождается фактическим применением силы или угрозой ее применения.
- **Rebellion** и **insurrection** имеют очень похожие значения на английском.
- Их перевод на русский и вовсе одинаков – **восстание, мятеж, бунт**.
- Каждое из этих понятий означает организованный и насильственный внутренний **uprising - бунт, восстание, мятеж, переворот** в стране с целью свержения или замены правительства этой страны.
- То есть действия антигосударственного, антиправительственного характера.
- Имеется мнение, что **insurrection** обладает меньшей степенью организации и размаха, чем **rebellion**.
- Хотя есть и такое мнение – **insurrection** охватывает зарождающийся, ограниченный или стихийный (неорганизованный) **rebellion**.

Вызванные ими гражданские волнения = Civil strife arising therefrom

- Гражданские волнения, вытекающие из предыдущего списка опасностей, но не квалифицирующиеся как любая из этих опасностей.
- Они могут возникнуть, например, вследствие войны даже после того, как война официально закончилась.
- К сожалению, связь между **гражданской войной** и **гражданскими волнениями** даже на сегодняшний день является неясной.

Любые враждебные действия воюющей державы или против нее = Any hostile act by or against a belligerent power

- Этим выражением заменена устаревшая опасность **hostilities** – **военные действия**.
- За которой часто следовала фраза **or warlike operations** – **или боевые операции**.

Пленение и Захват = Capture & seizure

- С этих терминов началось отделение Военных рисков от морских – по оговорке F.C.&S. = *Free of capture and seizure* = Свободно от пленения и захвата.
- Но мы не уверены в правильности своего перевода. Хочется написать «конфискация» – но *confiscation* – отдельный термин.
- Пока переведем как «пленение и захват».
- Разъясняли эти термины уже несколько раз – например, в деле **Cory v. Burr**:

«'Seizure' seems to be a larger term than 'capture' and goes beyond it, and *may* reasonably be interpreted to embrace every act of taking forcible possession either by a lawful authority or by overpowering force" = "Захват" кажется более широким термином, чем "пленение"... и можно логично интерпретировать его [термин], охватывающий любое действие насильного овладения [имуществом] законными властями или иными силами".

- Дальнейшее толкование термины увидели в относительно недавнем деле **Kuwait Airways Corporation and Another v. Kuwait Insurance Company S.A.K and Others** [1999], о котором мы когда-то много писали. Там **capture** = **пленение** относилось к морской сфере.

– Считалось, что пленение связано с **военными действиями** и осуществляется в ходе их проведения.

– А захват = seizure в Кувейтском деле приравнивался к **реквизиции для владения или пользования** = «*requisition for title or use*».

– Мне очень кажется, что я когда-то для себя разделял конфискацию и реквизицию: что одна проводится «своим» правительством – например, государством флага судна, а другая – чужим. Но правильно это или нет...

– Давай решим, что **seizure = захват = реквизиция – широкий термин**. Что действие захвата не ограничивается только военными действиями, или только военным временем.

– А истолковывается как любой 1) **санкционированный со стороны властей**, в том числе и военных, и 2) **предпринятый законным органом акт принудительного изъятия**, вследствие которого владелец навсегда лишается своего имущества.

– И поэтому пленение или захват пиратами – термины неверные! Пираты не представляют законных органов.

Наложение ареста, введение ограничения или задержание = Arrest, restraint or detainment

– Эти опасности заменили собой имевшуюся в **S.G.** полисе фразу «*arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people*» – «**аресты, ограничения и задержания [по распоряжению] всех королей, принцев и народов**».

– Фразу, встречающуюся в MIA 1906, в частности, в его первом приложении «**Форма полиса**».

– Это же приложение содержит **Rules for Construction of Policy – Правила для толкования полиса**.

– Так 10-ое правило устанавливает, что **Restraint of princes**, т.е. «*arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people*», относится к актам политической или исполнительной власти и не включает убытки, причиненные восстанием или обычным судебным процессом.

– Restraint of princes подразумевает, что ограничение вводится непосредственно правительством как вынужденная мера.

– Примером **Restraint of princes** может быть ограничение правительства на импорт скота из страны, в которой распространена инфекционная болезнь животных.

Брошенные средства ведения войны = Derelict weapons of war

– Эта опасность была включена в институтские оговорки как противовес судебному решению в деле **Costain-Blanckevoort (U.K.) Dredging Co. Ltd. v Davenport (The Nassau Bay)**.

– Земснаряд у Маврикия всосал несколько артиллерийских снарядов от зенитной пушки «Эрликон» калибра 20 мм, сброшенных в море британскими военными моряками в конце Второй мировой войны.

– Снаряды взорвались, в конечном итоге их взрыв привел к тому, что судно затонуло.

– Полученное владельцами судна страховое возмещение подверглось налогообложению согласно **Capital Allowances Act – Закону о капитальных вычетах** 1968 года.

– Судовладельцы апеллировали, основываясь на освобождении от налогов возмещения убытков от военных рисков.

– Таким образом, возник вопрос – был ли взрыв на земснаряде следствием враждебного акта (военных действий)?

– В судебном решении ответ категоричен – нет, не был.

– А судья Уолтон Джей заявил, что в данном случае сбрасывание боеприпасов за борт было актом примирения, а не враждебности.

– В 82-м году **брошенные мины и т.п.** были внедрены в **War Clauses (Cargo)** как покрываемые опасности и исключены из **ICC (A,B,C)** в знак признания страховщиками того,

что убытки, нанесенные из-за брошенных средств ведения войны, логичней рассматривать убытками от военных опасностей, а не от морских.

– Конечно, «брошенные...» порождает вопрос – возмещается ли ущерб от воздействия боеприпасов, не являющимися таковыми?

– Например, случайный или пробный запуск ракеты в мирное время, установка минных полей в рамках национальной обороны.

– Однозначного ответа не существует, как нет пока в этом отношении и судебного прецедента.

– Поэтому мне больше нравится перевод «**бесхозные**». Их же не просто «бросили». Мины, например, поставили специально. А потом война закончилась – а мины остались.

– Как обычно – воззвание к читателям на лучший перевод!

О моей (НС) любимой «Both to Blame Collision» оговорке

– Оговорки **War Clauses (Cargo)** не имеют в своем наборе оговорку «**Both to Blame Collision**».

– Это надо понимать так, что оговорки **War Clauses (Cargo)** были разработаны, в первую очередь, для использования в полисе, оформленном на одном из условий **ICC (A, B или C)**.

– И никогда не предназначались для покрытия рисков, предусмотренных в **ICC (A,B,C)**.

– Поэтому в интересах своих клиентов, страховщик, зная о таком «упущении», должен включить оговорку «**Both to Blame Collision**» в договор страхования груза только от военных рисков.

Исключения в покрытии военных рисков = Exclusions in the cover of war risks

Установленные законом исключения = Statutory exclusions

– Такие исключения изложены в С. 55 MIA, 1906 и применимы ко всем договорам морского страхования.

– Относятся они и к оговоркам **War Clauses (Cargo)**.

– Поэтому при страховании военных рисков в законодательном порядке исключены:

- 1) убытки, вызванные умышленным неправомерным поведением страхователя;
- 2) убытки в случае задержки, хотя бы такая задержка и была вызвана застрахованным риском;
- 3) обычная утечка или поломки, внутренние пороки предмета страхования;
- 4) любые убытки, причиненные крысами или иными вредителями;
- 5) убытки, вызванные повреждением механизмов, непосредственно не связанным с морскими опасностями, если полисом не предусмотрено иное.

Обусловленные оговорками исключения = Specified exclusions

– Условия оговорок **War Clauses (Cargo)** разработаны и для обстоятельств, когда эти оговорки будут использоваться в полисе, покрывающем «*только военные риски*».

– Поэтому большинство исключений, предусмотренных в оговорках **War Clauses (Cargo)**, являются такими же, как исключения в оговорках **ICC (B,C)**.

– Тем не менее, оговорки **War Clauses (Cargo)** имеют и свои, специфические исключения.

Срыв рейса или перевозки = Frustration of voyage or adventure

– Оговорка **Frustration of voyage or adventure** в далеком уже 1919 году впервые появилась в **S.G.** полисе.

– Как исполнение тогда принятого на Лондонском рынке соглашения об использовании такого исключения во всех полисах, покрывающих военные риски.

– Страховщики пошли на такой шаг после того, как суд вынес решение в пользу страхователя в деле **Sanday v British & Foreign**, 1915.

– Перевозились две партии льна, доставка которого была сорвана «*restraint of princes*» – «*введенным властями ограничением*» – опасностью, предусмотренной в **S.G.** полисе.

- Хотя сам товар и не пострадал, страховщик все равно был вынужден оплатить убыток в судебном порядке.
- Согласно оговорке **Frustration of voyage or adventure**, независимо от непосредственной причины убытков, страховые требования, основанные на потере или неосуществлении по непредвиденным обстоятельствам рейса или перевозки, не принимаются.

Исключение ядерного оружия = Nuclear weapons exclusion

- Оговорка cl.3.8 в **CL.385** похожа на оговорку cl.4.8 об ядерных исключениях в **ICC (B,C)**.
- Тем не менее, она видоизменяет само исключение и касается **только враждебного использования** ядерного или аналогичного средства ведения войны.
- Невраждебное использование не подпадает под это исключение, но и не представляет собой покрываемую **War (Cargo)** оговорками опасность, если только ядерное оружие не брошенное.
- По оговоркам **ICC (B,C)** покрытие воздействия **ядерного оружия** невозможно, так как эти оговорки исключают требования, связанные с использованием любого ядерного оружия.
- А вот по оговоркам **ICC (A)** случайная детонация ядерного оружия может быть покрыта.
- Если использование ядерного оружия будет приравнено к его производству, накоплению или развешиванию.

Неиспользуемые исключения = Unused exclusion

- В оговорках **War Clauses (Cargo)**, в отличие от оговорок **ICC (B или C)**, отсутствует исключение умышленного повреждения груза, а также забастовок и связанных с ними рисков.

Умышленное повреждение = Deliberate damage

- Исключать **умышленное повреждение** при страховании военных рисков бессмысленно.
- Ведь по самой природе опасностей, предусмотренных оговорками **War Clauses (Cargo)**, страховщики намерены покрыть повреждение, умышленно причиненное вследствие или в ходе любой из застрахованной опасности.
- Однако это не должно истолковываться так, что, при отсутствии исключения **умышленного повреждения**, страхование от военных рисков покрывает иные виды умышленного повреждения.

Исключение забастовок и связанных с ними рисков = Strikes, etc. exclusion

- В большинстве случаев, когда страховщик согласен расширить покрытие, предусмотренное оговорками **ICC (A, B или C)**, еще и на военные риски, то в покрытие, кроме военных, обычно включаются и забастовочные риски.
- Поэтому нет смысла в использовании исключения забастовок в оговорках **War Clauses (Cargo)**.
- Однако, если заключается договор страхования грузов «**только от военных рисков**» (т.е. на условиях только **War (Cargo)** оговорки), опытные страховщики рекомендуют рассмотреть вопрос об использовании исключения забастовок и связанных с ними рисков.
- Например, из тех же оговорок **ICC (A, B или C)**.
- **Внимание:** оговорки, применяемые для страхования от военных рисков **при наземной перевозке груза, предусматривают исключение забастовок!**

Оговорка «Парамаунт» или о первостепенности оговорки Paramount = Paramount clause

- Это оговорка не о городе Парамаунт, расположенном в 14 км от Лос-Анджелеса на юго-западе штата Калифорния.
- Это первостепенная оговорка, оговорка первостепенной важности, оговорка о превалирующем значении.

- Содержится во всех наборах оговорок **War Clauses (Cargo)**.
- **Кроме набора оговорок LSW1130 для наземной перевозки.**
- Сама оговорка не то, что привычного **Paramount** – **первостепенная** в своем названии не имеет, но и не носит самого названия.
- Имеет только номер, хотя и разный – для каждого набора оговорок свой.
- Содержание этой «безымянной» оговорки, если не брать во внимание нумерацию ссылок на иные (под)оговорки, одинаково.
- Первостепенность оговорки «**Парамаунт**» состоит в том, что она устанавливает ничтожность имеющихся в договоре страхования условий, которые противоречат предусмотренным в **War Clauses (Cargo)** исключениям фрустрации и ядерного оружия.
- Предназначение – устранить возможную неоднозначность в условиях покрытия военных рисков, когда оговорки **War Clauses (Cargo)** используются в договоре страхования, который не предусматривает исключения фрустрации и ядерного оружия.
- Кроме того, **оговорка «Парамаунт» наделяет верховенством оговорку Transit clause – Перевозка** в наборах оговорок **War Clauses (Cargo)**.
- Но разговор об оговорке «**Перевозка**» из **War Clauses (Cargo)** мы поведем далее.

Структура оговорок War Clauses (Cargo)

- Структура ныне используемых оговорок **War Clauses (Cargo)** приводится в нижеследующей таблице 12.1.
- В таблице приведены названия разделов и предмет входящих в набор оговорок или их подоговорок.
- Номера оговорок указаны в формате **cl№(n)**, где **cl** – сокращение от **clause**, **№** – естественно, номер оговорки, **n** – количество подоговорок в оговорке.
- Если скобок в номере оговорки нет, значит, оговорка без подоговорок.
- Номер подоговорки указывается после номера оговорки через точку, а **n/a** – (под)оговорка в данном наборе **not applicable – не применяется**.
- Очень важно – пять последних, самых правых колонок – это все разные страхования военных рисков – см. Расшифровку номеров выше. Оговорка 383 – это страхование морских, а не военных, рисков.
- Нумерация оговорок в самой левой колонке дана по 385-й – военной оговорке. Поэтому у BTBC и Salvage Charges и пр. – номеров нет. Те же самые номера потом – в колонке Оговорки 385.

Табл. 12.1. Структура основных оговорок War Clauses (Cargo)

Subject – предмет (под) оговорки	CL383 ICC (B)	CL385 sea	CL388 air	CL390 post	CL278 CL316 FOSFA	LSW1130 land
RISKS COVERED – ПОКРЫВАЕМЫЕ ОПАСНОСТИ						
1. Risks – перечень застрахованных опасностей	cl.1(3)	cl.1(3)	cl.1(3)	cl.1(3)	cl.1(3)	cl.1(3)
2. General Average and Salvage Charges – общая авария и расходы по спасанию	cl.2	cl.2	n/a	cl.2	cl.2	n/a
Both to Blame Collision – столкновение судов по обоюдной вине	cl.3	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Salvage Charges - расходы по спасанию	n/a	n/a	cl.2	n/a	n/a	n/a

Subject – предмет (под) оговорки	CL383 ICC (B)	CL385 sea	CL388 air	CL390 post	CL278 CL316 FOSFA	LSW1130 land
EXCLUSIONS – ИСКЛЮЧЕНИЯ						
3.1. Wilful misconduct exclusion – исключение умышленных неправомерных действий страхователя	cl.4.1	cl.3.1	cl.3.1	cl.3.1	cl.3.1	cl.2.1
3.2. Ordinary leakage, etc. exclusion – исключение естественной утечки и т.п.	cl.4.2	cl.3.2	cl.3.2	cl.3.2	cl.3.2	cl.2.3
3.3. Inadequate packing exclusion – исключение неподходящей упаковки	cl.4.3	cl.3.3	cl.3.3	cl.3.3	cl.3.3	cl.2.4
3.4. Inherent vice exclusion – исключение внутренних недостатков груза	cl.4.4	cl.3.4	cl.3.4	cl.3.4	cl.3.4	cl.2.5
3.5. Loss caused by delay exclusion – исключение убытка, причиненного задержкой	cl.4.5	cl.3.5	cl.3.6	cl.3.5	cl.3.5	cl.2.6
3.6. Insolvency of the carrier exclusion – исключение неплатежеспособности перевозчика	cl.4.6	cl.3.6	cl.3.7	n/a	cl.3.6	cl.2.7
3.7. Frustration of voyage or adventure exclusion – исключение срыва рейса судна или морского предприятия	n/a	cl.3.7	cl.3.8	cl.3.6	cl.3.7	cl.2.8
Deliberate damage exclusion – исключение преднамеренного повреждения	cl.4.7	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Exclusion of hazardous properties of any nuclear assembly - исключение опасных свойств любого ядерного устройства	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.9
Exclusion of war between any of the following countries: UK, USA, France, Russia, PRC – исключение войны между любыми из стран: Великобритания, США, Франция, Россия, КНР	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.10
Exclusion of any sum recoverable under any other insurance – исключение любых сумм, возмещаемых по иным страхованиям	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.11

Subject – предмет (под) оговорки	CL383 ICC (B)	CL385 sea	CL388 air	CL390 post	CL278 CL316 FOSFA	LSW1130 land
Exclusion of loss or damage occurring in the Assured's Country - исключение повреждения или гибели груза, имевших место в стране страхователя	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.12
Requisition exclusion – исключение реквизиции	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.13
Stay on board the aircraft or the vessel exclusion – исключение пребывания груза на борту воздушного или морского судна	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.14
3.8. Nuclear weapons exclusion – исключение ядерного оружия	cl.4.8	cl.3.8	cl.3.9	cl.3.7	cl.3.8	cl.2.15
4.1.1. Unseaworthiness of vessel or craft exclusion – исключение немореходности морского или портового судна	cl.5.1.1	cl.4.1.1	n/a	n/a	cl.4.1.1	n/a
4.1.2. Unfitness of vessel or craft exclusion – исключение непригодности морского или портового судна	cl.5.1.1	cl.4.1.1	n/a	n/a	cl.4.1.1	n/a
4.1.2. Unfitness of conveyances, containers, etc. exclusion – исключение непригодности иных, чем морские суда, транспортных средств, контейнеров и т.д.	cl.5.1.2	cl.4.1.2	cl.3.5	n/a	cl.4.1.2	cl.3.1
Discharge of contaminants exclusion – исключение выгрузки загрязняющих веществ	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.3.2
War exclusion – исключение военных рисков	cl.6(3)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Strikes exclusion – исключение забастовок и связанных с ними рисков	cl.7(4)	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.2.2
DURATION – СРОК ДЕЙСТВИЯ						
5.1. Duration of cover – срок действия покрытия	cl.8.1	cl.5.1	cl.4.1	cl.4.1	cl.5.1	cl.4.1
Change of destination after discharge – изменения пункта назначения после выгрузки	cl.8.2	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.4.2

Subject – предмет (под) оговорки	CL383 ICC (B)	CL385 sea	CL388 air	CL390 post	CL278 CL316 FOSFA	LSW1130 land
5.2. Transhipment at intermediate port or place – перегрузка в промежуточном порту или месте	n/a	cl.5.2	cl.4.2	n/a	cl.5.2	n/a
5.3. Termination of contract of carriage – прекращение договора перевозки	cl.9(2)	cl.5.3	cl.4.3	n/a	cl.5.3	cl.5(2)
5.4. Mines etc. limitation – ограничение в отношении мин и т.п.	n/a	cl.5.4	n/a	n/a	cl.5.4	n/a
5.5. Variation of the adventure – изменение перевозки без участия страхователя	cl.8.3	cl.5.5	cl.4.4	n/a	cl.5.5	cl.4.3
6. Change of voyage (transit)– изменение рейса (перевозки)	cl.10(2)	cl.6	cl.5(2)	n/a	cl.6	cl.6
PAYMENT OF DAMAGES - ВОЗМЕЩЕНИЕ УБЫТКОВ						
Average clause – пропорциональное возмещение убытков	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.7
Onus of proof – бремя доказывания	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.8
Proof of loss – доказательство убытка	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.9
PARAMOUNTRY – ПЕРВОСТЕПЕННОСТЬ						
7. Paramount clause-оговорка «Парамаунт»	n/a	cl.7	cl.6	cl.5	cl.7	n/a
CLAIMS – УБЫТКИ						
8. Insurable interest – страховой интерес	cl.11(2)	cl.8	cl.7(2)	cl.6(2)	cl.8(2)	cl.10(2)
Forwarding charges – расходы по довозке	cl.12	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Constructive total loss – конструктивная полная гибель	cl.13	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
9. Increased value – повышенная стоимость	cl.14(2)	cl.9	cl.8(2)	n/a	cl.9(2)	cl.11(2)
BENEFIT OF INSURANCE – ВЫГОДОПРИБРЕТЕНИЕ						
10. Assured, not carrier – Определение страхователя, не распространяется на перевозчика	cl.15(2)	cl.10	cl.9(2)	cl.7	cl.10	cl.12

Subject – предмет (под) оговорки	CL383 ICC (B)	CL385 sea	CL388 air	CL390 post	CL278 CL316 FOSFA	LSW1130 land
MINIMISING LOSSES – УМЕНЬШЕНИЕ УБЫТКОВ						
11. Duty of assured – обязанность страхователя	cl.16(2)	cl.11	cl.10(2)	cl.8(2)	cl.11(2)	cl.13(2)
12. Waiver or acceptance of abandonment – отказ от абандона или его принятие	cl.17	cl.12	cl.11	cl.9	cl.12	cl.14
AVOIDANCE OF DELAY – ИЗБЕЖАНИЕ ЗАДЕРЖЕК						
13. Reasonable despatch – разумно быстрое исполнение	cl.18	cl.13	cl.12	cl.10	cl.13	cl.15
TERMINATION OF COVER - ПРЕКРАЩЕНИЕ ПОКРЫТИЯ						
48 hours notice – уведомление об аннулировании по истечении 48 часов	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.16.1
Automatic termination – автоматическое прекращение действия	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.16.2
Pro rata net return of premium – возврат пропорциональной нетто премии	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.16.3
No entry in force of insurance – не вступление в силу страхования	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	cl.17
LAW AND PRACTICE – ПРАВО И ПРАКТИКА						
14. English law and practice – английский закон и практика	cl.19	cl.14	cl.13	cl.11	cl.14	cl.18
FOOTNOTE – ПОДСТРОЧНОЕ ПРИМЕЧАНИЕ						
Obligation to give prompt notice – обязательство незамедлительного извещения страховщика	note	note	note	n/a	note	note

– Оговорки **CL383 1/1/09** приводятся в таблице с целью сравнения с ними оговорок **War Clauses (Cargo)**.

– Ведь оговорки **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09** могут дополнять полис, выданный на одном из условий **ICC (A, B, или C)-09**.

– Это первый способ использования оговорок **War Clauses (Cargo)**.

– Второй способ – оговорки **War Clauses (Cargo)** применяются обособленно в полисе, покрывающем только военные риски.

Сравнительный анализ оговорок War Clauses (Cargo).

Морская перевозка и военные риски

Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09 в сравнении с Institute Cargo Clauses (B) CL383 1/1/09

– Для страхования груза от военных рисков при его морской перевозке следует исполь-

зовать набор оговорок **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09**.

– Этот набор оговорок пришел на смену **Institute War Clauses (Cargo) CL255 1/1/82**.

– Все рассмотренные в 10-й главе **изменения, действующие с 2009 года в оговорках ICC(A,B,C), присущи и для Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09**.

– В сравнении же с оговорками **ICC(B) CL383 1/1/09** в наборе **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09** оговорка 14, а не 19 (см. табл.12.1). Назовем это **количественными** отличиями.

– Входящие в оба набора **оговорки Unseaworthiness and Unfitness Exclusion, Change of Voyage, Insurable Interest, Increased Value, Benefit of Insurance, Duty of Assured, Waiver, Avoidance of Delay, Law and Practice** идентичны, если не брать во внимание их нумерацию.

– Тогда рассмотрим **качественные** отличия между наборами оговорок **CL383 1/1/09** и **CL385 1/1/09**.

– Условно разделим их на две группы – малозаметные и существенные отличия.

Малозаметные отличия между CL383 1/1/09 и CL385 1/1/09

– В отличие от **CL383 1/1/09**, при страховании военных рисков по оговоркам **CL385 1/1/09**:

- 1) расходы по общей аварии и спасанию покрываются при условии, что **они понесены для избежания убытка, возникшего от военных рисков** (оговорка 2);
- 2) вводится дополнительное исключение – **потеря или срыв рейса, перевозки** (подоговорка 3.7);
- 3) применение атомного или ядерного оружия должно быть **враждебным** (подоговорка 3.8).

Существенные отличия между CL383 1/1/09 и CL385 1/1/09

– С нашей точки зрения, таких отличий два.

– **Первое** – наличие в наборе **CL385 1/1/09** оговорки «**Парамаунт**» следующего содержания:

7. Anything contained in this contract which is inconsistent with Clauses 3.7, 3.8 or 5 shall, to the extent of such inconsistency, be null and void.

7. Все, что содержится в этом договоре страхования и противоречит Оговоркам 3.7, 3.8 или 5, в пределах такого противоречия является ничтожным и не имеющим юридической силы.

– Таким **полужирным шрифтом** она и приводится во всех тех наборах **War Clauses (Cargo)**, в которых эта оговорка имеется (см. табл. 12.1).

– О подоговорках 3.7 и 3.8, которым устанавливается оговоркой «**Парамаунт**» перво-степенное значение, говорилось чуть выше (см. малозаметные отличия).

– А вот оговорка 5 с названием **Transit Clause** («**Перевозка**») в наборе **CL385 1/1/09** настолько отличается от одноименной оговорки 8 в **CL383 1/1/09**, что сама по себе является **вторым** существенным отличием.

– На эту оговорку 5 нам следует уделить особое внимание, так как в ней имеется несколько особенностей, присущих только страхованию военных рисков на море.

Оговорка «Перевозка» при страховании военных рисков на море

– Оговорка **Transit Clause - Перевозка** из набора **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09** устанавливает продолжительность и ряд иных условий покрытия военных рисков.

– Для начала заглянем в первоисточник.

DURATION

Transit Clause

5. 5.1 This insurance

5.1.1 attaches only as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an oversea vessel and

5.1.2 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is discharged from an oversea vessel at the final port or place of discharge;

or

on expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at the final port or place of discharge, whichever shall first occur;

nevertheless,
subject to prompt notice to the Insurers and to additional premium, such insurance

5.1.3 reattaches when, without having discharged the subject-matter insured at the final port or place of discharge, the vessel sails therefrom, and

5.1.4 terminates, subject to 5.2 and 5.3 below, either as the subject-matter insured and as to any part as that part is thereafter discharged from the vessel at the final (or substituted) port or place of discharge;

or

on expiry of 15 days counting from midnight of the day of re-arrival of the vessel at the final port or place of discharge or arrival of the vessel at a substituted port or place of discharge, whichever shall first occur.

5.2 If, during the insured voyage the oversea vessel arrives at an intermediate port or place to discharge the subject-matter insured for on-carriage by oversea vessel or by aircraft, or the subject-matter insured is discharged from the vessel at a port or place of refuge, then, subject to 5.3 below and to an additional premium if required, this insurance continue until the expiry of 15 days counting from midnight of the day of arrival of the vessel at such port or place, but thereafter reattaches as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on an on-carrying oversea vessel or aircraft. During the period of 15 days the insurance remains in force after discharge only whilst the subject-

СРОК ДЕЙСТВИЯ

Оговорка «Перевозка»

5. 5.1 Настоящее страхование

5.1.1 вступает в силу, как только предмет страхования или, если он отправляется частями, эта часть погружена на морское судно

и

5.1.2 прекращается, при соблюдении условий в нижеприведенных оговорках 5.2 и 5.3, либо как предмет страхования или его часть выгружена из морского судна в конечном порту или месте разгрузки;

либо

по истечении 15 дней, исчисляемых с полночи дня прибытия судна в конечный порт или место разгрузки, в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым, однако,

при условии немедленного извещения Страховщиков и уплаты дополнительной премии, такое страхование

5.1.3 возобновляет силу, когда без выгрузки предмета страхования в конечном порту или месте разгрузки судно отправляется оттуда

и

5.1.4 прекращается, при соблюдении условий в нижеприведенных оговорках 5.2 и 5.3, либо как предмет страхования или его часть впоследствии выгружена из судна в конечном (или в замененном) порту или месте разгрузки

либо

по истечении 15 дней, исчисляемых с полночи дня повторного прибытия судна в конечный порт или место разгрузки или прибытия судна в замененный порт или место разгрузки, в зависимости от того, какое из этих событий произойдет первым.

5.2 Если в ходе застрахованной перевозки морское судно прибывает в промежуточный порт или место для выгрузки предмета страхования с целью последующей перевозки иным морским или воздушным судном, либо если предмет страхования выгружен из судна в порту или месте убежище, тогда, при соблюдении нижеприведенного в оговорке 5.3 условия и при уплате, если потребуется, дополнительной страховой премии, настоящее страхование продолжается до истечения 15 дней, исчисляемых с полночи дня прибытия судна в такой порт или место, но после этого вновь вступает в силу, как только предмет страхования или любая его часть погружена на последующее перевозящее

matter insured and as to any part as that part is at such port or place. If the subject-matter insured is on-carried within the said period of 15 days or if the insurance reattaches as provided in this Clause 5.2

5.2.1 where the on-carriage is by oversea vessel this insurance continues subject to the terms of these clauses,

or

5.2.2 where the on-carriage is by aircraft, the current Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) shall be deemed to form part of the contract of insurance and shall apply to the on-carriage by air.

5.3 If the voyage in the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination agreed therein, such port or place shall be deemed the final port of discharge and this insurance terminates in accordance with 5.1.2. If the subject-matter insured is subsequently reshipped to the original or any other destination, then *provided notice is given to the Insurers before the commencement of such further transit and subject to an additional premium*, this insurance reattaches

5.3.1 in the case of the subject-matter insured having been discharged, as the subject-matter insured and as to any part as that part is loaded on the on-carrying vessel for the voyage;

5.3.2 in the case of the subject-matter not having been discharged, when the vessel sails from such deemed final port of discharge;

thereafter this insurance terminates in accordance with 5.1.4.

5.4 The insurance against the risks of mines and derelict torpedoes, floating or submerged, is extended whilst the subject-matter insured or any part thereof is on craft whilst in transit to or from the oversea vessel, but in no case beyond the expiry of 60 days after discharge from the oversea vessel unless otherwise specially agreed by the Insurers.

морское или воздушное судно. В течение 15-дневного периода страхование остается в силе после выгрузки только пока предмет страхования или любая его часть находится в таком порту или месте. Если предмет страхования вновь перевозится в пределах указанного 15-дневного периода или если страхование повторно вступает в силу в порядке, обусловленном этой Оговоркой 5.2,

5.2.1 то когда последующая перевозка осуществляется морским судном, настоящее страхование продолжается с сохранением в силе условий этих оговорок, или

5.2.2 когда последующая перевозка осуществляется воздушным судном, то действующие Институтские оговорки по страхованию военных рисков (воздушная перевозка груза) (исключая почтовые отправления) должны считаться составной частью договора страхования и должны применяться к последующей перевозке, осуществляемой по воздуху.

5.3 Если обусловленный договором перевозки рейс судна прекращается в порту или месте ином, чем согласованный в этом страховании пункт назначения, то такой порт или место будет считаться конечным портом выгрузки и настоящее страхование прекращается в соответствии с 5.1.2. Если затем предмет страхования отправляется в первоначальный или любой иной пункт назначения, тогда *при условии подачи Страховщикам извещения перед началом такой предстоящей перевозки и уплаты дополнительной страховой премии*, настоящее страхование повторно вступает в силу:

5.3.1 в случае, когда предмет страхования был выгружен, как только предмет страхования или любая его часть погружена на последующее перевозящее судно для перевозки;

5.3.2 в случае, если предмет страхования не выгружался, когда судно отправляется из такого порта, считающимся конечным портом разгрузки;

и впоследствии настоящее страхование прекращается в соответствии с 5.1.4.

5.4 Страхование от опасностей воздействия мин и брошенных торпед, как плавающих, так и находящихся под водой, расширяется на время, в течение которого предмет страхования или любая его часть находится на вспомогательном портовом судне при перевозке к или с морского судна, но ни в коем случае не более срока в 60 дней после выгрузки из морского судна, если только иное специально не согласовано со Страховщиками.

5.5 *Subject to prompt notice to Insurers, and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force within the provisions of these Clauses during any deviation, or any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.*

(For the purpose of Clause 5 «arrival» shall be deemed to mean that the vessel is anchored, moored or otherwise secured at a berth or place within the Harbour Authority area. If such a berth or place is not available, arrival is deemed to have occurred when the vessel first anchors, moors or otherwise secures either at or off the intended port or place of discharge
«oversea vessel» shall be deemed to mean a vessel carrying the subject-matter from one port or place to another where such voyage involves a sea passage by that vessel).

5.5 При условии срочного извещения Страховщиков и уплаты, если потребуются, дополнительной страховой премии, настоящее страхование остается в силе на условиях этих Оговорок в течение любого отклонения от маршрута следования или любого изменения морского предприятия, возникающего из осуществления перевозчиками своих прав по договору перевозки.

(Для целей оговорки 5 «прибытие» означает, что судно заякорено, пришвартовано или иным образом закреплено к причалу или месту в пределах портовой зоны. Если такого причала или места не имеется в наличии, то прибытие считается состоявшимся, когда судно впервые стало на якорь, пришвартовано или иным образом закреплено или в запланированном порту или месте выгрузки, или вне такового;
«морское судно» означает судно, осуществляющее перевозку груза из одного порта или места к другому, когда такая перевозка включает в себя морской переход этого судна).

– Ну а теперь поподробнее рассмотрим продолжительность и некоторые иные условия покрытия военных рисков.

– Но сначала несколько строк об одном, но важном соглашении страховщиков.

Соглашение «находящийся на плаву» = Waterborne agreement

– Как и морские, военные риски изначально покрывались только во время нахождения груза на борту судна.

– В XIX веке страховщики грузов начали предоставлять покрытие по **S.G.** полису и при перевозке груза по суше.

– Естественно, за дополнительную страховую премию.

– А что делать, оговорка «**От склада до склада**» все чаще использовалась в том же полисе.

– Хотя такой подход к страхованию военных рисков и не приветствовался самими же страховщиками.

– Поскольку груз при его статическом размещении на суше представлял собой более легкую цель для враждебных действий, чем тот же груз на борту движущегося в море судна.

– И вот, видя в 30-е годы прошлого столетия надвигающуюся угрозу новой войны, страховщики на Лондонском страховом рынке пришли к общему соглашению – **военные риски на суше не покрывать!**

– Оно известно как «**waterborne agreement**» – **соглашение «находящийся на плаву»**.

– Подписавшие это соглашение **страховщики взяли на себя обязательство не страховать от военных рисков находящийся на земле груз.**

Определение морского судна – oversea vessel

– С принятием соглашения «**находящийся на плаву**» страхование военных рисков стало оформляться обособлено от морских и иных рисков (например, рисков, связанных с забастовками).

– Конечно же, не сам груз на плаву – а на борту **oversea vessel** – **морского судна**.
– А чтобы избежать неопределенностей в толковании этого термина, **морскому судну** дано определение в конце оговорки 5 **Transit Clause**.

– Определение весьма простое: морское судно – то, которое совершает морской переход.

– Кстати, всю жизнь считал, что правильно писать **overseaS vessel**. Поскольку **overseas** – это британское определение «заграницы».

– Да и старорусское – «за морями, за горами». Но в страховании речь идет об **oversea** – морском или океанском судне.

– Спасибо, Николай, ты мне на это глаза открыл.

– Итак, за исключением вынужденного перемещения груза по земле для перегрузки в портовой зоне, при перевозке морем **полное покрытие военных рисков предоставляется только при нахождении груза на борту морского судна**.

– И это условие имеет первостепенное значение согласно оговорке «**Папараунт**».

– Первостепенность условия «**на плаву**» будет проявляться в случае, когда оговорки **Institute War Clauses (Cargo) CL385 1/1/09** дополняют договор страхования груза, в котором используется отдельная оговорка **Transit Clause**, охватывающая риски на земле, или оговорка **Warehouse to Warehouse**.

– Эти две последние оговорки, при отсутствии условия первостепенной важности, приводили бы к двусмысленному толкованию в определении периода покрытия военных рисков на земле.

– Соглашение «**находящийся на плаву**» действует не только в отношении морского, но и портового судна.

Груз, военные риски и портовое судно = Cargo, War risks and Craft

– При перевозке морским судном страхование груза от военных рисков действует и тогда, когда груз находится на портовом, вспомогательном судне.

– Если такое судно используется при обычном ходе морской перевозки для перегрузки или временного хранения груза в начальном, промежуточном или конечном порту.

– Однако в этом случае действует **узкое покрытие военных рисков** – **покрывается гибель или повреждение груза, причиненное только минами или брошенными торпедами**.

– Из всего арсенала вооружения – **только мины или торпеды, и то только брошенные / бесхозные!**

– Таковы условия подоговорки 5.4 из **Transit Clause**.

Предельный срок покрытия = Time limit

– По обыкновению при страховании груза, перевозимого морем, ограничения на продолжительность рейса морского судна не применяются.

– Предельный срок покрытия начинается в порту назначения по прибытию судна с застрахованным грузом.

– Такой подход соблюдается при страховании как морских, так и военных рисков.

– Хотя и со своими отличительными особенностями. Их две.

– Первая – вместо обусловленного в **ICC (A,B,C)-09** предельного срока в 60 дней после выгрузки – **оговорки CL385 1/1/09 устанавливают 15-дневный срок**.

– Вторая, и более существенная – **разные начала для отсчета предельного срока покрытия**.

– В **ICC (A,B,C)-09** отсчет 60-ти дней начинается **с окончанием выгрузки груза с морского судна**.

– В оговорках **CL 385 1/1/09** предельный срок в 15 дней начинается **с полуночи дня прибытия морского судна с грузом в запланированный порт выгрузки**.

- Более подробно в продолжительность покрытия вдаваться не будем – советуем прочитать сам текст.
- И вслушаться в **ритм военного времени**, в нем звучащий. Все кратко, все тревожно
- не льготные 60 дней после выгрузки, а 15. Не возможность досылки из промежуточного порта разгрузки – а окончание покрытия.

Авиационная перевозка и военные риски

- В сравнении с рассмотренными выше оговорками **CL385 1/1/09** оговорки **Institute War Clauses (Air Cargo) (excluding sendings by Post) CL388 1/1/09** имеют не так уж много отличий.
- Вместо оговорки **General Average** используется **Salvage Charges** оговорка:

Salvage Charges

This insurance covers salvage charges, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clause 3 below.

Расходы по спасанию

Это страхование покрывает расходы по спасанию, понесенные во избежание или в связи с предотвращением убытка по любой причине, кроме тех, что исключены в оговорке 3 ниже.

А какие расходы по спасанию в авиации?

- Ответ на этот вопрос имеется в циркулярном письме Объединенного комитета **JCC** за исх. **JC 2008/025** от 17.12.2008.
- Это циркуляр о вводе с 2009 года новых оговорок страхования грузов при их воздушной перевозке:

Institute Cargo Clauses (Air) 1/1/09	CL387
Institute War Clauses (Air Cargo) 1/1/09	CL388
Institute Strikes Clauses (Air Cargo) 1/1/09	CL389

- Данный циркуляр отражает три основных момента:

- 1) поправки к указанным выше оговоркам соответствуют обновлениям, осуществленным в оговорках **ICC (A, B, C), War Clauses** и **Strikes Clauses** от 1/1/09;
- 2) введением с 2009 года оговорки **Salvage Charges** предусматривается дополнительное **покрытие расходов по спасанию, которые могут возникнуть в случае посадки воздушного судна на воду**;
- 3) сочтено более уместным использование в тексте оговорок слова **transit (перевозка, доставка)** вместо **voyage (плавание, рейс)**. Последнее ассоциируется с мореплаванием.

- Оговорка **Transit Clause** не содержит ограничение в отношении брошенных орудий войны, а также определение термину “прибытие морского судна”.

– Применяемое в морском страховании грузов соглашение «**находящийся на плаву**» трансформировано в соглашение «**находящийся в воздухе**».

- Следовательно, при воздушной перевозке груза его страхование от военных рисков заканчивается с выгрузкой из воздушного судна или по истечению предельного срока, что наступит первым.

– Предельный срок в 15 дней начинается в полночь дня прибытия перевозящего воздушного судна (т.е. приземления) в аэропорту назначения или аэропорту перегрузки, при необходимости таковой.

- И последнее, что режет глаз и слух бывшего авиаинженера (НС, конечно!), – в наборе **CL388 1/1/09** общее количество оговорок – **13**, а не 14. **И это для авиации неправильно! Нет такого числа для специалистов, занятых в авиационной отрасли.**

Почта и военные риски

- Как ни странно, нет институтских оговорок по страхованию груза, отправляемого по почте (например, авиапочтой или морской почтой).
- Во всяком случае, наши поиски таких оговорок оказались безуспешными.
- Зато имеются институтские оговорки страхования почтовых отправок от военных рисков - **Institute War Clauses (Sendings by Post) CL390 1/3/09**.
- Это – как и по «обычным» военным оговоркам, покрытие поименованных опасностей.
- Основная особенность:
 - оговорка «**Перевозка**» охватывает весь период перевозки без учета соглашения «**находящийся на плаву**» и без предельного срока, поскольку страхователю практически невозможно обладать сведениями относительно обстоятельств перевозки, которые полностью находятся вне его контроля.

Оговорки Федераций по страхованию военных рисков

- Это наборы оговорок **Institute War Clauses (Commodity Trades) CL.278 5/9/83** и **Institute War Clauses (FOSFA Trades) CL316 1/7/85**.
- Текст оговорок этих наборов абсолютно аналогичен.
- Между собой наборы оговорок **War Clauses Commodity Trades** и **FOSFA Trades** отличаются лишь преамбулой о согласовании с соответствующей Федерацией.
- А в сравнении с оговорками **Institute War Clauses (Cargo) 1982** года и 2009 года имеют промежуточную редакцию, в основу которой положены оговорки 1982 года.
- С теми же устаревшими терминами – *Underwriters, servants, contract of affreightment, liftvan*.

– Но мы помним из главы 11-й, что главная идея «Федеративных» оговорок была – обеспечить **интересы добросовестного покупателя**.

– И, как в «Федеративных» грузовых оговорках – и новых ICC 2009 – делается это через оговорки 3.6 (исключение неплатежеспособности перевозчика) и 4 (исключение немогучности и/или непригодности транспортных средств).

Наземная перевозка и военные риски. LSW

- Покрытие военных рисков при наземной перевозке предусматривается оговорками **War on Land Clauses LSW1130 03/00**.
- **LSW** – аббревиатура **London Standard Wording** – стандартный текст условий **Лондонского рынка**.
- Аббревиатура **LSW** используется для обозначения ряда оговорок и правил страхования, принятых участниками Лондонского рынка в качестве типовых или стандартных.
- В документах после аббревиатуры указывается номер оговорки, а ее полный текст не приводится.
- Применением таких сокращенных ссылок экономится место в документах, сокращается время их оформления.

– Набор **LSW1130** состоит из 18-ти оговорок – наибольшее количество из всех существующих **War Clauses (Cargo)** (см. табл. 12.1).

– **LSW1130** изданы в 2000 году – соответственно, используют подустарелую лексику ICC 1982 – *Underwriters, servants, liftvan*.

– Оговорки 4.2 (изменения пункта назначения после выгрузки), 4.3 (изменение перевозки без участия страхователя), **Termination of Contract of Carriage** почти повторяют одноименные оговорки из ICC-82, а оговорки **Insurable Interest, Increased Value, Not to Inure, Duty of Assured, Waiver, Reasonable Despatch, Law and Practice** взяты из ICC-82.

Отличительные особенности оговорок LSW 1130

- Помимо имеющихся в **War Clauses (Cargo) CL.385 1/1/09** исключений, оговорки **LSW1130** предусматривают ряд дополнительных, а именно:

2. General Exclusions Clause

In no case shall this insurance cover

2.2 loss damage or expense arising from strikes, riots, civil commotions, terrorists, **saboteurs, vandals** or other persons acting maliciously by way of protest unless such loss or damage is directly arising from any insured peril recoverable under clause 1 above...

2.10 loss damage or expense arising from the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China...

2.12 loss or damage occurring in the **Assured's Country** or principal place of business as defined herein

2.13 any claim arising from **requisition** of the subject-matter insured

2.14 loss damage or expense occurring while the subject-matter insured is on board the aircraft and/or the oversea vessel, or in transit during lighterage operations.

3. Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause

In no case shall this insurance cover:

3.2 loss damage or expense indirectly arising from or in consequence of the discharge of pollutants or contaminants, which pollutants or contaminants shall include but not be limited to any solid, liquid, gaseous or thermal irritant contaminant or toxic or hazardous substance the presence, existence or release of which endangers or threatens to endanger the health safety or welfare of persons or the environment.

2. Оговорка "Общие исключения"

Ни в коем случае настоящее страхование не покрывает:

2.2 гибель, повреждение или расходы, возникающие из забастовок, бунтов, гражданских волнений, действий террористов, **саботажников, вандалов** или иных лиц, действующих умышленно в знак протеста, если только такая гибель или повреждение не возникают непосредственно из любой застрахованной опасности, возмещаемой по оговорке 1...

2.10 гибель, повреждение или расходы, возникающие из внезапного начала войны (независимо от того, была ли объявлена война или нет) между любыми из следующих стран: Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Российская Федерация, Китайская Народная Республика...

2.12 гибель или повреждение, **произшедшие в стране страхователя** или в местонахождении его основного коммерческого предприятия, как это определено в настоящем документе

2.13 любое страховое требование, возникающее в связи с **реквизицией** предмета страхования

2.14 гибель, повреждение или расходы, произошедшие в то время, когда предмет страхования находится на борту воздушного и/или морского судна, или во время перевозки в ходе лихтеровочных операций.

3. Оговорка "Исключение немореходности и непригодности"

Настоящее страхование ни в коем случае не покрывает:

3.2 гибель, повреждение или расходы, косвенно вытекающие из или вследствие выброса загрязняющих примесей или веществ, которые включают, но не ограничиваются любым твердым, жидким, газообразным или термическим раздражающего действия загрязняющим, токсичным или опасным веществом, присутствие, наличие или утечка которого создает или представляет угрозу для безопасности здоровья или благосостояния людей или окружающей среды.

– А оговорка 3.1 **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion** в LSW1130 исключает только непригодность и то только наземных, речных или озерных транспортных средств.

– Дотошный читатель спросит: «Что, загружать в непригодный контейнер или лифтован можно?»

– Ответим: «Не рекомендуем загружать товар в непригодную упаковку или непригодное транспортное средство, независимо от того, будет ли этот товар застрахован или нет!»

– Оговорка 4.1 о сроке действия покрытия – это оговорка 8.1 из **ICC-82**, но дополненная событиями и обстоятельствами, присущими наземной перевозке, да и устанавливающая временной период (предельный срок) **в 14 дней**:

4.1 This insurance attaches from the time the goods are either:

4.1.1 unloaded from the ocean going vessel and/or aircraft prior to onward land transit (not exceeding 14 days from arrival at the port or airport) or

4.1.2 leave the warehouse or place of storage or the place named herein for commencement of the transit, and continues during the ordinary course of transit (subject to Clause 2.14 herein) and terminates either:

4.1.3 on commencement of loading operations onto ocean going vessel and/or aircraft or

4.1.4 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein or

4.1.5 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either:

4.1.5.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

4.1.5.2 for allocation or distribution, or

4.1.6 on the expiry of 14 days after completion of unloading of the goods hereby insured from the carrying conveyance, whichever shall first occur.

4.1 Настоящее страхование вступает в силу с момента, когда груз либо:

4.1.1 выгружен из трансокеанского и/или воздушного судна для последующей наземной перевозки (в пределах 14 дней с момента прибытия в порт или аэропорт) или

4.1.2 покинул склад или место хранения или место, предусмотренное настоящим договором, для начала перевозки, и продолжается в течение обычного хода перевозки (в соответствии с оговоркой 2.14 этого набора) и прекращается либо:

4.1.3 с началом операций по погрузке на трансокеанское и/или воздушное судно, или

4.1.4 по доставке на склад грузополучателя или иной конечный склад или место хранения в пункте назначения, указанном в настоящем договоре, или

4.1.5 по доставке на любой иной склад или место хранения, будь то до или в месте назначения, указанном в настоящем договоре, который страхователь выберет, чтобы использовать:

4.1.5.1 или для хранения иного, чем при обычном ходе перевозки

4.1.5.2 или для размещения или распределения, либо

4.1.6 по истечении 14 дней после окончания выгрузки застрахованного груза с перевозящего транспортного средства, в зависимости от того, какое из указанных событий наступит первым.

– Следующие оговорки (или их содержание) присущи только набору **LSW1130**:

6. Change of Transit

Held covered, subject to prompt notice and at a premium and on conditions to be arranged in the event of the scheduled land conveyance proceeding outside the limits of the area specified in this Insurance.

6. Изменение перевозки

При подаче срочного извещения, уплаты дополнительной премии и на условиях, подлежащих согласованию, груз считается застрахованным в случае движения заявленного наземного транспортного средства за пределами области, указанной в этом договоре страхования.

7. Average Clause

This Insurance is subject to the condition of average, that is to say, if the subject-matter insured shall at the time of any loss be of greater value than the sum insured hereunder, the Assured shall only be entitled to recover hereunder such proportion of the said loss as the sum insured by this Insurance bears to the total value of the said subject-matter insured.

8. Onus of Proof Clause

In any claim, and/or any action, suit or proceeding to enforce a claim for loss hereunder, the burden of proving that the loss is recoverable under this Insurance, that no condition or warranty has been breached and that no exclusion applies shall fall upon the Assured.

9. Proof of Loss Clause

The Assured shall submit a sworn proof of loss to Underwriters. If such proof has not been received by them within two years of the expiry date of this Insurance, Underwriters shall be discharged from all liability hereunder.

7. Оговорка «О пропорциональном возмещении»

Настоящее страхование осуществляется с соблюдением условия пропорционального возмещения. То есть, если предмет страхования на момент наступления какого-либо убытка имеет стоимость большую, чем страховая сумма, обусловленная в настоящем договоре, страхователь вправе возместить по настоящему договору только такую пропорциональную часть указанного убытка, как страховая сумма по настоящему договору относится к общей стоимости упомянутого предмета страхования.

8. Оговорка «Бремя доказывания»

В случае любого требования и/или какого-либо иска, судопроизводства или взыскания в судебном порядке претензии по убытку, предусмотренному настоящим договором страхования, бремя доказывания того, что убыток подлежит возмещению в соответствии с настоящим договором страхования, что условия и гарантии договора не были нарушены и что к убытку не применяется исключение, ложится на страхователя.

9. Оговорка «Доказательство убытка»

Страхователь предоставляет страховщикам удостоверенные в своей подлинности документы для доказательства факта нанесения убытка. Если такие доказательства не были получены им по истечению двух лет после окончания срока действия настоящего страхования, страховщики освобождаются от любой ответственности по настоящему договору страхования.

16. Notice of Cancellation and Automatic Termination Clause

16.1 This insurance may be cancelled by either the Underwriters of the Assured giving 48 hours notice (such cancellation becoming effective on the expiry of 48 hours from midnight of the day on which notice of cancellation is issued by or to the Underwriters). The Underwriters agree however to reinstate this insurance subject to agreement between the Underwriters and the Assured prior to the expiry of such notice of cancellation as to new rate of premium and/or conditions and/or warranties

16.2 Whether or not such notice of cancellation have been given this insurance shall TERMINATE AUTOMATICALLY:

16.2.1 upon the occurrence of any hostile detonation of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter, wheresoever or whensoever such detonation may occur and whether or not the subject-matter insured may be involved;

16.2.2 upon the outbreak of war (whether there be a declaration of war not) between any of the following countries: United Kingdom, United States of America, France, the Russian Federation, the People's Republic of China;

16.2.3 in the event of the subject-matter insured or the land conveyance or storage area being requisitioned either for title or use.

16.3 In the event either of cancellation by notice or of automatic termination of this insurance by reason of the operation of the above provisions of this Clause 16 pro rata net return of premium shall be payable to the Assured.

16. Оговорка «Расторжение и автоматическое прекращение договора страхования»

16.1 Настоящий договор страхования может быть расторгнут страховщиками либо страхователем путем подачи извещения о 48-м часовом расторжении (такое прекращение вступает в силу по истечении 48 часов с полуночи дня, в который страховщики отсылают или получают извещение о прекращении договора). Однако страховщики соглашаются восстановить это страхование при условии, что, до истечения срока такого извещения о расторжении, между страховщиками и страхователем будет достигнуто соглашение о новой ставке премии и/или о новых условиях и/или гарантиях.

16.2 Независимо от того, было или не было получено такое извещение, настоящее страхование АВТОМАТИЧЕСКИ ПРЕКРАЩАЕТСЯ:

16.2.1 в случае любого враждебного взрыва любого средства ведения войны, использующего атомное или ядерное деление и/или синтез или другую подобную реакцию или радиоактивную силу или вещество, где бы ни или когда бы ни не произойдет такой взрыв и не независимо от того, воздействует ли такой взрыв на предмет страхования или нет;

16.2.2 с началом войны (независимо была ли объявлена война или нет) между любыми из следующих стран: Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Франция, Российская Федерация, Народная Республика Китай;

16.2.3 в случае, когда предмет страхования или наземное транспортное средство или склад реквизирован в собственность или для использования.

16.3 В случае расторжения настоящего договора страхования или его автоматического прекращения вследствие действия вышеуказанных условий этой оговорки 16, страхователю возвращается пропорциональная часть нетто премии.

17. This insurance shall not become effective if, prior to the intended time of its attachment, there has occurred any event which would have automatically terminated this insurance under the provisions of Clause 16 above.

17. Это страхование не вступает в силу, если до предполагаемого момента его начала, произошло любое событие, которое автоматически прекратило бы это страхование в соответствии с положениями вышеприведенной оговорки 16.

– Если подытожить – чем отличается страхование военных рисков на суше – от морских условий?

- не действует в стране страхователя,
- расторгается в случае войны между «великими державами» (это условие применяется часто и к обычным военным рискам на море или в воздухе),
- не распространяется на риск реквизиции,
- включает условие о недостраховании = average clause – кажется, пока не встречавшееся нам нигде больше,
- возлагает бремя доказывания на страхователя – еще один нестандартный пункт,
- требует оформлять документы особым юридическим образом.

– Обобщая – подход тут значительно ближе к неморским видам страхования типа огневых – чем к нашему любимому грузовому = морскому миру.

– Это и понятно – страхуются-то неморские риски.

Дополнительные оговорки по страхованию военных рисков

– Для грузов, хранящихся на плаву в механических самодвижущихся судах, имеются институтские оговорки по страхованию военных и забастовочных рисков **Institute War And Strikes Clauses CL262 1/6/82**.

Покрытие дополнительных расходов при страховании военных рисков

– Страховое покрытие при страховании груза от военных рисков может быть расширено использованием набора оговорок **Institute Additional Expenses Clauses (Cargo-War Risks) CL322 1/7/85** – Институтские оговорки по страхованию дополнительных расходов (грузовые военные риски) **322 1/7/85**.

– Набор составляют 12 оговорок, на условиях которых **покрываются дополнительные расходы, понесенные страхователем вследствие военных рисков**.

– Условия оговорок **CL322 1/7/85** сводятся к следующему:

- 1) Страхование дополнительных расходов производится при соблюдении существенного условия – страхователь гарантирует, что груз застрахован на условиях не уже, чем условия **(C)**, а также в соответствии с оговорками **War Cargo Clauses**.
- 2) Покрытие не включает расходы, возмещаемые по базисному страхованию военных рисков.
- 3) Покрытие применяется только в случаях, когда грузы были выгружены в промежуточном порту или месте, за пределами страны, в которой расположен запланированный пункт назначения, вследствие воздействия одной из опасностей войны.
- 4) Страхование предусматривает разумные дополнительные расходы по выгрузке, хранению и отправке груза до запланированного пункта назначения.
- 5) Когда это применимо и при соблюдении некоторых условий, включая согласие страховщика относительно размещения груза, страхование покрывает дополнительные расходы, разумно понесенные по выгрузке, хранению груза и его возврату в пункт отправления или отправке в альтернативный пункт назначения.
- 6) Для грузов, принадлежащих врагам Великобритании или ее союзников, покрытие не предоставляется.

Прекращение покрытия военных рисков по решению одной из сторон

- Порядок прекращения покрытия военных рисков по решению страховщика или страхователя устанавливается **Institute War Cancellation Clause (Cargo) CL271 1/12/82 - Институтской оговоркой о прекращении покрытия военных рисков (груз) 271 1/12/82**.
- Такой порядок сводится к следующему:

The cover against war risks (as defined in the relevant Institute War Clauses) may be cancelled by either the Underwriters or the Assured except in respect of any insurance which shall have attached in accordance with the conditions of the Institute War Clauses before the cancellation becomes effective. Such cancellation shall however only become effective on the expiry of 7 days from midnight of the day on which notice of the cancellation is issued by or to the Underwriters.

Покрытие военных рисков (как то установлено в соответствующих Институтских оговорках страхования военных рисков) может быть аннулировано Страховщиками или Страхователем, исключая любое страхование, которое в соответствии с условиями Институтских оговорок страхования военных рисков началось до вступления аннулирования в силу. Однако такое аннулирование вступает в силу только по истечении 7 дней с полуночи дня, в который извещение об аннулировании отправлено Страховщиками Страхователю или получено ими от Страхователя.

А как быть с тарификацией военных рисков?

- Ответ на этот вопрос содержится в оговорке **War and/or Strikes Premium Clause - Премия при страховании военных и/или забастовочных рисков**.
- Эта оговорка была подготовлена **Объединённым Комитетом JCC** и впервые опубликована в качестве приложения к упоминавшемуся выше циркуляру **JC 2004/039 от 06.09.2004г.**
- Вот почему оговорка и имеет номер - **JC 2004/039 06/09/2004**.
- Как предписано в циркуляре, данную оговорку страховщики могут применять в договорах страхования, в которых используется список **Global Cargo Watch List**.
- Предусмотрено, что оговорка **JC 2004/039 06/09/2004** должна прилагаться только к слипу и/или полису в том случае, когда стороны предполагают уплату дополнительной премии за страхование военных (забастовочных) рисков в районах активных боевых действий.
- И не должна включаться в полис, по которому премия **«in full»** – **«полностью» установлена для всех покрываемых опасностей** в порядке договоренности сторон.
- Помимо этого, Комитет **JCC** советует страховщику, намеревающемуся использовать оговорку **JC 2004/039 06/09/2004**, включить ее в документацию по оформлению полиса, а при установлении страховой премии или тарифа в слипе указывать отдельно ставку страхования военных и/или забастовочных рисков для географических районов (стран) с уровнем риска **низкий** или **осторожный** и уровнем риска **повышенный, высокий или наивысший**.
- К этому **Объединённый Комитет JCC** предлагает брокерам и страховщикам уделять внимание согласованию надбавок, применяемых к списку **GCWL** предыдущего издания, в отношении районов (стран) с уровнем риска иным, чем **Наивысший**.
- Надбавки советуются с тем, чтобы избежать излишней и отнимающей много времени бумажной волокиты в течение срока действия полиса, поскольку список **GCWL** обновляется на основе «разумной нерегулярности».
- А теперь, собственно, и сама **War and/or Strikes Premium Clause JC2004/039 06/09/04**
- Оговорка **«Премия при страховании военных и/или забастовочных рисков»**

Notwithstanding anything to the contrary stated in the rates / premium applicable to the Policy into which this Clause is incorporated (the Policy), it is agreed that in the event of a transit to or from or within the geographical areas as listed as Elevated, High or Severe in the Global Cargo Watch List (GCWL), war and/or strikes risks in respect of such transits are held covered in accordance with the applicable war and/or strikes clauses contained in the Policy at rate(s) to be agreed.

Where storage and/or other static exposures are also covered by the Policy, this clause shall also apply to strikes risks from the time the relevant geographical area changes in the GCWL.

The applicable GCWL designated category for any particular transit / risk shall be that which is in force at the time transit / risk commences.

Несмотря на что-либо противоположное, определяющее тарифы / премию, применяющиеся в договоре страхования, в который включена настоящая оговорка (Полис), согласовано, что в случае перевозки в или из, либо в пределах географических районов, перечисленных во Всемирном грузовом контрольном списке (ВГКС) как районы с Повышенным, Высоким или Наивысшим уровнем, военные и/или забастовочные риски в отношении таких перевозок считаются застрахованными в соответствии с оговорками по страхованию военных и/или забастовочных рисков, содержащихся в Полисе, по тарифу(ам), подлежащему(им) согласованию.

Если хранение груза и/или воздействие на него иных статических рисков также покрывается Полисом, настоящая оговорка тоже применяется к забастовочным рискам с момента изменений в ВГКС уровня географического района, имеющего отношение к данной перевозке.

Соответствующий назначаемый уровень ВГКС для какой-либо конкретной перевозки / риска должен быть тот, который действует на момент начала перевозки / риска.

– В первом абзаце содержится ответ на поставленный ранее вопрос о тарификации военных рисков.

– Здесь опять нам встречается характерное для английского страхового рынка выражение **held covered – считается застрахованным**, смысл которого изложен в 11-й главе.

– Итак, тарифных таблиц больше не существует и дело каждого страховщика достичь со страхователем согласия в установлении тарифа (страховой премии) при страховании военных и/или забастовочных рисков.

– Обзор списка **GCWL** закончим выдержкой из циркуляра **JC 2004/039 от 06.09.2004 г.:**
Объединенный Комитет JCC принимает всю разумную осмотрительность в составлении этого списка, но не несет ответственности за любые ошибки или упущения, или за использование списка. Вся ответственность за использование списка лежит на отдельных страховщиках, брокерах и страхователях.

ЗАБАСТОВОЧНЫЕ РИСКИ И УСЛОВИЯ ИХ СТРАХОВАНИЯ

Эволюция морского страхования грузов от забастовочных рисков

– Полис формы **S.G.** был разработан для страхования груза, перевозимого отдельно взятым рейсом морского судна.

– Груз страховался от морских и военных опасностей, присущих морской перевозке.

– И не предусматривалось покрытие груза от **восстаний или народных волнений**, происходящих на берегу.

– В то далекое время участники разного рода волнений, которые могли атаковать с берега судно с грузом, относились к пиратам.

– А пиратство, как мы знаем, было исключено используемой в **S.G.** полисе оговоркой **F.C.&S. – Free of Capture and Seizure – свободно от пленения и захвата** (как переводим эту оговорку мы – рады будем поспорить).

– Складывается впечатление, что разработчики полиса **S.G.** риск гибели или повреждения груза, причиненного в ходе трудовых конфликтов или иных беспорядков, вообще не рассматривали.

– Ведь в первоначальных редакциях полиса этой формы отсутствовало как покрытие, так и исключение, касающееся забастовок и связанных с ними рисков.

– Вскоре после введения страхования «от склада до склада» проявились два очевидных недостатка:

- 1) некоторые риски, покрываемые полисом **S.G.** формы (например, пожар), могут быть причинены действиями забастовщиков и иных лиц, участвующих в трудовых конфликтах;

- 2) на суше груз подвержен рискам гибели или повреждения, причиненных лицами, учинившими беспорядки или вовлеченными в гражданские волнения.

– В нашем представлении, на возникшие потребности в страховании грузов страховщики отреагировали так: *если это будет требоваться страхователем, то мы готовы рассматривать вопрос о включении беспорядков, забастовок и гражданских волнений в покрытие, предоставляемое морским страхованием, но за такое покрытие мы будем требовать уплаты премии, дополнительной к обычной премии при страховании груза от морских рисков.*

– Такая готовность страховщиков документально выразилась в появлении оговорки, исключающей забастовки и связанные с ними риски.

– Эта оговорка, названная **F.S.R.&C.C. – Free of Strikes, Riots and Civil Commotions – без ответственности за забастовки, беспорядки и гражданские волнения**, появилась в **ICC – Институтских оговорках по страхованию грузов, изданных в 1912 году.**

– Это были первые стандартные наборы грузовых оговорок, опубликованные **ILU – Институтом лондонских андеррайтеров.**

– Оговорка **F.S.R.&C.C.** оставалась составной частью последующих изданий наборов оговорок **ICC**, предназначенных для использования с полисом **S.G.** формы.

– До тех пор, пока она не была удалена из наборов оговорок в конце 1981 года.

– И вместо **F.S.R.&C.C.** для наборов **ICC–82** была составлена новая редакция оговорки об исключении забастовок – **Strikes Exclusion Clause.**

– Которая, в свою очередь, была изменена при переходе с 2009 года на новые оговорки по страхованию грузов, в частности, «потеряла» название.

Не обязательно на плаву

– В отличие от страхования военных рисков, **соглашение «находящийся на плаву» не распространяется на покрытие забастовок и им подобных рисков.**

– Чтобы обеспечить это отличие на практике, институтские наборы **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** издаются отдельно от оговорок **War Clauses (Cargo).**

– Это позволяет использовать оговорки **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** в полисе, по которому застрахован груз, перевозимый только наземным транспортом.

– Ведь, как мы уже знаем, на Лондонском страховом рынке **покрытие военных рисков для груза, перевозимого по суше или находящегося в наземном складе, не применяется.**

– Почему? Применяется – по Оговорке **LSW1130 03/00**. Просто не так часто военные риски на суше страхуются.

Стандартные наборы оговорок для покрытия забастовочных рисков

– Морская перевозка генеральных грузов:

Institute Strikes Clauses (Cargo) CL386 1/1/09

– Для авиагрузов:

Institute Strikes Clauses (Air Cargo) CL389 1/1/09

– Морская перевозка остальных видов **Trades** грузов:

Institute Strikes Clauses (Frozen Food) CL265 1/1/86

Institute Strikes Clauses (Coal) CL268 1/10/82

Institute Strikes Clauses (Bulk Oil) CL274 1/2/83

Institute Strikes Clauses (Commodity Trades) CL279 5/9/83

Institute Strikes Clauses (Jute) CL283 1/1/84

Institute Strikes Clauses (Natural Rubber) CL293 1/1/84

Institute Strikes Clauses (FOSFA Trades) CL317 1/7/85

Institute Strikes Clauses (Frozen Meat) CL326 1/1/86

Institute Strikes Clauses (Timber Trade Federation) CL336 1/4/86

Объем покрытия при страховании груза от забастовочных рисков

– С учетом предусмотренных ограничений и исключений (см. комментарии ниже), оговорки **Strikes Clauses (Cargo)** покрывают:

- 1) полную гибель (фактическую и конструктивную);
- 2) частичный убыток (частную аварию и пожертвование застрахованным грузом при общей аварии);
- 3) денежные обязательства, принимаемые с целью минимизации убытков (взносы по общей аварии, расходы по спасанию);
- 4) расходы **Sue & Labour** (но не расходы, предусмотренные оговоркой **Forwarding Charges – Расходы по перевозке**);
- 5) издержки, понесенные с целью обоснования страхового требования (например, оплата услуг сюрвейера), но не иные расходы, понесенные страхователем или его служащими.

– При этом конструктивная полная гибель груза определяется и возмещается в соответствии с С. 60–63 MIA, 1906, как и для любого договора морского страхования.

Структура оговорок **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**

– Оговорки **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** соответствуют структуре оговорок **ICC (B и C)**.

– В обычной практике страхования грузов оговорки **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** являются дополнением к полису, выписанному на основе одного из наборов стандартных оговорок **ICC (A, B или C)**.

– Тем не менее, **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** разработаны таким образом, что могут быть использованы в полисе страхования грузов, основанном на условиях, отличных от **ICC (A, B или C)**.

– И третий вариант использования – полис выписывается на условиях только оговорок **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Николай создал отличную таблицу – структуру оговорок. Экономя место – мы решили ее не приводить в этой книге – но вышлем каждому желающему.

– В целом, структура Забастовочных Оговорок похожа на структуру Военных – см. выше.

– Основные различия – в двух исключениях:

Absence &/or shortage of labour, etc. – отсутствие и/или нехватка рабочей силы и т.п.

Embargo, prohibition, detention or rejection exclusion – исключение эмбарго, запрета, ареста или отказа покупателя от товаров - только для замороженных продуктов и замороженного мяса.

Опасности, покрываемые оговорками Strikes, etc. Clauses (Cargo)

– Конкретный перечень опасностей, покрываемых оговорками **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**, приводится в оговорке 1 **Risks** и оговорке 2 **General Average**.

– Для начала обратимся к оговорке 1 **Risks**.

– В действующих наборах оговорок **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** данная оговорка существует в двух редакциях – 1982 и 2009 года. Заметим сразу, что для авиационной перевозки данная оговорка от 2009 года практически не отличается от оговорки **Risks**, используемой в **Strikes, etc. Clauses (Cargo)–09**.

– Что изменилось в 2009-м по отношению к 1982 году легко увидеть и без комментариев. Лучше поинтересуемся, а все ли то, что исключено оговоркой 7 **Strikes Exclusion Clause** в **ICC (A, B, C)**, покрывается оговоркой 1 **Risks** из **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Для этого сравним между собой две эти оговорки, но дважды, используя редакции 1982 года и 2009 года. Оставшееся непокрытым, отметим **полужирным** в тексте оговорки **Strikes Exclusion Clause**.

Risks Clause–82

1. This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

1.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

Strikes Exclusion Clause–82

7. In no case shall this insurance cover loss damage **or expense**

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 **resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions**

7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

Risks—09

1. This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 3 and 4 below, loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.1 strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

1.2 any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

1.3 any person acting from a political, ideological or religious motive.

Strikes Exclusion Clause—09

7. In no case shall this insurance cover loss damage **or expense**

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 **resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions**

7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

— Простым сравнением видно, что оговоркой 7 из **ICC (A, B, C)** исключается гибель, повреждение **или расходы**, в то время как оговоркой 1 из **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** покрывается **только гибель или повреждение** застрахованного груза, причиненные забастовками и связанными с ними рисками, а **расходы, понесенные в связи с забастовками, остаются вне покрытия**.

— За исключением расходов, предусмотренных оговоркой «**Обязанность страхователя**» (например, **Sue & Labour** расходы).

— Для страхователя важно знать такое ограничение страхования груза от забастовочных рисков.

— Особенно в тех случаях, когда груз задерживается на складе действиями бастующих и/или иных лиц, участвующих в трудовом конфликте, или когда груз выгружается в промежуточном порту вследствие проводимой забастовки.

— В этих обстоятельствах страхователь вынужден будет нести расходы для повторной отправки груза.

— Но эти расходы не покрываются ни полисом страхования морских рисков, ни полисом страхования забастовочных рисков.

— Страхователю, желающему покрыть связанные с забастовками расходы, необходимо заключить отдельный договор страхования.

— Однако заметим, что на сегодняшний день отсутствует набор оговорок для использования в полисе, покрывающем расходы вследствие забастовок.

— Имеется в виду набор, аналогичный набору **Institute Additional Expenses Clauses (Cargo—War Risks) CL322 1/7/85**, который используется в полисе страхования груза, покрывающем дополнительные расходы, понесенные в результате военных рисков (см. выше).

— Помимо расходов, **непокрытыми остаются гибель или повреждение груза, возникшие в результате забастовок, локаутов, трудовых конфликтов, бунтов или гражданских волнений**.

— То есть исключение, предусмотренное подоговоркой scl.7.2 из **Strikes Exclusion Clause** в **ICC (A, B, C)**, остается в силе.

— А вот это для страхователя, уверенного в том, что исключенное в **Strikes Exclusion**

Clause покрывается оговорками **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**, представляет «подводный камень».

– Об который страхователь может споткнуться в случае гибели, повреждения груза или понесенных расходов в результате забастовок, локаутов и т.п.

– Речь идет о бремени доказывания причины возникновения убытка.

– Страховщику груза требуется **только показать**, что гибель, повреждение или расходы вытекают из забастовки и т.д. (см. подоговорку scl.7.2), чтобы отклонить страховое требование страхователя, если груз застрахован на одном из условий **ICC (A, B, C)**.

– А страхователю **необходимо доказать**, что гибель, повреждение причинено опасностью, застрахованной оговорками **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**, чтобы получить возмещение в соответствии с этими оговорками.

– На практике это означает, что выгода страхователя, упущенная в результате забастовки, и/или издержки, понесенные страхователем в связи с забастовкой, ему не будут возмещены.

– Даже при страховании по оговоркам **ICC (A)+ Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Такие убытки по условиям **ICC (A, B, C)** исключены из покрытия, а оговорками **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** расходы не покрываются.

Особенности покрытия по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**

– Покрывается гибель или повреждение застрахованного груза только тогда, когда гибель или повреждение причинено любым из лиц, перечисленных в оговорке 1 **Risks**.

– То есть **забастовщиком, локаутированным рабочим, лицом, принимающим участие в трудовом конфликте, мятеже или трудовом беспорядке, террористом, лицом, действующим по политическим, идеологическим или религиозным мотивам**.

– Например, гибель груза, причиненная пожаром, намеренно учиненным забастовщиком, должна быть возмещена, если груз был застрахован по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Если же на ранней стадии случайно возникшего пожара рабочие были эвакуированы пожарниками, работа была прекращена (но не из-за забастовки), груз сгорел – его гибель не возмещается.

Забастовочные термины

– Поэтому не лишним будет рассмотреть некоторые термины, упоминаемые в оговорке 7 **Strikes Exclusion Clause** в **ICC (A, B, C)** и в оговорке 1 **Risks** из **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– В том понимании, которое применяют к ним английские страховщики в своей практической деятельности. Итак:

– **Striker – забастовщик** – рабочий, который в ходе трудового конфликта самовольно прекратил свою работу. Термин не охватывает уволенного рабочего (по собственной инициативе или по решению администрации). Лицо, которое больше не работает на предприятии, относится к «лицам, принимающим участие **in labour disturbances – в трудовых беспорядках**».

– **Locked out workmen – локаутированный рабочий** – этот термин применяется к лицам, которые за участие в забастовке были уволены работодателем и которым, поэтому, запрещено входить в помещения работодателя. Учитывая характер современных забастовок, пожалуй, нет необходимости в использовании этого термина потому, что локаутированные рабочие относятся к «лицам, принимающим участие в трудовых беспорядках». Тем не менее, этот термин присутствует как в **Institute Strikes Clauses (Cargo)**, так и в **ICC**.

– **Persons taking part in labour disturbances – лица, принимающие участие в трудовых беспорядках** – общий термин, включающий лиц, которые и не базирующиеся наемные рабочие, и не бывшие рабочие, однако принимают активное участие в поддержке забастовщиков и иных лиц, участвующих в беспорядках.

– **Riot – бунт (мятеж)** – термин определен в **British Public Order Act, 1986**

– **Законе об общественном порядке Британии**, как относящийся к обстоятельствам, когда 12 или более лиц используют насилие или угрожают насилием для достижения некоторых общих целей. **Мятежника, нападающего на судно с берега, английское право рассматривает как пирата**. Тем не менее, в случае страхования на условиях **Strikes Clauses (Cargo)** это вряд ли будет аргументацией страховщику для отклонения им страхового требования о возмещении гибели или повреждения находящегося на судне груза, причиненные мятежником, который поднялся на борт судна с берега.

– **Civil commotion – гражданское волнение** – насильственное нарушение внутреннего общественного порядка в стране, которое может повлечь нанесение ущерба здоровью и/или имуществу. Однако в свете условий **Strikes Clauses (Cargo)** такое нарушение должно быть учинено любыми лицами, которые не являются забастовщиками, локаутированными рабочими, лицами, принимающими участие в трудовых беспорядках, или мятежниками.

– **Persons acting from a political motive – лица, действующие по политическим мотивам** – термин охватывает политических активистов, которые, не являясь террористами, осуществляют акты насилия для достижения политической цели. Аналогичный подход к определению лиц, действующих по идеологическим или религиозным мотивам.

Террорист

– Очень много внимания этому термину уделяется. Интересно, что в английском праве и практике определения этого термина нет. Поэтому до 2009 года английские страховщики использовали здравый смысл и общественное признание в определении того, кто террорист. Обычно они этот термин применяли к лицам, которые заявляли о том, что будут предпринимать насильственные действия. С 2009 года определение террориста уже включено в содержание оговорок по страхованию грузов. С ним мы уже встречались, например, в пункте 7.3 оговорки 7 из набора **ICC(A)–09**.

– А вот в России Федеральным Законом от 25 июля 1998г. №130 «О борьбе с терроризмом» дается такое определение: **террорист – лицо, участвующее в осуществлении террористической деятельности в любой форме**.

– В этом же Законе определена и террористическая деятельность как деятельность, включающая в себя:

- 1) организацию, планирование, подготовку и реализацию террористической акции;
- 2) подстрекательство к террористической акции, насилию над физическими лицами или организациями, уничтожению материальных объектов в террористических целях;
- 3) организацию незаконного вооруженного формирования, преступного сообщества (преступной организации), организованной группы для совершения террористической акции, а равно участие в такой акции;
- 4) вербовку, вооружение, обучение и использование террористов;
- 5) финансирование заведомо террористической организации или террористической группы или иное содействие им.

– По ходу обратим внимание на то, что простое удаление подоговорок 7.3 и 7.4 из **ICC–09** не приведет к автоматическому покрытию действий террористов или лиц, действующих по политическим, идеологическим или религиозным мотивам.

– Исключения, предусмотренные в наборах **ICC–09** подоговорками 7.3 и 7.4, существуют с тем, чтобы избежать двусмысленности в толковании покрытия морских рисков.

– **Действия террористов или лиц, действующих по политическим, идеологическим или религиозным мотивам покрываются только оговорками Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Независимо от того, выписан ли полис на условиях оговорок **ICC**, или только **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Вышесказанное применимо и к страхованию груза при его авиационной перевозке согласно оговоркам **ICC (Air)** и **Strikes, etc. Cargo Clauses (Air)**.

Исключения, указанные в оговорках Strikes, etc. Clauses (Cargo) – генеральные грузы

– Из восьми общих исключений, предусмотренных в оговорке cl.4 условий **ICC (B), Strikes, etc. Clauses (Cargo)** имеют семь.

– И в той же их редакции (см. 10-ю главу).

– Неиспользуемым оказалось исключение **deliberate damage or destruction – преднамеренного повреждения или уничтожения груза**.

– О **deliberate damage** мы вспомним далее. А сейчас уделим внимание остальным, при-
сущим **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** исключениям.

– Их три (нумерация подоговорок соответствует оригинальному тексту, как 1982, так и 2009 года):

3. In no case shall this insurance cover

3.7 loss damage or expense arising from the absence shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion

3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure

3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power.

3. По настоящему страхованию ни в каком случае не покрываются:

3.7 гибель, повреждение или расходы, возникающие из-за отсутствия, нехватки или отзыва рабочей силы любого рода, как бы они не произошли в результате любой забастовки, локаута, трудового конфликта, бунта или гражданских беспорядков

3.8 любое требование о выплате возмещения, основанное на потере или срыве рейса судна или перевозки

3.10 гибель, повреждение или расходы, причиненные войной, гражданской войной, революцией, восстанием, мятежными действиями или вызванными ими гражданскими волнениями, или любыми враждебными действиями со стороны или против воюющей державы.

Отсутствие и/или нехватка рабочей силы

– Исключается гибель, повреждение застрахованного груза и/или понесенные страхователем расходы, которые возникают в результате отсутствия, нехватки или отзыва рабочей силы любого рода.

– Как бы ни возникло отсутствие рабочей силы в результате любой забастовки, локаута, трудового конфликта, мятежа или гражданских беспорядков.

– Исключение предназначено для того, чтобы по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** обеспечить покрытие гибели или повреждения застрахованного груза, которые являются прямым следствием действий лиц, указанных в оговорке 1 **Risks**.

Срыв рейса или морского предприятия

– Как видим, соглашение Лондонского рынка от 1919 года о включении этого исключения во все полисы, покрывающие военные риски, распространяется и на страхование забастовочных рисков.

– Опыт показывает, что когда покрытие осуществляется «от склада до склада», срыв рейса чаще всего происходит из-за задержек, вызванных забастовочными рисками на земле, чем военными рисками на море.

– Поэтому страховщики грузов рассматривают срыв рейса в результате забастовок более серьезно, чем они это делают в связи с военными рисками.

Война, революция, восстание и т.д.

– Оговорки **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** обычно используются совместно с оговорками **War Clauses (Cargo)**.

– Страховое покрытие по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** охватывает периоды, когда грузы перевозятся по суше и когда они находятся на складе.

– Исключение войны, революции, восстания и т.д. в оговорках **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** устраняет возможную неопределенность в применении соглашения «**находящийся на плаву**» для военных рисков на суше.

– Но исключенное в 3.10 **civil strife** – это не покрываемое в подоговорке scl.1.1 **civil commotion** – **гражданское волнение!**

– **Civil strife** вне термина “гражданское волнение”.

Исключения, указанные в оговорках Strikes, etc. Clauses (Cargo) – специфические грузы

– В угольных, нефтяных и массовых забастовочных оговорках есть некоторые отличия от стандартных забастовочных условий.

– Но о них мы уже говорили – забота о покупателе и пр.

– Наиболее специфическое исключение содержится в Оговорках по Замороженным грузам

в исключении нехватки рабочей силы (подоговорка 3.7) помимо таковой дополнительно **исключается еще отсутствие, нехватка оборудования, источника энергии, топлива, хладагента.**

Авиагрузы

– При страховании авиагруза от забастовочных рисков **на условиях CL389 1/1/2009 Strikes Clauses (Air Cargo) обуславливается 11 исключений.**

– Следует обратить внимание на то, что во всех наборах оговорок по страхованию авиагруза исключение непригодности транспортных средств не является отдельной, самостоятельной оговоркой.

– Например, во всех изданных с 1982 года по 2009 год наборах оговорок страхования грузов иных, чем авиагрузы, такая оговорка носит название **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause.**

– С 2009 года оговорка об исключении немореходности и непригодности уже не имеет названия в условиях **ICC(A,B,C)–09**, но, тем не менее, выделена в отдельный раздел и имеет свой номер № 5.

– В наборах оговорок 2009 года для авиагруза **CL387 Institute Cargo Clauses (Air), CL388 War Clauses (Air Cargo), CL389 Strikes Clauses (Air Cargo)** исключение непригодности транспортных средств является подоговоркой 3.5 в оговорке 3.

– Кстати, в 1982 году во всех трех наборах для авиагруза аналогичная оговорка имела 2-ой номер, название **Общие исключения** и, естественно, «упрощенную» редакцию.

– Мы же приводим «расширенную», 2009 года редакцию подоговорки 3.5:

3. In no case shall this insurance cover

3.5 loss damage or expense arising from unfitness of aircraft conveyance or container for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

3. Настоящее страхование ни в коем случае не покрывает

3.5 гибель, повреждение или расходы, возникающие из непригодности воздушного судна, иного транспортного средства, контейнера для сохранной перевозки предмета страхования, в тех случаях, когда погрузка в или на него выполнены до вступления в силу настоящего страхования или Страхователем или его служащими и они осведомлены о такой непригодности на момент погрузки.

Данное исключение не применяется, если договор страхования был переуступлен стороне, заявляющей требование по данному страхованию, если эта сторона добросовестно, на основании имеющего обязательную силу договора, купила или согласилась купить предмет страхования.

– Теперь становится понятным, почему в **Strikes Clauses (Air Cargo) CL389 1/1/2009** исключений 11.

– Суммируем: 7 общепринятых + непригодность + отсутствие рабочей силы + срыв рейса + война, получаем 11.

Исключения, не прописанные в Strikes, etc. Clauses (Cargo)

– Это те исключения, которые применяются для всех договоров морского страхования. Они установлены законом и изложены в С. 55 MIA, 1906.

– Мы их уже перечисляли.

Исключение немореходности и непригодности транспортных средств

– С немореходностью и непригодностью в оговорках от 2009 года все просто.

– Во всех пяти наборах **ICC (A, B, C), War Clauses (Cargo)** и **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** оговорка **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion** одного и того же содержания.

– А вот в остальных действующих наборах **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** исключение немореходности и непригодности после выпуска оговорок в 1982 году подверглось изменениям.

– Опять вспоминаем 5 сентября 1983 года – день выпуска наборов оговорок для **Commodity Trades** грузов.

– В этих наборах оговорка **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause** имеет редакцию, уже отличающуюся от аналогичной оговорки в **ICC (A, B, C)–82**.

– Эта редакция была основой для оговорки **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion** в **ICC (A, B, C)–09**.

– Основные изменения редакции 2009 года свелись к тому, что из предусмотренных транспортных средств исчез лифтан (видать к 09 году изжил себя как перевозочное средство), наземное транспортное средство заменено на транспортное средство, а слуги стали служащими, андеррайтеры – страховщиками.

– Да, еще одно – в отношении исключения непригодности контейнера или транспортного средства в 2009 году добавлено условие – «если страхователь или его служащие знают о такой непригодности на момент погрузки».

– А до 2009-го оговорка **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion** редакции 1983 года использовалась в 1984–86 годах для наборов оговорок страхования **FOSFA** грузов (в том

числе и в оговорках страхования **FOSFA** грузов от военных рисков), джута, натурального каучука, замороженного мяса и лесоматериалов.

– Что касается оговорки **Unseaworthiness and Unfitness Exclusion** из условий **ICC (1982) A, B, C**, то она используется сейчас только в наборах оговорок для замороженных продуктов **CL263 1/1/86 Frozen Food (A)**, **CL264 1/1/86 Frozen Food (C)** и **CL265 1/1/86 Frozen Food (Strikes)**.

– А также в наборах **CL268 1/10/82 Coal (Strikes)** и **CL274 1/2/83 Bulk Oil (Strikes)**. Вот только для угля не предусматривается непригодность лифтована, а для нефтепродуктов еще и контейнера.

– Оно и понятно, ведь тяжело представить перевозку наливной нефти в контейнере.

Остальные оговорки из наборов **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**

– Проведем обобщающий их анализ. Вспомним оговорки покрытия морских и военных рисков.

– А начнем с оговорки **Transit Clause**, определяющей продолжительность покрытия.

Продолжительность покрытия забастовочных рисков

– Оговорка **Transit Clause** в Институтских условиях страхования груза от забастовок и подобных им рисков предусматривает покрытие «от склада к складу».

– Так же как и в оговорках страхования морских рисков – **ICC**.

– Пятая оговорка **Transit Clause** из набора **Institute Strikes Clauses (Cargo) CL386 1/1/2009** – это та же восьмая оговорка из условий **ICC(A, B, C)–09**. Их содержания отличаются только используемой нумерацией ссылок на иные оговорки набора.

– Аналогичным образом обстоит дело и с 4-й оговоркой **Transit Clause** из набора **Institute Strikes Clauses (Air Cargo) CL389 1/1/2009**, которая повторяет содержание 6-й оговорки из набора оговорок страхования авиагруза **Institute Cargo Clauses (Air) CL387 01/01/2009**.

– Между прочим, оговорки **Transit Clause** для морской и авиационной перевозки по своему содержанию отличаются не так уж разительно. Вот отличия между ними (кроме нумерации ссылок):

	морская перевозка	авиаперевозка
1) место начала и окончания перевозки	warehouse or at the place of storage склад или место хранения	warehouse, premises or at the place of storage склад, помещение или место хранения
2) место выгрузки	final port of discharge конечный порт выгрузки	final place of discharge конечное место выгрузки
3) способ выгрузки	discharge overside from the oversea vessel выгрузка через борт морского судна	unloading from the aircraft выгрузка с воздушного судна
5) действие страхования после выгрузки	60 дней	30 дней
6) основной перевозчик	carrier перевозчик (морской)	the air carrier авиаперевозчик

– Во всех наборах оговорок покрытия морских и забастовочных рисков **Commodity Trades**, **FOSFA** грузов и джута используется оговорка **Transit Clause** редакции 1982 года, т.е. из условий **ICC(A, B, C)–82**.

– Вот только **для джута эта оговорка имеет два отличия:**

- 1) **страхование начинается** не тогда, когда груз покидает склад или место хранения, а **когда джут погружен на борт морского судна в обусловленном порту или месте;**
- 2) **после выгрузки джута** через борт морского судна в конечном порту выгрузки **страхование действует в течение 30 дней**, а не 60-ти.

– Напоминаем, при страховании от военных рисков любых грузов, перевозимых морским или воздушным транспортом, оговорка **Transit Clause** совсем иного содержания и смысла.

– Ведь **при страховании от военных рисков оговорка Transit Clause соответствует соглашению «находящийся на плаву»** (морская перевозка) или **«находящийся в воздухе»** (авиаперевозка).

– **Для угля оговорка Transit Clause имеет самую краткую редакцию** из всех имеющихся на сегодняшний день.

– И повторяет уже рассмотренную в 11-й главе 8-ю оговорку из набора оговорок по страхованию угля **Institute Coal Clauses CL267 1/10/82.**

– Оговорки **Transit Clause** при страховании от забастовочных рисков **нефтепродуктов, замороженных продуктов и мяса, каучука, лесоматериалов** – это те же одноименные оговорки из наборов оговорок страхования соответствующих грузов от морских рисков.

Прекращение договора перевозки или самой перевозки

– Условие, предусматривающее прекращение в течение действия страхования договора перевозки или самой перевозки по не зависящим от страхователя обстоятельствам, **прописано во всех наборах оговорок** страхования грузов.

– Суть оговорки **Termination of Contract of Carriage – с прекращением договора перевозки или самой перевозки** по не зависящим от страхователя обстоятельствам одновременно **прекращается и страхование груза.** Для его продления страхователю необходимо срочно подать страховщику соответствующее извещение и уплатить дополнительную премию, если таковая будет потребована страховщиком.

Изменение конечного пункта маршрута

– Возможно, что после начала действия договора страхования груза, пункт доставки которого согласован при заключении договора и прописан в его условиях, страхователю по каким-либо причинам придется перенаправить груз в иное место назначения.

– Такой случай изменения пункта назначения **по воле страхователя** и предусмотрен оговоркой **Change of Voyage – Изменение рейса.**

– При морской перевозке оговорка **Изменение рейса** используется в редакциях 1982 и 2009 года как в наборах **Cargo Clauses** (под номером 10), так и в **War Cargo Clauses** (оговорка 6), в **Strikes, etc. Cargo Clauses** (оговорка 7).

– При авиаперевозке рассматриваемая оговорка редакции 2009 года под названием **Change of Transit – Изменение перевозки** используется в **Air Cargo Clauses** (номер 8), в **War Air Cargo Clauses** (номер 5), в **Strikes Air Cargo Clauses** (номер 6).

Подстрочные примечания

– Это примечания, которые приводятся в конце наборов стандартных оговорок в виде сноски. Они бывают простыми и специальными.

– Простое примечание во всех наборах оговорок (основного покрытия, страхования военных и забастовочных рисков), изданных до 2009 года, используется в редакции 1982 года.

– Суть его заключается в обязанности страхователя незамедлительно известить страховщика о событии, при котором груз **считается застрахованным.**

– Редакция примечания от 2009 года обуславливает два конкретных случая подачи такого извещения страховщику: 1) необходимость продолжения покрытия при прекра-

щении договора перевозки и 2) изменение страхователем пункта назначения.

– С 2009 года в институтских наборах оговорок понятие **held covered** – **считается застрахованным уже не используется**.

– **Специальное примечание** используется в наборах оговорок **только для замороженных продуктов и замороженного мяса**.

– Этим примечанием из покрытия дополнительно **исключается гибель, порча товаров или расходы**, причиной которых стало **эмбарго, правительственный запрет или арест**, а также **отказ покупателя (получателя) от товаров**.

Покрытие умышленного повреждения груза

– Мы уже упоминали, что исключение **умышленного повреждения**, которое имеется в условиях ICC (В или С)–09, отсутствует в **Strikes, etc. Clauses (Cargo)**.

– Наличие в **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** указанного исключения представляется бессмысленным.

– Ведь по характеру рисков, покрываемых этими оговорками, страховщики намерены возместить умышленный ущерб, причиненный грузу забастовщиками и/или иными лицами, упомянутыми в оговорке 1 **Risks**.

– Тем не менее, отсутствие исключения умышленного повреждения не означает, что по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** покрываются другие формы преднамеренного ущерба грузу.

– Хотя ранее существовала практика страхования по оговоркам **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** «**malicious damage**» – «**злоумышленного причинения ущерба**» как опасности, предусмотренной этими оговорками.

– Но в современных оговорках **Strikes, etc. Clauses (Cargo)** такой покрываемой опасности уже нет.

– Подоговорка 4.7 в условиях ICC (В и С) определенно исключает **умышленное повреждение** из покрытия, предоставляемого грузовым морским полисом.

– В то же время страховщики грузов готовы расширить покрытие путем удаления этого исключения по просьбе страхователя и за уплату им дополнительной страховой премии.

– При этом оговорка «**Злоумышленное причинение ущерба**» должна быть одним из условий полиса страхования грузов.

– Когда в 1982 году были введены оговорки ICC, институт ILU опубликовал оговорку «**Злоумышленное причинение ущерба**» для использования ее вместе с (В) и (С) условиями.

– Оговоркой специально удалялась подоговорка 4.7 из условий ICC (В и С)–82.

– Позже, когда были опубликованы различные наборы **trade clauses – торговых оговорок** для использования в полисе MAR формы, оказалось, что оговорка о злоумышленном причинении ущерба своей ссылкой на номер 4.7 в ICC (В и С)–82 удаляла из **Trade Clauses** совсем не **умышленное повреждение**.

– Чтобы разрешить это несоответствие, институт ILU опубликовал дополнительную оговорку **Institute Malicious Damage Clause** под номером **CL266 (1/8/82)**.

– Вот уже в этой 266-й оговорке нет ссылки на номер исключающей оговорки в условиях ICC (В и С).

– Исходная оговорка «**Злоумышленное причинение ущерба**» вышла из употребления и была изъята институтом ILU.

– При необходимости покрытия «**умышленного повреждения**» оговорка **CL266** удаляет исключение такой опасности из оговорок морского страхования грузов (например, оговорки ICC (В и С)–09, условия В или С оговорки **Commodity Trades** или иных наборов торговых оговорок).

– И расширяет покрытие – дополнительно покрывает гибель или повреждение застрахованного груза, причиненное **злоумышленными действиями, вандализмом или саботажем**.

– Однако такое покрытие осуществляется все же с соблюдением любых иных исключений, обусловленных в полисе.

- Поэтому полис не будет покрывать риски, указанные в оговорке **«Исключение военных рисков»** или **«Исключение забастовочных рисков»**.
- Такие риски покрываются только тогда, когда страхователем уплачена согласованная дополнительная премия и соответствующий набор оговорок страхования груза от военных и/или забастовочных рисков будет дополнением к полису.

ТЕРРОРИЗМ

- Мы видели, что риск терроризма входит в покрытие по забастовочным оговоркам.
- С одним маленьким «но» – **Оговоркой об окончании перевозки (Терроризм) = Termination of Transiit Clause (Terrorism) 2009 JC2009/056 01/01/2009.**
- Оговорка типа **«Парамаунт»** – превалирующая – которые ты, Николай, так любишь.
- Содержит «магическую» фразу
This clause shall be **paramount** and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith = Эта оговорка считается превалирующей и отменяет действие иных положений настоящего страхования, с ней несовместимых.

- Первая Оговорка гласит, что, поскольку настоящее страхование покрывает риски терроризма...

- ...используя «двойное» определение 2009 года – см. выше...
- и заканчивается... И тут приводятся 6 возможных вариантов окончания – 5 аналогичных оговоркам ICC(A) редакции 2009-го – включая 60 дней после окончания разгрузки с морского судна, а также часть «воздушной» оговорки – 30 дней после разгрузки с самолета – в зависимости от того, какое из событий произойдет раньше.

- Вторая Оговорка предусматривает дальнейшую перевозку после хранения – в этом случае покрытие будет восстановлено на период этой перевозки = cover will re-attach.

- Почему понадобилась эта отдельная оговорка, теперь входящая во все страховые условия?

- Она подчеркивает, что период страхования морских и авиационных перевозок схож – оканчивается аналогичными событиями, за исключением максимального периода – соответственно на 60 и 30 дней.

ПИРАТСТВО и КИДНЭП

Пиратство – морской риск

- Еще раз напомним: пиратство – не военный, не забастовочный, не террористический – а **обычный морской риск**, который можно застраховать по условиям ICC(A).
- Но не по (B) и (C) и не по многим специальным оговоркам.
- А что это, «риск пиратства»?
- Есть **определение пиратства** – см. ниже. А что касается **убытков, причиняемых пиратством** – то их можно поделить на следующие:

- (1) физическая гибель или повреждение груза вследствие пиратского нападения или в связи с ним,
- (2) задержка в доставке, рыночные колебания и пр.,
- (3) расходы, связанные с пиратским нападением,
- (4) выкуп пиратам.

- Навскидку, риск (1) будет покрыт по ICC(A), риск (2) обычно не покрывается ни по какому грузовому страхованию, покрытие убытков типа (3) – вопрос очень спорный. Но основной спор возникает по пункту (4) выплата выкупа – которая в некоторых странах, в частности, в РФ, вообще является незаконной.

- Поэтому пиратство – один из тех рисков, которые дешевле предотвратить – чем застраховать все его последствия.

– Мы еще будем говорить о превентивной деятельности – вообще. Но так уж получилось – начнем с пиратства.

Определение пиратства – UNCLOS

– Дано в **United Nations Convention on the Law of the Sea** = UNCLOS = Конвенции ООН по Морскому праву от 10 декабря 1982 года.

– Первая, а) часть статьи 101 Конвенции гласит:

Piracy consists of any of the following acts:

a) any illegal acts of **violence or detention**, or any act of **depredation**, committed for **private ends** by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed

(i) on the **high seas**, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place **outside the jurisdiction of any State**.

Пиратство состоит из следующих действий:

a) любых незаконных действий **насилия или задержания, или налет**, совершенные **в частных целях** командой или пассажирами частного судна или самолета, и направленных

(i) **в открытом море**, против другого судна или самолета, или против лиц или имущества на борту такого судна или самолета;

(ii) против судна, самолета, лиц или имущества, находящихся **вне юрисдикции любого** государства.

– Часть b) приравнивает к пиратству оперирование таким судном или самолетом, часть c) – подстрекательство к таким действиям.

– Интересно, никогда не встречал термин **depredation** – налет, мародерство, разграбление.

В частных целях

– Но значительно интересней термин **for private ends** = **в частных целях** – хотя имеются в виду, конечно, цели **наживы**.

– Эти «частные цели» и есть то, что отличает пиратство от терроризма, военных действий и гражданских беспорядков.

– И еще то, что пиратство должно происходить в открытом море или вне юрисдикции какого-либо государства.

– А в других районах?

– О них напишем ниже – см. пункт по вооруженному ограблению = armed robbery.

Как страхуются пиратские риски

Cargo Piracy Notice of Cancellation (For use only with Institute Cargo Clauses)

– Вернее спросить – как они не страхуются? Приводим Cargo Piracy Notice of Cancellation (For use only with Institute Cargo Clauses) – номер JC2008/024 от 11 декабря 2008 = Извещение о расторжении Страхования грузов от пиратских рисков (для использования только с ICC). Текст звучит так:

Where this insurance covers **piracy and/or general average, salvage and sue and labour charges** arising from piracy, such cover may be cancelled by insurers giving **7 days notice in writing**, cancellation to take effect on the expiry of 7 days (10 days in respect of reinsurance) from midnight of the day on which the notice is issued by insurers.

Insurers agree to **reinstate this coverage** subject to agreement between insurers and the insured prior to the cancellation taking effect as to any **new rate of premium and/or conditions** and/or warranties. Such cancellation shall not affect any insurance which has attached before the cancellation takes effect.

If the cancellation is in relation to **specific geographical areas**, such areas will be clearly defined by insurers in the notice of cancellation.

Если настоящее страхование покрывает риски **пиратства и/или общей аварии, спасания и расходов по предотвращению**, вызванные пиратством, данное покрытие может быть расторгнуто страховщиками посредством подачи за **7 дней письменного извещения**, при этом расторжение будет иметь место по истечении 7 дней (10 дней в отношении перестрахования) с полуночи дня подачи извещения страховщиками.

Страховщики согласны **восстановить это покрытие** с условием достижения соглашения между страховщиками и страхователем до расторжения покрытия, в отношении **новой ставки премии и/или условий** и/или существенных условий. Такое расторжение не имеет действия в отношении любого страхования, заключенного до вступления расторжения в силу.

Если расторжение касается **определенных географических районов**, такие районы должны быть четко определены страховщиками в извещении о расторжении.

Global Cargo Watch List Clause 2011 JC2011/017

– Что касается географических районов – мы их хорошо знаем. Эту оговорку - Global Cargo Watch List Clause 2011 JC2011/017 от 2 декабря 2011 = GCWLC = Оговорка о Глобальном Контрольном Списке по Грузам – мы упоминали еще в начале Глав VI и XII.

– Напомним – районы отыскиваются на сайте watch.exclusive-analysis.com/lists/cargo/

Notwithstanding anything to the contrary stated in the rates / premium applicable to the Insurance Contract into which this Clause is incorporated (the Insurance), it is agreed that in the event of a **transit to or from or through or within the geographical areas as listed as Elevated, High or Severe** in the Global Cargo Watch List (GCWL), such transits must be **notified promptly to underwriters for rates and conditions to be agreed** but only in respect of the **nominated peril(s)** as per the GCWL. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable commercial market terms.

Несмотря на любые противоречащие данной оговорке ставки / премии, применимые к Договору Страхования, составной частью которого является данная оговорка (Страхование), согласовано, что в случае **рейса на или из или через или внутри географического района, отнесенного к Повышенным, Высоким или Наивысшим [рискам]** в Глобальном Контрольном Списке по Грузам (GCWL), о таких рейсах необходимо **немедленно извещать страховщиков с целью согласования ставок и условий**, но только **в отношении рисков**, обозначенных в GCWL. Если убыток произойдет до такого согласования, покрытие может быть предоставлено, но только если оно имелось бы по разумным коммерческим рыночным ставкам на разумных коммерческих рыночных условиях.

Where **storage and/or other static exposures** are also covered by the Insurance, this clause shall also apply to covered risks from the time the relevant geographical area changes in the GCWL.

The **applicable GCWL designated category** for any particular transit / risk shall be that which is in force at the time transit / risk commences.

Если Страхованием покрываются **риски хранения и/или иные статические риски**, данная оговорка будет также применима к покрытым рискам с момента изменения статуса соответствующего географического района в GCWL.

Категория GCWL, применимая к конкретному рейсу / риску, должна браться та, что была в силе **на начало** рейса / риска.

– Нужно обратить внимание – **не все рейсы**, вовлекающие районы из трех верхних категорий списка попадают под условия оговорки. А только те, где указано о наличии соответствующего риска – военного, забастовочного или пиратского.

Как защититься от риска пиратства?

– Можно предложить следующие действия:

- (1) анализ географии рейса / района операций,
- (2) определение возможности обхода опасных районов,
- (3) выбор судна – при необходимости прохода через опасный район, подготовленного для такого рейса,
- (4) согласование процедуры прохождения района,
- (5) изучение страхового покрытия судна и, при необходимости, согласование дополнительного покрытия,
- (6) согласование покрытия со страховщиками груза.

– А теперь подробнее, по пунктам.

География. Вооруженное ограбление – внутренние воды. И Вам – тест

– Говорить про Контрольный = Тревожный список больше не будем.

– Но при планировании рейсов нужно также заглянуть на сайт Международной Торговой Палаты (МТП = ICC) – <http://www.icc-ccs.org/> Там также приводятся данные о районах – и о последних инцидентах – пиратства...

– А также **вооруженных ограблений = armed robberies**. Это – новый для нас термин, еще один риск, который мы досель не включали в свои списки.

– Стали смотреть определение – нашли в документах IMO = Международной Морской Организации. 2 декабря 2009 года IMO приняло Резолюцию A.1025(26) = **Resolution A.1025(26)**, названную **Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships** = Кодекс практики расследования преступлений пиратства и вооруженных ограблений против судов.

– В пункте 2.2 Кодекса дано определение преступления Armed robbery against ships = Вооруженного ограбления судов. Оно очень похоже на определение Пиратства из UNCLOS – найдите отличия!

1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea.

1. любые незаконные действия **насилия или задержания, или налет**, или их **угроза, за исключением** пиратства, совершенные **в частных целях** и направленные против судна или лиц или имущества на борту такого судна в территориальных водах государства, архипелажных водах или территориальном море.

Тест

– Учитесь проверять себя! Попробуйте найти 5 отличий, не подглядывая в текст UNCLOS или в наши ответы.

– Главное отличие, конечно, бросается в глаза: пираты действуют в международных водах, а вооруженные грабители – в национальных.
– Понятно, почему определение вооруженных грабителей дано только в 2009 году – раньше пираты действовали подальше от берега. Да и вообще, о юридической подоплеке борьбы с пиратами не задумывались.

– А теперь для нас – новая проблема. **Как страхуется риск вооруженного ограбления?** Пиратство хотя бы в исключении исключений стоит в ICC(A).

– А вооруженное ограбление не стоит – значит, покрывается по страхованию от всех рисков.

– Вот только с географией хуже. Пиратские районы вносятся в Глобальный Список...

– а районы вооруженных ограблений надо искать на сайте МТП – и в общей информации по странам, где Вы работаете или планируете операции.

– Итак, определили опасные районы. Пункт (2) в нашем списке - определение возможности их обхода. Иногда это дорого – идти вокруг Африки, конечно, дороже, чем через Суэц, хотя во втором случае на пути – сомалийские воды.

– Но если сравнить все расходы – может, обходной маршрут окажется дешевле – если спешки в доставке груза нет.

Выбор судна

– В принципе, следующие 4 вопроса надо решать одновременно. Подготовка судна

– один из них. На сайте Альянса <https://www.allianz.com> есть раздел *piracy_study_risk_mitigation_graphic*. Там приводится схема оснащения судна, проходящего опасный район.

– Прямо плавучая крепость – razor wire or electric fence = острая проволока или электрическое ограждение, dummies = чучела охранников, slippery foam = скользкая пена, мешающая залезть на борт, pressurized fire hose = пожарный гидрант, которым можно смывать нападающих (если они, конечно, не стреляют).

– Но и тут не все перечислено – например, важным требованием с 2010 года является наличие **цитадели** = *citadel*. Это – не копия фильма Михалкова на борту – а укрепленное место на судне, куда не могут ворваться пираты. Команда скрывается там и ждет подхода спасателей. Так наши моряки первыми не сдали судно «Московский Университет» в 2010-м.

– Очень важны при выборе судна две позиции:

– высота **надводного борта** = *freeboard*

– **скорость** судна.

– Понятно, что на высокий борт вскарабкаться сложнее, хотя захваченная с танками «Фаина» с украинской командой имела борт высоченный. Но и карабкались-то профессионалы.

Прохождение района: конвой и охрана

– Тут тоже есть две позиции – на выбор. Район Сомали теперь лучше проходить в конвое – in convoy, под охраной военных судов. Хотя это не всегда дает лучшую защиту – конвой очень растянут, а нападения пиратов теперь – молниеносны.

– Второе решение – вооруженная охрана на борту судна. Называются такие группы **PCASP** = *privately contracted armed security personnel* = **частным образом нанятые вооруженные охранники**.

– Нам, Оукшотту то есть, – приятно, что к их легализации мы приложили руку.

Семинар Оукшотта – Одесса, 2009 год: Вклад в историю

– Мы же – наша компания Оукшотт – проводим, и давно – разные семинары. В основном **бесплатные, в основном по морской или страховой / перестраховочной тематике**. В Одессе, которую очень любим, делаем это с 1995 года.

Вот и на семинаре в ноябре 2009-го подняли вопрос о вооружении команд. Поднял наш товарищ – **гражданин мира капитан Гудко из Херсона**.

А мы предложили написать письмо с **воззванием** – позволить иметь оружие на борту. Ведь многие – если не все – государства флага это запрещают.

Написали письмо, его человек 30 подписали – и мы отправили его адресов в 25, **начиная с ООН и ИМО и Президентов России и Украины** – заканчивая разными морскими организациями.

– Ну и что?

– **НИ ОДНОГО ответа** не получили. Заняты все больно. Но видно, наше воззвание было одним из многих – начиная с весны 2011-го – полтора года понадобилось – **PCASP стали разрешать**.

Так что к истории борьбы с пиратством мы причастны.

Страхование судна и груза – выкуп. Общая авария

– И вот наступает черед страхования. Конечно, если есть охрана – можно попробовать пройти и без страхования. Но лучше страховой вопрос все же изучить.

– Начнем со сложного – с **выкупа = ransom**. Посмотрите выше Оговорку JC2008/024 об Извещении. Там перечислен целый ряд застрахованных пунктов – начиная с **общей аварии**. Так вот общая авария и является обоснованием для выплаты выкупа.

– Еще бы – «**разумные целесообразные действия** для спасения судна и груза» - см. Главу VIII... И покрывают страховщики каско и груза такие выплаты?

– Где как. В некоторых странах, как было сказано, сама выплата выкупа является незаконной. Или, например, передача наличных. Но большинство страховщиков такие расходы возмещают.

– Ведь они предпринимаются для избежания еще больших расходов – гибели судна или груза. Поэтому их иногда относят к расходам по предотвращению = Sue & Labour.

– Любопытно, что для обоснования отнесения выкупа на общую аварию используется не самый новый прецедент – дело 1590 года! – **Hicks v Palington**.

– Еще творили Шекспир и Караваджо! В деле говорилось, что груз, отдаваемый пиратам в качестве выкупа, является **общеаварийным пожертвованием** по общему праву = cargo abandoned to pirates by way of ransom constitutes a sacrifice that is legally the subject of a general average contribution at common law.

– Но есть и другой подход. Судовладелец, грузовладелец и фрахтователь согласовывают приобретение **страхования K&R = Kidnap & Ransom** = Киднепа и выкупа – в отношении судна и команды. Мы ниже описываем это интереснейшее страхование в больших деталях. Даже помощь психологов покрывается!

– Общий вывод – превентивная работа при прохождении или рейсах на горячие точки – **общая забота судовых и грузовых интересов**.

Физическое повреждение. Masfield

– Интересно, что пираты почти никогда не наносят **вред грузу или судну**. Это не в их интересах – им нужно получить выкуп за возврат имущества и команды.

– Поэтому и было столь интересным решение по делу **Masfield v Amlin** в 2009-м. Мы его уже изучали в главе VIII, в разделе Полной Гибели.

– Танкер Bunga Melati Dua с грузом биодизеля PME, оцененным в 13.3 млн долларов, был захвачен пиратами. Всего через шесть недель судно отпустили после выплаты выкупа – срок почти рекордный. Ущерба грузу причинено не было.

– Но Мейсфилд – швейцарские торговцы – все равно заявили иск против страховщиков: с приближением зимы цена на биодизель падает. Вот страхователи и посчитали, что произошла **полная гибель**.

– Иск отклонили – поскольку Мейсфилд не заявил абандон – значит, не говорил о кон-

структивной полной гибели. А для фактической полной гибели тоже не было оснований – владельцы не были безвозвратно = irretrievably лишены груза.

– Интересно, что здесь никто не спорил по **сути убытка**. А ведь это был – или косвенный убыток, или убыток в связи с задержкой – по идее, по страхованию не покрывающийся!

– Общий вывод по пиратству: изучать географию горячих точек, страховать груз на полных условиях (А) и требовать от судовладельца / фрахтователя покрытия рисков K&R.

Тест про вооруженное ограбление

– А возвращаясь к тесту про вооруженное ограбление = armed robbery: вот отличия его определения от определения пиратства:

- включена **угроза** таких действий,
- **пиратство не** является вооруженным ограблением,
- не ограничивается **список лиц**, осуществляющих такие действия (пираты – это команда или пассажиры судна),
- **не** относится к **самолетам** (пиратство распространяется на воздушные суда),
- самое главное, вооруженное ограбление имеет иную территориальную принадлежность – территориальные воды какого-то государства, а не открытое море.

– Ну что, можно ставить Вам «отлично»?

ЗАХВАТ ЗАЛОЖНИКОВ И ВЫКУП = K&R = KIDNAP & RANSOM

– А это – совсем молодой вид страхования. Спрос на него вырос только недавно, в связи с ростом пиратства в Нигерии и Сомали.

– Ведь, как мы упоминали, отнесение выкупа пиратам на общую аварию часто не подтверждается страховщиками. Например, страховщики груза могут утверждать, что судно не было должным образом подготовлено к прохождению пиратских районов – было немореходно – а потому ему не следует выплачивать долю по общей аварии.

– И тогда предлагается застраховать риск K&R. Страхователями чаще всего являются судовые интересы. Не грузовладельцы. Могут страховаться фрахтователи.

– Но стоимость полиса K&R они могут перекладывать – или пытаться сделать это – на грузовую сторону. Поэтому неплохо знать хотя бы основные детали покрытия.

– Подсчитано, что примерно 15% судов, проходящих Аденским проливом (и почему он по-русски называется «пролив», а по-английски – Gulf of Aden = GOA = залив?) – имеют **полис K&R**. Полис **очень интересный**, покрываемые по нему риски вряд ли можно встретить в других областях страхования.

– Основные позиции страхования K&R – **ситуации, на которые распространяется полис**:

- Собственно **захват заложника = киднэп (kidnap)** – под которым понимается незаконное задержание и удерживание человека в плену (illegal taking and holding captive a person);
- **вымогательство (Extortion)** – незаконные угрозы (making illegal threats);
- вымогательство **в связи с продукцией** (Products extortion) – угрозы распространения информации о том, что продукция компании заражена / загрязнена / низкого качества (threateninig publicity that products contaminated / polluted / substandard);
- **задержание (Detention)** – удержание человека силой (holding under duress a person);
- **похищение (Hijack)** – незаконное удержание силой человека или судна (illegal holding under duress a person or a vessel).

– Пример. Страхуется судно, проходившее GOA в апреле 2010-го. Сумма премии за K&R – долл. 14,127, период покрытия – 14 дней. Лимиты: 3 млн долл. – максимальный выкуп. Общая сумма по несчастному случаю – 100,000 долл., но по каждому моряку – только 15,000.

– Основные **расходы, покрываемые** страхованием:

- выплата выкупа под угрозой (Ransom under duress);
- утрата суммы выкупа при перевозке (Loss in transit of a ransom);
- гонорары и расходы советников (Advisers' fees & expenses);
- дополнительные расходы – 18 позиций, о них позже;
- несчастные случаи;
- ответственность перед третьими лицами;
- юридические расходы (Defence costs).

– А вот и краткий перечень **дополнительных расходов** – некоторые, на наш взгляд, не покрываются никаким похожим видом страхования:

- оплата работы независимого переговорщика (Independent negotiator) – можно, конечно, подключать спецслужбы своей и третьих стран – но независимые переговорщики ну настолько опытей! Привыкли различать интонации, акценты, угадывать намерения и слабины противников;
- независимый консультант по PR (=public relations - Independent PR consultant) – когда моряков похищают, на судовладельца обрушивается шквал критики. Если он пытается разъяснить ситуацию – он может выдать информацию, нужную похитителям. Профессионалы такого не допустят;
- помощь психиатров / врачей командам и переговорщикам – в течение 24 месяцев после похищения! (Psychiatric / medical care for 24 mos);
- выплата вознаграждения информатору (доносчику, по-нашему - Reward to an informant);
- уникальная позиция – личные финансовые потери в связи с невозможностью заниматься своими делами: моряка похитили, а ему надо выплачивать кредит за машину или квартиру, набегают проценты – и это возмещается! (Personal financial loss due to inability to attend to personal financial matters);
- неоплаченная членам команды брутто-зарплата (включая налоги) и бонусы – если судовладелец прекращает платить похищенным членам команды (звери! - Unpaid gross salary including bonuses);
- брутто-зарплата подменяющего моряка: капитана похитили, владельцы тут же посылают ему замену (Gross salary for replacement);
- еще уникальная позиция: проценты, уплаченные на суммы выкупа – если их пришлось брать взаймы (Interest on loans for ransom funds);
- косметическая или пластическая хирургия (травмированным, надо полагать – а не скрывающимся информантам - Cosmetic or plastic surgery);
- расходы на отдых и восстановление в течение 6 месяцев (! - уплачиваемые жертве похищения, а также его супруге и детям (! Rest & rehabilitation expenses);
- несчастный случай – включая нетрудоспособность, наступившую в течение 12 месяцев после похищения (Disablement within 12 mos).

– Одним словом, покрытие интересное, хотя и дорогое. Размещается в обстановке **секретности** – очень часто, для избежания утечки информации, сами андеррайтеры не знают, кого они страхуют! И в полисах – на случай попадания в руки пиратов – не указывается вся информация о застрахованных лицах, лимитах.

РАСШИРЕНИЯ СТАНДАРТНОГО ПОЛИСА КАРГО = EXTENSIONS OF THE STANDARD CARGO POLICY

- **Военные и забастовочные** риски – **обычное расширение** стандартного грузового полиса.
- Некоторые страховщики и брокеры включают их в покрытие **автоматически**, не спрашивая страхователя. Зная, что такое покрытие – необходимо на практике и обычно требуется банками или иными кредиторами.
- **Прочие страхования**, изучаемые в этой главе 12 – встречаются не столь часто. **Никакого автоматизма** в котировании их нет –
- так что если Вы как страхователь или брокер, или перестрахователь считаете, что их включить необходимо – **проявляйте инициативу!**

УВЕЛИЧЕННАЯ СТОИМОСТЬ = INCREASED VALUE = IV

- Это – единственный вид страхования, который упоминается в самом тексте Оговорок ICC.
- Он широко используется в страховании каско. В грузовой отрасли его встречаем реже.
- Но стоят за одним и тем же термином разные техники.
- В каско судов – идея экономии на страховой премии. Страхование части от стоимости судна на узких условиях – только от полной гибели.
- А в грузовом страховании по полису IV покрывается **разница** – как пишет Вишванат на с. 175 – между

Договорной ценой	Contract Price
Ценой поставщика = продавца	Supplier's invoice price, или
Страховой суммой, на которую продавец оформил страхование и	Value for which insurance has been arranged by the supplier
Рыночной ценой в месте назначения	Market value at destination.

- Получается, что IV полис – еще один метод **защититься от недо страхования** и его последствий.
- И **используется он чаще всего покупателем**. Если тот надеется получить высокий процент прибыли от продажи – или ожидает, что за время пути цена товара вырастет.
- Но показывать продавцу, **сколь высокую цену он надеется выручить за груз** – покупатель не хочет.
- Потому и заключает **отдельный договор – IV** – на сумму ожидаемой прибыли или роста цены.
- А почему IV упоминается в условиях ICC?
- Чтобы закрепить «справедливые условия игры» = fair play. Чтобы страховщик по основному полису не оплачивал весь убыток.
- И чтобы не было споров по поводу недо страхования.

- Посмотрите текст оговорки про IV в Приложении 10.1 – ICC, **Оговорка 14**. Ее смысл:
Есть страховая сумма по полису карго = SIC – скажем, 2 млн.
Есть страховая сумма по полису IV = SIIV – скажем, 500 тысяч.
Общая страховая сумма объявляется **согласованной стоимостью = agreed value**
– и равна сумме Total SI= SIC + SIIV = 2.5 млн.
Каждый убыток тогда распределяется между страховщиками пропорционально
– Убыток на 1 млн:
По полису карго платится $1 \times (2 / 2.5) = 1 \times 80 \% = 800$ тысяч
По полису IV платится $1 \times (0.5 / 2.5) = 1 \times 20 \% = 200$ тысяч

– Это – логический вывод из стандартных **условий о двойном страховании**. Если предмет застрахован от одного и того же риска по нескольким полисам – по каждому полису выплачивается только часть убытка.

ИНТЕРЕС ПРОДАВЦА = SELLER'S INTEREST (FOB)

– Двигаемся дальше. Собственно, эти виды страхования – в ближайших нескольких подглавах – мы когда-то давно...кажется, в прошлую пятницу (читайте Винни-Пуха) затрагивали в первых главах.

– А конкретно – в Главе III, где мы исследовали, кто такой страхователь. Сейчас кратко повторим – а все тексты оговорок оставим там, где они есть – начиная с Вложения 3.1

– Вот что мы тогда писали:

Нестандартные случаи страховых интересов сторон

– Отклонимся с обычных условий купли-продажи – на частные случаи.

– Что за **частные случаи**?

- Риск продавца: груз не принимается покупателем.
- Риск покупателя: груз неправильно / неполно застрахован продавцом.
- Схожий пример: разница в условиях страхования (DIC).
- Риск до погрузки на судно (доFOB)

Seller's Interest

– Здесь нас интересуют контракты на базе FOB или CFR – когда риск переходит к покупателю после погрузки на судно.

– Оговорка Seller's Interest предусматривает три сценария:

- (a) **покупатель отказался** от товаров или документов, товары остались в собственности и/или на риске продавца,
- (b) **переход права собственности** = transfer of title **не состоялся** в связи с **остановкой** перевозки;
- (c) то же – **по иной законной причине**.

– Выходит – несмотря на условия договора купли-продажи, риск остается на продавце.

– И груз нужно страховать опять – или на время обратной перевозки, или во время доставки другому покупателю.

НЕПРИНЯТЫЕ И ВОЗВРАЩЕННЫЕ ТОВАРЫ = REJECTED AND RETURNED GOODS

– Вложение 3.1 заканчивалось такой оговоркой:

Optional Clause:

Возможная дополнительная оговорка:

Excluding claims herein by reason of **Government action** and/or regulation preventing **transfer of currency**.

Исключая убытки, вызванные **действиями властей и валютным законодательством**, препятствующим переводу средств.

– Из нее получалось, что по «нормальному» страхованию Seller's Interest застрахованы не только действия покупателя – но и государственных органов.

– С политическими и финансовыми рисками как таковыми мы разберемся чуть позже. А пока вернем еще к одному только что пройденному материалу – самому концу главы XI.

– Там мы сначала приводили **Rejection Clause** – которую перевели как **Оговорка о Непринятии Товара**. Но об «Отказе» - поскольку в Rejection идет речь о **действиях не покупателя** – который может отказаться от товара – а **государственных органов**.

– Которые, технически, отказаться не могут – они этот товар не покупали. Но могут запретить его ввоз или признать его некондиционным.
– Так что Rejection Clause – также **метод защиты интересов продавца**. И тоже в случае возврата или необходимости перепродажи товара.

– Там же мы смотрели на текст еще одной помогающей продавцу Оговорки – **Return Shipments = О перевозках возвращенных товаров**. Мы понимаем, что она – расширение или разъяснение обеих пройденных.

– В ней говорится, что возвращаемые товары страхуются на тех же условиях, что и при первичной перевозке, если они остались в той же упаковке и что страховое покрытие не прерывалось.

– Чтобы закончить с интересами продавца – напомним еще о «ДоФОБе». По-научному – **FOB / FAS insurance = Страхование на период сухопутной перевозки (до начала водной)**.

– Текст оговорки – Вложение 3.4. Идея: работая на условиях FOB, покупатель не имеет возможности страховать груз до погрузки – поскольку ни риск, ни титул к нему не перешли.

– Это страхование можно назвать Difference in conditions – тут покупатель, возможно, застраховал на условиях «от склада продавца» - но титула до погрузки не имеет.

– Поэтому продавец заключает, фактически, вторичное страхование – титул и риск-то при ж/д или автоперевозке – на нем!

– На этом мы переходим от защиты интересов продавца – к проблемам покупателя.

ИНТЕРЕС ПОКУПАТЕЛЯ = BUYER'S INTEREST CONTINGENCY INSURANCES = СТРАХОВАНИЯ ОТ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

РАЗНИЦА В УСЛОВИЯХ = DIFFERENCE IN CONDITIONS (DIC) = DIL

– Обратно в главу III – Вложения 3.2 и 3.3.

– Мы их объединили – если прочитаете оба текста, увидите, что они крайне схожи.

– За термином **contingency**, – который мы перевели как «**чрезвычайные обстоятельства**» - стоит достаточно много специфических страхований. Их объединяет одно: обычная перевозка груза пошла не так, как ожидалось – и необходимо страховать возникающие при этом риски.

– Мы говорим здесь только о страховании покупателя. Но существуют и продукты, по которым страхуются интересы продавца = **Seller's interest**.

– В наших Вложениях в главе III говорится только об одной ситуации: **заключенное продавцом страхование оказалось неэффективным**. Или покрытие слишком узкое, или страховщик ненадежный. Не получает **покупатель – наш страхователь** – возмещения убытков.

– Тогда возмещение ему платит страховщик Contingency = DIC. Ведь этот полис так и называется – «**Разница в условиях**».

– Есть еще другой термин – **DIL = Difference in Limits = Разница в лимитах**.

– Интересна техника: возмещение платится как **кредит страхователю** – до того времени, пока реальное возмещение не будет получено от продавца или его страховщика.

– Важно условие о **конфиденциальности**: покупатель не имеет права сообщать продавцу о наличии такого страхования. Иначе продавец с самого начала будет страховать все на узких условиях.

Лицензионный аспект. Admitted Insurers

– И еще существенен здесь лицензионный аспект. DIC / DIL является дополнением к основному грузовому полису. В некоторых странах существует жесткое страховое законодательство, требующее страховать определенные – или все – риски в местных компаниях.

– Есть такой нелюбимый многим термин – **admitted insurer**. Страховщик, **имеющий право = лицензию на проведение операций** в данной стране.

– Например, американский страховщик не может страховать нефтяные месторождения в Сибири – из Америки. Он может открыть филиал в России – или же начать сотрудничать с российским страховщиком.

– Филиал или местный страховщик выпишут полис – который будет **перестрахован** в Америке.

– А что, если местное законодательство – или страховая практика – просто не предусматривает лицензий на операции типа DIC / DIL? Или даже на менее экзотические виды – до сих пор не ясно, разрешает ли российское законодательство страхование договорной ответственности, например, ответственности экспедитора.

– Знаю, что в Интернете все текуче – потому мы книгу и пишем. Ссылаешься сегодня на сайт – а завтра его нет. Но вот исследование страховщика XL по теме **admitted insurers** – почитайте!

http://www.commercialriskeurope.com/uploads/files/whitepapers/CRE_Global_Compliance_Trap_FEB10.pdf

Contingency и DIC / DIL – Немецкие условия DTV

– Подытоживая секцию о «расширяющих» страхованиях, хотим привести первую Оговорку из немецких **Contingency and DIC Insurance Clauses**.

1. Subsidiary cover

1.1 Contingency insurance

Unless otherwise agreed, subsidiary insurance cover is provided under the terms of the underlying policy for shipments for which the Policyholder **has to bear only part or none** of the risk, or for shipments whose terms of delivery **do not require** the Policyholder to provide cover. The same shall apply if the Policyholder **is required by law or act of state** to provide insurance cover **through another insurer**.

1.2 Difference in conditions

If the **scope of cover and/or the sums insured / limits of indemnity** of another insurance **fail to correspond** to the terms of the underlying policy, the differences in conditions and limits are also insured.

1. Дополнительное покрытие

1.1 Страхования от чрезвычайных обстоятельств

Если не оговорено иного, дополнительное страховое покрытие предоставляется по условиям основного покрытия по отправлениям, в отношении которых Полисодержатель должен нести **только часть риска или не нести риска вообще**, или по отправлениям, условия поставки по которым **не требуют** от Полисодержателя **обеспечить покрытие**. Они также применимы, если Полисодержатель **по закону или государственному указу** должен предоставить страхование **через другого страховщика**.

1.2 Различие в условиях

Если **объем покрытия и/или страховые суммы / лимиты возмещения** по другому страхованию **не соответствуют** условиям основного полиса, разница в условиях и лимитах также застрахована.

– Отличное краткое изложение сути Contingency и DIC / DIL страхований.

– А мы, заканчивая этот блок, не можем не упомянуть о страховании такого риска, как:

**ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ =
THIRD PARTY LIABILITY (TPL) =
GENERAL COMPREHENSIVE LIABILITY INSURANCE (GCL)**

- Тема страхования ответственности очень обширна. Самих терминов – немало. Кто-то называет ее TPL, кто-то GCL.
- Мы недаром только что экспедиторскую ответственность упомянули. Ответственность вообще делится на **договорную = contractual** и **деликтную = из причинения вреда = tort liability**.
- Любая ответственность – она за причинение вреда, морального, физического или иного.
- Это только если считать, что невыполнение договорного обязательства – это вред. Я понимаю, что есть вред, нанесенный любым третьим лицам – как в автомобильном страховании – другим водителям, пассажирам или пешеходам. И есть вред, нанесенный своему же партнеру по договору.

Можно ли страховать ответственность?

- И тут всплывает все тот же лицензионно-правовой аспект: в ряде стран нельзя страховать ответственность по договору – за некоторыми исключениями.
- А в других нельзя страховать последствия уголовно-наказуемых деяний.
- Я и с тем, и с другим не согласен. Я ж всю жизнь занимался – и занимаюсь – страхованием ответственности судовладельцев = **P&I. Это комплексный вид**, в который включается и деликтная, и договорная ответственность. Он существует во всех странах. А если делать для него исключение: P&I можно, а тоже самое для автомобильного перевозчика нельзя – то где соблюдение принципов права?
- Самый яркий пример – **столкновение судов**. Кажется, как столкнуться в огромном море? Ан нет, находят друг друга пароходы – и с трагическими последствиями. У нас был Адмирал Нахимов – Новороссийская трагедия 1986 года. Огромный сухогруз Петр Васев въехал в ярко освещенное пассажирское судно – с гибелью огромного числа людей.
- Обоих капитанов судили – уголовным судом. Но платежи пассажирам-то – хоть в том случае и косвенно – но покрывались страхованием ответственности!
- А если исключать последствия уголовно-наказуемых – то как страховать ответственность?
- Это – так, о наболевшем. Теперь – что касается **расширений страхований грузов**. Видов страхования ответственности вообще – десятки. Как contingency. Целый класс. Обо всех говорить не будем.
- Но самый яркий и известный вид – это ответственность **за гибель, травмы и заболевания людей, связанные с грузами** и/или грузами причиненные.
- Перевозится опасный химический груз, упакован он неправильно, надыхался грузчик парами – вот и ответственность перед третьими лицами.
- Или разлился он в море или на причал – загрязнение среды – большие штрафы и претензии – вот и ответственность.
- Это – уже следующий вид – ответственность за **загрязнение среды – environmental pollution**. Все нефтяные компании мира такую ответственность страхуют отдельно.

ВКРАПЛЕНИЕ: Бедные венесуэльские рыбаки

В 1997 году с судна Plate Princess было разлито немного – 3.2 тонны груза. По прошествию десятка лет они чудесным образом превратились в...8.000 тонн, нанеших непоправимый ущерб среде и бизнесу десятков рыбаков. Общая сумма претензий достигла 112 млн долларов (!). Судна и судовладельческой компании давно нет. Кто будет платить? Нефтеторговцы – компании, занимавшиеся торговлей нефтью в 1996 году.

– Вот яркий пример страхования ответственности. И пример его «долгосрочности» - претензия или иск в некоторых странах может настичь ответственного через десятки лет.

– По стандартным условиям карго – никакая ответственность перед третьими лицами не застрахована.

– Кроме случаев общей аварии – ответственность перед другими участниками морского предприятия, да и ответственность по оговорке «Столкновение по вине обоих судов» в договоре перевозки. Но общая авария – в стороне, уж слишком древняя и слишком вошедшая в плоть и кровь морского страхования.

– В некоторых странах постепенно внедряется страхование **ответственности владельцев опасных грузов**.

– Мы в детали пока проникать не будем. Просто – помните о том, что ответственность перед третьими лицами, особенно, за пределами наших мягких к нарушителю восточно-европейских юрисдикций – аспект, требующий особого внимания.

Страхование ответственности экспортера

– Но вот один пример приведем – с сайта нашей любимого украинского страховщика АСКА, всегда находящегося на передовой страхового фронта. Это – страхование ответственности экспортера и лица, которое отвечает за утилизацию (удаление) опасных отходов, относительно возмещения ущерба, который может быть причинен здоровью человека, собственности и окружающей среде при трансграничной перевозке и утилизации (удалении) опасных отходов.

– То есть – повезли, например, ядерные отходы. Если третьи лица понесли убытки – экспортер может оказаться за них ответственным. Такая ответственность и покрывается договором страхования. Подробности – на сайте <http://www.aska-shop.com.ua>.

ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ = POLITICAL AND ECONOMIC PROBLEMS

Political risks = Политические риски

– Мне даже чуть стыдно, что в этой главе столь немного внимания уделяется действительно интересным темам. Страхованию ответственности, политическим рискам, экспортным кредитам.

– Но каждая из тем тянет на отдельное исследование. В нашей книге мы отводим больше места **повседневным проблемам грузовладельцев** – военным и забастовочным рискам, фрахтовательским, страхованию ответственности перевозчиков.

– Да, поскольку **политические риски, например – область необъятная**. Технически, пройденные нами - rejection and condemnation by authorities = неприятие или объявление некондиционным властями – это политический риск.

– Давненько я занимался политическими рисками плотно – аж с 1993-го, когда в России была попытка создать Государственную корпорацию по страхованию политических рисков. Немного сотрудничал с ними. Вынес глубокое уважение к страхованию политических рисков – такая обширная отрасль.

– Да, также пройденный нами K&R – это, в конечном счете, политический риск.

– Несть им числа. Приведем весьма **приблизительную классификацию**.

– Помним, что это – страхования политических рисков **вообще**. Не все из них подходят для экспортеров / импортеров. Некоторые направлены на инвесторов или на проектные работы – строительство на территории иных государств.

– Не будем включать сюда военные и забастовочные риски. Они тоже относятся к политическим – но для нас стоят в отдельной секции.

– Но Георгий, мы же классифицируем! Так что как без них.

Классификация политических рисков

Обобщенное название	Какие риски за этим стоят	Примерный перевод
EXPROPRIATION / CONFISCATION ЭКСПРОПРИАЦИЯ / КОНФИСКАЦИЯ	Expropriation Nationalisation Confiscation “Creeping expropriation” Improper Government Interference Non-repossession of aircraft and mobile equipment	Экспроприация Национализация Конфискация «Ползучая экспроприация» Необоснованное вмешательство государства Невозврат самолетов и мобильного оборудования
POLITICAL VIOLENCE ПОЛИТИЧЕСКИЕ НЕУРЯДИЦЫ	Revolution, insurrection, rebellion, coup d'etat, civil unrest, rioting, public strikes, terrorism, war, armed uprising, insurrection, sabotage, acts of malice	Перевод терминов – см. Военные и Забастовочные риски Новый – coup d'etat = государственный переворот
CURRENCY ВАЛЮТА	Non transfer = inconvertibility = exchange controls Inability to repatriate funds = transfer restriction	2 риска: Валютный контроль / неконвертабельность и Невозможность перевести доходы по иным причинам
“OUR” GUARANTEES «НАШИ» ГАРАНТИИ	Wrongful calling of Letters of credit Similar on-demand guarantees Performance bonds Bid bonds Stand-by letters of credit	Неправомерное требование платежей по: Аккредитивам Сходным гарантиям Обязательствам исполнения Тендерным гарантиям Безотзывным аккредитивам
FOREIGN GUARANTEES ИНОСТРАННЫЕ ГАРАНТИИ	Non-payment of sovereign and sub sovereign debt obligations / payment guarantees	Неплатеж / невыполнение условий по государственным или аналогичным обязательствам / гарантиям платежа
BREACH OF CONTRACT НАРУШЕНИЕ ДОГОВОРА	Contract repudiation Contract Frustration	Нарушение / расторжение / фрустрация договора

NON-DELIVERY BY FOREIGN SUPPLIERS НЕПОСТАВКА ИНОСТРАННЫМИ ПОСТАВЩИКАМИ	Non-delivery due to expropriation, political violence, currency inconvertibility, or other political events or government actions	Непоставка товара и/или невозврат авансового платежа вследствие вышеперечисленных или иных политических мотивов
LICENSE CANCELLATION ОТМЕНА ЛИЦЕНЗИЙ	Cancellation of import or export licenses Embargos Boycotts Sanctions Decrees	Отмена импортных или экспортных лицензий Эмбарго Бойкоты Санкции Декреты
CUSTOMS BONDS ТАМОЖЕННЫЕ БОНДЫ	Bonds to re-export machinery or equipment	Таможенные бонды = гарантии последующего вывоза машин или оборудования

– Классификация – **исключительно наша!** Уверены – когда-нибудь она во все учебники войдет...

– Может, ее еще дальше упростим?

– **Что делают «они» -**

– **Государство или его органы, или частные компании за границей**

Экспроприация или конфискация

Валютные и репатриационные ограничения

Неплатежи по гарантиям или облигациям

Нарушения договоров государственными организациями

Отмена лицензий

– **Мятежники, восставшие или воюющие**

Политическое насилие

– **Частные компании**

Невыполнение договоров частными компаниями

– **Что заставляют делать «нас»**

Платежи по гарантиям

Платежи по таможенным бондам

– Вот так – 9 больших разделов. Много, конечно, пропущено – ну например, Вы построили отель. А местные власти запрещают к нему доступ по муниципальным дорогам или отключают электричество и газ или душат поборами через санэпидстанции или пожарников.

– Знакомая – по книгам и по жизни! – ситуация. Да, обширны политические риски – и интересно ими заниматься!

Политические риски для грузовых интересов

– А чтобы совсем упростить – есть такая классификация от Catlin и Hiscox:

Pre-shipment risks = риски до отправки груза

Post-shipment risks = риски после отправки груза

PRE-SHIPMENT RISKS

Import / export embargo, licence cancellation, war, and breach of contract forced by government intervention

РИСКИ ДО ОТПРАВКИ

Эмбарго на экспорт / импорт, отмена лицензий, война, нарушение договора вследствие вмешательства государства

EVENTS AFTER SHIPMENT

Non-payment, non-delivery of pre-paid goods, or inability to convert or transfer currency

СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТГРУЗКИ

Неплатеж, непоставка предоплаченных товаров, невозможность перевода валюты

Кто занимается

– Во многих случаях – **государственные или межправительственные организации**. Два американских примера:

OPIC = Overseas Private Investment Corporation = Корпорация по Частным Иностранным Инвестициям – американская государственная организация.

MIGA = Multilateral Investment Guarantee Agency = Многостороннее Агентство по Гарантированию Инвестиций – организация при Мировом Банке = World Bank.

– Но и **частные страховщики** на этой ниве хороши – названные нами английские Catlin и Hiscox, американский Цюрих и пр.

ЭКСПОРТНЫЕ КРЕДИТЫ = EXPORT CREDIT

– Следующий пункт нашей программы – кредитное страхование. **Trade Credit** – называется оно при работе внутри страны. **Страхование кредитных рисков** – называем его мы.

– Поставляете запчасти – даете **рассрочку** платежа своим **дилерам** на 30–45 дней – вот он и кредит. И застраховать его можно.

– А если речь идет об экспорте – называются подобные операции **Страхованием Экспортных Кредитов**.

– Еще термин **Trade Finance = финансирование торговли** – часто встречается.

– Есть понятие **Trade Disruption** = Нарушение торговли, или ее срыв – оно может к любым политическим и кредитным рискам применяться.

– Ключевой термин по кредитам – **receivables = дебиторская задолженность**. Необходимость возникает от того, что расчеты **авансовым методом и по аккредитиву = cash-in-advance and letters of credit** – не помогают развивать экспортные операции. Покупатели в конкурентной среде хотят видеть open account = расчеты по открытому счету, то есть поставку с последующей оплатой.

– И возникает элемент кредита, и возникает элемент риска для продавца = экспортера.

– **Риски неплатежа** возникают двоякие – **коммерческие и политические**. Политические мы с Вами уже изучили.

– А **коммерческие** – банкротство или неплатежеспособность, или временные финансовые трудности покупателя, девальвация валюты, простое мошенничество.

– Предлагаются и более «**продвинутые**» варианты – например, Катлин:

Non-repayment of an advance payment following non-delivery of goods

Невозврат авансового платежа при непоставке товаров (это для импортеров, пожалуй)

Non-honouring of parental guarantee

Неплатеж по гарантии материнской компании

Non-honouring of a letter of credit

Неплатеж по аккредитиву

Non-honouring of arbitration award following
unfair calling of a bond

Невыполнение решения арбитража после
неправомерного платежа по гарантии

– Нравится мне это honoring – платеж, а точнее – «ответить честью по обязательствам». Так и вспоминается рязановский «Жестокий Романс» с его «купеческое слово твердое».

– Страховщиков экспортных рисков не так много. Начинали с государственных или международных организаций – как и в области политических рисков. Сейчас занимаются и частные страховщики. Только их немного, действительно специализированных, в каждой стране – до десятка.

**ФИНАНСОВЫЙ БЛОК = FINANCIAL PROBLEMS
CONSEQUENTIAL LOSS = КОСВЕННЫЙ УБЫТОК
ПОТЕРЯ ПРИБЫЛИ / ЗАДЕРЖКА В НАЧАЛЕ РАБОТ =
ADVANCED LOSS OF PROFIT / DELAY IN START-UP = ALOP / DSU**

– Позволим мы себе свалить все эти виды страхований в одну...подсекцию.
– Поскольку, вообще-то – это **перенос обычных неморских страхований – в сферу страхования грузового**.
– В нашем регионе, насколько мы знаем, только «продвинутая» - и с американскими корнями – компания ACE включила в свои грузовые правила условия страхования DSU.

– Освежим Ваши знания в этой отрасли. Речь идет о «высших этажах» страхования. О **страховании незаработанной прибыли**.

– Вы уже знаете об этом – из формулы CIF + 10%, где проценты расцениваются как будущая прибыль импортера / покупателя.

– Но тут идет речь о прибыли посерьезней. «На суше» в качестве **расширения обычно-го «огневого»** страхования – то есть страхования имущества – давно уже предлагается **Business Interruption = BI**.

– Хотя и переводится оно как страхование «**перерыва в производстве**» - это по своей сути **страхование неполученной прибыли...**

– ...или **понесенных расходов в условиях**, когда производство стоит – из-за того, что произошел убыток по огневому страхованию.

– У нас в регионе первый случай был – наверно, в 2008-м? – в Донбассе. Первичная претензия в связи с трещиной доменной печи выглядела как-то вроде – 15 млн долларов за ремонт печи и 100 млн долларов – понесенные расходы / упущенная прибыль по линии страхования BI. Урегулировали, правда, в значительно более скромной сумме.

– Кратко – **о сути BI** – которому аналогично страхование DSU. Бухгалтерия делит все расходы предприятия на

переменные = variable cost и

постоянные = fixed cost.

– Если происходит пожар или наводнение на предприятии и оно встает – переменные издержки на время отпадают, а постоянные все равно приходится нести.

– Хотя Вы ничего не производите, пока идет ремонт - все равно приходится оплачивать арендную плату = rent и зарплату рабочим = salaries.

– Называются они часто «условно-постоянными». Чуть скорректировать их на момент простоя можно – но в целом, их важная черта – они не зависят от объема выпускаемой продукции.

– Посему по страхованию BI страхуется понесение расходов и неполучение чистой прибыли в результате остановки производства = перерыва в производстве.

– Страховая сумма = **Брутто-прибыль = Gross profit**, состоящая из:

нетто-прибыли = net profit и

постоянных издержек = fixed costs.

– Страховая сумма имеет лимит в валюте и в днях, а **франшиза выражается в днях**.

– Скажем, 30 дней франшизы – которая обозначается как «период ожидания» = waiting period. И 90 дней – лимит покрытия в год.

– Или любые иные цифры и периоды.

– DSU = delay in start-up - то же самое. Только – по большим строительным проектам и связано с поставкой грузов.

– Произошел убыток по грузовому страхованию, не попало оборудование вовремя на строительную площадку, строительство задержано, несутся убытки / не получается прибыль – «включается» страхование DSU.

– Вот выдержка из соответствующей секции Правил страхования грузов Российской ACE:

5.5. Delay in Start-Up

Under additional agreement between Insurer and Insured insurance cover can be provided for the risk of **Loss of Net Profit, All Standing Charges and Increase in Cost of Working following the Delay in Start – Up** of the construction, modernisation or renovation project as a result of **loss of or damage to the insured cargo** (according the schedule provided by the Insured) and/or **delay in the delivery of the insured cargo** arising out of the following events:

5.5. Задержка ввода в эксплуатацию

По отдельному соглашению Страховщика и Страхователя страховое покрытие может распространяться на **риск потери Чистой Прибыли, несения Условно-Постоянных Расходов, а также Дополнительных Расходов** в результате задержки ввода в эксплуатацию и/или пуска объекта строительства, модернизации или реновации, **вследствие утраты или повреждения предмета страхования** (согласно перечня предоставленного Страхователем) **и/или задержки в доставке**, вызванной наступлением ниже перечисленных событий:

– Вот и еще один вариант определения этих **Постоянных расходов = Standing Charges**.
– Да, и еще одна застрахованная позиция – **Increase in Cost of Working = Пост себестоимости** – в связи с той же самой недоставкой / непоставкой вовремя.

Много терминов

– В литературе и в практике DSU постоянно упоминается наряду с:

Advanced Loss of Profits = ALOP

Delayed Earnings Insurance
Delayed opening of business
EAR / CAR - Loss of Profits

Потеря запланированной прибыли
Страхование отложенных доходов
Задержка в начале операций
Строительно-монтажное страхование – потеря прибыли

CAR – Loss of Rent / Interest

Страхование строительных рисков – потеря ренты / процентов по кредитам

– Все потому, что страхования проектных грузов очень тесно переплетены со **строительно-монтажным страхованием**. Именуемым **Contractor's All Risks = CAR и/или Erector's All Risks = EAR**. Иногда в CAR / EAR просто включается грузовая секция.

– А посему DSU, он же ALOP, присутствовать может как в отдельном грузовом договоре – так и в строительно-монтажном.

– Грузы обычно при этом именуются project cargoes = проектные грузы.

– Герреро на с. 110 пишет об эволюции операций DSU. Начинались собственно со страхований **Consequential Loss = «Последующего убытка»**. Из известной нам оговорки о «Парах и наборах»: везли 5 костюмов – 5 брюк не довели. При страховании Consequential Loss – приходится платить за 5 костюмов.

– А уже пройденный нами полис, покрывающий будущие доходы – именуется просто **Marine BI = Морским страхованием Перерыва в производстве**. Говорится, что покрытие предоставляется:

Cover is for «production...falling short of the standard production as a result of loss of or damage to or delay in the delivery of the property» = Покрывается «Недостижение производством стандартного [уровня выпуска] продукции в результате убытка или повреждения или задержки в доставке имущества».

- Не встреченный нами пока термин используется – страховая сумма *per diem* = за день. Те самые фиксированные издержки и нетто-прибыль – подневные – подлежат возмещению с определенным общим лимитом = *aggregate limit*.
- Называют этот вид операций *time-sensitive* = зависящим от времени.
- Потому – что редко в прямом страховании грузов – покрытию подлежат и убытки, связанные с задержкой в поставке = *delay*. Конечно, с серьезной задержкой – на несколько недель, не дней. Впрочем, это зависит от размера согласованной франшизы.

ТРАНСПОРТНЫЙ БЛОК = TRANSPORT-RELATED COVERS СТРАХОВАНИЕ ФРАХТОВАТЕЛЕЙ = CHARTERERS INSURANCE

- Последний блок в нашей 12-й главе – транспортный. Начинаем его с фрахтовательских рисков.
- Вроде бы, страхования перевозчиков – сфера, прямо противоположная по интересам страхованию грузов.
- Но в том-то и дело, что, как только грузоотправитель или грузополучатель фрахтует – через свой отдел или через дочернюю компанию – судно – он становится как бы немножко перевозчиком. Он везет свой собственный груз.
- А иногда берет судно в долгосрочный чартер = в долгосрочную аренду. И когда судно – или целый флот – для перевозки его собственных грузов не нужно – подсдает его. На рейс или на период.
- И получают чартеры = *charters* – и субчартеры = *sub-charters* и суб-суб... И за всеми стоят разные компании с разными интересами.

Кто такой фрахтователь?

- Это или торговый посредник = брокер, или продавец, или покупатель – грузовой интерес, одним словом – который решил взять судно. Не просто отдать груз перевозчику = погрузить груз на судно – и забыть про него. Про них, про груз и про судно – пока не придут в нужный порт. Нет. А – немножечко стать и на сторону судовых интересов.
- Нанять судно или на срок** (*T/C = Time Charter* = Тайм-чартер, аренда судна на срок), **или на рейс** (*V/C = Voyage Charter* = чартер на рейс). И взять на себя какие-то, пусть небольшие, обязанности, связанные с управлением судна.
- Уточним. Договор фрахтования может быть – просто **договором перевозки груза**. А может – **договором аренды судна**. Не помогает то, что в обоих случаях используется термин «фрахтование».

- Получается **уникальный страховой пакет** – договорная ответственность, ответственность перед третьими лицами и имущественное страхование, не говоря уж о страховании юридических расходов и финансовых рисков. Знаете другой такой?
- В нашем регионе не очень развит этот риск. Большие экспортеры отправляют грузы, фрахтуют суда – но фрахтовательские риски не покрывают.

– А, между тем, в некоторых **P&I Клубах риски фрахтователей** – рассчитанные как застрахованный фрахтовательский тоннаж в сравнении с судовладельческим / операторским тоннажем – составляют до 50%. Для меня, профессионального страховщика P&I, это звучит несколько расстраивающе. Получается, Клубы = кооперативы судовладельцев по определению – начинают принимать в свои ряды все больше грузовладельцев (или не владеющих судами операторов). То есть – страховать в одном котле разные интересы. Нарушается ли тем самым принцип взаимности? Пока сказать сложно, цифр нет. 50% застрахованного тоннажа – это не значит 50% получаемой Клубом премии, страхование фрахтователей намного дешевле и, обычно, краткосрочней – покрытие дается на рейс.

Основные позиции страхования фрахтователей

– Начнем по порядку. Итак, **страхование фрахтователей – основные позиции:**

– ответственность фрахтователей **за повреждение судна:** Hull damage – прежде всего, в связи с направлением судна в небезопасный порт / причал = unsafe port / berth. В нашей практике есть примеры более узкого покрытия – ответственность только за повреждение судна грузчиками (стивидорами = stevedores), нанятыми фрахтователем;

– собственно **фрахтовательский P&I** – то есть ответственность перед третьими лицами. Основная позиция – ответственность **за сохранность груза**.

Главное тут – выписываются ли **коносаменты** на груз от лица судовладельца – или фрахтователя (**Charterers' или Owners' B/L = Bills of Lading**). Технически это определяется по подписи капитана на коносаменте – on behalf of Owners или Charterers. Во втором случае, при фрахтовательских коносаментах, стоимость страхования серьезно выше – получается, фрахтователь берет на себя все риски перевозки грузов – а не просто выступает в качестве посредника между грузо- и судовладельцем, как при выписке коносамента от лица судовладельца;

– прочие **виды фрахтовательского P&I** – за загрязнение среды, столкновения, травмы и смерть третьих лиц – вроде бы, недорогой вид покрытия, но если, не дай Бог, травмированные грузчики заявят иски в американские суды – суммы маленькими не будут;

– имущественное страхование – **бункера** (bunkers) = топлива на борту судна. Оно же принадлежит фрахтователю. Расчеты и техника схожи со страхованием рисков хранения;

– страхование **юридических расходов (FD&D = Freight, Demurrage & Defence)**. Легко недооценить этот вид – «а, неполучение фрахта – или оплата излишней суммы фрахта – не покрываются, зачем такой полис вообще нужен». А ведь это – не просто возмещение расходов, но предоставление юридической помощи, круглосуточной и профессиональной. Фрахтователь же – часто не профессионал в торговом мореплавании. Не все тонкости знает. А если застрахует FD&D – получает в свое распоряжение, считайте, целый юр. отдел. Поэтому-то в FD&D – как, впрочем, и во многих видах страхования – цена полиса не столь важна, сколь его наполнение. Есть компании, которые продают только финансовую услугу – возмещение расходов на адвокатов / судебных издержек. А вот первоначальной помощи, столь нужной, когда возникают споры – не оказывают;

– **ответственность грузовладельца перед третьими лицами** (cargo owners' legal liability). Вроде бы, аналогично фрахтовательскому P&I – ан нет. Первое – это, например, ответственность владельца опасного груза за загрязнение среды. Второе – те же проблемы со средой, но в связи с разливом бункера с судна вследствие, например, взрыва опасного груза. Небольшое различие – но разные виды страхования;

– **военные, террористические и пиратские** риски (War including terrorism & piracy) – и комментировать нечего, Сомали и Нигерия и другие порты не оставляют никого в покое;

– **потеря фрахта** вследствие военных / пиратских рисков (war / piracy loss of hire) – тут, вернее, идет речь об уплате дополнительного фрахта: судно захватывается пиратами, но за все время задержания фрахтователь платит!

Пример конкретной котировки

– Балкер 27,000 бт вез в мае 2010-го марганцевую руду (manganese ore) из Болгарии на Китай через Аден. Мы получили следующую котировку:

- повреждение корпуса – лимитировано 30 млн долл., франшиза 10,000 долл. по каждому убытку, ставка \$0.5 с каждой брутто-тонны в год,
- фрахтовательский P&I – франшиза в 10,000 долл. по каждому убытку по грузу, в 5,000 долл. по прочим убыткам, ставка \$0.3 с брутто-тонны в год,
- FD&D – лимит в 500,000 долл. по каждому спору, франшиза в 5,000 долл., премия 10,000 долл. за год,
- военные, террористические и пиратские риски – при лимите в 30 млн. долл. премия всего 50 долл. за судно,
- потеря фрахта вследствие военных или пиратских рисков – страхование на 60 дней за один захват, франшиза 14 дней (редкий случай, когда франшиза выражается в днях, а не в долларах), лимит выплаты по убытку – 5 млн долл. . Ставка – 0.012% (от суммы 60-дневного фрахта) за год по всему миру, но доп. премия за специфику Адена – 0.90% за проход.

– В чем **прелесть дешевизны** фрахтовательского страхования? Ставки даются на год с минимумом в 60, а иногда и в 45, дней. Если у Вас рейс на 60 дней, зачем Вам годовое покрытие? Вот и по этому балкеру премия по фрахтовательскому P&I + FD&D за 60 дней составила всего долл. 5,257, включая ответственность по грузу. Еще 175 долл. составили премию по страхованию бункера. Но самая большая премия, конечно, пришлось на страхование фрахта – долл. 9,100 за 60 дней. Ну еще бы – так часто захватывают суда сомалийцы, фрахтователи должны платить за время простоя фрахт – вот отсюда и от-носительная дороговизна этого вида.

Несколько дополнительных штрихов

- Страхование **каско** судна: покрываются его физическая гибель или повреждение. Помимо этого – фрахт, демередж или выплаты в связи с неиспользованием, включая задержание (hire, demurrage or damages for loss of use (including detention)) – понесенные в связи с тем, что судно не работало после указанного убытка (гибели или повреждения);
- страхование **бункера** – распространяется только на утрату топлива в случае гибели или повреждения самого судна, покрытого по страхованию каско. Самовольная продажа топлива лихими капитанами, таким образом, покрытию не подлежит;
- страхование ответственности **за груз**: фрахтователь, как мы писали, не должен быть указан в коносаменте в качестве перевозчика (assured shall not appear as carrier on the B/L). Коносамент должен быть подписан капитаном от имени судовладельцев (B/L signed by the master on behalf of owners). Перевозка должна осуществляться в соответствии с правилами / кодексами IMO. Перевозимые грузы должны быть одобрены в чартере (Cargo approved under c/p). Опасные грузы могут перевозиться только с ведома и при согласии капитана. Должны использоваться только согласованные проформы чартеров. И, наконец, P&I покрытие судовладельца должно действовать;
- страхование **юридических расходов (FD&D)** – покрываются разумные расходы по ведению споров. Насколько мы смогли заметить, споры со страховщиками в числе перечисленных не стоят. Но мы знаем, по крайней мере, один пример удачной оплаты страховщиками FD&D (судовладельца, правда – не фрахтователя) спора со страховщиками каско. Об этом – позже;
- страхование **военных и забастовочных рисков**: предоставляется или стандартное покрытие по Лондонским оговоркам – или расширенное. Как обычно, «дьявол – в деталях» – требуйте **расширенного!** Только пробежитесь взглядом по некоторым расширениям. Риск лишения (**deprivation**) – состоит том, что страхователь в течение 6 месяцев не получит экспортной лицензии. Покрытие судна, пропавшего без вести (missing vessel) – включается, если только не доказывается причина пропажи судна. Риск вандализма или саботажа (vandalism or sabotage) – редкий, но если «выстреливает» – убытки могут быть существенными. Расширение покрытия на национализацию – необходимо, если государство флага способно на такой непредсказуемый шаг. Blocking & trapping (блокирование и попадание в «ловушку») – экзотический пункт, но если судно будет, как в Ираке или Кувейте, 12-24 месяца находиться в закрытом порту, куда его направили фрахтователи – их убытки будут очень существенными;

– риск **потери фрахта вследствие военных или пиратских действий** (War / piracy loss of hire) – как мы писали, речь идет не о потере – а об излишне уплаченном фрахте. Захвачено судно пиратами, стоит 3 месяца – а фрахтователь обязан платить судовладельцу фрахт! Полисы предлагаются на 60, 90 или 120 дней. Обычная годовая ставка невелика – 0.012% от суммы фрахта – но не распространяется на «горячие точки». А к таковым, например, отнесены воды – вернее, окрестности вод – Сомали: республику надо обходить минимум на 40 миль к северу и на 250 миль к востоку (за исключением оправданных действий для избежания убытка (unless justifiable evasive action) или движения в транзитных коридорах (in transit corridor). Известно, что пираты нападают на медленные суда или суда с низким надводным бортом. Естественно, страховщики требуют: минимальная скорость судна – 12 узлов, минимальный надводный борт 4.5 метров. В нашей котировке ставка была 0.9% при высоте борта 6 метров – но 1.2% при 4.5 метрах. Движение судов должно быть известно международным органам – MSC HOA и UK MTO. При следовании в конвоях давалась скидка – 15%.

– А вот еще возможное расширение фрахтовательского покрытия: **Marine Equipment & Cash on Board = морское оборудование и наличные на борту**. По нему покрывается имущество, не застрахованное по фрахтовательскому – или даже по обычному страхованию каско судов. Наш самый любимый пример – страхование исследовательского оборудования, подчас, очень дорогого – которое чаще всего покрывается как груз, а не являет собой часть каско полиса. Интересное доп. расширение – перевозки этого имущества на борт и обратно, а также хранение на берегу = transits to and from ship and shoreside storage exposures.

– Общий вывод: страхование фрахтователей в условиях современного шиппинга – вещь необходимая и насущная.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ЭКСПЕДИТОРОВ = CARRIERS' AND FREIGHT FORWARDERS' LIABILITY

– А вот об этой громадной отрасли мы здесь писать не будем. Поскольку отведена для нее отдельная глава – 18-я. Вот там и вернемся к ней.

– Ну только перечислим – самые часто встречающиеся и только что упомянутые нами страхования:

- Ответственности **судовладельцев** = Shipowners' Liability = SOL = P&I = Protection & Indemnity Insurance = Страхование Защиты и Возмещения
- Ответственности **дорожного перевозчика** по накладной CMR – в просторечии, CMR Liability
- Ответственности **экспедитора** = Freight Forwarders' Liability.

– Да, по идее, должны бы страховаться и перевозчики по железной дороге, и по воздуху – но обычно такие перевозки организует экспедитор. Он и берет на себя риски, с ними связанные.

– А в чем риски состоят? Посмотрите еще раз описание фрахтовательских рисков. Основной – несохранная перевозка груза = cargo liability.

– Есть еще многочисленные риски – все не перечислишь. Вернемся к этому вопросу в 18-й!

Книжка МДП = TIR Carnet. Страхование ответственности

– Все же, один «странный» риск можно упомянуть здесь – в канву 18-й главы он не впишется.

– Да, действительно странный! Страхование ответственности перед таможенными органами – практически, страхование риска неоплаты пошлины.

– Начнем с книжки МДП.

– Нет, начнем с Конвенций. Большая часть нашей главы 18-й будет посвящена Международным Конвенциям. Сейчас мы упоминаем о них впервые.

– Применение книжки МДП = TIR основано на **Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки международной дорожной перевозки (МДП) = The Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets**. Кратко называется **Конвенция МДП = TIR Convention, 1975**.

– Разработка начата еще в 1949м году. Продолжена в 1959м. Теперешняя редакция – 1975 года, разработана под эгидой Европейской экономической комиссии ООН (**ЕЭК ООН**) = the United Nations Economic Commission for Europe (**UNECE**). Страны-участницы перечислены на сайте <http://www.unece.org/tir/system/tir-system-countries.htm>. В Конвенцию постоянно вносятся изменения.

– Кратко, **книжка МДП = Carnet TIR** – это документ, позволяющий провозить грузы через границы государств в **опломбированных таможенных кузовах автомобилей и/или в контейнерах с упрощением таможенных процедур**.

– Более подробную информацию можете найти на сайте Международного союза автомобильного (дорожного) транспорта = International Road Transport Union – http://www.iru.org/en_iru_tir_tircarnet.

– **Страхование рисков по книжке МДП** – вид, который можно отнести к финансовым страхованиям. Это – поручительство страховщика перед таможенными органами. Сама книжка – это международная гарантия уплаты таможенных пошлин и налогов на товары. А страхование ответственности по ней – обеспечение фактической уплаты пошлин и налогов в случае обнаружения нарушений, связанных с проведением операций МДП / с соблюдением процедуры перевозки грузов с применением книжки МДП.

– Ответственность страховщика ограничена 50,000 долларами США.

А ЧТО ЕЩЕ?

– Вы думаете, это все?

– Нет, слово marine insurance несет в себе немало оттенков. В том числе, на разных рынках.

– В нашей любимой Википедии – которой мы не безоговорочно, но верим – мы натолкнулись на статью

Внутреннее / Наземное морское страхование = Inland marine insurance

– Ну не можем быть «морское» «наземным»? Но есть же традиции. Вот и в Америке обычное морское страхование – которое там называют **ocean marine insurance = океанское морское страхование** – еще в XIX веке распространилось вглубь материка.

– Сначала речь шла о перевозках на баржах – поэтому и называли эти виды страхования inland marine.

– Но потом смысл поменялся – и термин **inland marine** стал применяться исключительно к **сухопутным** перевозкам.

– И не только к перевозкам. К перемещениям. Википедия пишет, что «наземные морские риски», когда грузы или имущество находятся:

– Actually in transit = собственно в пути

– Held by a bailee = у ответственного хранителя

– At a fixed location that is an instrument of transportation = в каком-то месте, являющимся транспортным средством

– A movable type of goods that is often at different locations = или представляет собой постоянно перемещаемое имущество, находящееся в различных местах.

– А затем Вики – и мы склонны ей верить – перечисляет около 30 видов полисов, относящихся к внутреннему морскому страхованию.

– И как же они разнообразны! Ювелирные изделия – арендованное имущество – пере-

мещаемое медицинское оборудование – собственно грузы на грузовиках – музеи – музыкальные инструменты – строительное оборудование – меховые магазины – и даже кредитное страхование = accounts receivable.

– Необъятно оно воистину, наше морское страхование!

– А пока переходим собственно к транспортным средствам. Мы все время их упоминали, пора бы уже на них посмотреть.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Гришин Георгий Владимирович
Солонько Николай Андреевич

**«Послушай, парень,
ты берешь не прежний груз»**

Том 1

Редактирование,
художественное оформление
и компьютерная верстка:
ООО «Страховая пресса»
Подбор иллюстраций:
Николай Солонько, Михаил Родин

ООО «Страховая пресса»
127018, г. Москва,
ул. Складочная, д. 1, стр. 18,
подъезд 8, офис 304
Тел.: (495) 763-12-20
Home page:
www.marine-insur.ru
E-mail: info@marine-insur.ru

Для связи с авторами:
Гришин Георгий: grishins@me.com,
Солонько Николай: n.solonko@yandex.ru

Подписано в печать 09.08.2013.
Формат 70х100 1/16. Гарнитура Helvetica.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 33.
Тираж 1 000 экз. Заказ №

Отпечатано с электронных носителей редакции
в «Ульяновском Дом печати»
Россия, 432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14