



Георгий Гришин, Николай Солонько

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

2
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. – 432 с., 16 с. ил. – Т. 2.

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 2

ISBN 978-5-906553-03-4

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

ВСТУПЛЕНИЕ КО ВТОРОМУ ТОМУ (ГЛАВАМ XIII–XVIII)

– Вот так незаметно прошли мы с Вами, дорогой наш Читатель, половину пути нашей грузовой Саги.

– Половину сугубо теоретическую.

– В которой подробно рассмотрены опасности, подстерегающие груз в пути, виды убытков, принципы страхования, страховые суммы и стоимости, иные денежные аспекты, отличия грузового страхования, многообразие условий и оговорок грузового страхования в зависимости от вида груза и способа перевозки.

– И теперь Вы со знанием дела разбираетесь **в теории страхования грузов.**

– **Зачем страховать / каковы принципы / кого / что / на какую сумму / где и когда / от каких рисков / от каких убытков / объем покрытия / важные условия договора / как расширить стандартный договор для конкретного груза / дополнительные страхования.**

– Но для полного процесса страхования одних лишь теоретических знаний недостаточно.

– Необходимо освоить и практические аспекты – на чем перевозить груз, с каким перевозчиком лучше всего иметь дело, что такое андеррайтинг, как и где заключить договор, что делать в случае ущерба грузу, как рассчитать возмещение, можно ли востребовать выплаченную сумму с лиц, виновных в причинении ущерба, что для этого нужно знать и сделать.

– Вот на эти вопросы, хотя опять же теоретически, мы и постараемся ответить во втором томе нашей книги, главах XIII–XVIII.

– **Порядок будет такой:**

- XIII – **транспортные средства** – их инфраструктура и документы, сюрвей, порты и иные пункты перегрузок, склады.
- XIV – **как застраховать груз** – процесс страхового андеррайтинга, классификация грузов, ставки премии.
- XV – **особенности договора страхования** – временно-событийные рамки, его стороны, как выглядят договоры страхования, иная страховая документация.
- XVI – **страховые случаи** – восемь ступеней к получению возмещения, примеры урегулирования общей аварии, срок исковой давности.
- XVII – **суброгационные требования** – существенные особенности суброгации, как составить договор страхования, чтобы сохранить суброгацию, отказ страховщика от суброгации.
- XVIII – **транспортное право и страхование ответственности перевозчиков** – международные транспортные конвенции, ограничение ответственности перевозчиков за перевозимый груз, их права (освобождение от ответственности), страхование перевозчиков, экспедиторов, фрахтователей.

– Уж прочтя эти главы, Вы, наш Читатель, сможете уверенно себя чувствовать в многостороннем грузовом страховании – независимо от того, страхователь Вы или страховщик груза.

– Приступаем!

ГЛАВА XIII = CHAPTER XIII
ТРАНСПОРТ: СРЕДСТВА, ИНФРАСТРУКТУРА И ДОКУМЕНТАЦИЯ =
TRANSPORT: CONVEYANCES, INFRASTRUCTURE AND DOCUMENTS

– Для начала немного поэзии. Почти классика:

JOHN MASEFIELD
(1878–1967). Herefordshire, England
Cargoes

Quinquireme of Nineveh from distant Ophir,
Rowing home to haven in sunny Palestine,
With a cargo of ivory,
And apes and peacocks,
Sandalwood, cedar wood, and sweet white
wine.

Stately Spanish galleon coming from the
Isthmus,
Dipping through the Tropics by the palm-
green shores,
With a cargo of diamonds,
Emeralds, amethysts,
Topazes, and cinnamon, and gold loisdores.

Dirty British coaster with a salt-caked smoke
stack,
Butting through the Channel in the mad
March days,
With a cargo of Tyne coal,
Road-rails, pig-lead,
Firewood, iron-ware, and cheap tin trays.

Дописал: [Frank E. Gibbard](http://creativepoetry.net/)
<http://creativepoetry.net/>

21st Century Container ship heading to
London
Making slow progress for the weight it lugs
With its cargo of contraband
Illegal immigrants
Automatic weapons
And illegal drugs.

- ...Ну, apes – это все же обезьяны...
- The Isthmus = перешеек – наверное, Суэц. Или Коринф.
- А я думаю – Малай. Ведь о тропиках речь. И корицу оттуда везли.
- А вообще хороший перевод.
- Давай еще чуть про поэзию.

ДЖОН МЕЙСФИЛД
(1878–1967). Херфордшир, Англия
Грузы

Когда квинквиремы, покинув далекий
Офир,
Гребли к берегам, где родная ждала
Палестина,
Везли они кедр и сандал,
И павлинов, и черных рабов,
Слоновую кость и янтарные сладкие
вина.

Когда галеоны испанские тропиком шли,
Они с перешейка, вдоль мысов, где
вечное лето,
Везли в своих трюмах
Алмазы, и синий сапфир,
Топазы и пряности, и золотые монеты.

Когда грузовозы сквозь мартовский
бурный Ла-Манш
Идут, в прокопченные трубы дыма
деловито,
Везут они рельсы стальные,
И уголь, и черный металл,
И чушки свинцовые, и жестяные корыта.

Перевод Петра Долголенко, Ужгород
E-mail: dolgopeter@gmail.com
Веб сайт: [http://poezia.org/ru/](http://poezia.org/ru/personnels/191)
[personnels/191](http://poezia.org/ru/personnels/191)

Когда на Лондон тащит ящики гигант,
Просев под весом собственным, не зная,
Что в трюмах его контрабанда –
За бочками – курды, согнувшись,
«Калашниковы» в смазке
И наркотики в муке.
[Перевод ГГ]

Судьба поэта – Джон Мейсфилд

– Родился в центре Англии. Мама рано умерла. Джон оказался на попечении тетки, которой не нравилось то, что мальчик читал просто в запой. Она отправила его на флот, он заболел морем, открывая все новые горизонты литературы, поэзии. Сходил в Чили, списался на берег в Нью-Йорке, бродяжничал, работал на ковровой фабрике, «пожирая» по 20 книг в неделю. В 23 года встретился с 35-летней Констанс, и потом они провели вместе всю жизнь. В 24 года начал печатать морские стихи – Salt-water Ballads = Просоленные баллады, прозу. Прославился.

– В 52 года назначен **Придворным поэтом = Poet Laureate** – а все думали, будет Киплинг (!). В этом звании и прожил – до 89 лет. Писал, посылал стихи в Таймс – скромно, с оплаченным конвертом, чтобы вернули, если не подойдут. Помогал молодым поэтам. Много путешествовал, выступал. Последнюю книгу написал в 88 лет.

– Славная жизнь. А наберите фамилию Masfield в Интернете – и две трети сайтов покажут **одно это стихотворение, «Грузы»**. Уж очень лиричное.

– А у нас в Интернете – только один перевод, из Ужгорода.

– А в Англии – морские души! Это стихотворение боготворят. Вот, даже продолжение написали, современное и не такое пронзительное, конечно. А я его еще более приземленно перевел.

– Посмотрите начало одного из отзывов:

John Masfield's "Cargoes" is a very fine poem, packing an enormous amount of imagery and atmosphere into just 87 words. It is clear, vivid and immediate, and has been deservedly enshrined as a classic and repeatedly anthologized.

Descriptive writing doesn't get much better than that. Close your eyes and, if you have any smallest spark of poetry in your soul, you can see them all. At first glance the poem's contents and point seem very simple: a nostalgic evocation of the romantic and gorgeous past as compared to the unromantic and unattractive present (in a way, not unlike T. S. Eliot's "The Waste Land" in mood). This is how it has tended to be presented to generations of school-children. However, on closer reading certain complexities and ambiguities are to be found. This little poem is by no means as simple as it seems.

– «Описать лучше нельзя. Закройте глаза и, если в Вашей душе есть хоть капелька поэзии, Вы их всех увидите»...

– А что породило-то стихотворение? Ага.

Грузовозы = Сухогрузы = Пароходы

– Смешное слово там поставил переводчик – «грузовозы». Сколько в морском страховании работаю, а такого не встречал.

– Зато привыкли к тому, что специалисты любое судно называют «пароход», в крайнем случае – «судно». И никак не «корабль», не говорите о «страховании кораблей».

– Ну да, «корабли» только у военных, а их редко кто страхует.

– Итак, наш очередной поход в практику бизнеса. Не в практику страхования – мы же не теорией высокой занимаемся, все больше о практике говорим.

– Но ведь **страхование не в воздухе висит**. Оно опирается на реалии внестраховые. Производственные, транспортные, финансовые.

– Как англичане шутили: «неморской андеррайтер – это человек, который с каждым годом знает все меньше об очень большом объеме рисков. А морской – наоборот, с каждым годом узнает все больше – об очень небольшом перечне опасностей».

– В каждой шутке есть доля шутки. Конечно, все знать о предмете страхования нельзя. Будете все знать о судоходстве – место Вам на капитанском мостике, а не за брокерско-андеррайтерским столом-коробкой.

О грузовозах и дорогах, которые они выбирают. План главы XIII

– Наша глава 13 – продолжение Вложения 1.1 – Классификационной Оговорки. Вернитесь к нему, перечитайте.

– Глава – о транспорте. Попробовали сделать ее краткой, исходя из желания передать только главные позиции, необходимые в страховании.

– **План:**

- Средства транспорта и транспортная инфраструктура (дороги, порты, склады);
- Сюрвейерские осмотры;
- Транспортная документация;
- Некоторые транспортные оговорки.

Способы транспортировки груза

– Начнем с высказывания **классика – Н.А. Солонько: «Транспортировка груза – это не только перемещение груза в пространстве, но и три-четыре риска повредить или потерять его».**

– Где конкретно его можно потерять?

– В зависимости от используемых для перевозки видов транспорта различают такие

виды перевозок:

- 1) Перевозка водным транспортом:
 - морская перевозка (marine),
 - речная или озерная (внутренним водным транспортом);
- 2) Наземная перевозка (Land transit):
 - автомобильным транспортом (by car),
 - железнодорожным транспортом (by train);
- 3) Воздушная перевозка (by air);
- 4) Комбинированная (мультимодальная, интермодальная) перевозка – перевозка несколькими видами транспорта по одному транспортному документу;
- 5) Почтовые отправления;
- 6) Трубопроводный транспорт.

– Почту и трубопроводы мы изучать не будем.

Different conveyances

– Мы подошли к изучению вещи, обозначаемой загадочным словом **conveyance** = **транспортное средство.**

– Как всегда, Вишванат предлагает нестандартный взгляд на эту вещь. На с. 169 он цитирует американский прецедент **Dunbar Molasses Corporation** [1933]. Был задан вопрос – является ли транспортным средством погрузочный трубопровод – **is the loading pipeline a conveyance?** Судья ответил положительно. Да – потому, что Транспортное средство – это “that which conveyed”.

– «То, что перевезло». Интересно, что to convey – это «перевозить, транспортировать, перекачивать, перемещать, доставлять».

Наша книга – conveyance?

– А еще to convey – «выразить или выражать идею». Так можем ли мы назвать нашу книгу conveyance?

– Средством передачи страховых идей? А почему бы и нет? В шутку, конечно.

– И не только средством передачи, но и средством транспорта. Перемещения – очень быстрого – из страны незнания или неполного знания...

– В страну сомнения. Ибо мы ничего не утверждаем однозначно, а ставим вопросы.

– Итак, садитесь опять в наше conveyance – поехали в порт!

Море или суша?

- В нашей книге есть, надо признаться, некоторый перекося не в пользу нашего – восточноевропейского – региона.
- В Восточной Европе большая часть перевозок приходится на наземные – грузовики и железную дорогу.
- А в целом по миру – на морскую.
- Это отражается в страховой сфере – в Англии значительно больше «морских» оговорок, чем сухопутных.
- Поэтому и в нашей главе 13 большая часть будет уделена морю – с сохранением уважительного отношения к прочим средствам транспорта и инфраструктуре.

Статистика перевозок разными видами транспорта – не нашли. РФ

- Хотелось увидеть распределение перевозок в цифрах. Но каких-то глобальных данных мы пока не нашли.
- Что нашли – написанную в интересном полузабытом советском стиле информацию на сайте <http://www.bglogist.com/tag/перевозка-груза/>.
- Хочется привести кусочки для передачи аромата эпохи (июль 2011го года):

«Получены положительные данные по статистике перевозок грузов различными видами транспорта в Российской Федерации в первом полугодии 2011 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Этот показатель зафиксировал рост на 3,9%. В абсолютных цифрах этот показатель составляет 2,038 трлн тонно-километров. Эти данные принадлежат Росстату. Непосредственно если смотреть по видам транспорта, то можно сказать, что перевозки грузов железнодорожным транспортом увеличились на 6,9%, это соответствует 870,5 млрд тонно – километров. <...> Все эти положительные данные уменьшились из-за показателя падения грузооборота в морских портах. Здесь реально падение на 23,8%».

- Дадим ту же информацию в виде отдельной таблицы, выделив в особое производство гигантские объемы трубопроводного транспорта.
- И напомнив, что это – данные **по грузовым перевозкам в РФ** в первом полугодии 2011 года:

Виды транспорта	Миллиардов тонно-километров	Доля, %
Все, кроме трубопроводного	996.6	100
Железнодорожный	870.5	87
Автомобильный	80.7	8
Морской	31.8	3
Внутренний водный	11.7	1
Авиационный	1.9	0.2
Трубопроводный	1,041	104

- То есть в РФ по трубам перекачивается грузов в 1.04 раза больше, чем перевозится всеми остальными видами транспорта.
- Статистика эта отражает **внутристрановую** картину перевозок – с подавляющим **лидированием дорог – железной и автомобильной**.
- Да, было бы интересно посмотреть на **мировую статистику** – может, читатели помогут?
- Уверен, что в статистике международных перевозок наш любимый морской транспорт впереди, но вот как это доказать?

- А вот посмотри на материал с Ленты: <http://lenta.ru/photo/2012/12/14/big/>

Гигантские транспортные средства

		Груз	Вес груза, тонн
суда	TI Class tanker	Oil	234,000
	Marco Polo	Containers	175,000
	Colour Majic Ferry	Cars	75,000
ж/д	Australian trains	Iron ore	25,000
авто	Lienherr T282B	Ore	363
	Caterpillar	Ore	345
	БелАЗ	Ore	320
авиа	Ан-225 Мрия		250
	Руслан		150
	A380F		150
	C-5 Galaxy		122
	Super Guppy	Oversized	25
вертолеты	Mi-26		20
	CH-47 Chinook, Boeing		13

– Ощущаешь разницу?

– Любим разные **общечеловеческие сайты** – типа Википедии. Или вот эта Лента.ру. Такую заметку обнаружили на «Ленте» в 2009 году:

ВКРАПЛЕНИЕ: Морские перевозки. 90%

Математики построили граф морских перевозок

Ученые построили карту перемещения кораблей между морскими портами. Статья ученых пока нигде не опубликована, однако ее препринт доступен на сайте arXiv.org. Фактически исследователи построили граф морской транспортной системы.

По словам ученых, в отличие от сетей автомобильных и железных дорог, а также систем воздушного сообщения, схема морских перевозок изучена достаточно плохо. При этом, по данным The International Maritime Organization, **морское сообщение ответственно как минимум за 90 процентов всех транспортных перевозок в мире**. Теперь, однако, подчеркивают авторы работы, пробел восполнен.

Для построения карты ученые собрали данные о перевозках между 951 крупнейшим портом мира. Для этого они отслежили перемещения 16363 кораблей, совершенные за 2007 год. По словам исследователей, предварительный анализ карты уже позволил обнаружить достаточно много **необычного в устройстве морского сообщения**.

Так, например, для того, чтобы перейти из одного отдельно взятого порта в другой, необходимо совершить в **среднем 2,5 остановки**. Для сравнения, аналогичный показатель для карты воздушного сообщения составляет 4,4. Кроме этого длина самого длинного пути (в смысле количества перегрузок) на морском графе составляет 8, а на воздушном – 15. По словам ученых, новые результаты помогут в изучении динамики мировой торговли.

– На «корабли» мы уже не обижаемся. Знаем, что надо – «суда».

– Главное – о 90%. Надо бы поподробней сайт ИМО изучить.

– Но почему же на море – так много?

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Зачем вообще суда нужны?

– Ну ты спросил... Не зачем нужны, а почему используют?! Первая часть ответа – выше. Везешь по морю из пункта А в удаленный пункт Б – **меньше перегрузок**. А во время перегрузок наш груз портится.

– А второй – первый, на самом деле важный показатель – **цена**. Меня поразила небольшая таблица с сайта marisec.org, где содержится очень много интересной информации о шиппинге вообще.

Основное достоинство морской перевозки – **низкая цена**. Так и называется статья – **The Low cost of maritime transport** = Низкая цена морских перевозок. Приводится ряд цифр:

- Цена перевозки двадцатифутового контейнера из Азии в Европу, в котором может быть до 20 тонн груза самой непредсказуемой стоимости, равна цене одного авиабилета для пассажира, летящего тем же маршрутом. Если он не худой, скажем, весит 100 кг – получается, что перемещение каждого килограмма веса обходится самолетом в 200 раз дороже, чем морем;
- транспортная составляющая в цене телевизора при перевозке из Азии в Европу – 1.4%, килограмма кофе – 1.0%;
- В абсолютных цифрах даже интересней: перевозка морем одного пылесоса стоимостью в 150 долларов стоит 1 доллар, банки пива стоимостью в 1 доллар – 1 цент, бутылки виски за 50 долларов – 15 центов;
- Бензин сколько в Штатах стоит? Даже думать не хочется: у нас, в Англии, в 2012-м, почти два доллара за литр. А у них, думаю, от силы 0.8 = 80 центов. Так вот транспортная составляющая – на бензин из ближневосточной нефти – около полуцента – меньше 1%!

– Вот почему не отказываются от ненадежной морской стихии, вот почему мы и изучаем морское страхование!

Техническое состояние средств транспорта

– Есть плюсы и минусы морских перевозок. Сложность проверки технического состояния транспортного средства – один из негативных факторов.

– Считается, что все транспортные самолеты проходят постоянные проверки. Железнодорожные вагоны менее надежны, но перевозят менее ценные грузы. А грузовики чаще всего сам страхователь может проверить.

– Вот и получается, что **самая большая проблема с проверкой технического состояния – по судам**. Во-первых, производство любых товаров – сырьевых, сельскохозяйственных, промышленных – редко располагается рядом с портом. Во-вторых, вопросы подборки судна продавец или покупатель все чаще возлагают на третьих лиц – фрахтовых брокеров или экспедиторов. В-третьих, **старых судов** в мире в процентном отношении немало – а возможный дефект старого судна может привести к значительно большим финансовым потерям, чем дефект вагона.

ВКРАПЛЕНИЕ: Старыми бывают не только суда – вагоны

Мой любимый сайт anekdot.ru вот такую на этот счет историю поведал.

09.04.2004

В журнале «Большой город» вычитал. Расскажу своими словами. В 2001 году на ж/д сортировочной станции Люблино с горки (это возвышение такое и с него вагоны по путям раскатывают, кто не знает) сорвался пустой вагон. Катился он прямиком навстречу электричке, но каким-то чудом переключилась стрелка, и вагончик ударился в стоящую цистерну. Цистерна дала трещину, из трещины полилась жидкость, и жидкость эта была ничем иным, как спиртом. На спасение содержимого цистерны прибежали все работники станции с ведрами и прочими емкостями, на запах также подтянулись местные жители. Но все их

усилия успехом не увенчались (хотя некоторых увезли на скорой с тяжелым алкогольным отравлением), и небольшое количество продукта пролилось на землю. Цистерна опустела. Все. Преамбула закончилась.

Теперь собственно история. Хозяин цистерны (и спирта соответственно) выставил иск к железной дороге, а железная дорога выставила стрелочника (и в прямом и в переносном смысле), который работал в этот день на той самой горке. И все было бы хорошо, и платил бы он до конца своих дней за спирт и за цистерну, но попался ему умный адвокат. А адвокат сказал, что не мог ПУСТОЙ вагон протаранить ПОЛНУЮ цистерну: и нормативы выкопал, и технические данные, и на экспертизе цистерны настоял.

И выяснилось, что цистерна (всем стоять смирно!!!) **построена в Австро-Венгерской империи в 1907 году!!!** Эта раритетная вещь, судя по следам от пуль и осколков на бортах, прошла Первую мировую, Гражданскую, Вторую мировую и две чеченских войны (числилась где-то в Дагестане). Вагон только поставил окончательную точку в ее нелегкой биографии. А спирт оказался левым и контрабандным.

В итоге стрелочника оправдали, а дело о спирте передали в ОБЭП.

Вот собственно и все.

А все считали цистерну вполне новой и нормальной.

И закралась в голову мысль: неужели за 100 лет ничего не изменилось в производстве и внешнем виде средств ж/д транспорта?

Serzheek

– Поучительно, но мы пока все о судах.

– Техническое состояние можно оценить **умозрительно – по документам – или реально – после осмотра = сюрвея**.

– **Классификационная Оговорка** потому и является **основополагающей** в морском страховании, что она вводит требования к умозрительному отбору судов – на основании их класса и возраста.

– Но реально даже суда, имеющие классы ведущих обществ (о них – дальше), могут на самом деле быть не в самой лучшей кондиции.

Seaworthiness. Admitted?

– На арену выходит ключевой термин – **seaworthiness = мореходность**. «Судно должно быть мореходным» – требует MIA. От кого требует? От страхователей каско – владельцев или менеджеров судов.

– Там чуть посложнее – «мореходным на начало рейса». Но вдаваться в детали не будем, поскольку в страховании грузов все по другому.

– Да, грузовой страхователь не всегда может лично убедиться в мореходности – или *cargoworthiness* = пригодности для перевозки груза – или *fitness* = приспособленности – конкретного судна.

– Поэтому в старых до 1982 года ICC – и присутствовала оговорка *Seaworthiness Admitted* = Мореходность презюмируется.

– Дант на с. 162 назвал ее **the most elegant marine insurance clause ever devised** = самой элегантной оговоркой морского страхования, когда-либо увидевшей свет.

– Сформулирована она была так:

Seaworthiness admitted clause

The seaworthiness of the vessel as between the assured and underwriters is hereby admitted.

Оговорка «Мореходность презюмируется»

Настоящим страхователь и страховщик презюмируют мореходность судна.

In the event of loss the Assured's right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributed to the wrongful act or misconduct of the shipowners or their servants, committed without the privity of the Assured.

В случае убытка право Страхователя на возмещение по данному страхованию не будет ущемлено фактом того, что убыток может быть отнесен на неверные действия или поведение судовладельцев или их служащих, совершенные без ведома Страхователя.

– Нелегко перевести admitted, а это – центральное слово в оговорке. «Допускается, признается, соглашается» – не передают смысла.

– Зато какой-то американский автомобильный сайт хорошо передает. “A provision in a Marine Cargo policy exempting the policyholder from **vouching that the vessel is seaworthy**” = «это – условие в Морском грузовом полисе, освобождающее полисодержателя **от гарантирования мореходности судна**».

– Согласен, здесь **vouching** – сильное слово. И понятие – не может расположенный на Урале страхователь гарантировать мореходность грузящегося в Выборге 20-летнего судна.

– Но admitted мы так точно и не перевели.

Оговорка-то серьезная. С историческими последствиями

– А ты знаешь, что, судя по всему, США и весь Восток – Япония, Китай, Корея – и Россия = СССР – возможно, **не восприняли и не приняли ICC 1982** именно из-за вывода из текста этой «элегантной» оговорки? И остались со старыми FPA-style Оговорками?

– Как мы видели, уже в 1983 году в «Федерационных» оговорках – по массовым грузам – эту оплошность стали исправлять (см. вторую часть главы 11).

– Но не напрямую, не возвращая ее, а **снимая ответственность за немореходность судна с добросовестного покупателя** = buyer in good faith.

– Так это и звучит в ICC 2009 – в новой Оговорке 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.

Вышеприведенное 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.

– А само исключение 5.1.1 освобождает Страховщика от последствий немореходности или непригодности судна – если Страхователь знал о ней в момент погрузки: where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded.

– Но есть еще Оговорка 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.

– “Waive any breach of the implied warranties of seaworthiness...and fitness”, – ну чем не seaworthiness admitted?

– Многие считают, что admitted значительно короче и шире – и действует радикальнее, и для грузовладельца лучше, чем эти три оговорки вместе взятые.

Назад, к судам!

– Мы еще столкнемся с разными аспектами мореходности. Это небольшое отклонение еще раз показало нам **огромную роль морского сегмента** в развитии страховой мысли.

– И **огромную роль морского транспорта**! Давай теперь изучать сами суда – отойдя от страховых реалий.

Что нужно знать о судне

– Давай. Мы – грузовладельцы, планирующие морскую перевозку. Занимается ею наш экспедитор, но мы должны быть в курсе, на чем повезем.

– Если мы не можем осмотреть судно, то должны иметь о нем хотя бы **минимум необходимых сведений**:

- наименование;
- год постройки (и реновации, если производилась);
- тоннаж;
- тип;
- класс;
- флаг;
- наименования владельца и менеджера;
- убытки в прошлом.

– Исходя из Классификационной Оговорки, андеррайтеры оценивают морской риск, базируясь на нескольких критериях, главные из которых – **класс и возраст**.

– Но ведь можно **смотреть вглубь** – на **опыт и прошлую статистику** убытков судовладельца, менеджера судна – и на **опыт данного грузовладельца** в работе с этим судном или флотом.

– Так что не пропускайте позицию страховых вопросников: «Количество и сумма убытков за пять лет». Попробуйте разыскать эти данные, ибо **судно может быть старым**, но Вы используете его уже года три и ничего на нем не происходило.

– **Опыт работы грузовладельца** – весомый показатель для любого андеррайтера.

– Что важно – опыт работы свидетельствует о том, что (а) в общем плане – грузовладелец знает используемые им суда – ведет им счет и список, не берет первое попавшееся с рынка, и (б) в отношении конкретного судна – возможно, уже использовал его – и убытков не было.

– Мы можем обобщить этот пункт как **«фрахтовая политика судовладельца»**, сформулирована она, есть ли в ней принципы – или она очень расплывчата.

Классификация судов

– Итак, мы должны знать, на чем наши – и наших читателей – грузы перевозятся. Я решил начать с **типов судов**.

– Ну и как результат?

– Одна из первых страниц провозгласила: «типы судов – уголовные и гражданские». Это что-то не то, глубокомысленно сообразил я и продолжил поиски.

– Да знаю я, чем они увенчались – нигде ничего не нашел. Интернет – он неисчерпаем, как атом, и в домашнем хозяйстве от него иногда проку столько же.

– Нашел, но что расстроило – **нет какой-то сложившейся классификации**. Только в старо-советских источниках – какая-то идея стройности, да они, источники эти, не сильно заинтеренены.

– Мне из твоих сайтов больше всего понравилась полемика моряков – за какими сокращениями судов что кроется: <http://www.morehod.ru/forum/offshore-supply/offshore-fleet-tipi-sudov-t6773.html>, – такая там битва за каждую букву!

– Еще бы, где-то на питерском сайте я нашел примерно две сотни сокращений видов судов.

– Но нам нужна классификация самая общая, чтобы понять.

– Да нет такой! Вот пример «советского» подхода – «чтоб студента запутать»:

<http://www.seaships.ru/class.htm>: «Суда классифицируются по архитектурно-конструктивному типу, по району плавания, по типу движителя и двигателя, по характеру движения и, наконец, по назначению».

– Лучший сайт какой-то капитан с morehod.ru подсказал, на английском и с отличной, но здесь невозпроизводимой схемой: <http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2009/01/Types-Of-Ships-FS.jpg>

– Все же, с точки зрения обывателя – миллионера, перевозящего свои грузы – или его фрахто-страховщика – может упростить? Давай возьмем ГКапитана!

– Возьмем, только обратим внимание читателя на отличный сайт Сан-Францисской Ассоциации Морских Страховщиков AMUSF – <http://www.amusf.com>

– На нем мы уже не раз находили интересные материалы, вот и по судам и другим средствам транспорта на этом сайте есть отличная информация. Мы, возможно, ее еще воспроизведем в книге.

Типы судов

– Вот пример самой интересной классификации судов – от ГКапитана.

ВЛОЖЕНИЕ 13.1 ПРИМЕР КЛАССИФИКАЦИИ СУДОВ

Океанские / Ocean Going	Контейнеровозы / Container	Panamax, Post-Panamax, SuezMax (ULCS), Post Suezmax, Post-Malaccamax
	Танкера / Tankers	Crude Oil, Product, Chemical, LNG, ITB
	Балкеры / Bulkers	Geared, Combined, Gearless, Self-Discharger, Lakers, BIBO
	Специализированные / Speciality	Cable Layers, Heavy Lift, Fish Processors, Dredge, Icebreaker, Ro-Ro, Break Bulk, LASH, Reefer, Livestock
Рыболовные / Fishing		Trawlers, Seiners, Drifters, Longliners, Crabbers
Прибрежного плавания / Near Coastal		River Barge, River Tug, Harbour Tug, Ocean Tug
Пассажирские / Passenger	Круизные / Cruise	Large, Small, Speciality, Liner
Офшорные / Offshore	Паромы / Ferry	High Speed
	Исследовательские / Exploration	Drillships, Semi-Submersibles, Jack-up, Barge, Platform, Tender
	Вспомогательные / Support	Workboats, Supply Boats, Anchor Handling, Seismic, Accommodation Ships, Well Intervention

Государственные и исследовательские / Government & Academic	Добывающие / Production	Platform, TLP, FPSO, Spare, Shuttle Tankers
	Строительные / Construction	Pipe layer, Diving, Crane Vessels
	Исследовательские / Research	Hydrographic, Oceanographic, Fisheries, Naval, Polar
	Благотворительные / Non-Profit	Hospital, Training, Activist
	Военные / Military Пожарные / Fireboats	Navy, Coast Guard, Army, NOAA (?)

– Терминология его, ГКапитановская, я бы не назвал грузовые суда «океанскими», у нас столько грузовых судов типа река-море.

– Может, тут американское происхождение термина? Ведь там все морское страхование называется океанским.

– Про твоё первое деление на гражданские и военные он забывает – и разносит все суда на **6 классов**. Шестой включает военно-морские.

– Но мы это почему здесь показали? Чтобы народ воспринял множественность существующих типов судов. Нашим коллегам из СОГАЗа и Ингосстраха приходится страховать очень много судов из офшорной группы. Они полны экзотики...

– Грузы перевозить могут не только океанские суда – те, что он приравнивает к грузовым. Могут страховаться перевозки на баржах, полупогружных судах, платформах.

– С другой стороны, в его специализированной группе не возят ничего землечерпалки (dredgers), ледоколы (icebreakers) и рыбоперерабатывающие суда (fish factories).

– А главное, мы не увидели здесь самый в нашей восточноевропейской действительности распространенный тип – **general cargo vessel = судно для перевозки генеральных грузов**.

Грузовые суда

– Есть у этой классификации недостатки. Но это **самый большой упорядоченный перечень**, который мы видели.

– А в грузовой части он совпадает с нашим пониманием – того, что наш объект, **грузовые суда**, в принципе, делится на **две большие группы – сухогрузные (dry cargo) и наливные (tankers)**.

– Оно, конечно, газозовы трудно сразу отнести к наливным, но ведь газ перевозят в сжиженном состоянии.

– А далее **сухогрузы состоят из «отрядов»**, на мой взгляд, таких:

- суда для перевозки **генеральных грузов** – **general cargo ships**;
- **навалочные** суда / балкера – **bulk carriers** (и можно долго спорить, являются ли break bulk carriers, возящие мешочные грузы, отдельным отрядом);
- **универсальные** суда – **universal vessels**;
- **контейнеровозы** – **container carriers**;
- **накатные** / трейлерные / ролкерные суда / Ро-Ро – **Ro-Ro**;
- прочие **специализированные** (рефрижераторы, лесо-, автомобиле-, скотовозы, вымирающие лихтеровозы, суда для перевозки крупногабаритных грузов – reefers, timber car livestock LASH carriers, heavy lift vessels);
- паромы (автомобильные и железнодорожные) – rail and car ferries, хотя относятся они к сухогрузам лишь условно.

– Как и любую другую, эту классификацию можно долго и упорно критиковать. Ну куда ты, например, денешь ОВО = Ore Bulk Oil = судно, способное перевозить и нефть, и руду?

– А к универсальным, условно определенным в сухогрузы. Давай пока на этом полемику по типам судов завершим.

– Подожди, вот еще одну простенькую нашел – на <http://www.worldtraderref.com>

Vessel Classification by Type of Cargo

Vessels are typed in general categories as follows:

- Oil Tankers Designed for transporting crude oil;
- Bulk Carriers Designed to carry bulk solids such as grains, fertilizer and ores or bulk liquids such as refined petroleum products, chemicals and orange juice;
- General Cargo Ships Designed to carry break bulk cargo;
- Containerships Designed to transport standard-sized ocean freight containers;
- Other Types of Ships: Liquified gas carriers / Chemical tankers / Miscellaneous tankers / Ferries and passenger ships / Other miscellaneous ships.

– Да примерно то же самое: Танкеры / Балкеры / Генеральные (универсальные?) / Контейнеровозы / Прочие.

– Отметим, что **структурные особенности** каждого судна определяются «отрядом», к которому оно относится. Например, у паромов обычно одно внутреннее пространство, а сухогрузы имеют от одного до шести отдельных трюмов.

– В вертикальном разделе трюм может разделяться на 2–3 палубы, то есть «этажа», твиндека или шелтердека.

– У рефрижераторов и судов для перевозки генеральных грузов их может быть до трех.

– А у балкеров – одна.

Сколько судов в мире и чьи они, и кто на борту?

– По marisec.org, на 31 октября 2010 года в мировом флоте было **50,054 судна**:

- 32%, или 16,224 – генеральных – General Cargo Ships;
- 27% = 13,175 – танкеров – tankers;
- 17% = 8,687 – балкеров – bulk carriers;
- 13% = 6,597 – пассажирских судов – passenger ships;
- 10% = 4,831 – контейнеровозов – container ships.

– Ну вот, сюда пассажиры затесались, проценты надо пересчитывать!

– Да и так понятно, на кого большая доля приходится.

– А вот вопрос на сто миллионов. Вопросы, вернее, два:

- на какой тип сколько тонн грузов приходится,
- и на какой тип – какая стоимость грузов.

– Вот если бы наши **уважаемые читатели** помогли нам с решением этого вопроса...

– Для страховщиков же важно знать, где едут грузы подороже, где – подешевле.

– Второй аспект общемировой статистики – а **чьи они, эти суда?**

– Большинство записаны на офшорные компании. Но есть статистика UNCTAD – top 20 beneficial owners countries, **стран бенефициарных владельцев**.

– Подчеркнем – это **не страны флагов**! Флаг определяет **юридического владельца** судна – а UNCTAD решил и опубликовал данные по **реальным владельцам**.

– И по реальным все просто и ожидаемо. Как говорит тот же marisec.org, в октябре 2009 года бенефициары – по тоннажу – распределялись вполне предсказуемо:

• Греция	16%
• Япония	16%

• Китай	9%
• Германия	9%
• Корея	4%
• США	3.5%
• Норвегия	3.5%
• Великобритания	2.2%
• Россия	1.7%
• Турция	1.4%

– И еще один общестатистический – **а кто на борту?**

– На борту – моряки. Как их называют теперь, **seafarers** – и даже праздник профессиональный вводят, 25 июня.

– На 2010 год по marisec было в морях и на берегу 466,000 офицеров и 712,000 рядовых моряков.

– Получается 1.18 миллионов – по 24 на каждое судно. Немало и немного – надо же помнить о сменных экипажах, о пассажирских судах с большими экипажами.

– Не хватает в мире моряков, никто идти не хочет.

– А кто конкретно не хочет? А кто хочет?

– Самый большой поставщик **офицерского состава – страны OECD**, «развитые», дают 180 тыс., затем – Дальний Восток – 170, Восточная Европа – 120, Индийский субконтинент – 80, Африка и Латинская Америка – 50 тысяч.

– А куда Турция делась, наверное, «развитая»?

– В **рядовом составе опережает Дальний Восток** – 270 тыс., потом OECD 140 и почти поровну – Восточная Европа, Африка + Латинская Америка + Индийский субконтинент – по 110 тыс.

– Что получилось? Офицеров 600 тысяч, рядового состава 740. По офицерам что-то не пляшет... То ли двойная бухгалтерия, то ли наших восточно-европейцев вдруг к развитым приписали...

– Тем не менее, **общую картину** того, какие суда – чьи – и с кем на борту – возят застрахованные у нас грузы – мы получили.

– Продолжим занятия классификацией.

Характер работы

– Простое деление на линейные суда – и трамповые.

– Хорошее слово «трамп» = tramp = бродяга.

– Ага, сразу группа Supertramp вспоминается...

– Нет, сразу ясно, что судно ходит куда придется – а не по расписанию.

– А поскольку работа то есть, то нет – то и денег на ремонт то есть, то нет...

– А потому и в Классификационных Оговорках для линейных судов – предпочтение. Считается, что они в лучшей форме – и что для них надбавки за возраст не столь применимы, как к трамповым.

Размерности

– Два основных показателя: **объем**, измеряемый, как ни странно, в **тоннах** – но **регистрационных** – и **грузоподъемность**, меряющаяся тоже в **тоннах** – **дедвейта**.

– **Объемный показатель – это брутто-тоннаж**, считается в БТ = GT. Раньше был брутто-регистрационный тоннаж = GRT = брт, но с 1976-го он не в почете. Теперь все чаще пишут просто «тонны».

– **Грузоподъемный показатель – дедвейт**, считается в тоннах двт = dwt. Не буду углубляться в то, как он считается, что есть еще страховой формульный дедвейт и многие другие непросто высчитывающиеся разизмерения.

– Что важно – в зависимости от того, через какой из больших каналов – Панамский и Суэцкий – суда могут пройти – и от других факторов – их разделяют на группы.

Балкера:

- Small Handy size - до 28,000 тонн дедвейта;
- Handy size – до 40,000;
- Handymax – до 50,000;
- Panamax – суда шириной до 32.2 метров;
- Capesize – самые большие балкеры, не проходящие через каналы – и им приходится огибать мысы – Доброй Надежды и Горн.

Танкера – размерности побольше:

- Aframax – не от Африки, а от расчета средней фрахтовой ставки (average freight rate = AFRA) – от 75,000 до 115,000 двт;
- Суэцмакс – понятно, с трудом, но пройдет через Суэц;
- VLCC = Very Large Crude Carrier – танкер для перевозки сырой нефти, очень большой – от 120 до 250,000 двт;
- ULCC – Ultra Large – еще больше, от 250 до 500,000 двт.

– Мне кажется, больше полумиллиона дедвейта судов не строили. И сейчас практически не используют, всплеск Левиафанов пришелся на нефтяной кризис 70-х годов.

– Захотел с тобой поспорить. На Википедии нашел очень много информации про **самое длинное судно**.

ВКРАПЛЕНИЕ: Seawise Giant = Jahre Viking

Seawise Giant, later *Happy Giant*, *Jahre Viking*, and *Knock Nevis*, was a ULCC supertanker and the longest ship ever built. She possessed the greatest deadweight tonnage ever recorded. Fully laden, her displacement was 657,019 tonnes (646,642 long tons; 724,239 short tons), the heaviest ship of any kind, and with a draft of 24.6 m (81 ft), she was incapable of navigating the English Channel, the Suez Canal or the Panama Canal. Overall, she was generally considered the largest ship ever built, as well as the largest self-propelled man made object ever built (458.45 m long). She was last used as a floating storage and offloading unit (FSO) moored off the coast of Qatar in the Persian Gulf at the Al Shaheen Oil Field.

The vessel was sold to Indian ship breakers, and renamed *Mont* for her final journey in December 2009. After clearing Indian customs, she was sailed to, and intentionally beached at Alang, Gujarat, India for demolition.

– Тут говорится о **водоизмещении** – 657,019. А дедвейт?

– Он был 564,763. Чуть не дотянул до рекорда. Как обычно, **Интернет беспомощен**. Вот иногда кажется, там все как попугаи друг у друга переписывают. Везде написано – **самый большой дедвейт в мире – у судна с 564,939**. И нигде название этого судна я не нашел!

– А про **Викинга** все же интересно – **самый большой самодвижущийся объект в мире**... Empire State Building – 443 метра, и двигаться не может...

– Годы: построен в 1979 после нефтяного кризиса – как *Seawise Giant* под либерийским флагом / в 1989 сменил флаг на норвежский, имя на *Happy Giant* / в 1991 стал *Jahre Viking* / в 2009 под флагом Сьерра-Леоне – *Knock Nevis* / продан на слом в 2010 как *Mont*.

Классы

– Еще две характеристики пароходов, немаловажные.

– **Класс – визитная карточка судна**. Его техпаспорт – подтверждение, что судно построено и поддерживается в техническом состоянии, соответствующем определенным требованиям.

– Считается, что самые жесткие требования – в Классификационных Обществах – чле-

нах IACS = МАКО = Международной Ассоциации Классификационных Обществ – мы о ней уже говорили и еще не раз напишем.

– В IACS входят тринадцать классификационных обществ.

– Вот чуть устарелые сведения – из самой морской газеты Tradewinds от 30 октября 2009 года.

– Тут приводятся данные только по самым большим обществам. Нет цифр по Индийскому Классу, Польскому и Хорватскому, а они теперь входят в МАКО.

ВЛОЖЕНИЕ 13.2 ВЕДУЩИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫЕ ОБЩЕСТВА – СТАТИСТИКА 2010

НАИМЕНОВАНИЕ / СТРАНА	РАЗМЕР ФЛОТА, МЛН. БТ FLEET SIZE MN GT	ЧИСЛО СУДОВ VESSELS	СРЕДНИЙ ТОННАЖ AVERAGE GT	ОБОРОТ TURNOVER	СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ AVERAGE AGE
NK / Japan	166.6	7,109	23,435	\$320 mn	10.7
ABS / US	155.0	10,600	14,623		61 % < 10
Lloyd's Register / UK	147.5	6,225	23,695	\$968 mn	15
DNV / Norway	134.0	5,680	23,592	\$700 mn	14.4
GL / Germany	81.9	6,889	11,889	\$803 mn	12.5
BV / France	66.7	8,800	7,580	\$420 mn	14
RINA / Italy	24.5	3,750	6,533	\$270 mn	18
RMRS / Russia	15.9	5,758	2,761		24.6
CHINA CS / CCS	25.6	1,967	13,015		
KOREAN RS / KR	36	2,370	15,190		
CRS / Croatia					
IRS / India					
PRS / Poland					
TOTAL	853.7	59,148	14,433		

– Очень о многом таблица говорит – о среднем размере судов по обществам и в целом, о том, в каких обществах каких размеров и каких возрастов есть пароходы...

– ...И о том, что данные о мировом флоте по типам – см. выше – не совсем точны – там было 50 тысяч, а тут только в 10-топовых обществах 59, при том, что всего в мире около 50 Классификационных обществ.

IACS = МАКО и прочие

– Что это за 13 обществ? А это – общества «элиты» судоходства – Международной Ассоциации Классификационных Обществ = International Association of Classification Societies.

– Очень часто или грузовладельцы, или страховщики требуют судно ТОЛЬКО Класса IACS.

– **Запомнить легко: два Ллойда** (английский LR и немецкий GL) / **два Веритас** (французский BV и норвежский DNV) / **четыре дальневосточных тигра** (Япония NK / Индия IRS / Китай CCS / Ю. Корея KR) / объединенные любовью к морю и всему **итальянскому** США ABS с Италией RINA / и славяне – **Польша PRS, Россия RMRS = RS, Хорватия**

CRS. Все ведущие судоходные державы. Ну, за исключением Греции. Не путайте только IRS и ISR, последний рангом похуже.

– Как все меняется! КлассОговорка 1/7/78 только что встретилась – были включены только 9 обществ: два Ллойда / два Веритас / Япония – Америка – Италия + колоссы социализма – СССР и Польша.

– С тех пор «подросли» Восточные Классы: Индия – Корея – Китай – и Хорватия. Не сильно все и поменялось.

– К нашим страхователям и страховщикам: не расстраивайтесь, если груз предлагается к перевозке на судне с **непонятым классом**! Надо выяснить, **что за класс**, какова у него **статистика и история**.

– Да, мы в своей практике в начале 2000-х доказывали в Лондоне, что Болгарский Класс хорош, и суда под ним – в хорошей форме. Пришлось, правда, попотеть, информации нигде не было. А вот когда нас попросили застраховать суда под классом Иранской Группы Сюрвейеров – и на вопрос, «сколько сюрвейеров в группе?» – молчание было ответом...

– Как **использовать информацию по классу**? Во-первых, ее надо иметь – от судовладельца, менеджера или судового брокера.

– А во-вторых, ее надо проверять. Ведь судно может утратить класс – постоянно или на время – в любой момент. Не прошло сюрвей – значит, не соответствует каким-то требованиям – вот и нет у него класса.

– А на бесклассовом судне – если только не знаете близко оператора или менеджера – грузы лучше не возить.

– Потому и надо **заглядывать на *iacs.org.uk*** – там содержится обновляемая раз в неделю информация по классам судов. Только заходить надо с большого компьютера – они посылают файл в 64 тыс. строк – где содержится информация о примерно 40 тыс. судов (не спрашивайте!).

– Или на ***equasis.org***, бесплатный сайт, сотрудничающий с МАКО, где содержатся данные по каждому судну – и его легко найти по названию или номеру IMO.

Флаг судна

– Его национальность.

– Никогда не думал, что в мире столько панамцев.

– Да, существует понятие **FOC = Flag of Convenience = Удобный флаг**. Считается, что под такой флаг легче входить – меньше требований к судам.

– Но многое уже изменилось, некоторые Удобные флаги не менее требовательны.

– Хотя есть, конечно, флаги изначально нестандартные – скажем, монгольский, молдавский, кампучийский.

– Да, часто говорится о Регистре Судов – плавающих под флагом той или иной страны. Надо четко понимать, что есть два значения слова **Регистр** – список судов под флагом и список судов, имеющих тот или иной класс.

Портконтроль

– С 1978 года порты взяли на себя контрольную функцию. Называется этот механизм **Контроль Государства Порта = PSC = Port State Control**.

– Порты почти всех стран мира, кроме США, объединены в так называемые **Меморандумы**. Их девять, региональных. Самые известные и требовательные – Парижский (Paris MOU = Memorandum of Understanding) и Токийский.

– Эти организации публикуют данные о судах, не проходящих контроль. Судно могут **задержать** (говорится о его **detention**) или отпустить со списком **дефектов = deficiencies**.

– Собираетесь использовать / застраховать судно в первый раз – заходите на сайты MOU или на Эквазис и обращайте внимание на число дефектов и задержаний по этому судну за последние 3–5 лет.

Сертификация – ISMC, SMC, ISPS, BC, CLC

– Очень важный момент – соответствие судна различным требованиям. Проверяет соответствие Портконтроль и Класс.

– Есть формальные требования, которым надо отвечать. Вот только часть их – обязательных для большинства судов определенных размеров. Эти сокращения Вы еще много раз встретите:

- **ISMC = МКУБ** – International Safety Management Code = Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью);
- **SMC = СУБ** – Safety Management Certificate = Свидетельство об управлении безопасностью, выдаваемое судну в подтверждении того, что компания и управление на ее судне действуют в соответствии с требованиями МКУБ;
- **ISPS** = International Ship and Port Facility Security Code = **ОСПС** = Международный кодекс по охране судов и портовых средств – предупреждение терроризма;
- **Bunkering Convention** = **Бункерная Конвенция** – ответственность за загрязнение среды бункером = топливом с судна;
- **CLC** = **Civil Liability Convention** – Ответственность за загрязнение среды танкерами.

– CLC появилось еще в начале 70-х, собственно, с этого началась история страхования P&I = ответственности судовладельцев – в Ингосстрахе.

– А три других кодекса или конвенции – ISM, ISPS и Бункерная – продукт последних полутора десятилетий.

– Большинство судов в мире должно иметь соответствующие этим кодексам и конвенциям документы. А в детали мы вдаваться не будем.

Страхование P&I

– Еще момент – страхование P&I для судна **раньше было не обязательным** – за исключением вод США.

– После введения **Бункерной Конвенции** – стало требоваться страхование ответственности за загрязнение вод в странах – членах Конвенции.

– А с 1 января 2012 года стало **обязательным в портах стран-членов ЕС**.

– Примерно тогда же Турция стала требовать страхование по своим канонам. До нее – Япония.

– С другой стороны, не только страны требуют. Вам же, грузовладельцу, надо знать, что **ответственность перевозчика застрахована**. Так что всегда спрашивайте, где. И страховщик тоже спросит.

– Раньше принималось только страхование в **Клубах P&I – членах Международной Группы Клубов** = IG = International Group of P&I Clubs.

– Можно почти точно сказать, что мой родной Ингосстрах в конце 1990-х начал «Великую ПиЭндАевскую Революцию», и теперь провайдерами такого страхования являются десятки страховых компаний по всему миру, в том числе, и в нашем регионе.

Что еще о судах? Термины движения

– Пара пока не встречавшихся сокращений. Вообще-то, морских терминов – очень много. Но для нас сейчас важны те, что **описывают движение судна**:

- **Port of call** = **порт захода** (а не порт «звонка»);
- **ETD** = **Estimated time of departure** = ожидаемое время отправления (отход еще может называться sailing – отплытие – хотя паруса давно не используются = ETS);
- **ETA** = **Estimated Time of Arrival** = расчетное время прибытия = ОДП = ожидаемая дата прибытия;
- **Скорость** – меряется в узлах = **knots**. Не в узлах в час, а именно в узлах = ми-

лях в час. Ярый Викинг мог развивать 16 узлов. Современные контейнеровозы – до 26. Помню, Розенбаум пел: «Было время, я шел 38 узлов» – так ли это? – 345-метровый пассажир Queen Mary может достичь 30 узлов. Самое большое военное судно USS Enterprise («всего-то» 341 м, на ядерных реакторах) – 34 узла. Так что, думаю, 38 возможны.

- Писать о судах интересно – и заниматься этим можно бесконечно.
- Или читать вот такие вещи красивые:

А по Неве идут суда,
Тяжелый груз взвалив на плечи.
Им стелет сонная вода
Дорожки алые навстречу.

Юрий Воронов (1929–1993), «Восход на Неве»

– Про суда, мы пишем для пользователей – грузоотправителей или получателей, собирающихся зафрахтовать или иным образом использовать то или иное судно. Знать какой-то минимум о судах – необходимо.

– М-да... Что же мы важного упустили?

– Почти не написали о **технических моментах**. Грузовладелец обязан, например, знать, может ли судно погрузиться или разгрузиться в выбранном им порту.

– Должен знать осадку, оснащение судна, ледовый класс и многое другое.

– А если перевозчик не полностью выполнил свои обязательства? Не доставил весь груз – или привез в поврежденном состоянии?

– Это уже относится к нашим главам по убыткам. Тут же отметим, что судно **может быть арестовано**. В разных странах процедура различается, но знать общие моменты ареста судов немаловажно.

– Как мы написали, данная часть главы не претендует на полноту. Она предназначена для грузовладельцев – тех из них, кто пока немного знает о морском транспорте.

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА – ПРОЧИЕ. ИНФРАСТРУКТУРА

– Еще раз: мы – не транспортники. К сожалению.

– Цель главы 13 – дать не подробное объяснение деталей всех транспортных средств и инфраструктуры.

– А создать общее представление.

– Что главное для андеррайтера? Это общее представление иметь – о предмете страхования.

– А детали всегда можно...

– И нужно!

– Посмотреть в справочниках в каждом конкретном случае.

– Мы немного посмотрели на самые древние средства международного перемещения грузов – суда.

– А теперь отвлечемся от извечной морской романтики – и взглянем на **прочие составляющие транспортной инфраструктуры**.

Структура этой части главы 13

– Изучать их нужно, по-моему, **следующим порядком**:

- контейнеры
- мультимодальные перевозки
- логистика

- порты и разгрузочно-погрузочный процесс
- сюрвеи = осмотры
- склады
- железная дорога
- автомобили
- самолеты.

ЯЩИКИ (КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ)

– Вот так непочтительно – boxes – говорят иногда о предмете, породившем транспортную революцию. Переворот в системах доставки. Серьезнейшие изменения в структуре морского транспорта. И многое другое.

– Об обычном контейнере.

– Это теперь он стал обычным. А ведь таковым не был еще полстолетия назад.

– **Слово Википедии!** Эта глава написана в основном после прочтения ее интересных и сжатых страничек.

Цифры и размеры

– Примерно 90% генеральных грузов в мире сейчас перевозится в контейнерах. При этом 26% контейнерных перегрузок имеют место в Китае.

– В 2009-м в его портах, включая Гонконг, перегрузили 127 млн контейнеров. Сравните с портами США: 34 млн.

– В 2005 году в мире было примерно 18 млн контейнеров, совершавших 200 млн перевозок в год.

– То есть по 11 на ящик – значит, контейнерный рейс в среднем продолжался месяц с небольшим. Немного.

– Некоторые суда способны перевозить до 14,770 контейнеров на борту, к примеру, Emma Maersk, спущенная на воду в августе 2006 года.

– 397 метров длины имеет пароход. Почти «Ярый Викинг». Скорость – до 26 узлов.

– Это – Triple-E класс контейнеровозов. Дэу = Daewoo таких 10 построят до 2015 года, самый большой сможет увезти 18,000 TEU.

– Это сколько ж работы для аджастера, который будет составлять диспашу по общей аварии такого судна! Впрочем, об аджастерах – через несколько страниц.

– Как **измеряют контейнеры**? Вернее, их перевозки?

– В **TEU = Twenty-foot equivalent units = Двадцатифутовых эквивалентах**.

– Поскольку основных размерностей у контейнеров две: двадцати- и сорокафутовые.

– Соответственно, в одном сорокафутовом 2 TEU.

– Сорокафутовый называют иногда FEU.

– Не совсем ровные **размерности у ящиков**: у стандартного двадцатифутовика – 20 футов (6.1 м) длины x 8 футов ширины (2.4 м) x 8.5 футов высоты (2.6 м) – что дает примерно 1,360 кубофутов, или 39 кубометров.

– При этом высота варьируется, что не помогает. Есть High Cube – 2.9 метров.

– И half-height – 1.3 метра высотой.

– Сорокафутовые контейнеры бывают 40 и 45 футов длины.

– И чтобы все запутать второй иногда также называют сорокафутовым, хотя их в нем 45.

– Стандартных длин контейнеров пять: 20 – 40 – 45 – 48 и 53 футов.

– Нетто-вес груза в контейнерах – 21,600 и 26,500 соответственно в TEU & FEU – получается, что сорокафутовики не столь уж и интересны.

– Наверное, за счет размера их собственный вес побольше, а поднимаемый полезный вес – не так уж отличается от двадцатифутовых собратьев.

– Только не надо думать, что все так просто – и есть всего два типа контейнеров. Их – десятки, включая отдельные – авиационные. Обо всех писать просто не будем, поскольку повсеместно контейнерооборот измеряется в TEU.

Контейнерные транспортные термины

– Надо запомнить несколько. Важны они для страховщика, поскольку дают понять, загрузился контейнер отправителем = грузовладельцем, или независимой компанией.

- **CFS – CFS** – перевозка от одной **container freight station** = станции загрузки контейнеров – к другой. Значит, не на складе отправителя была затарка. На первой CFS проходит процесс консолидации = consolidation, на окончательной – разгрузки и деконсолидации = deconsolidation.
- **FCL = Full Container Load** – полностью загруженный контейнер. Есть вероятность, что полностью его загрузил отправитель, а не независимый консолидатор.
- **LCL = Less than full container load** – груз, по объему не дотягивающий до полного контейнера. А значит надо его везти в отдельных коробках на CFS и там консолидировать.

– Почему эти термины важны? А вспомните ICC – Оговорку 5.1.2:

По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещаются гибель, повреждения или расходы, возникающие из... 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.**

– Чем больший объем мировой торговли приходится на контейнеры, тем больше будет споров по поводу того, **кто отвечал за загрузку / затарку ящика.** И мог ли отправитель проверить и качество контейнера, и метод крепления груза внутри его.

– **Крепление** груза – несколько иной аспект, о нем попозже.

История контейнеров

– Как обычно, попытки стандартизации упаковок начались в Англии в 1790-х при перевозке угля по каналам и на повозках.

– Широко применять контейнеры стали в Америке...

– Военные во время корейской войны: первый Container Express = CONEX ящик с оборудованием проследовал из Джорджии через Сан-Франциско на Йокогаму и в Корею в конце 1952 года.

– А на гражданском транспорте бывший владелец грузовиков **Малкольм МакЛин (Malcolm McLean)** с инженером **Кисом Тантлингером (Keith Tantlinger)** разработали в **1955 году** современный интермодальный контейнер.

– Важно, что они предложили **замок (twist-lock)**, закреплявший контейнер за четыре угла.

– Что упростило его крепление, перевозку и перегрузку.

Некоторые последствия

– Перечислить плюсы контейнеризации на одном листке невозможно.

– Безопасность перевозки: грузы не видно, контейнеры опечатываются, на судне ставятся дверь к двери, есть датчики давления воздуха, определяющие момент открытия дверей.

– Даже железнодорожные колеи – нашу 1,520 (еще используется в Индии, Финляндии) и Западную 1,435 мм стало легче «примирить»: перегружай себе ящики с одних вагонов на другие.

– Можно ли утверждать, что **контейнерная революция привела к снижению убыточности в перевозках генгрузов...**

– И к снижению ставок по ним? Пожалуй, можно.

– Для страховщиков еще важен тот факт, что контейнер – это и транспортное средство, и, так сказать, **передвижной склад**.

– Соблазн хранить прибывшие грузы в контейнерах, если их не надо срочно возвращать – велик.

– А отсюда – возможность обнаружения убытков через длительное время после прибытия.

– Особенно на строительных площадках это практикуется: прибыло оборудование, а его не растаривают.

– А когда наконец распаковали – пойдя докажи, во время перевозки оно подмочено...

– Или за 5 месяцев пребывания под дождем и снегом на стройплощадке.

– Вспомните изменения 2009-го в ИСС – специально введено понятие использования транспортного средства для хранения.

МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ

– Широкое распространение контейнеров привело к революционным сдвигам во многих отраслях.

– И прежде всего на самом транспорте, где возникло понятие «мультимодальность» или «мультимодальные перевозки».

– Сразу оговоримся: по **поводу терминов в русскоязычной литературе** идет ожесточенное сражение, поскольку правильно или неправильно – но одновременно – используются такие термины, как

- Смешанные;
- Комбинированные;
- Сегментарные;
- Интермодальные;
- Мультимодальные перевозки.

– А есть какое-то различие?

– То-то и оно, что с уверенностью ответить на этот вопрос не получается.

– Из международных документов следует, что **мультимодальная перевозка** должна осуществляться двумя или более видами транспорта – при выдаче одного транспортного документа на всю перевозку.

Статья 1.1. Мультимодальной Конвенции ООН гласит:

«Международный мультимодальный транспорт означает перевозку грузов **по меньшей мере на двух разных видах транспорта на основании договора** мультимодальной перевозки из места в одной стране, где грузы принимаются **мультимодальным транспортным оператором**, в место доставки в другой стране».

Article 1.1. of the United Nations Multimodal Convention:

“‘International multimodal transport’ means the carriage of goods **by at least two different modes of transport** on the basis of **a multimodal transport contract** from a place in one country at which the goods are taken in charge **by the multimodal transport operator** to a place designated for delivery situated in a different country”.

– Это твой вольный перевод. А вот что пишут в источниках:

«**Международная смешанная перевозка**» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране.

– И сама Конвенция официально переводится как Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.)
 – Так что давай исходить из того, что **Мультимодальная = Смешанная** в русском обиходе.

– Нашел неплохое пояснение на сайте

<http://logist.ru/forum/YaBB.cgi?board=law;num=1126104679/60>.

– Говорится, что главное понятие – **Интермодальная (intermodal)** перевозка. Понятие родовое: перевозка груза «несколькими видами транспорта, при которой один из перевозчиков обязуется организовать всю перевозку груза (от двери до двери) из одного пункта назначения или порта через один или несколько пунктов в конечный пункт назначения».

– Дальше идет **сегментарная (segmented)** перевозка, в которой «перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери), принимает на себя ответственность только за ту часть перевозки, которую осуществляет он сам».

– **Комбинированная (combined)** перевозка – это «перевозка груза в одном и том же перевозочном месте (контейнере), осуществляемая несколькими видами транспорта: дорожным, железнодорожным и водным».

– И наконец, **Мультимодальная = Смешанная (Multimodal)** перевозка – это перевозка, в которой перевозчик, организующий всю перевозку груза (от двери до двери) принимает на себя ответственность за всю перевозку груза в целом.

– Правильно я понимаю, что с юридической точки зрения получается вот так:

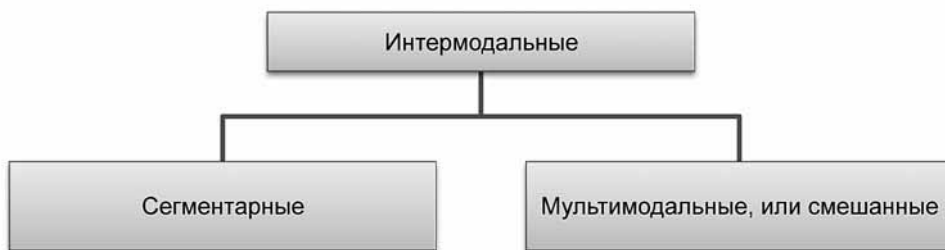


Рис. 13.1. Интермодальность перевозок

– Пожалуй. А термин **Комбинированная** относится не к юридической – а к **технологической** стороне перевозок – подчеркивает, что едет один и тот же контейнер – на разных видах транспорта.

– Для нас важнее **юридические аспекты**. Кто выдает перевозочный документ? Кто отвечает за перевозку?

– Выходит, сегментарная перевозка мало отличается от того, что мы уже проходили: каждый перевозчик отвечает за свой участок.

– Оператор судна – за морской, траковая компания – за автомобильный и т.д.

– Тогда для нас, страховых специалистов, **самый интересный термин – мультимодальные, или смешанные, перевозки**.

– Давай будем использовать один – «мультимодальные».

– Помня, что официальный перевод – все же «смешанные». А «мультимодальные» – чтобы иностранные корни термина не забывать.

– Итак, почему «мультимодальный» для нас настолько интересен?

– Да потому, что этот термин уже в 1980 году – на заре контейнеризации – закрепил юридическую возможность перевозки «дверь-дверь» = **door-to-door**.

– А раньше главными были перевозки «порт-порт», «причал-причал» = pier-to-pier, или «крюк-крюк» = tackle-to-tackle, или «релинг-релинг».

– Не потому ли вскоре после проекта Мультимодальной Конвенции 1980-го приняли новые ICC 1982-го?

– Нет. Мы же помним, что уже с начала XX века широко использовалась **Warehouse to warehouse Clause** – Оговорка «склад-склад», по которой длительность покрытия практически равнялась теперешней «дверь-дверь».

– Но контейнеризация и мультимодализм сделали «дверь-дверь» наиболее распространенной базой страхования.

– Нравится мне это отдающее повальным увлечением SMS сокращениями: D2D = door-to-door.

ПЕРЕВОЗЧИК или ОПЕРАТОР? МТО

– Итак, на арену вышло совершенно новое лицо – МТО.

– Это кто, МТО?

– Это **Оператор Мультимодальной Перевозки = Multimodal Transport Operator**.

– Правильней **ОСПГ = Оператор Смешанной Перевозки Грузов**.

– Интересно. Занимаемся мы с тобой страхованием грузов. То есть, страхованием перевозок. Но **про перевозчика** не так уж и много до сих пор говорили.

– Все исходило из того, что перевозка наша – идеальная. Не приводит к убыткам – и не вызывает необходимость идти к перевозчику и требовать возмещения убытков.

– Об этом еще будем в главах 17, 18 говорить.

– Но уже сейчас: **Перевозчик = Carrier** – **главное звено транспортного процесса**.

– До Мультимодализма все было просто: есть груз – есть судно – есть его капитан или владелец – отправитель заключил с ним(и) договор – груз поехал – морской перевозчик отвечает за его сохранность.

– А с мультимодализмом отношения изменились. **Главное лицо** в перевозке теперь – не владелец транспортного средства, а **организатор всей цепочки** «склад-склад».

– Который принимает груз на свою ответственность – и обеспечивает грузовик / состав / судно / склад / самолет и пр.

– А сам часто является обладателем только столов и компьютеров, но не судов / самолетов.

– Называют такого **NVOC = Non-vessel owning carrier (или non-vessel operating)** = Перевозчик – невладелец транспортного средства.

– Чаще все же **NVOCC = Non-vessel operating common carrier** – определяемый как

A shipment consolidator or freight forwarder who does not own any vessel, but functions as a carrier by issuing its own bills of lading or waybills and assuming responsibility for the shipments.

Консолидатор перевозки или экспедитор, не являющийся владельцем судов, но выступающий в качестве перевозчика вследствие того, что он издает собственные коносаменты или накладные и принимает на себя ответственность за перевозку.

– Оператор-перевозчик, не оперирующий морскими судами. Иногда просто **Перевозчик, не владеющий тоннажем или Перевозчик-невладелец, ПНВТ**.

– Интересно это проникновение **терминов общего** – англо-американского – права в нашу повседневность. Ведь только там перевозчики разделяются на публичных = common и частных = private. Казалось бы, ну зачем нам в нашей системе континентального права эта вторая буква С в термине NVOCC? Ан так пошло – в литературе нашей ни НПВТ, ни NVOC не встретишь – только NVOCC.

– А чтобы дальше все запутать – появились **VOMTO** – это МТО, эксплуатирующие суда (vessel operating).

– Для нашего исследования NVOCC, МТО, VOMTO или просто экспедитор = freight forwarder – в принципе, понятия синонимичные. Они означают того самого **консолидатора** (новый для нас термин), а говоря более простыми словами, **организатора** международной мультимодальной перевозки, принимающего на себя ответственность за весь сложный транспортный процесс, от двери до двери.

– Будем здесь и далее использовать сокращение МТО – буквы, вроде бы, русские, термин английский, но понятный: мультимодальный транспортный оператор.

– Контрагент грузоотправителя.

Конвенция 1980

– Интересное дело, это международное законодательство. Например, Конвенция 1980 года, так никто ее и не принял. Но на развитие правовой мысли она оказала большое влияние. От нее пошла наша **концепция Смешанной перевозки**.

– Вот выдержка из **оглавления Конвенции ООН «О международных смешанных перевозках грузов» (Женева, 24 мая 1980 г.)**:

Part I – General Provisions	Часть I – Общие положения
Article 1 – Definitions...	Статья 1 – Определения...
Part II – Documentation	Часть II – Документация
Article 5 – Issue of multimodal transport document	Статья 5 – Выдача мультимодального транспортного документа
Part III – Liability of the Multimodal Transport Operator	Часть III – Ответственность Мультимодального Транспортного Оператора
Article 14– Period of responsibility	Статья 14 – Период ответственности
Article 15 – The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons	Статья 15 – Ответственность МТО за своих служащих, агентов и иных лиц
Part IV – Liability of the Consignor	Часть IV – Ответственность Получателя
Part V – Claims and Actions	Часть V – Претензии и Иски
Part VI – Supplementary Provisions	Часть VI – Дополнительные положения
Part VII – Customs Matters	Часть VII – Таможенные вопросы

– Отсюда видно, **что упор делается на документацию и ответственность МТО**.

– А это главное. Помнишь определение мультимодализма? Суть – Перевозка по одному документу, выданному Оператором.

– **Максимальное упрощение юридической и практической стороны сложной транспортной цепочки.**

– Вот прекрасная цитата из русского издания: «...В отличие от традиционной перевозки **смешанное сообщение учитывает прежде всего требования груза, а не вида транспорта**, и обеспечивает интегрированный транспортный процесс между отправителем и получателем». (Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). Москва: РосКонсульт, 2004).

Наши сноски (их отсутствие)

– Ты что, кандидатскую свою забыл, **сноски делать разучился?**

– У нас все же не научное, а практическое исследование. Базирующееся на многих источниках, но утяжелять наш и без того не короткий текст ссылками не очень хочется. **Хотя мы благодарны десяткам российских и зарубежных авторов, прошедших тот же путь до нас.**

– Хорошо. На этом наше разбирательство с мультимодализмом приостановим. Существенное для себя мы вынесли: **организация транспортного процесса претерпела за последние 50 лет радикальные изменения.**

– И главное изменение – контейнеризация привела к объединению разрозненных сегментов перевозки (судно – поезд – грузовик – самолет) в единую мультимодальную перевозку...

– Что от нас, страховщиков, потребовало создания соответствующего страхового продукта: полиса, покрывающего весь процесс этой объединенной перевозки.

– А в случае возникновения неприятностей с грузом – мы теперь общаемся не просто с перевозчиком – а с МТО.

ЛОГИСТИКА

– Если мы уж говорим о современном развитии, нельзя не упомянуть такой термин, как логистика.

– Ну, он не такой уж и современный, еще Александра Македонского называли выдающимся логистиком. Это понятие пришло из военной сферы – как говорит Википедия, в древних Греции, Риме и Византии офицеры-логистики отвечали за финансы и поставки (*Logistikas were responsible for financial and supply distribution matters*).

– Но термин-то еще более древний. «В начале было слово»... А **логос** = *logos* (λόγος) и означает «слово, речь, причину, соотношение, рациональность, язык, фразу» (“speech, reason, ratio, rationality, language, phrase”).

– Но не будем уходить так далеко. Мне нравится короткое определение: «**Логистика – это распределение ресурсов с учетом времени**» (the time-related positioning of resources).

– И поскольку логистика кажется всеобъемлющим понятием, наш роденький транспорт – перевозку, пусть даже мультимодальную – писатели сводят на приземистую ступеньку «транспортного обеспечения логистики».

– Типа «логистика – все, а транспорт – ее часть?»

– В полемику не вдаемся. Еще одно разъяснение мне понравилось: «логистика – это отрасль инженерной науки, которая создает «человеческие системы», а не «машинные системы» (“logistics is commonly seen as a branch of engineering that creates «people systems» rather than «machine systems»”).

– То есть уже не «железный конь пришел на смену крестьянской лошадке» (О. Бендер), а «лэптоп в руках логиста пришел на смену железному коню»?

– Да. Вот еще одно пояснение:

“Logistics is that **part of the supply chain** which plans, implements and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customer and legal requirements”.

«Логистика – **часть цепочки снабжения**, отвечающая за планирование, внедрение и контроль за эффективным прямым и обратным потоками и хранением товаров, услуг и связанной с ними информацией между пунктами происхождения и потребления с целью удовлетворения потребительских и юридических нужд».

– То есть: как ни изобретай новые термины, а суть всегда одна: доставить товар из точки А в точку Б.

Симбиоз пространства и времени

– Да, пожалуй. Для нас, страховщиков, логистика немного даже вредна – она делает упор на симбиозе пространства и времени.

– Так называемые поставки «**точно во время**» = *just-in-time* и прочее?

– Точно, а мы ведь с тобой как классические страховщики груза, **не отвечаем за задержки / delays**.

– И получается, **наши продукты уже устарели**, не соответствуют требованиям времени?

– Ну почему сразу так резко? Мы с тобой **страхуем физическую природу груза**. Обеспечиваем его физическую сохранность, целостность и полноту в месте доставки.

– Но с грузом может еще много чего приключиться, в частности, задержка в доставке, падение рынка...

– И много других событий, **страхованием грузов не предусмотренных**. Хотя, конечно, есть современные продукты, предлагающие симбиоз всего.

– Но мы пока исследуем продукт классический – в его сложившейся рыночной форме.

– А потому давай вернемся к теме этой части главы: «Прочие средства транспорта».

– Я бы назвал ее «**Прочие звенья транспортной цепочки**». Поскольку после моря для нас логически на втором месте стоит что?

– Склады?

– Да, места хранения. Но еще до них – **места перевалки и обработки грузов** – то есть порты и терминалы...

– На которых для страховщиков главное – не сами порты, а те машины и процессы, которые обеспечивают погрузку и разгрузку.

ПОРТЫ и ПРОЧИЕ МЕСТА ПЕРЕГРУЗКИ

– Чуть позже про машины. Извечный вопрос любого страховщика груза на рейс?

– Количество и место **перегрузок – transshipments**.

– Потому, что даже защищенный контейнером груз самым большим опасностям подвергается при погрузке / выгрузке.

– И чем больше раз он проходит через эти процессы, тем выше степень риска для страхователя и страховщика.

– В чем **риск простого** – пусть и непредусмотренного в начале рейса – захода в порт? Ведь там же ждут суда, привыкли их загружать / разгружать.

– Риски двух видов. Вспомни, что ты объясняешь, когда предлагаешь страхование самих портов? Что почти **в любом порту существуют два вида организаций**:

- **портовые власти = port authorities,**
- **собственно грузообрабатывающие компании = cargo handling companies.**
Это операторы причалов, терминалов, складов = piers / terminals / warehouses operators. Стивидорные = собственно «грузчицкие» компании = stevedoring companies.

Какие бывают порты

– Пока не переходя к рискам, – как выбрать порт захода или перегрузки.

– Вернее, как не выбрать неправильный, неподходящий порт. Какие бывают порты?

ВКРАПЛЕНИЕ: Port – starboard

– Давай отвлечемся. Знаешь второе значение слова **port**?

– Конечно – «**левый борт судна**».

– Правильно. Откуда? Ты же авиатор! Молодец! А **правый – starboard**. Не от того, что с него на звезды глядели, а потому, что, если было одно весло на лодке, им гребли справа. И назвали правый борт steering board = гребной борт, или даже «гребная доска» – это когда весел не было. Потом в starboard трансформировалось.

– А приставали к причалу с обратной стороны, где весла не было, отсюда port – левый.

– И отсюда же выражение **posh = модный**, выпендренный. **Port Oustide Starboard Home** – когда в Индию плыли, лучшие каюты были слева – солнце не светило. А обратно, домой – справа.

– Назад, к портам наземным. Их первое разделение – **по расположению** – морской или речной / seaport или port.

– Некоторые порты, находящиеся на озерах или реках, т.е. на внутренних речных путях – имеют выходы к морю. Их называют **inland ports** = внутренними портами.

– А еще есть, как ни смешно, **сухие порты = dry ports**. Это чаще всего контейнерные терминалы, расположенные вне территории морского порта, на которые поступают контейнеры – или иные грузы – для прохождения таможни, разгрузки или отправки дальше по назначению.

– В Одессе такой начали строить в 2010 году – мы страховали – сейчас уже заканчивают.

– Ну и к расположению относится такой термин, как незамерзающий порт – **warm water port** – в нашем полушарии этот фактор надо учитывать.

– По **назначению** порты делятся на:

- рыбные = fishing ports,
- круизные = cruise ports,
- грузовые = cargo ports, которые в нашей практике обычно называют «торговый порт».

– Грузовые дальше разделяются по видам грузов – сухогрузные, нефтяные, контейнерные.

– Хотя в одном большом порту могут быть отдельные терминалы, на которых обрабатывают разные грузы.

– Например, Вентспилс был всегда большим нефтяным портом, но через него отгружали большую часть белорусского калия, узбекского хлопка... много лет назад.

– Итак, выбрали порт разгрузки или перегрузки. С кем мы работаем?

– Мы работаем с конкретным терминалом – с компанией по обработке грузов. Но не забываем про наличие портовых властей.

Портовые власти

– Портовые власти отвечают за **общие стороны транспортного процесса**. Прежде всего, за безопасность мореплавания: маяки и буи стоят на нужных местах и работают, в лотках глубины указаны правильно, лоцманы всегда знают свое дело и не злоупотребляют, судно не сядет на мель или не будет разбито у причала в шторм...

– Как у нас в небольшом английском порту было: только что отремонтированное судно дало течь, наших сюрвейеров / водолазов несколько дней не пускали в порт, когда они смогли нырнуть – обнаружили следы огромного валуна, повредившего судовую танк – вот тебе и значение эффективной работы портовых властей.

– В данном случае, по оперативному удалению валуна, чтобы никто ничего не смог доказать! А вспомни недавнюю гибель судна в грузинском порту: явно портовые власти не дали судну возможности переждать шторм в безопасном месте. Хорошо, груза на борту не было, а судно разломало на две части.

– Так что сам по себе выбор порта разгрузки или перегрузки – момент важный. Надо изучать историю каждого порта с точки зрения предыдущих убытков.

– Посмотри, как **рекламирует себя небольшой порт на Маврикии** (и найди опечатку):

Competitive Advantages

Compared to other ports in the region, Port Louis stands out by the numerous advantages it offers, ranging from the competitive tariffs - in many respects unmatched, organised workforce backed by smooth industrial relations, high security for cargo, excellent communication channels via radio trunking to a personalised customer service.

Конкурентные преимущества

По сравнению с другими портами региона Порт Луис выделяется многочисленными преимуществами – от конкурентных тарифов, во многих отношениях не перебиваемых, организованной рабочей силы при наличии хороших отношений с работодателями, высокой степенью безопасности груза, отличными каналами связи по радио – до индивидуальной работы с клиентами.

– Вот так и надо выбирать порты – не только по цене услуг, но и по качеству.

Компании по обработке грузов

– Порты и портовые власти – понятие сугубо морское. А грузообрабатывающие компании есть и в портах, и в аэропортах.

– И **риски для грузовладельца** опять же возникают трех типов:

- организационные;
- «человеческий фактор»;
- устаревшее / неисправное / неработающее оборудование.

– **Организационный фактор:** наличие неэффективных или непрофессиональных компаний. Вот, посмотрите, на развитие индийских стивидорных фирм за последние двадцать лет:

The country's over-200 years old sector saw a crest in the late 90s, when it could arm-twist ship owners into agreeing to their terms. Ship owners would often accede to the association's demands, fearing huge losses on wharfage, carnage and other costs if a ship remained berthed for weeks without the cargo being loaded or unloaded. But the balance has since tipped away from stevedoring firms, forcing them to look at other lucrative areas, such as freight movement, multi-modal transportation, and even buying smaller vessels.

200-летнее развитие стивидорного сектора страны прошло пик в конце 1990-х. Тогда стивидорные компании могли диктовать свои условия судовладельцам. Последние часто уступали требованиям ассоциации [профсоюзов?], опасаясь больших убытков по швартовке, обработки и иных портовых расходов, если судно неделями не загружалось или не разгружалось. Но теперь стивидорные компании утратили свое превосходство, что вызвало их интерес к иным прибыльным направлениям работы, таким как экспедирование грузов, мультимодальные перевозки и даже закупка малых судов.

– То есть от методов XIX века – в век прогресса.

ВКРАПЛЕНИЕ: Порт Феликстоу = Felixtowe**Или как важны порты для экономики страны**

Сокращенная статья из The Times, 28/9/11

Феликстоу – **один из самых больших портов Британии**. Сейчас товарооборот достигает 60 млрд фунтов – экспорт и импорт. В основном, **контейнеры** – 40% всего контейнерного оборота Британии. Платит 2.3 млрд фунтов налогов в казну.

Выступает David Gledhill представитель Hutchinson Ports UK. Это гонконгский анклав в Британии, часть бизнес-империи Li Ka-shing, владеющий громадными активами в своей бывшей метрополии. Он сообщает, что в порту недавно открыты 8 и 9 терминалы для самых больших контейнеровозов (до 24 судов в

ряд). На это потрачено 300 млн фунтов. Планируются еще инвестиции в общей сумме в 1 млрд – еще на один причал с ростом оборота порта до 90 млрд фунтов. «**Иначе грузы уйдут в Роттердам или Бремерхафен**».

Инвесторы критикуют **дорожную систему** Англии: reflects a bygone age была построена для перевозок произведенных товаров с севера/ центра на юг. Сейчас – импорт в контейнерах с Востока в центр, но дорога A14 для этого не приспособлена [ездил по ней – узенькая!].

Поэтому пробуют перенести упор – **на железную дорогу**. Строят самый большой железнодорожный терминал = longest rail freight terminal в стране: **26% от-грузок (всего!)** по ж/д – 28 поездов приезжает, столько же уходят груженными (56). Намереваются увеличить поезда: длину до 30 вагонов (сейчас 22–24) и количество до 80 поездов в день.

Феликстоу – **один из пяти крупнейших портов Европы**, курс – оставаться на этом уровне.

Конкуренты – арабские инвесторы в Тилбэри под Лондоном. Хотят вложить 2 млрд фунтов, но Феликстоу считает, что контейнерные линии не захотят так далеко отклонять суда от маршрута: Феликстоу на берегу, а Тилбэри – вверх по Темзе.

– Как много вопросов поднимает маленькая статья! Это и общая схема транспортной инфраструктуры – с глобальной точки зрения. И соотношение дорог и ж/д. И безусловный приоритет контейнеров на морском транспорте и в торговле.

– И внимание иностранных инвесторов к инфраструктуре – к портам. Ну, что твоя «монополия», игра, то есть. Прибрать ключевые объекты...

От портов – к обработке грузов

– Посмотри, как рекламируют себя подмосковные **компании по обработке грузов**. На своих складах и в далеких от них портах они готовы **проводить такие операции**:

- организация перегрузки грузов в портах назначения из контейнеров на автомобильный и железнодорожный транспорт;
- складская обработка и хранение (ответственное хранение) грузов;
- комплектация, сортировка, паллетирование, переупаковка и маркировка грузов;
- сюрвейерский досмотр с выпиской заключения о количестве и состоянии груза;
- организация необходимого документального оформления грузов на таможенных терминалах;
- содействие в организации таможенного оформления грузов в РФ;
- организация поставок товара российскому грузополучателю на условиях DDP;
- организация и осуществление доставок негабаритных, тяжеловесных, опасных (ADR) и других специфических грузов.

– Так что неблагоприятные воздействия и организационного, и «человеческого» факторов можно предотвратить...

– Используя не первые попавшиеся дешевые, а зарекомендовавшие себя компании с историей и вменяемым менеджментом.

– Третий фактор в обработке грузов – технологический.

ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

– Пошли дальше по нашей транспортной цепочке. Мы **выбрали порт и компанию по обработке грузов**. Какое у нее должно быть оборудование?

– Вот что российский автор пишет **о портовом оборудовании**, хотя это касается не только портов:

«Погрузочно-разгрузочная портовая техника подразделяется на оборудование **непрерывного и циклического действия**. В первом случае она, как правило, предназначена для перегрузки навалых грузов либо перекачки жидкостей

и газов (гидравлическая портовая техника). Портовое оборудование циклического действия – это вагоноопрокидыватели и грузоподъемное оборудование (разного типа краны).

Развитие портовой перегрузочной техники идет по нескольким путям. Во-первых, широкое применение находят мобильные портовые краны, заменяющие собой стационарные. Во-вторых, портовая техника становится все более мощной, что обусловлено ростом объемов перевозок. Третья тенденция – использование более узкоспециализированной техники. Например, ричстакеров (погрузчиков, предназначенных исключительно для контейнеров) или оборудования для обработки поддонов и пакетов».

– Возьмем контейнеры – основное движущее средство мультимодализма. На интересной страничке <http://marineinsight.com/misc/equipments/different-cargo-handling-equipments-used-on-container-ships/> говорится, что ежегодно за борт падает примерно 10,000 контейнеров. Из них 50% – из-за ошибок во время обработки грузов.

– На той же странице **дается список оборудования**, используемого для обработки контейнеров в портах:

- редко уже, но **краны** могут быть и на самом судне. На контейнеровозах их почти не бывает, а вот на балкерах в ряде случаев есть;
- с борта судна – на причал: для разгрузки нужны **портальные, или козловые, краны** = gantry cranes;
- **контейнерные погрузчики** = **straddle carriers**, красочно описываемые как «самоходная тележка с широко разнесенными колесами», видели наверняка такие в портах, выглядят как машины пришельцев из «Войны миров»;
- краны-**штабелеры** = **stacker cranes**;
- погрузчики с боковым захватом = side loaders;
- тягачи = tractors и трейлеры / полутрейлеры = trailers / semi-trailers.

– И такие списки можно написать для каждого вида грузов: какие конкретно краны, рейфферы или погрузчики им необходимы.

– Главный вывод: для любого груза **порт или терминал или склад** необходимо выбирать исходя из **наличия там специализированного оборудования** по обработке грузов.

– Возможно, помочь в этом может негосударственная Ассоциация обработки грузов ICHCA, см. <http://www.ichcainternational.co.uk>.

– Уходим от оборудования по обработке, но в качестве зарисовки: я искал какие-то списки видов оборудования (ничего не нашел, не устаю поражаться беспомощности Интернета – кроме Википедии интересные учебные страницы никогда не бросаются в глаза).

Страхование контейнеров – ностальгия

– Набрал «контейнеры» – сразу натолкнулся на **рекламу родного Ингосстраха**: компания provides the insurance cover for any type of containers: dry freight containers, heat-insulated containers, tank-container.

– А что такого странного?

– Ну, во-первых, сейчас контейнеры мало кто страхует, очевидно, контейнерные операторы занимаются самострахованием. А во-вторых, ностальгия. Я пришел в Ингосстрах первого августа 1984 года – и один из моих учителей, **Михаил Арсеньевич Сафронов**, тогда зам. начальника отдела ОСС, сказал мне и Сергею Гуляевскому: «У нас есть два места – страховать контейнеры и Р&I». Для меня тогда и то и другое было непонятно, Сергей выбрал контейнеры – а я оказался в Р&I, о чем ни разу не пожалел. Самый интересный вид страхования, на мой взгляд. Хотя контейнерное страхование тогда Сергей очень даже серьезно развивал...

СЮРВЕИ = ОСМОТРЫ = SURVEYS = INSPECTIONS

Количество груза

– Итак, мы разгрузили наше судно. Или грузовик, вагон, самолет. А **сколько** груза-то разгрузили? С контейнерами проще, они все на учете. Хотя и их осмотреть надо. А вот с навалочными, наливными, мешочными грузами – проблема. Как их точно посчитать?

– Да, точность в этом деле – вещь очень важная. Помнится, в 80-х годах огромные проблемы были с определением веса привозимого в Союз зерна – и экспортируемого, тоже. – А все потому, что использовали **разные методы счета в портах погрузки и выгрузки**.

– В одном случае – **драфт-сюрвей = draught-survey**, определение веса груза исходя из осадки судна – до и после погрузки. Есть такие специалисты, сюрвейеры, в большинстве портов – да и капитаны, и грузовые помощники также могут определить количество взятого груза. На то грузовая марка = plimsoll line – и нужна.

– А в другом порту использовались **вагонные весы**, – во-первых, дающие большую погрешность, а во-вторых, взвешивались вагоны, то есть бралось не количество груза, выгруженного с судна, а количество погруженного на ж/д. Во внимание не принимались потери, в том числе, хищения грузчиками – в порту.

– Или вот нефтяные грузы: Ингосстрах и лично несравненный **Вячеслав Иванович Щербаков** боролись в 80-х за установление в советских портах новейших (тогда) **электронных счетчиков** для определения количества нефтепродуктов...

– Поскольку, как мы знаем из главы XI, точно рассчитать вес отгруженной нефти очень сложно: нужно принимать во внимание объем и температуру груза. Сложнейшие, по моему, в грузовом деле эти расчеты – нефтяные и газовые.

– А если идет речь о грузе попроще – в мешках, например, то все, что мы имеем – это элементарный счет, палочки и квадратики на листочке. **Тальманские листы = tally sheets** – называются.

– В некоторых портах надеяться на точность подсчета береговыми службами нельзя. Тогда перевозчики нанимают собственную команду – моряки стоят и проводят параллельный тальманский счет – чтобы на перевозчика не навесили бумажную недостачу.

– Да, **paper loss = бумажная недостача** – это бич страховщиков грузов и страховщиков ответственности = P&I. Очень сложно доказать, что груз считали неправильно – и из-за этого погрузили 10,000 мешков, а разгрузили, по береговому подсчету, 9,950.

– Многие страховщики грузов исключают риск бумажной недостачи – как мы видели в нефтяных условиях Bulk Oil Clauses – и многих других.

Осмотры = Сюрвеи груза. Качество груза

– Ну, и раз зашла речь о проверке в порту, то нужно сказать и об определении качества груза.

– Мы немного заходим в процесс урегулирования убытков. Но все же: некоторые грузы – скоропортящиеся или с тонким химическим составом – грузовладельцы осматривают – вернее, организуют сюрвей – в обоих портах, погрузки и выгрузки.

– Обычно принимаются всем известные компании проверки качества – такие, как SGS.

– Называются осмотры в порту погрузки – или в месте изготовления или сбора – **допогрузочный осмотр = PSI = Pre-shipment Survey**.

– Страховщики обычно **за такие рутинные сюрвеи не платят**. Хотя все в современном страховании относительно, договаряются стороны – и будут страховщики оплачивать и рутинные сюрвеи.

– А если возникло **подозрение на убыток**... Или недостача вырисовывается, или, что гораздо серьезней и более трудоемко – повреждение груза.

– Подмочка, несоблюдение температурного режима, загрязнение нефтепродуктов остатками груза от предыдущего рейса, появившаяся в зерне, нападавшая с комингсов ржавчина.

– Короче, грузополучателю становится известно, что с грузом имели место проблемы. Он или напрямую **назначает сюрвейера**, одобренного страховщиками – или просит страховщиков защитить его интересы.

– Что означает: есть вероятность возникновения страхового случая, это – епархия страховщиков.

– **Не** стоит полностью **связывать сюрвеи со страховщиками**. У грузовладельца есть несколько моментов транспортного процесса: затарка в контейнер / отгрузка / погрузка на судно или в самолет / перегрузка / выгрузка / растарка и прочие. В ряде случаев о страховом убытке речь не идет – нужно просто убедиться, что все проходит правильно и ровно.

Что осматриваем?

– Говоря о сюрвеях, прежде всего надо убедиться, **что надо осматривать**.

– У нас самый большой убыток по грузам был на миллион долларов. Бананы испортились. Страхователь по условиям полиса должен был провести осмотр и судна, и груза. Груз страхователь осмотрел, он всегда организовывал осмотр. А судно – нет. А именно с судном и случились проблемы – после чего страховщики отказали оплачивать убыток. После многих месяцев работы стороны – с нашей помощью – пришли к компромиссному урегулированию.

– Так что бывает необходимость **осматривать и транспортное средство, и место хранения, и упаковку или контейнер, и сам груз** – с точки зрения его количества или качества.

– При этом в осмотре может участвовать страховщик – а могут проходить осмотры исключительно за счет страхователя.

– Забудем о нашем подзаголовке «качество груза», на время. Мы попытались составить **список возможных сюрвеев**.

– И как это часто бывает в Интернете, обнаружили наиболее полный список на сайте компании из «страны третьего мира».

– Да это и понятно – в «развитых странах» считают, что все все знают – и никого учить не надо. А в «развивающихся» мягко напоминают, что еще можно сделать, если у нового экспо/импортера еще нет сложившейся практики.

– Или просто все в запарке, а сюрвей организует практикант. И ему нужно найти под-сказку.

– Итак, страничка вьетнамского отделения глобальной сюрвейерской компании. Виды сюрвеев <http://www.globmaritime.com/community/forum/Incidents/162-Damage-Cargo-Inspection-Survey.html>

ВЛОЖЕНИЕ 13.3 СЮРВЕЙЕРСКИЕ РАБОТЫ

КЛАССЫ РАБОТ

- | | |
|---|---|
| • Survey/ Inspection Services | • Работы по сюрвею / инспекции |
| • Quality Goods Control Services | • Контроль за качеством грузов |
| • Laboratory Testing Services | • Лабораторный анализ |
| • Engineering Control & Inspection Services | • Инженерный контроль и инспекции |
| • Buying Agent & Sourcing Services | • Контроль за агентом по закупкам и за происхождением товаров |
| • Third Party Inspection, Expediting Services | • Инспекция третьих лиц (компаний), экспедирование |
| • Loss Adjuster Services | • Услуги аджастеров |

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Appraisal & Valuation Services | • Оценка |
| • Certification Services | • Сертификация |
| • Marine Survey and Diving & Underwater Works | • Морские сюрвей, подводные работы |

ВИДЫ СЮРВЕЙЕРСКИХ РАБОТ

- | | |
|--|--|
| • Cargo Tank Inspection | • Сюрвей грузовых танков |
| • Draft Survey / Inspection | • Драфт-сюрвей [осадка судна] |
| • Deadweight Survey / Inspections | • Дедвейт-сюрвей / инспекция |
| • Deadweight calculation | • Расчет дедвейта |
| • Survey / Inspection & Issues of Ullage & Weight | • Сюрвей / инспекция объемов грузовых танков и груза |
| • Cargo Contamination Investigations | • Расследование загрязнения грузов |
| • Measurement of LPG, LNG, Crude, Oil, VAM, BA, Methanol, PPG-3010 at ship's & shore's tanks/ tanker | • Измерения количества сложных грузов / объемные расчеты в танках / емкостях на берегу и на судне |
| • Loading / Discharge Pumping Inspection / Survey | • Сюрвей при погрузке / разгрузке через трубопроводы |
| • Tank Calibration Calculation & Issues | • Расчеты калибрации танков |
| • Approval & Issues of Quality & Weight Certificates | • Одобрение и выпуск сертификатов качества и веса |
| • Crude oil vessels Survey / Inspection | • Сюрвей танкеров, перевозящих сырую нефть |
| • Consumer Goods Survey / Inspection | • Сюрвей потребительских товаров |
| • Supervision, Survey of repairs | • Надсмотр за ремонтом, сюрвей во время ремонта |
| • Investigation & Analysis of causes & circumstances of incidents & accidents | • Расследование и анализ причин и обстоятельств происшествий |
| • On-hire, Off-hire & condition Survey / Inspection | • Сюрвей при фрахтовании судов: состояние судна в моменты его передачи |
| • Testing of products & materials lab analysis aim to identify brand name, component | • Тестирование продуктов и материалов, лабораторный анализ с целью определения подлинности марки и компонентов |
| • Survey / Inspection of damage and/ or loss to be stuffed cargo | • Сюрвей повреждений и гибели незатаренного груза |
| • Survey / Inspection & approval of towage & stowage, lashing | • Сюрвей и одобрение буксировки, размещения и крепления груза |
| • Seaworthiness condition Survey/Inspection | • Установление мореходности |
| • On-hire, Off-hire & condition of container Survey/ Inspections | • Сюрвей [судна] при входе и выходе из чартера, сюрвей контейнеров |
| • Study to transport feasibility | • Исследование возможности к транспортировке |
| • Superintendence to handling & stowage | • Надсмотр за обработкой и размещением грузов |
| • Pre-loading cargo Survey / Inspection | • Предпогрузочный осмотр груза |
| • Planning & stowage Survey / Inspections | • Планирование размещения груза |
| • Bulk cargo weight Survey / Inspection | • Подтверждение веса навалочного груза |

- Inspection & supervision of weight, packing of bulk cargo
- Quantity tally
- Loss prevention inspection / survey
- Tanks, holds inspection
- Inspection of weight, quantity, condition, quality, dimension, packing, marking export / import cargo / tally & Supervision on loading / discharge
- Liquid, dry cargo contamination
- Disputes concerned to cargo outturn
- Damage and/or loss of cargo Survey / Inspection
- Disputes to charter party performance
- Distribution on general & average damage
- Pre-loading Inspection
- Watertight hatch cover Survey / Inspection
- Cleanness holds Survey / Inspection
- Damaged cargo assessment & estimation
- Inspection & supervision of goods loading / discharging
- Fumigation services
- Sampling on loading / unloading and in factory
- End products inspection
- Crop inspection services
- Sampling & analysis, radioactivity testing, monitoring efficiency of labor
- International certificate of non-radiation
- Products Laboratory Testing
- Container loading Inspection / Supervision
- Industry Survey / Inspection
- Agricultural products Survey / Inspection
- Factory Audit Inspection
- Simple Factory Audit Inspection
- Extensive Factory Audit Inspection
- First Article Inspection
- Pre Production Inspection / Survey
- Осмотр и надзор за определением веса и упаковкой навалочного [мешочного?] груза
- Тальманский счет (определение количества груза)
- Сюрвей с целью предотвращения убытков
- Осмотр танков и трюмов
- Инспекция веса, количества, состояния, качества, размеров, упаковки, маркировки экспортных / импортных грузов / тальманский счет/ надзор за погрузкой/ выгрузкой
- Загрязнение наливных и сухих грузов
- Споры по количеству выгруженного груза
- Сюрвей поврежденного / погибшего груза
- Споры по исполнению чартера
- Расчеты по общей и частной аварии
- Допогрузочный осмотр
- Тестирование водотечности трюмных закрытий
- Определение чистоты трюмов
- Определение степени повреждения груза и его оценка
- Осмотр при / надзор за погрузкой/ выгрузкой
- Фумигация
- Взятие образцов при погрузке / выгрузке и на фабрике
- Осмотр конечного продукта
- Сюрвей урожая
- Образцы и анализ, исследование радиоактивности, надзор за эффективностью работ
- Международный сертификат нерадиоактивности
- Лабораторное тестирование продуктов
- Осмотр / надзор за погрузкой контейнеров
- Осмотр / надзор за производством
- Осмотр / надзор за сельхозпродуктами
- Заводской аудит
- Обычный заводской аудит
- Расширенный заводской аудит
- Осмотр первых образцов [продукта]
- Осмотр до начала производства

- | | |
|---|--|
| • During Production Inspection / Survey | • Осмотр во время производства |
| • Production Monitoring / Supervision | • Мониторинг / надзор за производством |
| • Final Production Random Inspection | • Выборочная проверка конечной продукции |
| • Pre-Shipment Inspection / Survey | • Допогрузочный осмотр – обнаружение дефектов |
| • Defect Sorting Services | • Подтверждение производства |
| • Witness to the production | • Контроль за качеством |
| • Quality control | • Инспекция третьих лиц [компаний] |
| • Third Party Inspection | • Аварийный диспашер (по страхованию) |
| • Loss Adjuster (for Insurance) | • Оценка имущества и бизнеса: недвижимости, оборудования, линий, судна, предприятия, проекта |
| • Valuation & Appraisal to Real Estate & Machineries, lines, equipment, vessel, enterprise, project | • Агент по закупкам |
| • Buying Agent | • Сертификация |
| • Certification services | • Осмотр склада |
| • Warehouse Inspections | • Хранение образцов в соответствии с действующими правилами. |
| • Sample-storage according to valid regulations. | |

Роль и значение сюрвейеров

- А зачем ты эту громадную таблицу воспроизвел?
- А чтобы еще раз обратить внимание на то, что **сюрвей сейчас – один из основных моментов / элементов транспортного процесса.**
- Что существуют **десятки видов** сюрвея – проводимых грузовладельцами или страховщиками грузов.
- Что они необходимы отнюдь **не только для того, чтобы убедить страховщика оплатить претензию грузовладельца...**
- Но и в отношениях между покупателем и продавцом, и перепродавцом...
- Между отправителем и перевозчиком.
- Между судовладельцем и фрахтователем.
- И это при том, что мы удалили из вьетнамского списка много позиций, относящихся к страхованию каско судов и P&I, оставив только позиции, интересующие грузовые интересы и фрахтователей.
- Две последние позиции – с сайтов иных сюрвейеров. А так мы даже орфографию сохранили – не всегда правильную, но убедительную.
- И вот что еще надо подчеркнуть: по одному и тому же поводу сюрвейеры **могут значаться различными сторонами.**
- Классика: пришел пароход в порт, груз поврежден – на борт приходят **два сюрвейера:** от **грузовых** интересов и сюрвейер P&I, от **перевозчика.**
- Но их может быть и **три:** грузовладелец нанимает своего сюрвейера, страховщик груза – своего.
- Чаще всего так не бывает: интересы грузовладельцев и страховщиков груза совпадают.

- А что, если в условиях страхования **грузов имеются исключения / ограничения?** И грузовладельцу еще надо будет доказать, что убыток попадает под объем покрытия.
- Как Оукшотт создавался, мы много перевозок бананов страховали. А там условие: страховое покрытие работает, если рефустановка была поломана и не работала не менее 24 часов. Соответственно, грузовладелец пытался доказать, что она была поломана, а страховщик – что она постоянно работала.

– Так что при «простых» убытках типа недостачи, сюрвейер должен, конечно, быть один – от грузовых интересов.

– А при иных – в особенности, при работе со специализированными условиями страхования – грузополучателю нужно подумать, достаточно ли сюрвейера страховщика – или ему назначить и собственного сюрвейера.

– Поэтому в небольших портах, как только возникает конфликтная ситуация типа повреждения груза – происходит соревнование: **какая из сторон быстрее назначит самого компетентного сюрвейера.**

– Поскольку, если дело дойдет до суда или арбитража – на заседание вызываются **сюрвейеры обеих сторон – или трех сторон.**

– И исход дела во многом зависит от **профессионализма** – и просто убедительности (и знания английского) изложения сюрвейером своей позиции.

– **Expert witnesses = свидетели-эксперты** – тогда называются наши сюрвейеры.

– Так уж получилось, что заговорили мы о сюрвейерах еще на стадии «андеррайтинговой». Много раз вернемся к ним на стадии «претензионной».

– Надо помнить, что **сюрвей – органичная часть процессов** и производства, и перевозки, и доставки конечному потребителю.

– И только в небольшом числе случаев сюрвей связан собственно со страховыми спорами.

Сюрвейеры и аджастеры

– Вот еще такое слово есть – **аджастер = adjuster**. Эта профессия как с сюрвейерской соотносится?

– Поточнее ответит Андрей Богачов – Президент российской Национальной Ассоциации Страховых Аджастеров = NAIA = **National Association of Insurance Adjusters**, [www.naia-rus.ru](http://naia-rus.ru). Мое понимание: в морском страховании, прежде всего, в страховании каско, аджастер – это тот, кого раньше называли «диспашер». Это специалист по урегулированию убытка. Он имеет дело в основном с документами – распределяет понесенные расходы на подпадающие под страхование и нет.

– А в неморском страховании аджастер – симбиоз сюрвейера и морского аджастера. Он осуществляет осмотр застрахованного имущества или места убытка – после страхового случая. На основании этого определяет, покрыт ли убыток, если да – в какой сумме.

– Есть еще термин **ассессор = assessor**. Я понимаю, что он тоже идет из неморского страхования и примерно аналогичен неморскому пониманию аджастера.

– Как же, как же – «коллежский ассессор»!

– Помимо этого есть еще целый ряд услуг, которые постепенно выделяются в независимые профессии. Например, **forensic expert = криминалистический эксперт**. Некто вроде следователя – имеющего дело с документами, остающимися после убытка.

– Их, например, работа – заниматься сгоревшими складами. На которых очень часто до убытка числится товаров на миллионы, а реальные кипы сгоревших останков тянут на тысячи.

– Сюрвейер или аджастер пробуют оценить количество сгоревшего товара. А forensic expert занимается тем же на основании имеющихся – реальных или липовых – грузовых документов.

Активная роль сюрвейера – крепление грузов

– Не можем не вспомнить об одном из самых активных сюрвейеров в нашем регионе – капитане Анатолии Шмелеве из Руссюрвея, ныне базирующемся в Беларуси. Посмотрите его страницу на сайте <http://kapitanshmelev.ru/en>. Анатолий напоминает одинокого рыцаря, уже несколько лет борющегося за сохранность грузов.

– Не вообще за сохранность, а за правильность крепления. Ведь и на море, и на дороге одно из главных условий доставки груза в целости и сохранности – его правильное кре-

пление. Сайт Анатолия **Load Securing = Крепление грузов** – четко объясняет, каких правил надо придерживаться.

– У нас только что был морской убыток: и судно новое, и его трюмы осмотрели сюрвейеры. А с грузом – частями крана – поступили так: на дно трюма определили какие-то мешки, на них поставили контейнеры, а сверху – части нашего крана. Не сильно закрепив. Они и упали по дороге, серьезно повредились.

– За каждой отправкой не доследишь. Чем занимается Анатолий – пытается перенести западноевропейский опыт – в Германии существуют **жесткие стандарты крепления грузов на грузовиках** – на нашу, восточноевропейскую почву. Вернее, на наше дорожное покрытие со всеми его рытвинами.

– Где, как говорилось на недавнем семинаре с участием Анатолия, «более 50% претензий грузополучателей и выплат страховых компаний, вызваны тем, что груз **не был закреплен или был закреплен** недостаточно».

– Поэтому среди услуг, предлагаемых компанией «Руссюрвей» есть такая: calculation and certification of the cargo securing of any typical and single loading = расчет и сертифицирование крепления груза по стандартной или единичной грузоперевозке.

– В заключение – пример страховой оговорки о сюрвеях. Обратите внимание на критерии отбора сюрвейерской компании. Ведь различного качества сюрвейеров в любом порту – иногда десятки.

– К вопросу «что осматриваем» – эта оговорка – об осмотре готовности трюмов, а не самого груза.

ВЛОЖЕНИЕ 13.4 СЮРВЕЙЕРСКАЯ ОГОВОРКА

ТРЕБОВАНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ СЮРВЕЙЕРСКИХ ОСМОТРОВ

It is warranted that insurance cover under the present policy is subject to loading and discharge survey to be supervised by independent surveyors which will to check quality and quantity of cargo and confirm clean space in holds before loading.

The surveying companies engaged in loading and discharge surveys should be industry recognized companies in the field of checking quality and quantity of cargo as well as checking clean space in holds before loading.

– Уходя от судов и сюрвеев, не можем не привести обширную оговорку из недавнего нашего страхования.

SURVEY WARRANTY CLAUSE

Обязательным условием действия страхового покрытия в рамках настоящего полиса является проведение независимого осмотра сюрвейерской компанией в ходе погрузки и выгрузки с целью проверки веса, существующих повреждений и чистоты трюма перед погрузкой.

Сюрвейерская компания должна быть одной из международно-признанных компаний, предоставляющих услуги по контролю за погрузкой и выгрузкой в целях определения веса, качества груза, а также чистоты трюмов.

ВЛОЖЕНИЕ 13.5 ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ И К СЮРВЕЙЕРСКИМ ОСМОТРАМ

VESSEL WARRANTIES

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.

SURVEY WARRANTIES

Preloading / discharge to be carried out by Alex Stewart surveying company in Rotterdam (Holland), Jebel Ali (UAE), Poti (Georgia), Razdan (Armenia).

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.

– Не переводим. Но просим отметить (а) обширность требований к судам, (б) назначение конкретной сюрвейерской фирмы, (в) упор сюрвея на **крепление = lashing, вернее, средства крепления груза.**

ХРАНЕНИЕ. СКЛАДЫ

– Говоря о сюрвеях, один из их видов – осмотр складов.

– Плавно переходим к хранению. Самый главный вопрос: **является ли хранение на складе частью транспортного процесса?**

– Вопрос далеко не праздный. Как мы помним, проистекает из обыкновений страховых рынков. На многих из них **не берут на страхование имущество на складе** – то есть, товарные остатки на складе.

– Вернее, берут, но как часть страхования большого наземного индустриального комплекса: завод + офисы + товары в обработке и на хранении.

– А в нашем регионе, где страхование только становится, очень часты обращения к страховщикам **за страхованием самых опасных моментов производства.** В данном случае – складского хранения.

– То, что на Западе называют **selection against underwriter = выбор не в пользу страховщика**, выделение из всего набора рисков самых опасных моментов.

– Решение наших региональных рынков: брать риск хранения отдельно. Решение западных рынков: страховать хранение только **как часть транспортного процесса.**

– Как мы видели, в большинстве условий страхования грузов есть ограничение. **Груз страхуется на складе**, если это хранение – **промежуточная стадия транспортировки...**

– Причем отстоит **от момента разгрузки с судна** на небольшой период времени – 30 или 60 дней.

Страхование хранения в ходе перевозки

– Мы уже изучали условия страхования грузов на складах – достаточно вспомнить Оговорку 8 ICC – **Transit Clause = Оговорка о перевозке.**

– Почитайте ее целиком. Вспомним только основные моменты.

– Там говорится об окончании страхования, если груз поступает на **окончательный склад или место хранения = the final warehouse or place of storage.**

– При этом дается несколько разъяснений: например, к окончательному складу при-

равнивается поступление на склад для «хранения **иного, нежели в ходе нормальной** перевозки, или для разделения или распределения» = for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution.

– И даже предусматривается ситуация, когда **для хранения** используется «любое перевозящее авто- или иное транспортное **средство или контейнер**» = any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage.

– Итак, страховщики всегда разделяют процессы транспортировки и хранения.

– И определяют, какое хранение подпадает под страхование грузов, а какое относится к иным видам страхования.

– В любом случае, склад – звено транспортной цепочки.

– Нам надо изучить...

Какие бывают склады

– Как человеку XX советского века, мне при слове «склад» на ум приходит «Операция «Ы» и бабушка, складской сторож.

– Но с тех пор немало воды утекло, и «складское хозяйство» стало развитой отраслью.

– Мы нашли краткий курс по складскому хозяйству, как обычно, на сайте из «развивающейся страны», Индии: <http://www.nos.org> = National Institute of Open Schooling = Открытый университет, скажем так.

– Очень мне понравилась там одна фраза: “Warehousing removes the hindrance of time” = «**Складское хозяйство побеждает вечно текущее время**».

– Прямо-таки гомеровский стиль!

– Серьезное теоретическое исследование начинается Открытый Университет с **необходимости складов**:

- Сезонное производство = Seasonal Production (сельскохозяйственная продукция);
- Сезонный спрос = Seasonal Demand (зимняя одежда);
- Широкомасштабное производство = Large-scale Production;
- Быстрая доставка = Quick Supply (размещение продукции около мест потребления);
- Бесперывное производство = Continuous Production;
- Стабилизация цен = Price Stabilization.

– Далее – виды складов по **форме собственности**:

- частные = private warehouses;
- публичные = public warehouses;
- государственные = government warehouses;
- кооперативные = cooperative warehouses;
- таможенные = **bonded** warehouses (самая сложная форма, самое большое количество переводов: «бондовый склад», ТЛС = таможенно-лицензионный склад, склад временного хранения).

– А теперь перейдем к отечественным источникам. Приведем **классификацию складов** – отлично и кратко изложенную на сайте <http://www.transagroexport.com/articles/class.php>:

ВКРАПЛЕНИЕ: Классификация складов

«Существует целый перечень различных классификаций складских помещений. Для начала разберемся, что **же такое склад** и какие функции он выполняет.

Склад — это нежилое помещение, предназначенное для хранения сырья,

продукции, товаров и прочих грузов, обеспечивающее соблюдение требуемых условий хранения и оснащенное оборудованием для хранения и удобными для разгрузки-погрузки конструкциями и сооружениями.

По **назначению** склады делятся на производственные, оптово-заготовительные, снабженческие и коммерческие.

По **видам хранимой продукции** склады бывают продовольственными, непродовольственными, фармацевтическими и специального назначения.

Требования к каждому виду склада зависят от его предназначения. Каждый склад должен обеспечивать не только надежное хранение груза, но и удобство подъездных путей, обеспечение погрузочно-разгрузочных работ, учет движения грузов, сортировку и отгрузку товаров и продукции.

По **способу хранения** склады могут быть распределенными и централизованными, открытыми и закрытыми, бункерами и резервуарами.

По **форме собственности** складские помещения можно разделить на арендуемые, коммерческие (принадлежащие логистическим компаниям) и являющиеся собственностью компании.

Перечисленные выше классификации **не отражают всех конструктивных и логистических особенностей** складских помещений... Одной известной логистической компанией была разработана **система классификации**.

Данная система делит все складские помещения независимо от их назначения **на шесть категорий**. При определении категории конкретного складского помещения **учитываются такие параметры** как географическое расположение склада, наличие и состояние подъездных дорог, удаленность от автомагистралей, наличие железнодорожной ветки, площади помещения, этажности, высоты потолков, наличия технических средств охраны и многого другого.

Категория «А+» объединяет складские помещения наиболее удобные и выгодно расположенные с точки зрения логистики. Такие склады имеют достаточные площади, офисы и служебные помещения, складское и погрузочное оборудование. Стоимость аренды таких помещений самая высокая.

Склады **категории «А»** немного дешевле, хотя и отвечают многим требованиям свойственным предыдущей категории. Это также одноэтажные капитальные сооружения с развитой инфраструктурой.

Категория «В+» требует от помещения склада высоту потолков не менее восьми метров. Полы должны быть покрыты антипылевым покрытием. Склад должен быть расположен вблизи крупных магистралей, иметь удобные подъездные пути и место для маневрирования большегрузного транспорта.

Помещения **категории «В»** могут быть как одно-, так и двухэтажными. В случае двухэтажного склада должно обеспечиваться необходимое количество лифтов и подъемников.

Категория «С» включает складские помещения с потолками не менее четырех метров. Это могут быть как капитальные сооружения, так и утепленные ангары.

Категория «D» — это, как правило, не отапливаемые ангары, подвальные помещения и сооружения гражданской обороны».

— Сколько компаний, столько мнений. На сайте <http://www.g2p.ru/publications/index.php?opn=25282&part=2> мы нашли классификацию Swiss Realty Group – вместо плюсов использующую цифры: A1-A2-B1-B2-C1-C2-D. Что интересно, подробное описание требований к складу наивысшей категории A1:

ВЛОЖЕНИЕ 13.6

ТРЕБОВАНИЯ К СКЛАДУ НАИВЫСШЕЙ КАТЕГОРИИ (А1)

- Современные помещения, строившиеся с учетом будущей складской деятельности. Расположение, отделка и оборудование таких складов призваны отвечать следующим принципам современной складской логистики: близость основных транспортных артерий, возможность адаптации под любые виды грузов, высокая скорость грузооборота и гарантии сохранности грузов.
- Год постройки: позднее 1994 года.
- Расположение: на основных транспортных магистралях в 10–40 км от Москвы.
- Прямой доступ на территорию склада непосредственно с трассы или по удобным дорогам-сателлитам.
- Одноэтажное / однообъемное здание с высотой потолков от 10 м и более.
- Абсолютно плоские бетонные полы с антипылевым покрытием.
- Высокая проектная нагрузка на поверхность пола (от 4 тонн/кв. м).
- Редкая сетка колонн (обычно не менее 12х18).
- Наличие офисных, административных и бытовых помещений в здании склада.
- Не менее одних погрузо-разгрузочных ворот на каждую тысячу кв. м склада и обособленная зона погрузки/разгрузки и комплектации заказов.
- Система пожарной сигнализации и автоматическая система пожаротушения (сплинкерная или порошковая).
- Регулируемая температура и влажность в помещении склада.
- Автономные системы тепло- и водоснабжения.
- Аварийные системы электропитания.
- Центральное кондиционирование и вентиляция.
- Погрузочно-разгрузочные ворота, оборудованные гидравлическими аппаратами и док-шеллерами.
- Современные системы охранной сигнализации и видеонаблюдения.
- Развитая транспортная инфраструктура, наличие удобных подъездных путей, разворотных площадок, парковок для всех видов транспорта, указателей и светофоров.
- Благоустроенная прилегающая территория.
- Привлекательный внешний вид: отделка современными фасадными системами, современное остекление.

– И примерно такой же список, без перевода – для совершенствования английского – от того же индийского Открытого Университета <http://www.nos.org>.

ВКРАПЛЕНИЕ: Требования к хорошему складу:

- i. Расположение: Warehouse should be located at a convenient place near highways, railway stations, airports and seaports where goods can be loaded and unloaded easily.
- ii. Оборудование: Mechanical appliances should be there to loading and unloading the goods. This reduces the wastages in handling and also minimises handling costs.
- iii. Размер помещения: Adequate space should be available inside the building to keep the goods in proper order.
- iv. Рефрижераторное оборудование: Warehouses meant for preservation of perishable items like fruits, vegetables, eggs and butter etc. should have cold storage facilities.
- v. Защита товаров от физических элементов: Proper arrangement should be there to protect the goods from sunlight, rain, wind, dust, moisture and pests.
- vi. Парковочное место: Sufficient parking space should be there inside the premises to facilitate easy and quick loading and unloading of goods.
- vii. Система безопасности: Round the clock security arrangement should be there to avoid theft of goods.

viii. Система пожаротушения: The building should be fitted with latest fire-fighting equipments to avoid loss of goods due to fire.

– Заканчивая наш краткий экскурс в складское хозяйство, вспомним еще раз, что страхование грузов **начинается и заканчивается на складах**. Так что роль и значение склада в транспортном процессе трудно переоценить.

– Вернемся обратно к транспортному процессу? Мы до сих пор изучали водные виды транспорта...

– Остановились на **речном и озерном – на внутреннем водном транспорте**. У него, конечно, свои особенности, связанные с навигацией.

– Но типы судов и портов – те же самые, что на море.

– Остаются нам **неводные средства транспорта**:

- железная дорога
- автомобильный транспорт
- авиация
- трубопроводы
- почтовые отправления.

– Начнем с самого массового вида:

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Лирика

– В транспорте есть некое романтическое начало.

– Пожалуй, в железных дорогах – в наибольшей степени.

– И лирических строк, вдохновленных железкой – не перечесть. Вот один неизвестный нам современный автор говорит:

«Вся наша жизнь – железная дорога!»

– А интересно узнать, учат ли теперь в России **некрасовскую «Железную дорогу»** с ее почти социалистическим воззванием?

Все хорошо под сиянием лунным,
Всюду родимую Русь узнаю...
Быстро лечу я по рельсам чугунным,
Думаю думу свою...

– Вот он, финальный аккорд:

Эту привычку к труду благородную
Нам бы не худо с тобой перенять...
Благослови же работу народную
И научись мужика уважать.

Да не робей за отчизну любезную...
Вынес достаточно русский народ,
Вынес и эту дорогу железную –
Вынесет все, что господь ни пошлет!

Вынесет все – и широкую, ясную
Грудью дорогу проложит себе.
Жаль только – жить в эту пору прекрасную
Уж не придется ни мне, ни тебе.

– Не только социализм. А сколько романтизма... Мне сразу вспоминается **Блок**:

Три ярких глаза набегающих –
Нежней румянец, круче локонов:
Быть может, кто из проезжающих
Посмотрит пристальной из окон...

Вагоны шли привычной линией,
Подрагивали и скрипели;
Молчали желтые и синие;
В зеленых плакали и пели.

- И в англоязычной поэзии «железке» посвящено немало строк.
– Достаточно сказать, что локомотив – the engine – называют женским именем – she, her – как корабль.
– Вот «**Ночной почтовый**» / **Night Mail W.H. Auden** – с пронзительной заключительной фразой For who can bear to feel himself forgotten?
– Кто может пережить забвение?
– Или: «Ибо кто в силах вынести забвенье?»
– Начало покажем? Чтобы ритм передать.

This is the Night Mail crossing the border,
Bringing the cheque and the postal order,
Letters for the rich, letters for the poor,
The shop at the corner and the girl next door.

Pulling up Beattock, a steady climb:
The gradient's against her, but she's on time.
Past cotton-grass and moorland boulder
Shovelling white steam over her shoulder,
Snorting noisily as she passes
Silent miles of wind-bent grasses.

Birds turn their heads as she approaches,
Stare from bushes at her blank-faced coaches.
Sheep-dogs cannot turn her course,
They slumber on with paws across.
In the farm she passes no one wakes,
But a jug in a bedroom gently shakes.

Ночной Почтовый на Север идет,
Везет поручительство и перевод,
Почту богатым и бедным почту,
В лавку напротив, соседской дочке.

Вверх по Биттоку, мерен подъем:
Крут уклон, но в графике он.
Мимо болот, через долины,
Белый пар за плечо закинув,
Фыркая громко, несется мимо
Согбенных трав, за милею – миля.

Птицы из гнезд провожают сонным
Взглядом глухие его вагоны.
Бессильны маршрут скорректировать,
Псы дремлют, в лапы уткнув носы.
На ферме все еще спят пока,
Но в спальне дрогнет кувшин слегка.

- Красиво. Тревожно.
– «Перемена» закончена! К делу. Мы железные дороги изучаем.

Терминология

- Для начала, английская железнодорожная терминология для нас, русскоязычных, несколько непривычна. Но все по порядку.
– Все **железнодорожное хозяйство** делится на:
- **инфраструктуру** – станции, сигнальные средства, собственно пути = tracks – и все это называется **fixed stock** – чтобы отличить от
 - **rolling stock** = **подвижного состава**, или вагонного парка (в него могут включать и локомотивы = locomotives).
- Совершенно неожиданны **вагонные термины**: railroad cars, coaches and wagons. **Railroad car** – (в Англии – railroad vehicle) – родовое понятие, собственно железнодоро-

рожный вагон, используется чаще, чем wagon. А wagon – собственно товарный, или грузовой, вагон. Coach – пассажирский вагон (он же – междугородний автобус, его никак нельзя называть bus). Наконец, что совсем непривычно, truck – открытая платформа, а cattle truck – те самые наши знаменитые «теплушки», грузовые вагоны.

– “Move inside the cars, please!” – стандартный призыв в лондонском метро-трубе = tube, аналогичный нашему – «Проходите в середину вагона». Слегка гнусавое произношение приветствуется.

Источники

– Российская **классификация вагонов** – взята с Википедии. Также хороший источник сайт <http://www.1520mm.ru/railcars/main.phtml>.

– Да, про источники. Ты вот, как бывший кандидат наук...

– Бывшими кандидаты не бывают!

– Как к.э.н. – все **мучаешься, что не приводишь в тексте ссылок на первоисточники**. А я глянул про вагоны в Интернете – и обнаружил, что фраза «Крытый вагон – тип грузового вагона, закрытый со всех сторон. Предназначен для обеспечения сохранности перевозимого груза в неблагоприятных метеоусловиях, защиты от кражи и механических повреждений».

– Так что с этой фразой?

– Она встречается в Интернете 2,810 раз. И ни разу, кажется, не написано откуда она пошла, кто ее вычеканил. Так что с указанием источников сейчас – беда.

Классификация вагонов

– Убедил, продолжаем указывать только некоторые сайты. Итак, классификация вагонов – **четыре класса**:

- Грузовые (универсальные и специализированные);
- Грузовые изотермические;
- Специальные и
- Пассажирские.

– **Виды вагонов – грузовых** (по мнению той же Википедии):

Бункерный; Вагон-цистерна; Крытый вагон; Платформа; Полувагон; Вагон-автомобилевоз; Вагон-кенгуру; Думпкар; Транспортёр; Фитинговая платформа; Хоппер; Вагоны промышленного транспорта: Вагон-весы, Коксотушильный, Трансферкар, Чугуновоз, Шлаковоз, Вагонетка.

– **Виды изотермических:**

Рефрижераторный вагон; Вагон-ледник; Вагон-термос.

– И виды **специальных:**

Броневагон; Вагон-дефектоскоп; Вагон-лаборатория; Вагон-рельсосмазыватель; Вагонзак; Вагон-сейф; Вагон-прачечная; Вагон для перевозки отработанного ядерного топлива; Вагон для перевозки контейнеров на АЭС; Вагон для внутриобъектовых транспортировок на АЭС; Помывочно-дезинфекционный вагон; Путеизмерительный вагон; Рельсошлифовальный вагон; Тендер.

– В своей практике из специальных я встречался только с «ядерными» – страхуются перевозки ядерного топлива, в связи с высочайшим уровнем безопасности – по чрезвычайно низким ставкам. Нужно было описать структуру этих вагонов для западных перестраховщиков.

– Ну вот, не зря мы все эти классификации приводим, нужны **они в страховании**! Так что последний список – **краткие описания грузовых вагонов**, тоже кочующие по всему интернету.

- **Крытый вагон (*box car = covered wagon*)** – предназначен для обеспечения сохранности перевозимого груза в неблагоприятных метеоусловиях, защиты от кражи и механических повреждений. К крытым вагонам относятся также вагоны изотермического парка: вагон-ледник, рефрижераторный вагон, вагон-термос.
- **Полувагон (*open wagon* и, кажется, *gondola*, также *lorry*** – совсем не «грузовик» в этом случае) предназначен для перевозки навалочных грузов (руда, уголь, флюсы, лесоматериалы и т.п.), контейнеров, прочих грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков.
- **Вагон-цистерна (*tank-car*)** – для перевозки жидкостей: нефтепродуктов, химически-активных и агрессивных жидких веществ, сжиженного газа (пропан-бутан, кислород), воды, молока. Вагоны-цистерны используются также для перевозки муки и цемента.
- **Платформа (*flat car*)** – для перевозки длинномерных, штучных и сыпучих грузов, контейнеров и оборудования, не требующих защиты от атмосферных воздействий.
- **Фитинговая платформа (*container carrier*, или *conflat*)** – специализированная платформа, предназначенная для перевозки крупнотоннажных контейнеров и оборудованная специализированными узлами для их крепления – фитинговыми упорами.
- **Хоппер (*Hopper*, естественно)** – для перевозки массовых сыпучих грузов: угля, руды, цемента, зерна, балласта.

– Из английских терминов (взяты с Википедии и с http://www.worldtraderref.com/WTR_site/Rail_Cars/Guide_to_Rail_Cars.asp) еще важны

- **Reefer** = рефрижераторный вагон;
- **Auto transporter** = автомобилевоз;
- **Schnabel car** = платформа с укреплениями для перевозки тяжелых грузов больших размеров.

– Эти укрепления похожи на птичьи клювы – отсюда и термин «шнабель», напоминающий наш простонародный вариант «носа».

– Шнабель в 2006-м поставил в США **рекорд**: на нем был перевезен ядерный реактор весом в 678 тонн.

– «Сочлененный транспортер» он называется, имеет 32 оси.

– Это притом, что **обычный крытый вагон** имеет 4 оси и перевозит от 68 до 71 тонны груза.

– Размеры вагона определяются расстоянием между осями – тележками. Расстояние называется **база (*spacing*)**, или **межшкворневое** расстояние.

– Стандартная – 14 метров.

– Ну и нельзя не упомянуть **колею = *gauge*** (читается «гейдж»). Наша – 1,520 мм, применяется в нашем регионе. Первоначально это было 5 футов, которые и остались в Финляндии, равняясь 1,524 мм. Разница в 4 мм незначительна, вагоны идут без перегрузки.

– Еще в мире **широкая колея (*broad gauge*)** разных размеров используется в Индии, Испании и Португалии, некоторых районах США, Ирландии.

– А «**стандартная колея (*standard gauge*)**» западноевропейская – 1,432 мм = 4 фута и 8 с половиной дюймов.

– О возникающих в связи с перегрузкой проблемах писать не будем. Уже упомянули, что появление всемогущего контейнера их во многом разрешило.

– А из интересных фактов: в Испании сейчас вдоль Средиземного побережья – от Каталуньи до Малаги – прокладывается третий рельс. Тогда вагоны, рассчитанные на узкую колею, смогут «добегать» до юга Испании и обратно. Все задумались об экспортно-импортном потенциале Африки!

– И потому называют Испанию «балконом Европы в Северную Африку».

– Ну вот, хоть немного, да разобрались с **вагонным парком**.

– И с железными дорогами вообще, останавливаться на грузообрабатывающем оборудовании не будем.

– А теперь следующий раздел –

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

– Ты все поэтические строки вспоминаешь, а здесь какие?

– Пожалуй, «Песенку шофера» в версии Агутина из первых «Старых песен о главном»:

А дорога серую лентою вьется,
Залито дождем смотровое стекло.
Пусть твой грузовик через бури пробьется,
Я хочу шофер, чтоб тебе повезло.
Вовсе не страшны ни зной, ни слякоть,
Резкий поворот и кособогор.
Чтобы не пришлось любимой плакать,
Крепче за баранку держись, шофер...

– Да, все эти образы полуторок... И «радно встречать тебя с маленьким сыном
выйдет к перекрестку любовь и жена».

– По делу. Именно грузовик чаще всего довозит генеральный груз до конечного получателя.

– И рефрижераторные грузы – тоже.

Классификация грузовиков

– Пройдемся по классификации грузовиков с сайта <http://trucksformer.ru/ru/configurator/glossary/>.

– **Основных типов** два:

- Седельные тягачи;
- Шасси с кузовными надстройками.

– **Седельный тягач** — грузовой автомобиль, работающий с полуприцепами, присоединяемыми к машине с помощью специального сцепного механизма — седла.

– То есть традиционная «полуторка» — это «шасси с кузовной надстройкой?»

– Да. А то, что мы чаще всего видим на дорогах — это седельный тягач с полуприцепом.

– **Полуприцепом**, специализированным по видам грузов: для перевозки контейнеров, тентовый, рефрижераторный и т.д.

– «Фура» то есть.

– Теперь с **английской терминологией** бы разобраться.

– А все очень просто: два основных термина:

- **truck** — это «грузовик» и «тягач», а **semi-trailer** — «полуприцеп». Термин lorry = грузовой автомобиль, почти не используется. Вернее, собственно «грузовик», то есть «шасси с кузовной надстройкой» называется **rigid truck**.
- **truck and semi-trailer** — тягач с полуприцепом.

– Есть, как обычно, разница по странам: в Америке тягач называется tractor или road tractor, в Австралии — prime mover.

– Родовое его название — **towing engine** = буксирующий автомобиль.

– Engine вообще часто используют в отношении не двигателей, а собственно автомашин.

– Например, пожарная машина – это fire engine.

– **Полуприцеп = semi-trailer.** Определяется Википедией как прицеп без передней оси (A semi-trailer is a trailer without a front axle).

– Естественно, прицеп = trailer. Может не опираться на тягач.

– А вся конструкция тягач-полуприцеп еще имеет родовое название **articulated truck** = articulated lorry = articulated vehicle, даже просто artic.

– Википедиевское определение звучит так: “**An articulated vehicle** is a vehicle which has a permanent or semi-permanent pivoting joint in its construction, allowing the vehicle to turn more sharp”.

– Articulated – «сочлененный», pivoting joint – «вращающееся место соединения».

– Термин articulated vehicle относится и к грузовикам, и к автобусам, и к поездам. Главное, чтобы была точка вращения. Так что давай на этом термине не заостряться.

– Для **комбинации тягач-полуприцеп** терминов немало: **semi-trailer truck**, semi, tractor-trailer, truck and trailer, transfer truck, 18-wheeler, Mack truck (по известному производителю тягачей), big rig (США), transport (Канада), artic (Великобритания), lorry (Великобритания).

– Еще бы, это ведь и есть основное средство международного автомобильного транспорта.

– Да. Но хочется все же все термины перечислить. Даже к международным перевозкам не относящиеся.

– Попробуем. Грузовики = trucks – подразделяются Википедией **по размерам**: малые = small / легкие = light / средние = medium / тяжелые = heavy trucks / супертяжелые = very heavy trucks and transporters.

– Городские «рабочие лошадки» – **cargo vans** и **pickup trucks** – у нас называются «микроавтобусами» и «пикапами».

– Странно, основной в Англии рабочий грузовик внутри городов – van – и вдруг «микроавтобус».

– Все же чаще – «автофургон» или «автомобиль-фургон».

– Еще в Англии часто попадаетесь сокращение **HGV = Heavy Goods Vehicle**. У такого грузоподъемность должна превышать 7.5 тонн.

– А до 7.5 – **LGV = Light Goods Vehicle**.

– И последний термин: любимый в детстве **самосвал** – именуется **hopper** (уже видели этот термин на железной дороге) / tip-truck / dump-truck / tripping car / tipper lorry.

Классификация по видам грузов

– Термин далеко не последний. Мы же занимаемся международными перевозками. Важно учитывать **виды грузов**.

– По видам – хорошая **классификация полуприцепов и грузовиков** на http://beetrans.com/need/type_auto.php, приводим без картинок:

- **Тент, полуприцеп** – предназначен для перевозки большинства видов грузов. Загрузка может производиться сверху, сбоку, сзади. Грузоподъемность: 20–25 тонн. Вместимость: 22–33 европаллета. Полезный объем: от 60–96 куб. м.
- **Рефрижератор, полуприцеп** – полуприцеп с холодильной установкой. Предназначен для перевозки скоропортящихся грузов. В грузовом отсеке он сохраняет температуру от +25°C до –25 С. Грузоподъемность: 12–22 тонн. Полезный объем: 60–92 куб. м. Вместимость: 24–33 европаллета. «Евростандарт»: 20

тонн, 82 куб. м, 32 паллеты. Эксплуатация дорожке обычных типов машин на 5–25%.

- **Автосцепка** – автомобиль плюс прицеп. Преимущество: быстрая загрузка/разгрузка и большой полезный объем. Недостаток: не пригоден для перевозки длинномерных изделий. Грузоподъемность: 16–25 тонн. Полезный объем: 60–120 куб. м. Вместимость: 22–33 европаллета.
- **«Jumbo»** – полуприцеп повышенной вместимости. Достигается за счет «Г»-образного пола и уменьшенного диаметра колес полуприцепа. Грузоподъемность: до 20 тонн. Полезный объем: 96–110 куб. м. Вместимость: 33 европаллета.
- **Контейнеровоз** – для перевозки контейнеров различных видов. Грузоподъемность: 20–30 тонн.
- **Автоцистерна** – для перевозки жидкостей. Грузоподъемность: 12–22 тонн. Объем: 8–40 куб. м.
- **Микроавтобус** – для перевозки грузов малого объема и веса. Грузоподъемность: 1–3 тонн. Объем: 3–10 куб. м. Преимущества: низкая себестоимость перевозок, скорость доставки.
- **Автовоз** – для перевозки легковых автомобилей. Грузоподъемность: 20–25 тонн. Вместимость напрямую зависит от длины прицепа и составляет в среднем 8–10 автомобилей.
- **Зерновоз** – для перевозки зерновых культур. Грузоподъемность: 12–22 тонн.
- **Самосвал** – для перевозки песка и других сыпучих грузов. Грузоподъемность: 12–22 тонн.

– Да, теперь почти все. Нужно добавить, что автоцистерны именуются *road-tanker* или *tank-car*.

– А тент, или брезент – *tarpaulin*. Через разрезы в нем и происходят хищения.

– Можно, конечно, попробовать еще покопаться в **разном автомобильном оборудовании и технических терминах**.

– Только в основных. С того же *trucksformer.ru* – определение **колесной формулы**, о котором я как-то раньше не задумывался (хотя 4×4 знал всегда):

«**Колесная формула** — условное обозначение, указывающее полное количество колес транспортного средства и количество его ведущих колес.

Колесная формула обозначается двумя числами и имеет вид [общее число колес] * [число ведущих колес]. Колесная формула 6×4 — означает, что автомобиль имеет 6 колес, 4 из которых ведущие. У автомобиля с полным приводом оба числа одинаковы (4×4)».

– По-английски **wheel arrangement** или *axle configuration* (конфигурация осей).

– Для перевозки это важно. А все другие термины мы, пожалуй, обойдем – для перевозки грузов все знать не надо.

– Хотя типы подвесок и трансмиссий тебе любой мальчишка объяснит.

– Да, с **точки зрения безопасности** важно иметь навигационную систему, противоугонную систему...

– И в идеальном случае – спутниковую систему = **GPS-систему отслеживания** автомобиля = **GPS tracking system**.

– Для мониторинга – и предупреждения угона.

– Для страховщиков автоперевозок – самая важная система в автопоезде.

– В целом автомобильный транспорт изучили, переходим к

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

– Не часто мы занимаемся страхованием таких перевозок.

– Предмет почти всегда – генгрузы. Точнее, оборудование, включая военные грузы.

– На чем возят?

– Отличный доклад, из Сколково (!), нашелся на сайте <http://www.iacenter.ru/publication-files/143/122.pdf?3.8%20Mb> – г-на С. Колпакова, генерального директора Межведомственного аналитического центра. Доклад сделан в мае 2011 года.

– Ряд фактов:

Мировой парк транспортных самолетов

– Составляет примерно 5,500 ВС (Воздушных судов), из них 3,500 – **рамповые**, 2,000 – **нерамповые**.

– В **коммерческой эксплуатации** находятся соответственно 300 и 1,700 = 2,000 ВС, около трети. Остальные – **военные**.

– То есть большинство коммерческих транспортных самолетов – нерамповые...

– Подразделяющиеся на **узко- и широкофюзеляжные**.

– Точнее, в мире 1,980 грузовых ВС, в России – 152.

– Интересна **разбивка по видам** в мире / в России:

- широкофюзеляжные – 1,210 / 18
- узкофюзеляжные – 474 / 16
- рамповые – 296 / 118.

– Российские авиакомпании лидируют по коммерческим рамповым самолетам.

Типы грузовых самолетов:

- широкофюзеляжные: DC-10 / A300, -310 / Tristar / IL-96 / MD-11 / Boeing 747, -767, -777
- узкофюзеляжные: TU-204C / BAe-146 / MD-80 / DC-8, -9 / Boeing 707, -727, -737, -757-200
- рамповые: AN-124, -12, -26, -32, -72 / IL-76 / L-100 / DHC-4.

ВЛОЖЕНИЕ 13.7

САМЫЕ БОЛЬШИЕ ГРУЗОВЫЕ САМОЛЕТЫ – ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

– Вот более подробные данные по некоторым из перечисленных самолетов – с Википедии и <http://kommersant.ru/doc/361301>:

Тип	Год начала выпуска	Взлетный вес (т)	Грузоподъемность (т)	Дальность (км)	Крейсерская скорость (км/ч)	Количество в России
Ан-225			250	15,400	800	
Lockheed C-5 Galaxy			122	4,440	919	
Ан-124-100	1983	405	120	4500-10000	830	11
Boeing 747-200F	1975	370	113	5000-9000	870	—
Ил-96-400Т	2002	270	78	5000-8000	850	—
McDonnell Douglas	1978	260	78	4600-9000	850	2
Ил-76Т/ТД	1977	180	50	5000	780	198
Airbus Beluga			47	4,632		
Ту-204С	1994	103	20	4500	850	—
Ан-12	1959	61	15	750-3000	550	18
Ан-72	1984	36	10	1000-2000	720	14
DC10-30F	1985	252	73	7,820	910	
Airbus 330-200F				7,400	871	

- С учетом того, что АН-225 «Мрия» (мечта!) существует в единственном экземпляре в Украине, а С-5 – самолет военный, **лидером в коммерческой авиации является АН-124 «Руслан»**.
- Немного информации о лидере с Википедии, чтобы представить себе характер грузов:

ВКРАПЛЕНИЕ: Уникальные грузы АН-124

- Первым использованием грузового потенциала самолета в гражданских целях стала доставка в декабре 1985 года на опытном экземпляре «Руслана» 152-тонного карьерного самосвала «Юклид» из Владивостока в Полярный (Якутия). Машину перевозили в два рейса.
- 31 мая 1986 года на «Руслане» из Харькова в Ташкент было отправлено рабочее колесо гидротурбины диаметром 6 м и массой 80 т для Таш-Кумырской ГЭС. Через 20 дней по тому же маршруту перевезли и второе аналогичное колесо.
- В декабре 1988 года после землетрясения в Армении среди прочих грузов экипаж А.В. Галуненко перевез на Ан-124 в зону бедствия 120-тонный кран «Либхерр».
- В мае 1992 года из Эмиратов в Швейцарию на «Руслане» перевезли 52 т золота стоимостью 230 млн фунтов стерлингов.
- В 1993 году Майкл Джексон перевез в Москву 310 т своих грузов на трех «Русланах».
- Весной 2011 года Ан-124 был использован для доставки в Японию гигантских насосов, произведенных компанией Putzmeister. Каждый насос установлен на 26-колесной автоплатформе и весил более 86 т. Насосы использовались для ликвидации аварии на японской АЭС Фукусима-1.
- Самолет исполнил роль лайнера-воздушного штаба Густава Грейвза – полковника Тан Зи Муна, в фильме Die Another Day. Тот самый лайнер, на борту которого происходит действие последних 30 минут фильма. И который впоследствии взрывает Джеймс Бонд.
- Самолет с бортовым номером RA-82072 использовался при съемках фильма «Ширли-мырли». На тот момент он принадлежал ГТК «Россия».

Технические моменты

- Мы уже перешли к конкретному самолету. Но давай вернемся к транспортникам вообще. Как обычно, самая интересная и сжатая информация – на Википедии. Для начала, **чем отличаются транспортные самолеты**:

“Aircraft designed for **cargo flight use** have a number of **features** that distinguish them from conventional passenger aircraft: a «fat» looking fuselage, a high-wing to allow the cargo area to sit near the ground, a large number of wheels to allow it to land at unprepared locations, and a high-mounted tail to allow cargo to be driven directly into and off the aircraft”.

«Самолеты, предназначенные для **перевозок грузов**, имеют ряд **особенностей**, отличающих их от обычных пассажирских: фюзеляж, выглядящий «толстым»; высокое расположение крыльев для того, чтобы грузовые помещения были ближе к земле; большое число колес, позволяющее садиться в неподготовленных местах; высоко поднятый хвост, позволяющий заводить и вывозить груз».

Авиационные контейнеры

- А для облегчения перевозки грузов без **контейнеров** не обошлось. Мы их видели много раз в аэропортах.
- Только в авиации название – **ULD = Unit Load Device**.
- Много разных переводов – и «авиационная паллета», и «устройство комплектования грузов», и «укрупненная грузовая единица».
- А это потому, что ULD может быть и **контейнером, и паллетой** (поддоном). Вот что гласит Википедия:

“A **unit load device**, or ULD, is a pallet or container used to load luggage, freight, and mail on wide-body aircraft and specific narrow-body aircraft. It allows a large quantity of cargo to be bundled into a single unit. Since this leads to fewer units to load, it saves ground crews time and effort and helps prevent delayed flights. Each ULD has its own packing list (or manifest) so that its contents can be tracked”.

«ULD, или unit load device – **это паллета (поддон) или контейнер**, предназначенный для погрузки багажа, грузов и почты на широкофюзеляжные и некоторые узкофюзеляжные самолеты. Позволяет объединить большое количество мест груза в одну грузовую единицу, что экономит время погрузочным службам и помогает предотвратить задержки рейсов. Каждая ULD имеет свой упаковочный лист (или манифест) для облегчения его розыска».

– Существует несколько видов ULD, различающихся по цифрам: LD-1, -2, -3, -6, -8, -11.
– Это контейнеры. Чтобы все запутать, паллеты тоже именуются LD-8 и LD-11, а еще LD-7.

– **Контейнеры** бывают половинной (LD-1, -2, -3) и полной (LD-6, -8, -11) ширины (half width & full width).

– Например, предназначенный для Аэробусов LD-3 имеет **объем** 4.50 кубометра / 159 кубофутов и **размеры** 201 x 153 x 163 см,

– А LD-6, равный двум LD-3 – 8.95 / 316 объема и 407 x 153 x 163 размерений.

– Не радуется то, что есть самолеты, принимающие в основном «семью» LD-3, -6, -11 (Аэробусы, Боинги, Ильюшины), а есть рассчитанные на LD-2 и LD-8 (узкофюзеляжный Боинг 767).

– То есть грузить можно все виды на все самолеты, но эффективность использования объема снижается.

– Вместимость самолетов варьируется от 14 LD3 на А310, 18 на Ил-96 – до 42 на А340-600 и 71 – на А380-800.

Объем воздушных перевозок – разные авиакомпании

– Уже меня удивило то, что **общей статистики по видам транспорта** в Интернете не найти.

– Вот и по-авиационному после первого захода удалось увидеть какие-то цифры только на той же Википедии – и то безнадежно устаревшие, 2004-го.

– Но они дают представление о компаниях – **мировых лидерах авиационных грузовых перевозок**.

– Итак, в 2004 году компании перевезли нижеследующий объем – в **миллионах тонно-километров = million tonne-kilometres** – грузов в международном сообщении.

– В скобках дается общий объем перевозок, включая национальные = внутристрановые. Поэтому по общему объему FedEx лидирует – у них много перевозок внутри США:

• Korean Air	8.164 (8.264)
• Lufthansa Cargo	8.028 (8.040)
• Singapore Airlines Cargo	7.143 (7.143)
• Cathay Pacific	5.876 (5.876)
• China Airlines	5.642 (5.642)
• FedEx Express	5.595 (14.579)
• Eva Airways	5.477 (5.477)
• Air France	5.384 (5.388)
• British Airways	4.771 (н/д)
• Cargolux	4.670 (н/д).

– В список международных лидеров Википедия не включила UPS = United Parcel Services – у них общий объем 7.353, а международный не известен.

– И Japan Airlines – общий объем 4.924 млн тонно-километров.

- Конечно, нет данных по военным перевозкам.
- На этом завершим наш авиационный раздел.

ИНФРАСТРУКТУРА. ДОРОГИ

– Раз уж ты упомянул дороги, то ими мы начнем завершать техническую часть этой главы.

– Транспортный процесс имеет **четыре составляющих**:

- средства транспорта;
- средства и методы разгрузки;
- способы и места хранения;
- почти забытые нами пути-дороги!

– Вот и не забытые. В море и на реках мы говорили об инфраструктуре – портах, средствах навигации, вот только о шлюзах, каналах и льдах не поговорили, но мы же не штурманы.

– В теме железных дорог упомянули рельсы и колеи.

– Если что и осталось, так это аэропорты и собственно дороги. Автомобильные дороги.

– Ни в одном виде транспорта нет большей зависимости безопасности перевозок от состояния дорог.

– «Эх, Александр Сергеевич, где вы? Дороги наши еще те», – знаешь, откуда цитата?

– От **состояния дорог** в следующих смыслах:

- качество дорожного покрытия, включая наличие мотореев = автострад,
- погодные условия, банальный гололед и,
- пожалуй, самое важное для грузовых автомобилей – **криминогенная обстановка**.

– Причем важное во всех странах. Вот ехал из Валенсии в Барселону: километров за 50 от Барсы пошла информация, что на 165 километре дороги A7 имеется **охраняемая стоянка**. Слово такое интересное «охрана», vigilante по-испански.

– У тебя просто с английским пересечение, там vigil – это «бдение», так что воспринимаешь vigilante как «бдительность».

– Наверное. Что существенно: ночные остановки грузовиков на охраняемых стоянках часто являются условием действия страхования грузов...

– И ответственности автоперевозчика – CMR, как мы ее часто называем по соответствующей Конвенции.

ТРАНСПОРТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Коносамент

– Следующий важный раздел главы 13 – транспортная документация.

– Роль документов на транспорте, возможно, значительно более серьезна, чем в любой другой отрасли экономики.

– Вы – грузоотправитель и продавец. Продали или продаете груз – и отгрузили его покупателю или потенциальному покупателю. Все! Груза у Вас нет – есть только бумага, его заменяющая. Свидетельство принятия груза перевозчиком или экспедитором.

– Исторически первым таким свидетельством был **коносамент = Bill of Lading = B/L = к/с**. Морской документ, выдаваемый капитаном судна или по его поручению – агентом.

– О **трех функциях коносамента** написано в любом транспортном или страховом учебнике:

- **Расписка в принятии** груза на борт;
- **Товарораспорядительный документ**;
- Доказательство заключения **договора перевозки**.

- Мы все время возвращаемся к азам – вспомните нашу первую главу. Специфика договора страхования грузов в том, что страховщик так или иначе имеет дело не с одним страхователем, а с тремя лицами: продавцом, покупателем и перевозчиком.
- С перевозчиком – только если что-то с грузом произошло.
- Да. Помните, что мы страхуем не только груз – но и его доставку.

- А посему для нас важны **два договора: купли-продажи и перевозки**.
- Коносамент является ключевым документом в обоих договорах.
- Для **договора купли-продажи** к/с – **товарораспорядительный документ. Оборото-способный = negotiable**. Передаешь его с правильной **передаточной надписью = индоссо = endorsement** – и это означает, что сам груз перешел из рук в руки.
- Первая функция к/с тогда «успокаивает» покупателя: «я, коносамент – расписка, свидетельство того, что груз – на борту».
- И та же первая функция – доказательство того, что **договор перевозки начал действовать**. Груз принят к перевозке.
- Часто подчеркивается точность формулировки третьей функции: **к/с – не собственно договор** перевозки. Он – **свидетельство наличия** договора, содержащее некоторые – но не все – его условия.
- Поэтому когда происходит убыток, первый запрос страховщика: «предоставьте коносамент – его лицевую и его оборотную стороны, по которым можно судить об основных условиях договора перевозки».

– По поводу истории и современного значения коносамента посмотрите статью **Н.В. Макаровой «Коносамент в международных морских перевозках»**. Мы ее нашли на сайте <http://bankir.ru>.

– Пишется, что первоначально режим использования коносаментов регулировался британским Законом о коносаментах 1855 года = **The Bills of Lading Act 1855**. Он только в 1992 году был заменен **COGSA = Carriage of Goods by Sea Act 1992** = Законом о морской перевозке грузов.

Правила и Конвенции о Коносаментах

- Наиболее подробно коносаменты рассматривались и регулировались в международных соглашениях – **Правилах**. Сначала это были Правила **Гаага-Висби** 1924 года – Международная конвенция по унификации некоторых правил в отношении коносаментов = International Convention of the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading = **Hague-Visby Rules**.
- Потом были **Гамбургские** Правила 1978 года = 1978 **Hamburg Rules**. Опять же, это не «Правила», а Конвенция ООН – UN Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules).
- В Статье 1 впервые было дано **определение коносамента** – «документ, свидетельствующий наличие договора перевозки морем и прием или погрузку грузов перевозчиком, по которому перевозчик обязуется доставить грузы против предъявления документа» = “a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document”.
- Нет прямой ссылки на товарораспорядительную функцию. Наверное, потому что все эти Правила регулируют взаимоотношения сторон договора перевозки, а не купли-продажи.
- А сейчас еще **Роттердамские правила 2009** года надо знать: “Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea”. Первые мультимодальные Правила за 100 лет.
- И Гамбургские, и Роттердамские используются крайне ограниченно. Так что изучать Гаагские-Висби все равно надо. Чем мы и займемся позже – в главе 18.

Виды коносаментов

– В статье г-жи Макаровой очень удобно собраны термины, определяющие разные виды коносаментов. Мы приведем их только с переводом, без объяснения:

• Бортовой коносамент	On Board Bill of Lading (Board B/L)
• Коносамент на груз, принятый для погрузки	Received for Shipment Bill of Lading
• Долевой коносамент	Delivery Order
• Именной коносамент	Straight Bill of Lading
• Бланковый коносамент	Blank Bill of Lading
• Ордерный коносамент	Order Bill of Lading; Negotiable Bill of Lading
• Линейный коносамент	Liner Bill of Lading
• Коносамент с оговорками («нечистый» коносамент, «грязный» коносамент)	Claused Bill of Lading (Claused B/L; Unclean Bill of Lading)
• Прямой коносамент	Direct Bill of Lading
• Сквозной коносамент	Through Bill of Lading (Through B/L, TBL)

– Термины можно разделить на **группы**. Бортовой – груз погружен, received for shipment – принят, пока не погружен и не закреплен (больше риска! Помните о важности крепления).

– Прямой – между двумя портами. Сквозной – мультимодальная перевозка «от склада до склада».

– Именной, бланковый, ордерный – разные ступени товарораспорядительной функции. Проще всего продать находящийся в море груз, если он перевозится по ордерному к/с: продавец приказывает = orders доставить груз новому покупателю.

– Самый печальный для отправителя термин – **к/с «нечистый»**, или **с оговорками = claused**. Нечасто такое встретишь – груз принят, возможно, погружен, но состояние его вызывает подозрения.

– А значит, его продать сложнее. И банк за него по аккредитиву не заплатит.

– Поэтому ухищрений отправителей – по превращению «грязного» к/с в **«чистый» = clean B/L** – десятки. Это – уже к главам по убыткам.

– Важные **«коносаментные» сокращения** – STC и SL&C. Как и «грязный» к/с, вызывают недовольство отправителей и банков.

– Поскольку **STC = Said to contain** – «содержимое на ответственности грузоотправителя» = «содержимое по заявлению». Попытка перевозчика снять с себя ответственность за содержимое контейнера – утверждение того, что перевозчик не проверил тип, количество или состояние груза = the carrier did not verify the type, quantity, or condition of the cargo.

– **SL&C = Shipper's Load and Count** – «погрузка и счет грузоотправителя». Опять же, перевозчик пытается уйти от ответственности за количество погруженного груза.

Еще морские документы. Чартер

– Осознали, что коносамент – узловой документ в морских перевозках. Он не содержит все условия договора перевозки, которые можно найти в чартере = чартер-партии = C/P = Charter-party.

– Правда, иногда говорится: коносамент используется при перевозке генеральных грузов, а чартер – массовых – наливных или навалых.

– То есть выписывается или коносамент, или чартер? Но все же – есть случаи, когда имеются оба документа.

– Чартеров, как и коносаментов, бывает много и разных. Основные виды:

- Time Charter Тайм-чартер – все судно с командой берется в аренду = во фрахт на период
- Bareboat Charter Бербоут-чартер – аренда судна на время без команды, топлива, оборудования
- Voyage Charter Рейсовый чартер – собственно договор перевозки на рейс
- Space Charter Спейс-чартер = чартер на часть судна – на один трюм, например. Переводят как «фрахтование части грузовой вместимости линейного судна на определенный период времени; рейсовый чартер на линейных условиях».

– Тоже группы. Тайм и бербоут – аренда всего судна. Чаще всего не грузовладельцами, а невладельцами судна. Если грузовладелец берет судно в тайм-чартер, он берет на себя часть судовладельческих функций. Смотрите главу XVIII – о страховании грузовладельцев как фрахтователей.

– Рейсовый и спейс – собственно договоры перевозки груза на рейс.

– Чартеры и чартерный «язык» – особый мир. Взгляните на <http://www.intersea.com.gr/GLOSSARY.html> – убедиться, сколько разных сокращений присутствуют в этом мире.

– Для нас, представителей грузовой стороны, важными являются:

- FIO Free In / Out. Freight booked FIO includes the seafreight, but no loading / discharging costs, i.e. the charterer pays for cost of loading and discharging cargo.
- FIOS Free In / Out Stowed. As per FIO, but includes stowage costs.
- FIOT Free In / Out and Trimmed. As per FIOS but includes trimming – the leveling of bulk cargoes
- FLT Full Liner Terms – Shipowner pays to load and discharge the cargo

– А кто отвечает за повреждение груза, перевозчик или грузоотправитель?

– Если грузоотправитель фрахтует судно, он становится фрахтователем = charterer.

Если чартер – на условиях FIO, то фрахтователь оплачивает – и отвечает за – погрузку и разгрузку. А значит – ответственность за повреждения груза лежит на нем.

– И тут возникает вопрос о соотношении договора страхования и договора перевозки. Договор страхования покрывает повреждения груза во время грузовых работ. А если эти работы проводятся фрахтователем = другой ипостасью грузоотправителя? Должен ли страховщик платить за повреждения?

– Постепенно нащупываем связь между договорами перевозки и страхования!

– И понимаем необходимость страхования фрахтовательских рисков.

– По FIOS фрахтователь отвечает и за крепление груза, а это так важно!

– А по FIOT – за выравнивание насыпного груза.

– Условия типа FLT – «**линейные**» – это противоположность FIO и прочих. По ним за погрузо-разгрузочные работы отвечает перевозчик.

Расписки

– Коносамент и чартер – «серьезные» юридические документы. Но на транспорте важны все, в том числе чисто технические документы. Например, **капитанские расписки** = **mate's receipts**. Часто называют их **штурманскими**, ведь mate – это не только «друган, парень, дружище» – но еще и «штурман, помощник капитана».

– Расписки подтверждают принятие груза перевозчиком. Могут даже выдаваться вместо коносамента.

– Товарораспорядительным документом они не являются.

– На суше расписки тоже выдаются: к примеру, **складская расписка** = “**warehouse warrant**”, подтверждающая принятие груза на склад.

Накладные = waybills. Notes?

– Коносамент, чартер, штурманские расписки – чисто морские документы. А на других средствах транспорта наиболее распространены **накладные – waybills**.

– Накладные – как и расписки, не являются товарораспорядительным документом = document of title. Но все чаще – по требованиям пока малоприменимых Гамбургских Правил – накладные содержат условия договора перевозки.

– Морская накладная – **Sea Waybill – SWB**. Встречается также «линейная» = liner waybill.

– Воздушная – air waybill. Дорожная – road waybill. Железнодорожная – rail waybill и т.д.

– В автоперевозках применяется термин **consignment note** – переводимый, как «дорожная накладная», «товаротранспортная накладная», «**грузовая накладная**», «грузовая квитанция».

– Термин note часто заменяет waybill. В автоперевозках – почти только **CMR Note = накладная CMR**, выданная на базе Конвенции CMR = КДПГ. В железнодорожных – **CIM Note**.

Прочие документы

– Конечно, мы не все перечислили. При работе с документами всегда важно помнить о трех функциях коносамента – и расценивать любой документ с такой же точки зрения. Какие функции из трех он несет?

– Назовем некоторые пока не упомянутые транспортные документы:

• Фрахтовая расписка	Freight receipt
• Мультимодальный транспортный документ	Multimodal Transport Document
• Экспедиторские документы	Freight-forwarder's documents
• Коносамент ФИАТА, выдаваемый экспедитором	FIATA B/L
• Упаковочный лист	Packing list
• Книжка МДП = ТИР-Карнет = таможенное свидетельство для международных автомобильных перевозок	TIR-Carnet
• Обменная карта для приема-сдачи контейнеров, уточняющая их состояние в момент передачи	Equipment Interchange Receipt (EIR)

– За каждым из них – юридические документы и практические споры. Сколько проблем для страховщиков, например, вызывает ТИР-Карнет. Идея хороша: избежать таможенных проблем при международных автоперевозках. Но эти гарантии перед таможней ведь надо страховать! А никто не берется.

– Мы все же закончим с документами – общее представление составили.

СТРАХОВЫЕ ОГОВОРКИ

– А что касается страховых оговорок и условий, относящихся к разным видам транспорта, то им несть числа. Начинаются с Классификационной, и никогда не заканчиваются.

– Некоторые мы уже привели в этой главе. Другие еще предстоит изучить.

– Назовем некоторые, встречающиеся наиболее часто:

• Cargo ISM Endorsement JC 98/019 01/05/1998	Индоссамент о Кодексе МКУБ (Грузы)
• Cargo ISM Forwarding Charges clause JC98/023 04/06/1998	Оговорка о расходах по досылке груза в связи с несоответствием судна требованиям МКУБ
• Cargo ISPS Endorsement JC2004/050 04/11/04	Индоссамент о Кодексе ОСПС (Грузы)

- Cargo ISPS Forwarding Charges clause Оговорка о Расходах по досылке
JC2004/050b 04/11/04 груза в связи с несоответствием судна
требованиям Кодекса ОСПС
- Institute FOSFA Supplementary clause Институтская дополнительная Оговорка
(3) Ship Navigation & Management ФОСФА (3) о Навигации и Управлении
судном
- On deck shipments Оговорка об отгрузках на палубе

– ISM и ISPS оговорки ясны: вводят требование к судну иметь соответствующую сертификацию.

– Оговорка ФОСФА гласит, что, даже если договор перевозки содержит условие, по которому перевозчик не отвечает за «навигационные» убытки – такие убытки будут покрыты по договору страхования.

– «Палубная оговорка» обычно ограничивает объем ответственности страховщика.

– В общем, сколько средств транспорта – столько и оговорок.

Закончили «подготовительный этап»

– А у нас – повод для празднования – прямо под Пасху, 14 апреля (2012 года). Мы закончили главу 13 – и переходим к андеррайтингу.

– К процессу заключения договора страхования. Так можно сказать, что все 13 глав были «предварительными». Их надо бы прочитать ДО того, как начать страховать свои грузы.

– Главы 14–15 тоже желательно бы прочитать до встречи со страховщиком!

– Переходим к реалиям страхового рынка!

ГЛАВА XIV = CHAPTER XIV
КАК ЗАСТРАХОВАТЬ ГРУЗ, или АНДЕРРАЙТИНГ
= HOW TO INSURE A CARGO, or UNDERWRITING

– Раньше, лет 30 назад:

- (1) получить наименование, описание и стоимость груза, даты и маршрут перевозки;
- (2) заглянуть в тариф страхования грузов Ингосстраха и получить там ставку премии и другие условия;
- (3) выписать полис.

– Сейчас:

- (1) знать все физические свойства грузов;
- (2) знать степень притягательности грузов для тех или иных преступных элементов;
- (3) знать особенности перевозок разными средствами транспорта;
- (4) в разные периоды времени и между разными портами;
- (5) не забывать о пиратах: и
- (6) о почти приравняемых к ним конкурентах-страховщиках;
- (7) и многое, многое другое;
- (8) выиграв в конкурентной борьбе умением и знанием, выписать полис или иной документ.

– Да, собственно, «раньше» относилось только к шестой части суши...

– Как застраховать? Использовать **знания + интуицию + полученную информацию**. Комплексный процесс.

PEN, or the ART

– Многое из того, что будем сейчас излагать, написано в хорошей брошюре ***PEN, or the ART of marine underwriting*** = Ручка, или Искусство морского страхования. Издана Свисс Ре в 2000 году, автор **Walter M Mellert**.

– Понравилась брошюра еще и потому, что стиль напоминает наш. Воспроизведем абзац с первой страницы.

«Так что же такого особого в [морском страховании]?

Может быть, сложность рисков?

Нахождение целей в движении?

Непостоянство? (Volatility)

...Цель нашей публикации – дать возможность заглянуть в этот восхитительный мир, сильно отличающийся от тарифного страхования (стр. 353, п. 5 – пригородный дом двухэтажный четырехспальный с деревянным каркасом, крытый черепицей, с гаражом, где живет семья из четырех человек с собакой или без). А ведь всегда застрессованный морской андеррайтер с удовольствием занялся бы такой работой – она показалась бы ему желанным отдыхом на фоне постоянных требований **оценки все время меняющихся рисков в постоянно изменяющемся мире, оценки, основывающейся на все время растущем потоке становящейся все более бессмысленной информации**».

– Лучше суть работы морского – в том числе, грузового, андеррайтера – не опишешь.

Что такое андеррайтинг? Обработка риска

– Есть какое-то определение этого процесса?

– Я бы сказал так:

Андеррайтинг – это процесс оценки риска и принятия риска на страхование.

- Процесс обработки риска.
- «Риска» в двух значениях – комплекса угрожающих объекту / предмету страхования опасностей – и самого объекта / предмета страхования.
- Для первого значения используется термин **risk exposure** = **подверженность** объекта / предмета страхования **риску** = **опасностям**. Производится оценка этого risk exposure.
- А вторая ступень – **risk underwriting** – собственно **выработка условий страхования** риска = объекта / предмета.

Страховой и юридический андеррайтинг

- Значит. Сначала – получить всю доступную информацию о риске. Получить от страхователя и из других источников. Оценить – с точки зрения того, подлежит ли риск = предмет страхованию вообще – или он относится к не страхуемому.
- А затем на базе информации и собственного опыта предложить условия страхования. Количественные и качественные. Ставку, объем и иные условия покрытия.
- А когда, и если, предложение принято – заключить и оформить договор страхования.
- Можно ли так сказать, что первые две стадии – это собственно страховой андеррайтинг? А последняя – заключение и оформление – это юридический андеррайтинг?
- Страховой и юридический андеррайтинг... Второй термин не очень красиво звучит.
- И вот что. Ты правильно написал про «золотое прошлое»: заглянул в тариф и застраховал. Сейчас в 90% случаев происходит то же самое – «заглядывание». Только тарифы – закрытые, внутренние справочники страховых компаний или брокеров.
- Одно дело – оценка риска и выработка **возможных** условий его страхования. Этот процесс мы и называем андеррайтингом.
- А другое – собственно страхование = застраховывание данного риска = объекта / предмета. И есть совершенно простое определение этого процесса – «заключение договора страхования».
- Которое в нашем, далеком от юридических сложностей, простом брокерском мире называется «размещение риска» = placing a risk.

Где мы сейчас в нашем исследовании?

- Нам для чего все эти рассуждения нужны были? Только чтобы разграничить главы 14 и 15.
- Мы с тобой – и с Вами, читатель, одолели 13 глав. Мы знаем если не все, то многое про различные грузы и средства транспорта, про историю и современность страхования грузов, про различные расширения стандартного грузового полиса – и про то, что в него не попадает, а должно страховаться отдельно.
- Мы не знаем пока только одного, самого главного. Как нам реорганизовать Рабкрин?

- Да о чем ты? Молодежь же работ Ленина не изучала.
- А зря. Я вот сейчас смотрю, что Навальный делает. А совсем недавно залезал в пару ленинских статей – о Соединенных Штатах Европы. И обалдел – ВИЛ к 46 годам написал столько, что потом поместилось где-то в 25 томах сочинений. И потом писал, уже меньше – в эмиграции больше времени было. Так вот, он писал обо всем на свете. Обо всех – самых мельчайших, практических – аспектах будущей революции. Все продумал. Вот так и надо революции готовить – годами. Было у него на это – подумай! 17 лет – в эмиграции. Вот давай решим, что сейчас 1901-й...
- Не хочу больше революций! Но идея твоя – если хочешь чего-то добиться – уезжай в эмиграцию?
- Нет. Продумывай каждый шаг будущей кампании.
- Да ведь не все он продумал. Основной вопрос – национальный – Сталину, я так понимаю, передал. Думал, что у пролетариев национальностей нет. Да ведь и строители Вавилонской башни на том же споткнулись – на многонациональности одной и той же идеи.

– Вот и мы с тобой часто спотыкаемся. Ведь процесс страхования настолько различается – в Восточной Европе и в Лондоне.
 – Но есть много общего. Мы и пытаемся обобщить.
 – Итак, мы не знаем только одного, самого главного: «Как нам застраховать наш груз?»
 Нашу конкретную отправку длинномерных конструкций с Ростова на Астрахань (вчера запросили).

Андеррайтинг – дело закрытое?

– Мы стали говорить об андеррайтинге – как об оценке риска с точек зрения технической и страховой. Но андеррайтинг для широкой публики – которой надо длинномеры застраховать – это никому не нужная тайна. Потребителю – и нам, брокерам, как его представителям – нужно получить ставку и условия, поторговаться, потом согласиться – и получить полис или его заменитель.
 – В большинстве случаев весь андеррайтинг действительно сводится к получению информации – заглядыванию в тариф или в руководство – и выработке предложения на страхование.
 – Согласился страхователь на предложение – далее идет заключение договора.
 – Так, по-простому, и разграничим наши две главы. Обе называются «Как застраховать груз», но первая – об андеррайтинге. Вторая – о заключении договора страхования.
 – Так что забываем наши прекрасные термины «страховой» и «юридический» андеррайтинг. Андеррайтинг только один – страховой.
 – А вторая фаза процесса – юридическая – все же шире описывается термином – не «заключение договора», а «размещение риска».
 – С точки зрения практической – да. А с точки зрения юридической – а для нас-то самое главное, чтобы договор страхования действовал – то есть был юридически правильным – с точки зрения юридической главное – правильно заключить договор страхования.

– Слово «страховой» как дополнение к «андеррайтингу» мы пока оставим – в банках же тоже есть андеррайтеры.
 – Только подчеркнем – андеррайтинг бывает «творческим» и «техническим». Первая стадия – сбор информации и оценка риска – стадия почти всегда «творческая». Заполнение вопросников, что может быть романтичнее?
 – А вторая стадия – выработка условий страхования риска – может быть технической. Как выше – заглянул в тариф или руководство – и выдал ставку, и лимиты, и франшизы.
 – А может быть творческой, если риск ну уж очень индивидуальный.
 – В любом случае, страховой андеррайтинг – процесс работы сотрудника страховой компании – андеррайтера. Работы, основывающейся на собранной = полученной информации.
 – Глава 14 – об этом процессе. На какие стадии разбивается, как вырабатываются условия страхования.
 – Глава 15 – как из предложенных условий выковырывается договор страхования.

На рейс или на год

– Итак, андеррайтинг. Страхование – это информация.
 – Получаемая от страхователя, брокера – или имеющаяся у андеррайтера.
 – Каждый риск андеррайтер должен изучить – и потом выдать его оценку.
 – Так захочет ли ведущий андеррайтер заниматься **одной грузовой отправкой**, стоящей совсем немного – когда просит его об этом незнакомый ему брокер из далекой страны?
 – Ведь **времени на понимание риска** уходит почти одинаково – на одну небольшую отправку и на годовой оборот огромной компании.
 – Чем предпочтет заниматься страховщик?

Виды договоров

- Давай тогда пройдемся по основам андеррайтинга. По видам договоров.
- Все просто: есть на рейс = на отправку – и на период, чаще – на год.
- Исторически первым, конечно, возникло **страхование на рейс**.
- А теперь оно, называемое в Лондоне по крайней мере – **facultative = факультативным** – существует в виде исключения.
- А обычное покрытие – годовое. **Open cover = открытый ковер = договор генерального страхования грузов**.

– Про условия рейсового договора мы уже все знаем: премия / страховая сумма / франшизы / объем покрытия. А чем **годовой отличается**?

– А тем, что он – **автоматический**. Обязательный для приема страховщиком. Договорились об условиях, заключили договор – все, покрытие работает на все согласованные грузы.

– Но все же, какое отличие в условиях?

– Страховая сумма, для начала.

Страховая сумма в разных договорах

- В рейсовом договоре четко прописывается стоимость груза.
- Но со временем рейсовые договоры стало заключать все сложнее.

– Уже в XIX веке появились **floating policies = плавающие полисы**. По ним страховались все согласованные грузы, отправлявшиеся в течение периода.

– Смотри MIA, секцию 29, про эти полисы.

– В Одесском переводе MIA они названы «генеральными». Но этот термин, скорее, относится к открытым коврам.

– А возвращаясь к плавающим, поскольку связь была нескорая, общую сумму застрахованных отправок определить было сложно, а андеррайтеры следили за своим **exposure – объемом взятых** на страхование рисков – то они ограничивали **страховую сумму на год**.

– Называли ее **агрегатная** страховая сумма = **aggregate sum insured**.

– Или просто лимит = **limit**.

– И каждая отправка уменьшала «сумму ассигнований».

– Например, определили страховую сумму в миллион фунтов. Сделали две отправки по 50,000 – значит, осталось покрытия на 900,000. Вдруг пришло много покупателей на английскую шерсть, отправили 8 партий по 150,000 – глядишь, а две последние-то остались не застрахованными. Общая сумма за период получилась 1,300,000 – перевалила за лимит. Это называлось **exhaustion of sum insured = исчерпание** страховой суммы. Надо дополнение оформлять к floating policy.

– Неудобно как-то получается.

Открытый ковер = Open cover

– Да. Так и возник **Open Cover**.

– У которого **главное условие – лимит**.

– Не страховая сумма, а именно **лимит = limit**.

– Лимит ответственности страховщика – по каждому **судну** = **any one vessel**. А когда-то звучало более странно: **any one bottom** = по каждому днищу – судна, конечно.

– Чаще по каждому **транспортному средству** = **any one convenience**. По каждому **месту хранения** = **any one storage place**.

Location limit = по одному месторасположению?

– И по тому, что мы не можем перевести – **any one location**. По каждому **месторасположению**?

– Наверное. Это же может быть не просто склад – а район порта. Или даже целый порт. Расплывчатое понятие, согласен.

– Были мнения, что лимит по месторасположению может распространяться на несколько лихтеров или иных вспомогательных судов, стоящих в одном порту.

– Есть **Оговорка по Месторасположениям = Institute Location Clause**. Принята сначала в 1933 году, а потом **26/3/80 – Оговорка 66**.

– Но ясности она не внесла, поскольку просто ограничила покрытие по any one location.

– А что такое location? Приходится решать страхователям и брокерам.

– Существуют специальные оговорки, определяющие location как отделенное место хранения, ограниченное забором, или каналом, или улицей.

– И даже есть требование к ширине отделяющего одно location от другого пространства – 50 футов = 17.7 метров.

– А в немецких условиях есть понятие feuertechnisch getrenntem lager = место хранения, защищенное от огня. Там – требование, чтобы «защитная полоса» была не уже, чем 12 метров.

– Так что с портом или районом порта – это чересчур широко. Скорее речь идет об отдельном складе или открытой площадке.

– Не всегда ясно, распространяется ли лимит по месторасположению на, скажем, грузовики в пути. Вот остановились три водителя у одного кафе. На каждом грузовике – товаров на 500,000, лимит по location – один миллион. Все три грузовика сгорели. Применяется лимит – или страхователь получит все полтора миллиона?

– Так же нет пока ясности по поводу применения лимита в порту разгрузки или в промежуточном порту, или в порту-убежище. Действует он там или нет?

– Много неясностей по, казалось бы, простому термину – location.

– Да, еще: в Ковере могут быть **суб-лимиты** = sub-limits. По перевозкам самолетами или грузовиками. По почтовым отправлениям. Или по отдельным отправлениям морем в рамках большого долгосрочного контракта.

Открытый ковер: технические моменты

– Терминология: реже, но встречается термин **open policy = открытый полис**.

– Важна **документарная сторона**. По ОткКоверу выписываются **Сертификаты** – юридически до полиса не дотягивающие. Хотя во всех судах и арбитражах принимающиеся. Прецедента еще не было, чтобы страховщик отказался платить только потому, что выписан Сертификат – а не полис.

По ОткПолису – должны выписываться **полисы**. Происходит это или нет – уже вопрос практики.

Преимущества открытого ковера перед рейсовым

– **Автоматический** характер покрытия: все оговоренные грузы или все вообще грузы этой компании, отправляемые по согласованным маршрутам – или по всему миру (world-wide) – застрахованы. Называют его поэтому automatic facility = автоматическая система,

– чаще всего, страхователю или представляющему его брокеру даются полномочия на **выписку сертификатов** от имени страховщика. Документарная сторона, таким образом, наиболее ускорена и упрощена,

– если отправка **ошибочно не задекларирована** – она может быть включена в следующую декларацию,

– страхователь **знает ставки премии** по любой отправке заранее, и может запланировать свои расходы на страхование,

– обычно в условия открытого ковера входит **Классификационная Оговорка** – часто, с изменениями и дополнениями. В результате, страхователь заранее знает, **какие суда**

или транспортные средства он может использовать, и будет ли он оплачивать дополнительную премию за перевозки на судах, не подходящих под условия Оговорки, – имеется определенный **срок действия**, в течение которого работает Ковер. Есть даже разновидность Коверов с перманентным действием: *always open* = всегда открытый.

Прочие моменты

– Конечно, «всегда открытых» коверов немного. Или в таком ковре есть сокращение **NCAD = notice of cancellation at anniversary date** – считается, что через двенадцать месяцев после начала действия автоматически подается нотис о расторжении.

– Или просто имеется **Оговорка о расторжении = Cancellation clause**. Особенно она важна, если Ковер покрывает и военные риски. По Оговорке, нотис о расторжении должен быть подан за 30 дней, а по военным рискам – за 7 дней до будущей даты прекращения действия.

– Встречаются коверы факультативно / облигаторные = **facultative / obligatory** = *fac. / oblige*. Чаще – в перестраховании. По ним (пере)страхователь не обязан заявлять каждый риск – а (пере)страховщик обязан каждый заявленный принимать.

Декларации

– Главный момент в Коверах – подача **Списка застрахованных отправок**. Он может именоваться **declaration = schedule = borderaux**. Страхователь обычно должен подавать его раз в квартал, иногда – даже раз в месяц. Периодичность зависит от степени доверия страхователю. При этом страхователю дается строго ограниченный период для подачи – 10 дней или две недели после окончания квартала или месяца.

– **Содержание Списка**, вернее, **Декларации** – достаточно предсказуемо: вся информация, которая попала бы в Полис: дата / наименование транспортного средства / данные по нему (год постройки, флаг, класс, иногда иная информация) / количество отгруженного / цена за единицу с указанием базы – FOB, CIF или иное / страховая сумма / сумма премии по отправке / и в целом по декларации.

– Вроде бы, в Ковере есть лимит. Зачем же еще заявлять **стоимость каждой отправки**?

– А про оцененные полисы забыл? Про согласованную страховую сумму? Пусть она является институтом, принятым только в Англии. Но как иначе объявить сумму на каждую отправку согласованной?

– Только сочетанием сумм в Декларации и наличием Оговорки об Основании Оценки = **Basis of valuation** – в условиях Ковера.

– Вот как она может формулироваться:

Cost, Insurance and Freight plus 10% unless otherwise declared prior to known loss or arrival.

Стоимость, Страхование и Фрахт плюс 10%, если иначе не заявлено до получения информации об убытке или до прибытия.

– Использование подобной Оговорки в Открытом Ковере и делает отправки застрахованными на базе Согласованной Страховой Стоимости. Вот оно, слово «стоимость» – в названии Оговорки. В Сертификате этого термина нет.

– Про документацию мы потом будем говорить. А пока главное на первой стадии андеррайтинга – **определиться, на год страхуем или на рейс**.

– А чтобы определиться – надо знать все про объект / предмет страхования.

– Вывод: если Вы – грузовладелец. Или его брокер. Или его страховщик. И хотите за(пере)страховаться – **готовьте материал**.

КАК ГОТОВИТЬ МАТЕРИАЛ

– Ну, скажем, Вы – брокер. Или работаете в отделе страхования грузов россойкроказ-молдовской компании. Что Вам нужно сделать, чтобы за(пере)страховать **сидящего перед Вами грузовладельца** – в родной компании и с перестрахованием в Лондоне?

– Правильно, собрать и обработать информацию.

- (1) Попросить клиента – или сделать это самому – **заполнить вопросник**.
- (2) А потом не сидеть сложа руки, радостно ожидая котировки от перестраховщика, а самому провести **первичную обработку запроса**.

Первичная обработка информации – шесть пунктов

- Самая что ни на есть **первичная обработка** – просто **запрос прочитать**. Причем сразу же, пока тот самый-перед-Вами-сиделец не ушел. Или не положил трубку телефона.
- **Второй** пункт: пока не ушел или не нажал отбой – **задавайте вопросы!** Ведь никогда четко и полностью страхователь вопросник не заполнит.
- **Третий** пункт – **главный вопрос**. Пока не ушел! Сколько и каких было **убытков**.

Прозрачная честность

- Снова и снова мы возвращаемся к принципам страхования. Из них главный – **Наивысшей степени доверия сторон = Utmost good faith = Uberrimae fidei**.
- Страхование – это информация. Без получения информации – всей, а прежде всего, об опыте перевозок – андеррайтер за риск не возьмется.
- А если информация будет дана не вся или будет искажена – это **козырь страховщику** для отклонения будущей огромной претензии. Ведь утаенное на стадии андеррайтинга – почти всегда вылезет на стадии рассмотрения претензии.
- Так что **honesty is the best policy = честность – лучшая политика** – в страховании это особенно четко ясно.

ОРП. Ингосстрах

- Мы иногда такими непонятными фразами говорим. «Стадия рассмотрения претензии». Положили папку с надписью «претензия» – увесистая! – на стол. И во-о-т давай смотреть на нее с разных углов.
- Отдел же такой в Ингосстрахе был, «**Отдел Рассмотрения Претензий**». Один из двух самых профессиональных Президентов за историю Ингосстраха – Вячеслав Иванович Щербаков – из него вышел.
- А второй, ты считаешь, был наш с тобой коллега Михаил Арсеньевич Сафронов?
- Да. Одного примерно уровня. Поскольку занимались самой что ни на есть практикой страхования.
- Это ты так поверхностно судишь. Просто первых президентов Ингосстраха не знал лично: Ежова (не того!), Карповича и Богданова.
- Ну да, личное мое мнение.
- Отвлеклись. Просто хотел сказать, что рассмотрение претензии и претензионная стадия, и стадия убытка – наверное, одно и то же.

К страхователю

- Итак, **третий** пункт Первичной обработки – уточнить у страхователя...
- Будущего страхователя...
- **Количество, суммы и описание имевших место убытков**. Лучше – за последние 5 лет.
- **Четвертый** пункт – тут же, не отходя от кассы – если есть морской или речной отрезок перевозки – **какие суда использовались**.
- Ну да, иначе потом за **возраст судов дополнительных премий** он наплатится немало...

– А к тому же, если страхователь может об этом рассказать, значит, у него есть **практический опыт** в организации транспортировки своих грузов.

– А значит, не вчера начал работать. Опыт вообще – внешнеторговый – имеется.

– Все, ушел страхователь, не выдержал массы вопросов. Что, вдогонку ему мейлы посылать?

– Нет. Перейти **к пятому** пункту – получению информации о страхователе и его компании из **доступных источников**.

– А проще – включить в разных окнах Гугл (английский лучше), Рамблер и Мейл.Ру – и набрать название компании. По-русски и по-английски. И посмотреть, что пишут. И скопировать для себя – и для своего (пере)страховщика – самую интересную информацию, на русском и на английском. С названиями сайтов.

– **Шестой** пункт – теперь на **сам груз** надо посмотреть. И тут тоже источников много. Во-первых, разные грузовые справочники – начиная от Ллойдовского по видам грузов – и кончая разными нашими старыми нормативами. А во-вторых, тот же Интернет.

– Вот ты и провел **первичную обработку информации**.

– Еще раз: прочитать / задать очевидные вопросы / уточнить об убытках в прошлом / об использованных судах или иных средствах транспорта / получить информацию о фирме страхователя из открытых источников / оттуда же – информацию о грузе.

– ГеоГр, но это же – вполне очевидные позиции.

– Очевидные – но не вероятные. (Передачу такую помнишь, «Очевидное-невероятное»?). Хорошим страховщиком можно стать только тогда, когда ты станешь задумываться над поданной тебе заявкой – а не передавать ее механически андеррайтерам в центральном офисе страховой компании или перестраховщикам.

– Согласись, в этом процессе помогает наличие вопросников. Какие из них лучше использовать?

– Для начала мы написали «**Вопросники = Questionnaires**». Но большинство страховщиков величают их «**Заявлениями = Applications**».

– Не сквозит ли тут разный подход? Вопросник – страховщик заинтересован в грузовладельце. Заявление – наоборот, Страхователь заранее в позиции просителя.

– Не пойдем по пути формальной логики! Пойдем по пути изучения вопросников.

– Или заявлений.

Вопросники

– Тут есть три подхода:

- (1) получить минимум информации – основные позиции,
- (2) узнать побольше, или
- (3) попробовать узнать все.

Приведем три примера по каждому из направлений.

ВЛОЖЕНИЕ 14.1 **ЗАПРОС НА МИНИМАЛЬНУЮ ИНФОРМАЦИЮ. НЕФОРМАЛЬНЫЙ**

«Уважаемый г-н Ромце,

Благодарим за обращение к нам по поводу страхования широкого круга грузовых перевозок. Понимаем, что страхователем / бенефициаром по такому договору будет одна и та же компания. В этом случае в мировой практике заключается **годовой полис** с одной или несколькими – по основным видам грузов – ставками.

Мы обратимся от Вашего имени на несколько страховых рынков с целью получения наиболее выгодных условий. Основных вариантов несколько и они зависят от того, по какой схеме предпочтет работать страхователь. А именно, можно с самого начала получить наиболее конкурентную ставку. Вторым вариантом – оговорить возможность **возврата части премии** по шкале, например:

- за полгода или за год оплачено или заявлено убытков не более чем на 20% от премии – возвращается 30% премии;
- убытков не больше, чем на 40% от премии – возвращается 10% премии.

Мы обратимся с запросом к английским и французским (из нашего опыта наиболее конкурентным на Западе), а также немецким и российским страховщикам. Последние обычно очень конкурентны, но по российскому законодательству имеют трудности с возвратом премии.

Получить ставки на Западном рынке можно, если предоставить определенную информацию. Понимаем, что при таком разбросе грузов давать сведения по каждой группе грузов невозможно.

Основные вопросы:

- (1) **Как долго** занимается перевозками фирма-бенефициар.
- (2) **Объемы** перевозок в прошлом и сейчас: в тоннах и очень приблизительно по стоимости.
- (3) **Примерная разбивка по группам** грузов (например, 20% нефтепродукты, 20% металлы, товары народного потребления и т.д. по Вашему перечню – по весу, а лучше, по стоимости).
- (4) Примерная **разбивка на экспорт / импорт** и на морскую / сухопутную перевозку (понятно, что большинство перевозок будут смешанными).
- (5) **Максимальная стоимость грузов на одном судне / транспортном средстве / складе / в одном порту.**
- (6) **Страховались ли ранее**, есть ли данные о крупных убытках в прошлом.
- (7) Если вовлечены морские перевозки на судах свыше 15 лет – каких судовладельцев используют, как давно существуют связи с перевозчиками.

Понимаем, что Вы получили **таблицу дополнительных премий** в зависимости от возраста судна. Эти премии в некоторых случаях достаточно высоки, например, бывает, что собственно ставка страховой премии составляет 0.2%, а доппремия 1.5%. Поэтому информация по пункту 7 – или пример того, как эту проблему решали предыдущие страховщики – особенно важны».

– Ну и как, застраховались?

– Не то слово. Даже потом страховую компанию создали. Они же экспедиторами были.

– Но все же, информации ты немного просил.

Главная информация – финансовая

– Для страховщика главная первичная информация – финансовая. Объем операций и размер его ответственности по каждому риску. Вот выдержка из вопросника одной новозеландской компании – требуется дать подробные сведения по обороту за прошедшие 12 месяцев / оценку оборота в будущем году / максимальную и среднюю страховую суммы по одному транспортному средству / местоположению – и все это с разбивкой на импорт / экспорт / до-ФОБ.

	<i>Value shipped over last 12 months</i>	<i>Est. value of shipments over next 12 months</i>	<i>Maximum of risk any one loss, conveyance, location</i>	<i>Average at risk any one loss, conveyance, location</i>
Imports: (excluding CIF purchases)	\$.....	\$.....	\$.....	\$.....
Exports: (excluding FOB & CFR sales)	\$.....	\$.....	\$.....	\$.....
Pre FOB risks: (FOB & CFR exports)	\$.....	\$.....	\$.....	\$.....

– Но, конечно, есть вопросники и пополней.

ВЛОЖЕНИЕ 14.2 СОБСТВЕННО ВОПРОСНИК ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ CARGO INSURANCE QUESTIONNAIRE

I. КОМПАНИЯ

- (1) Страхователь
- (2) Характер операций
(География,
Товары,
Торговая или транспортная
Компания и пр.)
- (3) Годовой грузооборот, долл./тонн
- (4) Со-Страхователь(и)
(По пунктам (1) и (4), пожалуйста, на
отдельном листе напишите названия,
даты создания, адреса, номера
телефонов, адреса эл. почты, ФИО)
- (5) Страховые сертификаты и счета
надо направлять по эл. почте / факсу /
почте
- (6) Кому оплачиваются убытки.

II. ГРУЗЫ

- (1) Описание
- (2) Количество, тонн
- (3) Страховая сумма, долл./
Максимальная сумма на одном
транспортном средстве
- (4) Метод оценки
(CIF плюс 10% или иное)
- (5) Упаковка
- (6) Меры безопасности

I. THE COMPANY

- (1) The Assured
- (2) Type of Business
(Geographical areas,
Goods,
Whether the Business is Trade,
Transportation, etc.)
- (3) Annual Turnover, US\$/tons
- (4) Co-Assured(s)
(For items (1)&(4), please provide,
on a separate list, Names, Dates of
Establishment, Addresses, Tel & e-mails,
Contact Persons)
- (5) Insurance Certificates & Debit-Notes to
be e-mailed / faxed / mailed to
- (6) Losses Payable to.

II. GOODS

- (1) Description
- (2) Quantities, tons
- (3) Sums Insured, USD/
Maximum Amounts per one Conveyance
- (4) Basis of Valuation
(CIF plus 10 per cent or otherwise)
- (5) Packing
- (6) Security Measures

III. ПЕРЕВОЗКА(И)

- (1) Порт / Место отгрузки
- (2) Дата отгрузки / период страхования
- (3) Место перегрузки
- (4) Порты / Места выгрузки
- (5) Ж/д / авто / воздушная перевозка
- (6) Место / период хранения
(В порту погрузки или разгрузки
или в ином месте)
- (7) Период действия страхования
(Дверь-дверь, порт-порт или иное)
- (8) Наименование(я) судна(судов)
- (9) Флаг(и)
- (10) Класс(ы)
- (11) Год постройки

IV. СТРАХОВАЯ ИСТОРИЯ И НЕОБХОДИМОЕ ПОКРЫТИЕ

- (1) Страховались ли ранее?
- (2) Убытки в прошлом
- (3) Условия страхования
(Институтские оговорки (ICC) или иные,
Лимиты по судну / складу, Франшизы)
- (4) Надо ли страховать военные /
забастовочные риски?
- (5) Надо ли страховать иные грузы?

V. ПРИНЦИП НАИВЫСШЕГО ДОВЕРИЯ. ПОДПИСЬ

Пожалуйста, свяжитесь с нами, даже если какой-то информации пока нет. Просим заметить, что вышеприведенная информация явится основой договора страхования. Она расценивается как правильная и полная. Пожалуйста, поставьте ниже свою подпись в качестве подтверждения этого.

- Что в этом вопроснике, нами составленном на заре работы нашей компании, хорошо?
- **Короткий.** Никто вопросников полностью не заполняет.
- И разбит на понятные **объемлемые взглядом разделы.**

- Да конечно, вам, брокерам, лишь бы застраховать побыстрее.
- А вам, андеррайтерам, лишь бы заставить страхователя корпеть над вопросником, как над диссертацией.
- Так иначе же непонятно, что страхуешь!
- Вот посмотри на более официальный вопросник. Составлен тоже нами – на базе вопросников двух-трех российских и украинских страховщиков.
- Итак, Официально-официозный вопросник
- Или **«вручи такой клиенту, если хочешь его потерять».**

III. THE VOYAGE(S)

- (1) Port(s) / Places of Shipment
- (2) Date of Shipment / Period of Insurance
- (3) Transhipment, if any
- (4) Port(s) / Places of Discharge
- (5) Carriage by Rail / Road / Air
- (6) Storage Location / Period
(At Port of Shipment / Discharge or other)
- (7) Period of Liability
(Door-to-Door, Port-to-Port or otherwise)
- (8) Name(s) of Vessel(s)
- (9) Flag(s)
- (10) Class (es)
- (11) Year Built

IV. INSURANCE HISTORY & COVER REQUIRED

- (1) Previously Insured?
- (2) Claims Record
- (3) Terms and Conditions
(Institute Cargo Clauses or other,
Limits per vessel / location, Deductibles)
- (4) War / Strikes Risks to be covered?
- (5) Any other cargoes to be insured?

V. UTMOST GOOD FAITH & SIGNATURE

Please do not hesitate to contact us, even if some details are not available at the present moment. Do note the above information will form the basis of the Insurance Contract and is deemed to be correct and true to the best of Your knowledge and belief. Please put your signature in the bottom as confirmation of the above.

– Вопросник?

– Страхователя. Хотя, конечно, понятно, что в нашей восточной части мира иначе нельзя. **Надо четко указывать, какие данные нужны, и каковы последствия их несообщения.**

– В качестве замечания. Мы не рассчитывали, что этот вопросник будет направляться реальным страхователям, поэтому места в нем на ответы не оставили.

ВЛОЖЕНИЕ 14.3
АНКЕТА-ЗАЯВЛЕНИЕ ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ =
APPLICATION FOR TRANSPORT CARGO INSURANCE

Заполните анкету крупными буквами и отметьте необходимые клетки знаком (x).
Please complete in capital letters and tick (x) boxes where appropriate.

Искажение или несообщение всех существенных фактов может сделать договор страхования недействительным. Существенными фактами считаются те, которые могут повлиять на принятие или оценку страхового риска; если Вы сомневаетесь в правильности изложения информации, сообщите эти факты или посоветуйтесь со своим страховым брокером или нашей Компанией.

Incorrect answers or failure to disclose all material facts may render the insurance inoperative. Material facts are those which would influence acceptance or assessment of the insurance risk; if you are in doubt, please disclose them or seek advice from your insurance representative or the Company.

**1. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ
О ЗАЯВИТЕЛЕ**

Полное наименование Заявителя

Почтовый адрес Заявителя

Адрес электронной почты

Номер телефона

Вид Занятий и Деятельности
(Все виды деятельности)

Выгодоприобретатель

Предыдущие или существующие
Страховщики

Убытки за последние 3 года
(независимо от того, были они
застрахованы или нет)

**1. GENERAL INFORMATION ON THE
APPLICANT**

Applicant's Full Name

Applicant's Mail Address

E-mail address

Telephone No.

Occupancy / Nature of Business
(All Operations)

Beneficiary

Previous or current Insurers

Loss History for past 3 years
(whether insured or not)

Вид и причина Убытка
Loss description and cause

Дата
Date

Сумма в долл. США
Amount in USD

2. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Были ли Вы или Ваши партнеры, акционеры или директора:

• Когда-либо объявлены несостоятельными?

2. ADDITIONAL INFORMATION

Have you or any partner(s), shareholder(s) or director(s) of the business:

• Ever been declared bankrupt?

- Когда-либо были связаны с компанией или предприятием, которое стало несостоятельным или находилось в администрации (ликвидация, включая принудительную)?
 - Были обвинены в уголовном преступлении за последние 5 лет (кроме нарушений правил дорожного движения)?
 - Ever been involved in a company or business which became insolvent or subject to any form of insolvency administration (e.g. liquidation or receivership)?
 - Been convicted of any criminal offence within the past 5 years (other than minor traffic convictions)?
- За последние 5 лет имели ли место следующие случаи: Ваше страхование было расторгнуто или заявление на страхование отклонено, Вам было отказано в возобновлении страхования, в оплате убытка или страховщик установил специальные условия, или специальную франшизу?
- In the last 5 years, have you had any insurance declined or cancelled, proposal / application rejected, renewal refused, claim rejected or special conditions or excess imposed by an insurer?

3. ГРУЗЫ, ЗАЯВЛЯЕМЫЕ НА СТРАХОВАНИЕ

Группа товаров

Наименование

Если несколько, укажите примерную разбивку

Упаковка

Перевозка в контейнерах?

Особые качества страхуемого груза: (взрывоопасные, подверженные естественной потере веса и пр.)

Товары новые или бывшие в употреблении?

4. ГРУЗООБОРОТ*

Грузооборот за последние 12 месяцев

Тонн

Долларов США

Предполагаемый грузооборот на последующие 12 месяцев

Тонн

Долларов США

База оценки (инвойсная цена, CIF, CIF+10%)

Валюта расчетов

Условия поставки (Инкотермс)

Цена за тонну, долл. США

Максимальная стоимость партии груза на:

Одном транспортном средстве

Одном складе

Одной охраняемой территории

3. CARGOES TO BE INSURED

Commodity Group

Description / name

If various, please provide approximate breakdown

Packing

Is it carried in containers?

Special qualities of cargo:

(explosive, prone to natural loss weight etc.)

Are the goods new or second-hand?

4. TURNOVER*

Turnover during the last 12 months

Tons

US Dollars

Projected turnover for the following 12 months

Tons

US Dollars

Basis of Valuation (eg. Invoice Cost, CIF, CIF+10%)

Payment currency

Delivery terms (Incoterms)

Price per ton, USD

Maximum value of goods:

On any one convenience

At any one store

At any one secure storage facility

*Под грузооборотом понимаются такие перевозки заявителя, когда риск случайной гибели и/или повреждений по условиям договора купли-продажи или базовыми условиями Инкотермс-2010 во время перевозки лежит исключительно на заявителе.

*Turnover means shipments for which the risk of loss or damage stays solely with the applicant under the terms of sale contract and/or Incoterms-2010.

5. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ

Вид транспорта

Морской или речной

Автомобильный

Железнодорожный

Воздушный

Смешанный (укажите, какой)

Дополнительная информация по используемому транспорту

Собственный Страхователя

Наемный

Застрахована ли ответственность перевозчиков / экспедиторов?

Если да, то в какой компании, и с какими лимитами?

6. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ТРАНСПОРТУ

Морской транспорт

Средний возраст используемых судов

Перевозка на палубе

Страхование на рейс:

Наименование

Год постройки

Флаг

Класс судна

Автомобильный транспорт

Фуры

Контейнеры

Малотоннажный («Газель» т.д.)

7. ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОХРАННОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Организуется ли сюрвей груза?

Если да, пожалуйста, укажите наименование сюрвейерской фирмы, место и время сюрвея.

Будут ли оформляться и храниться документы, содержащие детальное описание и стоимости отгруженных товаров и будут ли такие же документы иметься в месте назначения?

5. SHIPMENT DETAILS

Conveyances

Sea or river vessels

Trucks

Rail carriages

Aircraft

Mixed (Please clarify)

Additional information in respect of conveyances used

Owned

Rented

Please confirm if carriers / freight forwarders liability is insured.

If positive, where and up to which limits is it insured?

6. ADDITIONAL INFO ON CONVEYANCES USED

By sea

Average age of vessels used

Carried on deck

Voyage insurance:

Name

Year built

Flag

Class of the vessel

By road

Trucks

Containers

Vans

7. CARGO SAFETY MEASURES

Is cargo survey to be performed?

If yes, please specify the name of surveyor, place and time of survey.

Will detailed transit documents be maintained which will provide a detailed description and values of goods loaded onto the conveyance and a similar description of goods received at the point of destination?

Какие **меры безопасности** применяются (вооруженное сопровождение грузов и пр.)

Если предусмотрено, то на каких маршрутах (участках) и какие охранные предприятия используются

Застрахована ли ответственность охранного предприятия?

Если да, то в какой компании, и с какими лимитами?

Автомобильный транспорт:

Только в светлое время суток?

Обеспечены ли водители

средствами мобильной связи?

8. МАРШРУТЫ / ГЕОГРАФИЯ

Страхование разовой перевозки

Порт / место отгрузки

Порт погрузки на морское судно

Порт перегрузки

Порт выгрузки

Место назначения

Страхование на период (на год или иное)

Укажите маршруты / направления перевозок

Укажите примерную разбивку

Хранение

Места хранения свыше 60 дней

Please provide details on **security measures** to be applied (security escort, other).

If provided, please specify on what routes it is used and which security companies are used

If the liability of security company is insured?

If positive, where and up to which limits is it insured?

Road transportation:

Will all transits take place during daylight hours?

Will the drivers be provided with the means of mobile communication?

8. ITINERARIES / GEOGRAPHY

Voyage insurance

Port / place of shipment

Port of loading onto a vessel

Transshipment port

Discharge port

Destination

Time Insurance (12 months or other)

Please specify shipments direction

Please provide approximate breakdown

Storage

Places of storage over 60 days

9. НЕОБХОДИМОЕ СТРАХОВОЕ ПОКРЫТИЕ

Период страхования

Объем покрытия

От всех рисков (аналогично ICC(A))

Поименованных рисков (аналогично ICC(B))

Катастрофических рисков (аналогично ICC(C))

Продолжительность покрытия

Со склада?

С порта погрузки?

Покрытие должно действовать до доставки в конечном пункте назначения?

Необходимо ли покрытие товаров на хранении?

9. INSURANCE COVER REQUIRED

Cover period

Scope of cover

All risks (as per ICC(A))

Named perils (as per ICC(B))

Catastrophic risks (as per ICC(C))

Duration of cover

From the warehouse?

From the port of loading?

Cover to last until the delivery at the destination?

Is coverage for goods in storage needed?

Если да, на какой период?

Лимит покрытия, долл. США

По одному транспортному средству

По одному складу

По одной охраняемой территории

Франшиза

Долл. США по каждому убытку

If yes, for which period?

Cover limits, USD

Per any one convenience

Per any one store

Per any one secure storage facility

Deductible

USD each and every loss

10. РАСШИРЕНИЯ ПОКРЫТИЯ

Военные риски (только морская перевозка)

Забастовочные риски

Фрахтовательские риски

Фрахт к оплате при захвате судна пиратами

10. COVER EXTENSIONS

War Risks (sea leg only)

Strikes, Riots and Civil Commotion (SRCC)

Charterers' risks

Charter hire payable in case of capture by pirates

11. ДЕКЛАРАЦИЯ

Мы будем предпринимать все разумные меры предосторожности для обеспечения безопасности перевозки.

Данные, приведенные в этом Заявлении, являются полными и достоверными, и служат основой для выдачи страхового Полиса, являясь его неотъемлемой частью.

11. DECLARATION

We will exercise all reasonable precautions for the safety of the carriage.

The information contained in this Questionnaire is true and correct to the best of our knowledge. We hereby agree for this Questionnaire to form an integral part of the contract of insurance.

Страхователь / Insured:

Подпись / Signature:

Дата / Date

– Вот и ознакомились с разными подходами к сбору информации.

– Идеальным и практическими.

– Ну комментс. Главное, что надо запомнить: любой вопросник следует дополнять собственными исследованиями. И выводами.

Обработка информации – точка зрения Swiss Re

– А теперь вернемся к той самой брошюре Свисс Ре – PEN. Какую информацию ведущие перестраховщики мира считают важной для андеррайтинга?

ВЛОЖЕНИЕ 14.4

ИНФОРМАЦИЯ О (любом морском) РИСКЕ – ПЯТЬ КЛАСТЕРОВ.

СОГЛАСНО WALTER M. MELLERT, СВИСС РЕ

– Итак, андеррайтинг страховой – это обработка и оценка риска. По г-ну Меллерту, информацию о риске можно разделить на пять частей.

– Г-н Меллерт называет эти части Clusters = кластеры. Группа факторов.

– И выделяет пять кластеров: Риск = Предмет страхования / Транспортное Средство / Продолжительность покрытия / Физические факторы / Социально-экономические факторы.

– Да, о четвертом и пятом и мы, и наши коллеги в своих вопросниках позабыли.

– Каждый из кластеров г-н Меллерт предваряет **вопросом «Доволен ли я имеющейся информацией по поводу... = Am I comfortable with the information on hand concerning...»**.

Cluster 1. The risk

e.g. the cargo

Valuation

Properties

Sensitivities

Condition

Packaging

Residual value

Normal, to-be-expected losses

Cluster 2. The conveyance

e.g. the modes of transportation used

Owner

Flag

Age

Experience

Type

Liner / tramp

Overage

Pre-ocean Carriers

Post-ocean carriers

P&I

Cluster 3. The duration of cover

e.g. the trip / storage

Length

Route

Direct / via

Transshipment

Inland legs

Road conditions

Port facilities

Warehouse

Political risks

Cluster 4. The physical environment

e.g. the season

Weather

Heat / cold

Rain

Ambient moisture

Storage

Кластер 1. Риск

т.е. груз

Оценка

Свойства

Чувствительность [к различным воздействиям]

Состояние

Упаковка

Остаточная стоимость

Нормальные ожидаемые убытки

Кластер 2. Транспортное средство,

т.е. применяемые способы перевозки

Владелец

Флаг

Возраст

Опыт

Тип

Линейное / трамповое судно

Надбавка за возраст

Перевозчики на доокеанской стадии

Перевозчики на послеокеанской стадии

Страхование ответственности

судовладельца

**Кластер 3. Продолжительность
покрытия,**

т.е. рейс / хранение

Продолжительность

Маршрут

Прямая перевозка / (или) через

Перегрузка

Сухопутная перевозка

Состояние дорог

Портовая инфраструктура

Склад

Политические риски

Кластер 4. Физические факторы,

т.е. сезон

Погода

Жара / холод

Дождь

Влажность окружающего воздуха

Хранение

Cluster 5. The socio-economic environment

e.g. the people involved

Moral hazard

Valuation

Weight / value ratio

Theft

Recovery possibilities

Repair facilities

Handling

Insured

Consignee

Agent

Кластер 5. Социально-экономическая среда,

т.е. люди, участвующие [в перевозке]

Моральный риск

Оценка

Соотношение веса и стоимости

Хищения

Возможность получения возмещения с третьих лиц

Ремонтные мощности

Обработка груза

Страхователь

Грузополучатель

Агент

– Чем **отличается** этот список от наших трех вопросников?

– Это **внутренний документ страховщика**. Не может же он в вопросник заносить пункты типа «насколько вероятно хищение груза Вашими сотрудниками?»

– А сам андеррайтер такими вопросами задаваться должен.

– Выделишь **самые интересные позиции**, нам доселе в вопросниках не встречавшиеся?

– Попробую:

- Нормальные ожидаемые убытки;
- Состояние дорог;
- Портовая инфраструктура;
- Склад;
- Политические риски.
- **Кластер 4. Физические факторы** – весь, а в особенности:
- Влажность окружающего воздуха.
- **Кластер 5. Социально-экономическая среда** – весь, а в особенности:
- Моральный риск;
- Соотношение веса и стоимости;
- Ремонтные мощности.

Многофакторный сравнительный анализ

– Г-н Меллерт предлагает начинающему андеррайтеру использовать как можно больше схем.

– Скажем шире, его подход ну очень напоминает полузабытые лекции по марксистско-ленинской философии. **От общего к частному к общему.**

– Да, расчленив андеррайтерский процесс на удобоваримые части – эти самые кластеры. (Мы помним, что в этой главе речь идет только о страховом – не о юридическом – андеррайтинге. Для удобства термин «страховой» в пределах главы XIV опускаем).

– Расчленив информацию – подумать над каждым кластером.

– Мне нравится этот само-вопрос: «Доволен ли я имеющейся информацией по поводу...».

– И то, что он «по-старорежимному» говорит: «Не только Интернетом жив человек. Изучайте справочники, спрашивайте старших товарищей. Пригласите их на пиво и расспросите об их опыте в подобных перевозках».

– А потом продолжите многофакторный анализ.

- Берите листки бумаги и на каждом, по каждому кластеру, **сравнивайте степень риска** – повышенную или пониженную.
- А в качестве **критерия, или исходной позиции** – которую он называет **benchmark** – он предлагает каждому брать свое.
- Свой риск, **наиболее хорошо знакомый этому андеррайтеру**.

Андеррайтинг – процесс индивидуальный

- Интересно – он предлагает учитывать **склад характера самого андеррайтера**.
- Легковспыхивающему, **принимаящему многое на веру** человеку – он рекомендует представить себе камень на дне озера, который надо застраховать от пожара. То есть самый **малоопасный риск**. И посмотреть, насколько лежащий перед ним риск опаснее озерно-каменного.
- А слишком пессимистичному, **склонному к отказам** – взять самый **опасный риск**. Старый танкер, перевозящий легковоспламеняемое топливо. И найти положительные черты в представленном ему грузе.
- Еще пример: сравнить маленькую яхточку, плавающую по почти безветренному озеру в горах – и огромный контейнеровоз, проходящий проливом Дрейка в шторм.

– Но, конечно, сравнение в страховании грузов должно быть **максимально приближено к этой отрасли**. Сам г-н Меллерт пишет, что он на протяжении 10 лет занимался страхованием строительства одного порта в арабской стране. Все грузы – от компьютеров до кирпичей – были застрахованы на условиях ICC(A) без франшизы. Нетто-убытки за 10 лет составили 0.3%. Эта ставка и эти условия – и брал он в качестве своего benchmark, или «оселка».

– И затем рисовал **плюсы или минусы в каждом факторе каждого кластера**. Используется правильная упаковка для груза – плюс. Неподходящая – минус. И так по каждому фактору.

– С целью определения насколько в общем мало- или высокоопасна данная перевозка.

– Главное, пишет г-н Меллерт, добавляйте как можно больше **собственного «я» в анализ**. Рисуйте большие или маленькие плюсы или минусы, обводите самые озадачивающие Вас факторы. Импровизируйте!

– **Андеррайтинг**, как он говорит – это **25% оценки риска** на базе имеющейся статистики – и **75% воображения** (25% risk assessment (past statistics) + 75% vision (imagination)).

ПРОЦЕСС СТРАХОВОГО АНДЕРРАЙТИНГА

– Можно выделить четыре стадии процесса:

- (1) принципиальное «да» или «нет» риску;
- (2) если брать на страхование – то каковы базисные условия страхования;
- (3) каковы количественные параметры предложения андеррайтера;
- (3) каковы качественные параметры.

– Вроде бы, легко. Но реально сделать все это, по каждому риску – в этом и состоит искусство андеррайтинга.

– Итак, **стадия номер один**. Вы посмотрели на все пять листочков бумаги – пять кластеров. И сделали собственное заключение – **высок риск или приемлем**.

Условия

– Предположим, грузовладельцу повезло: Вы его страхуете! Следующий шаг?

– Исходя из Вашего понимания риска, Вы предлагаете те или иные условия. Просто грузовые оговорки – или специализированные, по видам грузов – нефтяные, угольные, зерновые.

– А потом определяетесь с объемом покрытия, который хотите предложить. Если это ICC – то А, В или С.

– А если это Япония – то FPA или All Risks.

Количественная стадия

– Следующий момент – цифры. Каковы **основные цифровые показатели**, предлагаемые андеррайтером?

– Это называют **количественной стадией риск менеджмента** = quantitative risk management.

– И основные **три позиции** мы знаем:

- **Ставка страховой премии**;
- **Лимиты** покрытия – по каждому судну или грузовику или складу;
- **Франшизы** – по каждому убытку или по каждой партии груза.

Качественная стадия

– А теперь – **стадия качественная** = qualitative risk management stage.

– Вот тут важно не оттолкнуть страхователя. Потому как тут возможны **три подхода**:

(а) **негативный: ограничить ответственность** страховщика посредством введения различных условий (оговорок, warranties, специальных ограничений покрытия);

(б) **нейтральный** – расширение или ограничение ответственности посредством различных специальных оговорок, **уточняющих** объем покрытия;

(в) **позитивный: рекомендовать страхователю изменить** что-то в организации перевозок. Что может привести к **уменьшению убытков**. Самый очевидный пример – поменять вид упаковки на более подходящий к условиям перевозки этого груза. Или сменить терминал в порту, если тамошние грузчики известны высоким процентом повреждений груза крюками при погрузке или выгрузке.

– А самый известный и широко используемый – организовать сюрвей в порту погрузки или выгрузки.

– Может, Вы таким образом страхователя и отпугнете: «Слишком много просит».

– Но скорее, будет обратное. Как говорят, пусть если не застрахуется, то послушает. Или хотя бы прислушается. И всем на пользу пойдет.

– Попытаемся пройти по всем пунктам?

Совокупность

– Только уточним: на самом деле, второй-четвертый этапы едины. Слиты.

– Конечно. Без понимания базисных условий – не будет дополнительных. Без ощущения базисной ставки – франшиз и ограничений. И так далее.

Премия. Ставка

– Вот г-н Меллерт все время повторяет: «Поставьте на разные факторы большие или маленькие плюсы или минусы. И потом получившийся знак примените к базисной ставке».

– А какая она?

– Я четко помню книжечку: тарифы Ингосстраха по страхованию каско. Судов, то есть. Много страниц. За плавание во льдах большая надбавка, танкерам надбавка и т.д. Все – в процентах.

– Там не было одного, во всей книжке. Базисной ставки, к которой бонус-малус применялся.

– Вот г-н Меллерт, судя по всему, применяет свою методику к тому самому риску – строительству порта. И, судя по его словам, его ставка равнялась 0.3%. Базисная, «оселок», от которой он потом «плясал».

– Но было-то это, наверное, лет ...цать назад. Сейчас, в особенности в нашей части света, о ставках выше 0.15% и заикаться не стоит.

– Не согласен. Все зависит от риска. От его размера.

Размер риска – определяется по статистике убытков

– А как определить его – «размер риска»? Или подверженность риску = risk exposure?
 – Только на основании данных прошлых лет. Поэтому и запрашивают андеррайтеры эти сведения за 3–5–8 летний период. И очень расстраиваются, когда им – иногда в виде отписки – говорят «убытков не было».
 – Поскольку хоть мелкие убытки, да были. На Западе им чаще всего ведется счет.

– Как написал Гепперо (с.38): **“Mining the claim data and interpreting the data, first with the actuary, then the marine surveyors, company adjusters, subrogation agent and the underwriters can improve the underwriting of the risk”** = «Улучшить андеррайтинг риска поможет **обработка массива данных по убыткам, интерпретирование** этих данных сначала вместе с актуарием, потом с сюрвейерами, аджастерами, специалистами по получению возмещений третьих лиц – и с андеррайтерами».

– Очень хорош термин mining the claim data – буквально, «раскапываая», «разрабатывая» статистику убытков.

Длиннохвостый бизнес

– А что такое «статистика убытков» = loss statistics?

– Соотношение полученной премии и убытков.

– Премии полученной – или начисленной – или заработанной? Убытков оплаченных – или зарезервированных?

– А тут нам не обойтись без «длиннохвостости». **Long-tail business** – это был один из первых терминов, с которыми я встретился в Ингосстрахе по приходу в 1984-м, и который до сих пор толком перевести не могу.

– Ну вот тебе перевод из Мультитрана: “long-tail liability” = **«ответственность с длительным периодом окончания»**.

– Да, смысл передает. Ведь по большинству страхований на Западе окончание периода страхования совсем не означает прекращения ответственности страховщика. Я приехал работать в Блэкбалси в Лондон в 1991-м. На стол директоров каждый день ложились увесистые папки с претензиями – по неоплаченным убыткам. Тогда самые ранние встречавшиеся даты относились к середине 1950-х годов. В основном, по страхованию ответственности – по асбестозису.

– То есть спустя 30–40 лет многие убытки еще не были урегулированы = оплачены?

– Не были. И поэтому столь важна претензионная статистика. Важна возможность сделать вывод об окончательных убытках по данному, 2012 году – не ожидая 10 или 20 лет – сейчас.

Года календарные – и страховые

– Не все операции в страховании «длиннохвостые». Во многих ответственность – скажем, в страховании каско машин – завершается сразу по окончании страхового года. А вот в страховании ответственности перед третьими лицами – может длиться годами. Травмирован пассажир в ДТП – ему платят компенсацию, платят годами – причем размер ее определяется после, порой, многолетних судебных процессов.

– Поэтому и применяются в страховой статистике два подхода. Один – **«бухгалтерских, или календарных годов» = accounting or calendar years**. Другой – **«страховых, или андеррайтинговых годов» = underwriting years**.

– Вот одна страховая компания. В ее грузовом портфеле – по преимуществу местные автомобильные перевозки грузов низкой стоимости. На урегулирование любого убытка уходит 2–3 недели максимум. В учете используется **метод календарных лет**: вся премия, начисленная в течение 2012 года (начисленная по выставленным счетам или по начавшимся договорам! А не только полученная на счет), соотносится с оплаченными в течение года убытками.

– Договоров страхований много. Если календарный год – с 1/1 по 31/12 – то некоторые полисы начинаются только 1 декабря. Значит, в конце года надо рассчитать **размер незаработанной премии = unearned premium**. Резерв премии.

– Начался полис 1 декабря, начислено по нему 1,200 динаров – на 2012 год пришлось только 1/12-я премии – 100 динаров. Остальные 1,100 – в резерв незаработанной премии. С убытками проще – на календарный год относятся оплаченные – или урегулированные (paid or settled).

– Другая страховая компания – морские перевозки оборудования, в основном, на стройплощадки. Иногда оборудование стоит месяцами и годами – а потом его вскрывают и обнаруживают транспортные повреждения.

– Компания использует метод **страховых лет**. Премия по страхованиям, заключенным с 1/1/12 по 31/12/12, она сравнивает с убытками, произошедшими в тот же период.

– Даже если убытки будут оплачены в 2020-м или 2030-м! Поэтому важно рассчитать **резерв неоплаченных убытков = outstanding losses reserve**, часто просто o/s = out standings.

– А как рассчитать – это уже к актуариям! Методы треугольников, резервы IBNR = incurred but not reported losses = понесенных, но не заявленных убытков – и многое прочее.

Зачем? Чтобы понять степень риска

– Главное в андеррайтинге – определить размер риска. А если это не единичная перевозка, а годовой полис – или портфель страхований страховщика? Нужна статистика.

– Но! Каждый год страхователь платит разную премию. Это же рынок. Каждый год погодные и прочие условия различаются. Нестабильная вещь, наш страховой портфель.

– И чтобы рассчитать точную, адекватную риску премию, надо сравнивать убытки, понесенные в определенный год, в определенных рыночных, погодных и социальных условиях – с полученными за них премией.

– Использовать метод страховых лет, чтобы обосновать размер премии.

– Как пишет Меллерт: “*risk premium is (should be) a unique conglomerate of individual premiums charged for the numerous risk factors that make up a risk*” = «премия за риск является (должна быть) уникальным сочетанием индивидуальных премий, взимаемых за многочисленные факторы риска, которые в своей совокупности и составляют риск».

– Это уже о многофакторном анализе одного риска – одной отправки, одного портфеля. Но столь же применим этот подход к анализу годовых страхований.

– Конечно, нужно помнить про закон больших чисел – «срабатывает» статистика, только если страховых много – и статистика ведется много лет.

– Потому и предпочитают страховщики годовые грузовые контракты, а не страхования отдельных отправок.

– От бухгалтерской теории – назад, к практике страхования. К чему статистика? Чтобы обосновать одну ставку премии – или создать таблицу тарифов.

– Только термин этот – tariff – уже не применим. Законодательство о конкуренции – ЕС и иных стран – просто запрещает применять тарифы.

Тарифы

– Но раньше-то они существовали. В Англии, в огневом страховании – до 1970-х! Так некоторых страховщиков и называли – «тарифные».

– А для нас важно, что в страховании грузов, разных, андеррайтер создает таблицу – не тарифов, а ставок премии. Их сетку, или таблицу.

– Ингосстраховский тариф по страхованию грузов – это десятки сеток.

– В зависимости от видов грузов, времени года, направлений...

– И, конечно, объема покрытия.

– Сейчас единичная ставка премии – те же 0.2% – применяется только при разовой перевозке.

– Годовые договоры – всегда содержат сетки ставок премии – в зависимости от видов грузов и направлений перевозок.

– И для начала, в сетке / в таблице ставок разбираются с надбавкой за возраст.

Надбавка за возраст судна

– Когда наш экспортер попервоначалу выходит на международный рынок, он что делает?

– Ищет пароход подешевле. Обычно – это постарее.

– Найдя, понимает, как много он сэкономил на фрахте.

– А, с другой стороны, сколько пришлось **переплатить дополнительной премии за возраст судна**.

– OverAge Additional Premium = OAAP.

– Раньше эта OAAP была сверхсекретным материалом.

– Еще бы. Любая **ставка премии по морской перевозке** состоит из **двух частей**: базисной и надбавки за возраст судна, если судну больше 15 лет.

– Это на Западе. У нас – не всегда.

– Называлась **рекомендательная** таблица так: **Advisory Schedule of minimum additional premiums** for shipments by vessels held covered in the Institute Classification Clause = Рекомендательная таблица минимальных ставок дополнительной премии по отправкам на судах, условно покрываемых по Институтской Классификационной Оговорке.

– То есть пляшется от Классификационной оговорки? Ее мы уже проходили – в нашем самом первом Вложении 1.1.

– Да только название Таблицы, что я сейчас привел, относится к предыдущей редакции Классификационной Оговорки, до 2001 года.

– Мы уже говорили, что термин **held covered = остается покрытым** (но необходимо досогласование условий) – сошел на нет. Окончательно – в ICC 2009. Вот эта твоя таблица действительно устарелая, а сам термин OAAP еще используется.

– Даже без термина смысл: **если судно** не подпадает под Классификационную Оговорку...

– То есть, попросту говоря, **старое**. Для большинства судов – это старше 15 лет. Но для балкеров – 10, для линейных судов – 25, а для линейных контейнеровозов – даже 30 лет...

– Так вот, если судно старше указанного возраста – взимается дополнительная премия.

– И есть таблица – вот она, наша первая тарифная таблица! Хотя имеющая и рекомендательный характер.

– Ставки в таблице – от 0.025% до 2 и даже до 6%!!!

– То есть согласовал ты базисную ставку на перевозку леса – скажем, 0.3%. А потом погрузил этот лес на 28-летнее судно – и повез в Африку.

– И плати 6% по шкале! То есть общая ставка премии – не 0.3%, а 6.3% – 21-кратное увеличение!

– Может, постесняемся, при наших читателях-то. Такие цифры даже упоминать неприлично.

– Все же пробежимся по **структуре таблицы**. Там – **три определяющих показателя**

- (1) вид грузов;
- (2) возраст и тип судна;
- (3) качество менеджмента.

ВЛОЖЕНИЕ 14.5.
КЛАССИФИКАЦИЯ ГРУЗОВ
Из РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОЙ ТАБЛИЦЫ НАДБАВОК ЗА ВОЗРАСТ

– Может, таблица-то и устарела. Но классификация грузов – нет.
– Посмотрим на наш первый тариф – или сетку. Вот какие группы были в ней представлены – по колонкам.
– Первая колонка – самые маленькие дополнительные премии.
– Значит, по мере движения к лесу и бумаге чувствительность груза к старо-дырявости судна все возрастала.
– Итак, классификация грузов из Рекомендательной Таблицы:
(И ставки. По годам и типам судов, только наименьшие по размеру. Не все ставки, а их разброс, чтобы представить размер).

Column 1. Approved cargoes other than carried in bulk &/or combination carriers.	Колонка 1. Одобренные грузы, за исключением перевозимых в балкерах и/или комбинированных судах.	0.25% - 0.375%
Column 2. Cocoa, coffee, cotton, fertilisers. Nuts and oilseeds and their by-products (e.o. cakes, expellers, pellets and the like). Rice, sugar, tallow and fats, vegetable oils. Approved cargoes carried in bulk &/or combination carriers.	Колонка 2. Какао, кофе, хлопок, удобрения. Орехи и масляные семена и их субпродукты (т.е. жмых, экспеллер, гранулы и пр.). Рис, сахар, сало и жиры, растительные масла. Одобренные грузы, перевозимые в балкерах или комбинированных судах.	0.1%— 0.5%
Column 3. Fishmeat, fresh &/or chilled meat or fish. Copra, gapelek, manioc, tapioca and all their products. Jute, sisal, molasses.	Колонка 3. Рыбная мука, свежее и/или охлажденное мясо или рыба. Копра, гаплек, тапиока и все их продукты. Джут, сизаль, патока.	0.15%—1%
Column 4. Cement, sulphur, coal, coke &/ or related by-products, ores, concentrates, scrap metal and other high density cargoes (including heavy ferrous and non-ferrous cargoes such as steel beams, angles, sheets, bars, pig iron and the like).	Колонка 4. Цемент, сера, уголь, коксовый уголь и/или связанные субпродукты, руды, концентраты, металлолом и иные грузы высокой плотности (включая тяжелые цветные и черные металлы, такие как стальные балки, уголок, листы, чушки, чугун в чушках и пр.).	0.2%— 1.35%
Column 5. Timber and all other timber products (e.g. paper products, wood pulp, newsprint, kraft liner board and the like).	Колонка 5. Лес и иные лесоматериалы (например, бумага, целлюлоза, газетная бумага, крафт-бумага и пр.).	
Column 5 (b) split into World, or Voyages within Scandinavia / UK / Continent (Bayonne / Hamburg).	Колонка 5 разделена на перевозки: По всему миру, или Рейсы между Скандинавией / Великобританией / континентом (от Байонн до Гамбурга).	0.2—6% 0.1%— 0.3%

– Ну вот, посмотрели на классификацию грузов.

– И забыли ставки в этой таблице, как страшный сон.

– Прежде чем забыть, все же поняли ее структуру. Мы же воспроизвели не всю таблицу – упростили.

– Первый показатель – тип груза. Отсюда – пять колонок (с разделением пятой на два региона).

– **Второй показатель – тип и возраст судов.** Каждая колонка начиналась с самой нижней ставки – для балкеров и комбинированных судов 11–15 лет, и продолжалась до последней – судов 26–30 лет. Например, в колонке 3 самая низкая ставка для 11–15-летних судов была 0.1%, самая высокая, для 30-летних – 1%.

– То есть, в таблицах никогда даже и не предполагалось, что возраст судов будет превышать 30 лет!

– Третий показатель – **качество менеджмента судов.** Каждая из колонок состояла из двух частей: (a) – ставки повыше, (b) – ставки пониже, ибо по ней страховались суда, находившиеся в проверенном менеджменте.

– Что это значит? Что предоставлялась информация об предыдущих убытках – или их отсутствии – при использовании судов под данным менеджментом / у данного судовладельца.

– Мы все время говорим: «Предоставляйте информацию о своем предыдущем опыте перевозок. И она – поможет достичь улучшения условий страхования».

Информация и еще раз информация – возраст судов

– Ведь почему таблица называлась рекомендательной?

– Потому, что многое в страховании зависит от **степени взаимного доверия**. Между страхователем и страховщиком.

– Способов для страхователя уйти от применения ужасных доп. ставок два:

(1) дать страховщику статистику своих убытков за 3–5 лет. Показать, какое судно село на мель, какое подмочило груз. Когда и на какую сумму, а к этому еще и прибавить

(2) перечень использованных судов – по возрастам, флагам и классам. Показать, что – пусть суда и старые, но мы знаем, что фрахтуем, берем одно и то же судно много раз, знаем все его достоинства и недостатки – и не имеем проблем.

– И тогда андеррайтер размякнет... и не будет бить наотмашь ОААПами.

Опять к сеткам ставок

– В большинстве годовых полисов таковые существуют.

– Ведь на то и годовой контракт, чтобы страхователь мог заранее спланировать свои расходы на страхование.

– И чтобы видел, какие грузы и суда обойдутся для него дороже, какие – нет.

– Приведем в качестве примера сетку, взятую с самого что ни на есть свободного Интернета.

– Только напомним, что **каждый пример – условен**. Рыночная ситуация меняется. Региональный рынок Сингапура, откуда мы взяли этот пример, всегда несколько конкурентнее Западноевропейского.

– В основном смотрите на структуру тарифа. А цифры – даны только в виде примера.

– И отметьте себе, что эти условия – только для перевозки грузов в контейнерах. И в основном для перевозок разовых.

ВЛОЖЕНИЕ 14.6.
СТРУКТУРА СТАВОК ПРЕМИИ
СИНГАПУРСКОГО СТРАХОВЩИКА NTUC INCOME

– Источник <http://www.income.com.sg/aboutus/index.asp>

TYPES OF CARGO / COMMODITY

Group 1.

All general cargoes (non-fragile / dry goods / canned foods / textile, leather goods, pharmaceuticals, clothing, fashion accessories).

Group 2.

Computers and accessories, electrical / electronic goods, machinery and equipment, carpets, non-hazardous chemicals.

Group 3.

Fragile articles, breakables.

Group 4.

Personal or Household effects.

Group 5.

Excluded commodities eg. perishables, explosives, livestock, bulk cargo, jewellery, cigarettes, liquor, wine, timber logs, sawn timber and the like.

Applicable for sum insured up to limit of S\$1,000,000 (for larger sum assured, referred to underwriters).

ВИД ГРУЗОВ / МАССОВЫХ ТОВАРОВ

Группа 1.

Все генеральные грузы (не хрупкие / сухие грузы / продукты в консервах / текстиль, кожаные изделия, лекарства, одежда, предметы моды).

Группа 2.

Компьютеры и комплектующие, электрические и электронные товары, оборудование, ковры, неопасные химикаты.

Группа 3.

Хрупкие и ломкие предметы.

Группа 4. Личные вещи или предметы обихода.

Группа 5.

Исключенные товары, такие как скоропортящиеся товары, взрывчатые вещества, скот и животные, навалочные грузы, ювелирные изделия, сигареты, крепкие алкогольные напитки, вина, лес, пиломатериалы и пр.

Применимо для Страховых сумм ниже 1 млн (Сингапурских Долларов) (по более высоким суммам обращайтесь к андеррайтерам).

**RATING –
APPLICABLE TO CLAUSE 'A' COVERAGE**

**СТАВКИ – ПРИМЕНИМЫЕ К ПОКРЫТИЮ
ПО УСЛОВИЯМ (A)**

Conveyance Перевозки:	Airfreight Самолетом		Seafreight / Parcel Post / Courier Морем / Почтой / Курьером		Inland Transit Сухопутная
To / From voyages	X	Y	X	Y	
Перевозки на/из					
Commodity Group	%	%	%	%	%
Группы товаров					
1	0.055	0.065	0.105	0.115	0.032
2	0.065	0.09	0.115	0.145	0.048
3	0.14	0.18	0.25	0.28	0.07
4	0.25	0.28	0.70	1.05	0.14
5	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

N.A. = не применимо, обращайтесь к андеррайтерам = refer to underwriters.

Voyage X refers to or from **preferred ports** eg. Asia countries, Australia, New Zealand, USA, Europe.

Voyage Y refers to or from **less preferred** ports eg. China, Cambodia, Vietnam, India, Pakistan, Sri Lanka, South America, South Africa, Greece, Hungary, Spain, Portugal, Mexico.

Minimum premium per policy: S\$ 35.00.

Personal effects: S\$100.00.

OPTIONS OF COVER TYPE

'B' Clause can be opted at 80% of the 'A' rates above.

'C' Clause can be opted at a flat premium rate of 0.06% across.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

Overage vessels (21 to 25 years old)	0.05%	Старые суда (21–25 лет)
(26 to 30 years old)	0.10%	26–30 лет
Transshipment	0.05%	Перегрузка
Connecting flight	0.02%	Стыкующиеся авиарейсы

Notes:

1. Rates are indicative and apply only to containerised shipments.
2. Excluded commodities as well as voyages, limits and packing are separately underwritten by NTUC Income.
3. NTUC Income reserves the rights to review the above rates, subject to claims experience.

– Вот и познакомились с первой для нас **реальной таблицей премии**.

– Сколько перевозок – столько ставок.

– Интересно, конечно, посмотреть на **структуру таблицы**.

– На **зависимость ставок от хрупкости** грузов и их **привлекательности** (для воришек).

– И от **вида и направления перевозки**.

– Понравились «более и менее предпочитаемые порты».

– Вот только наши, восточноевропейские порты, ни в одну из этих категорий не попали.

– Все же, мы взяли региональную компанию, расположенную в одном из самых больших контейнерных портов мира. Они ориентируются на свой нормальный оборот.

– Интересна **классификация грузов**. Таблица ОААР касалась грузов сырьевых. Часть из них – то, что называется загадочным словом commodity – мы переводим это как массовый товар. Помните же из условий страхования – к ним применяются отдельные оговорки.

– А кооперативная Сингапурская компания (с оборотом в 12 млрд тамошних долларов, ничего себе кооперативчик!) имеет дело с частными разовыми перевозками. И грузы она перечисляет соответствующие. Личные.

Перевозки X – на или из **предпочитаемых портов**, т.е. стран Азии, Австралии, Новой Зеландии, США, Европы.

Перевозки Y – на или из **менее предпочитаемых** портов, т.е. Китай, Камбоджа, Вьетнам, Индия, Пакистан, Шри-Ланка, Южная Америка, Южная Африка, Греция, Венгрия, Испания, Португалия, Мексика.

Минимальная премия по полису: 35 синг. долл.

Личные вещи: 100 синг. долл.

ОПЦИИ: ОБЪЕМ ПОКРЫТИЯ

Оговорка (B) – 80% ставки по (A), указанной выше.

Оговорка (C) – унифицированная ставка 0.06% на любые перевозки.

Примечания:

1. Ставки индикативные и применяются только к перевозкам в контейнерах.

2. Исключенные грузы и перевозки, лимиты и виды упаковки котируются Страховщиком отдельно.

3. Страховщик оставляет за собой право пересмотреть вышеуказанные ставки с учетом статистики убытков.

Личные вещи – опыт Блэкбалси

- А знаешь, какая у меня была одна из задач в красноречивом **Блэкбалси**?
- Народ-то уже не знает этой компании. А ведь первая реальная страховая компания была, созданная в СССР.
- Госстрах был все же частью государства.
- А в Лондоне с 1925 года работала **Black Sea and Baltic General Insurance Company**, или просто Блэкси, Блэкбалси. Где многие Ингосстраховцы трудились.
- И один из нас ее собственной рукой и... прекратил. В 1998 году сошла на нет славная компания. Все хочу историю Блэкси написать. У меня ж отчеты есть ее – и за 1920-е, и за 50-е.
- И людей сколько через нее интересных Ингосстраховских прошло. Всегда было от трех до пяти наших директоров и 40–50 английских сотрудников. Школа!
- А у меня [ГеоГр] была одна из немногих **ритейловых частей этого бизнеса**. Проводил человек советский от трех до пяти лет в Лондоне. Сейчас в это трудно поверить: недоедала семья, никаких выставок-музеев не видела, разве что организует профсоюз поездку раз в год в Гринвич или Лидс Кастл. Экономили, чтобы купить много вещей.
- И половину из них использовать. А половину – снести в комиссионный магазин – называвшийся «школой». И на вырученные деньги жить долгое время.
- Ну да. Поэтому все надо всем купленным за три года на разных базарах-фleaмаркетах очень дрожали.
- За год до отъезда сколачивали ящики, чтобы все доехало в сохранности.
- А за день до отъезда, наотмечавшись, под поздний вечер стучались в мою дверь на **улице Оукшотт (Oakeshott)**...
- ...По которой и названа твоя компания...
- ...И протягивали драгоценный список вещей, упакованных уже и отправленных. И – то ли десять фунтов, то ли двадцать, не помню. Вот такие щадящие тарифы были, для своих.
- А убытки?
- За мои два с лишним года работы – один раз. У моего же товарища. И мы ему до-о-лго что-то платили, никак он, бедный, справок не мог принести.
- Ну, о трудностях претензионной работы – потом. Пореминесцировали, и будет.

Расчеты по годовым страхованиям

- Мы посмотрели на структуру тарифных сеток.
- Которые чаще применяются к разовым перевозкам.
- А когда идет нормальное страхование на год – ставок поменьше.
- В нашем регионе – часто вообще одна.
- На Западе – или небольшая сетка, или две-три ставки.
- А бывает и одна, когда идет страхование от оборота, о котором мы уже писали.
- **Обычная практика**: согласование ставок. Ну, скажем, двух – 0.1% на Балтийских перевозках и 0.2% – на Черноморских.
- Далее страхователь дает **оценку объема перевозок**. 50 млн долл. в год на Балтике и 75 – на юге.
- Страховщик должен рассчитать свои потенциальные доходы. Тут – $50,000 (50,000,000 \times 0.1\%) + 150,000 = 200,000$ долл. в год. **Estimated Premium Income = EPI** – обязательная цифра для годового страхования.
- Затем согласовывается **Минимальная и Депозитная Премия = MDP = Minimum and Deposit Premium**.
- Обычно – в районе 80–90% от EPI.
- С оплатой в два, а чаще в четыре взноса.
- При этом незнакомого страхователя попросят оплатить первый взнос сразу. Знакомому дадут отсрочку на квартал.

- По нашему примеру – MDP составит 160,000 долл. с оплатой в 4 взноса по 40,000 долл.
- А по окончании года будет **перерасчет = adjustment of premium**.

Декларации

- Страхователь дает таблицу перевозок. Обычно он дает ее каждый квартал. Или раз в год, как договорятся. Называем ее или бордеро = *borderaux*. Чаше – **декларации = declarations**.
- В договор страхования заносится условия наподобие:

The Quarter Declaration shall include the following information:

- Date of shipment, Sum Insured Including Freight, Tonnage, Route, Vessel Description (Age, Class, Flag, P&I Club);
- The vessels over 30 years shall be declared prior to the date of shipment being subject of special agreement.

Квартальная декларация должна включать следующие данные:

- Дату отгрузки, страховую сумму с фрахтом, тоннаж, маршрут, описание судна (возраст, класс, флаг, страховщик P&I);
- Суда возрастом свыше 30 лет должны заявляться на страхование до отплытия по специальному соглашению.

- Итак, подал наш страхователь четыре квартальных декларации.
- Получился у него хороший год: продали на 60 млн на севере и на 80 – на юге.
- Это называется **actual sales turnover = фактический грузооборот**.
- Перерасчет: $60 \text{ млн} * 0.1\% + 80 \text{ млн} * 0.2\% = 220,000 \text{ долл. премии}$.
- 160 уже заплатили – значит, к оплате по окончании года Adjustment premium = перерасчетная премия – 60,000 долл.

Бонусы

- При долгосрочных отношениях нередкая вещь – поощрение страхователя за безубыточную работу.
- **Profit commission**, она называется. Иногда используется странный термин **тантьема** – хотя он чаще применяется в перестраховании.
- Вчитайтесь в пример оговорки. Как обычно, ее условия не вырублены топором: хочется поторгаться – торгуйтесь! Только до заключения договора.

ВЛОЖЕНИЕ 14.7 ОГОВОРКА О КОМИССИИ ЗА ПРИБЫЛЬНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ = PROFIT COMMISSION CLAUSE

Subject to renewal with existing Insurer, Insurer shall allow the Assured in respect of each annual period of this Insurance a commission of 15% of the **profit as defined hereunder** accruing to the Insurer hereunder from the operation of this Insurance.

Credit:

70% of annual premium paid hereon, after deduction of all return premiums.

При условии возобновления договора у существующего Страховщика, Страховщик определяет Страхователю за каждый годичный период данного Страхования комиссию в 15% от **прибыли, определяемой ниже**, полученной Страховщиком по данному договору.

Кредит:

70% от оплаченной по договору годовой премии после вычета всех возвратов премии.

Debit:

1. Paid claims, less refunds.
2. Estimated liability in respect of claims outstanding, and
3. Debit balance, if any, as ascertained from the Profit Commission statement of the previous period.

The excess of Credit over Debit shall represent the **profit**.

Within twelve (12) months of the close of each annual period, ЪЪЪ Insurance Consultants Ltd. shall produce a **Statement detailing the items** set out above...

In the event of claims being settled or recoveries effected after a Profit Commission has been paid in respect of the period to which such claims or recoveries attach, the Profit Commission shall be subject to **readjustment**.

– Немаленькая оговорка.

– Итак, у нашего Страхователя было два небольших убытка – на 25,000 долл. каждый, после вычета франшизы. Сколько он комиссии получит?

– Премия 220,000 * 70% – 25,000 * 2 = 104,000 долл. – это **размер прибыли**.

– А 15-процентная комиссия тогда составит 15,600 долл.

– Опять же, это не обязательные цифры и соотношения.

– Творите, выдумывайте, пробуйте!

Количественный риск-менеджмент – франшизы и лимиты

– Лимиты и франшизы мы уже проходили.

– **Лимиты** – в 13-й главе. Это – ограничение по судну (часто называемое bottom limit), по месту или району хранения.

– US\$ 10,000,000.00 (or equivalent in any other currencies) in respect of **any one vessel** = Долл. США 10 млн. (или эквивалент в любой другой валюте) в отношении любого судна.

– **Франшиза** – для начала, термины. Можно встретить три: excess / deductible / franchise.

***Franchise** – привет из далекого прошлого. На английском почти не используется. Есть мнение, что franchise всегда обозначала условную франшизу – если убыток превышал ее сумму, он возмещался полностью, без вычета франшизы. Интересен как-то встреченный мной термин **disappearing deductible** = исчезающая франшиза – то есть, условная. Аналогичный смысл имел термин из Меморандума **free of...under** = свободно от убытков не превышающих...

***Deductible**, буквально – «вычитаемое» – самые широко используемый термин. И четко показывающий, что эта франшиза – безусловная. Вычитается из любого убытка.

***Excess** – обычно, excess of = выше какой-то суммы. Можно подумать – вот она, условная франшиза! Превысил убыток, скажем, 5,000 – платится весь. Нет. Почти не встречается условная франшиза. Мне кажется, что термин excess of проистекает из перестрахования. Или из делающей все по-своему Америки. По сути, excess – это синоним deductible.

Дебит:

1. Оплаченные убытки за вычетом возвратов [например, от виновных перевозчиков].

2. Оценка обязательств [Страховщика] по неоплаченным убыткам, и

3. Дебетовое сальдо, если таковое выведено по расчетам по Комиссии за прошлый период.

Превышение Кредита над Дебитом составляет **прибыль**.

В течение двенадцати (12) месяцев с закрытия каждого годового периода ЪЪЪ Страховые консультанты готовят **Заявление, содержащее указанные выше данные...**

Если после оплаты Комиссии за период, к которому относилась Комиссия, будут выплачены убытки или получены возмещения, размер Комиссии будет **пересчитан**.

ВКРАПЛЕНИЕ: Франшиза в Америке в 1795

Прочитано у Герперо, с. 63: “in case of loss, the assured is to **abate** one per cent”. To abate – снижать, сбавлять, **делать скидку**! То есть франшиза – это скидка с суммы убытка, предоставляемая Страхователем Страховщику!

Виды франшиз

– Самая простая – **абсолютная по каждому убытку**. 1,000 или 5,000 долл. США – any one loss. Или эквивалент в других валютах.

– Другой подход – **франшиза в проценте от страховой суммы** = % of the Sum Insured.

– Но тут могут быть трудности: от страховой суммы по каждому судну? Или по месту хранения? Вдруг две партии по 10 млн – застрахованные по лимиту, что мы только что привели – хранились на одном складе? И все подмочены водой во время тушения пожара?

– И франшиза в 5% от страховой суммы – это 500,000 или миллион? От 10 млн считается или от 20?

– Более редкий вид франшизы – **годовая агрегатная** = *Annual Aggregate deductible* = **AAD**. По годовым страхованиям берется, конечно. Предположим, в среднем у страхователя в год происходит два убытка – на те самые ($25 \times 2 =$) 50,000 долл., о которых мы говорили. А он хочет серьезно сэкономить на страховании, а то ведь 220,000 долл. надо платить!

– Он и договаривается о введении агрегатной франшизы в 50,000 долл. И о снижении ставок премии в два раза – до 0.05% по Балтике и 0.1% по Черному морю.

– А франшиза действует так: первый убыток в 25,000 долл. не оплачивается. А второй вдруг выстреливает на 40,000. Итого убытков в год на 65,000 – из них вычитается 50,000 агрегатной годовой франшизы. 15,000 долл. оплачивается.

– Надо всегда помнить о **соотношении франшизы и ставки**.

– В страховании каско есть примерное соотношение: повышение франшизы может привести к снижению ставки на половину суммы франшизы. Была премия в 50,000, а франшиза 40,000. Повысили франшизу до 60,000 – надо требовать снизить премию до 40,000. Как минимум. А уж там – как сторгуется.

– В страховании грузов такого нет. Но всегда надо помнить о возможности «поиграть» со статистикой. Предположим, у Вас – договор страхования, в котором случается аж 20 убытков в год, каждый в среднем по 10,000 долл. С нулевой франшизой. Итого – убытков 200,000 в году, премии с Вас берут 300,000.

Вопрос: на какое снижение премии можно рассчитывать, если оговорить франшизу в 2,500 долл. по убытку?

– Страховщик экономит $2,500 \times 20 = 50,000$ долл. Минимум на половину этой суммы можно ориентироваться. А агрессивный брокер, отстаивая интересы страхователя, вообще потребует зафиксировать премию в 200,000 долл. – ведь, по статистике, убытки снизятся до 150,000.

– Вот отсюда – необходимость **вести статистику убытков**. Чтобы всегда можно было посчитать соотношение премии и убытков = **процент убыточности** = **loss ratio**.

– Только вести надо много лет. Минимум, три – иначе данные не сильно показательны.

– Перейдем к качественному риск менеджменту.

КАЧЕСТВЕННАЯ СТАДИЯ СТРАХОВОГО АНДЕРРАЙТИНГА. СЮРВЕИ

– Первый шаг для страховщика – оценить, нужен ли сюрвей. Или постоянные сюрвеи.

– Только **не запутаться, что осматривать**. Один из первых больших убытков у нас был – сгорел груз бананов, на миллион долларов, в Балтийском порту. Страхователю мы передали тогда в 90-х, по факсу, требование страховщиков: организовать осмотры и судна, и груза. А он – покупатель – грузы привык осматривать. А на требование сюрвея

судна внимания не обратил. В убытке было отказано. После очень нервного разбирательства страховщики оплатили половину, поскольку непроведение сюрвея не было напрямую связано с возгоранием.

– А требование осмотра судна, наверное, не было оформлено как warranty? Или как subjectivity, следуя новейшим веяниям – о них позже?

– Нет, не было.

– Давай приведем пример требования. По нефти – там очень часты споры по количеству привезенного. Подробно рассмотрим условие страхования – и условие о сюрвее.

Сюрвей – перевозки нефти. Full Guaranteed Outturn

– Если помните, мы уже писали об этом расширении условий страхования в 11-й главе.

– Нефть и нефтепродукты часто страхуют на базе Оговорки **Institute Bulk Oil Clause Cl. 273 1/2/83** – по которой **не покрывается обычная**, как иногда говорят, «бумажная», **недостача нефти**.

– Кстати, запомним номер **SP-13с**. Это другая оговорка Bulk Oil, такая же по форме. Порой в ковер-нотах ссылаются на нее.

– Чтобы понять, сколько нефти погружено и разгружено – надо проводить сложнейшие расчеты с вовлечением температуры, объема и т.д.

– В портах погрузки и выгрузки иногда применяют разные методы подсчета. Или просто часть нефти в трубе терминала остается. Отсюда и бумажные недостачи.

– Если хочется страхователю, чтобы они были застрахованы – он или его брокер настаивают на включении в договор Оговорки **Extended to include Guaranteed Outturn = покрытие расширено на гарантированную доставку**.

– Ты правильно перевел-то? Outturn – это часть термина **Outturn-report**. По-нашему – **Коммерческого Акта**, подтверждающего количество и качество прибывшего груза. Гарантированный Outturn – пожалуй, означает, что страхование распространяется на возможные недостачи груза.

– Называется это полностью **Full Guaranteed Outturn Wording = FGO** = Оговорка о полном гарантированном аутторне. То есть о том, что весь груз доставят. А если не доставят – это будет застраховано.

Institute Bulk Oil Clauses Cl. 273 1/2/83

Including the risks of **leakage and/or shortage** howsoever arising subject to an excess of 1% ullage on whole shipment, including the risks of **contamination** howsoever arising irrespective of percentage.

Оговорки о страховании нефти наливом 273 от 1/2/83

Включая риски **утечки и/или недостачи** по любой причине с франшизой в 1% от объема груза во всей отгрузке, включая риски **загрязнения** по любой причине без франшизы.

– Вот оно, слово **ullage**, просто и коротко переводимое как «определение объема нефтепродукта в цистерне путем измерения высоты паровоздушного пространства». То, о чем мы писали: нужно учитывать объем и температуру. Непросто.

– А вот интересный момент по **франшизам**. Недостача покрывается за вычетом обычной коммерческой потери в 1%. А убытки по загрязнению покрываются полностью, без франшизы. Они же не «бумажные».

– Посмотрим на «взрослый» более современный вариант Оговорки FGO. Кстати, тут она все же называется не Full – а просто GO.

ВЛОЖЕНИЕ 14.8
РАСШИРЕНИЕ ПОКРЫТИЯ: ГАРАНТИРОВАННАЯ ВЫГРУЗКА
GUARANTEED OUTTURN EXTENSION

In consideration of an additional premium, cover is extended to include leakage, shortage and contamination howsoever arising **excess** of 0.5% whole shipment value in respect of claims for leakage and shortage, subject to the following **warranties**:

1. Prior to loading:

Warranted that the vessel's cargo tanks and **loading facilities** be inspected and approved for cleanliness by a surveyor approved by Underwriters who shall issue a Certificate to this effect.

2. At time of and during loading:

Warranted that **careful measurements** as to gauge, weight and temperature of the shipment be made and certified to by a **surveyor from the same company** who shall also supervise outturn and repeat (and certify to) such measurements as frequently as he deems necessary and desirable.

3. Prior to and during discharge:

Warranted that careful measurements as to gauge, weight and temperature of the shipment be made and certified to by a surveyor from the same company who shall also supervise outturn and repeat (and certify to) such measurements as frequently as he deems necessary and desirable.

4. Connecting conveyance and shore tanks:

Warranted that where by the terms of this insurance a **connecting conveyance** is utilised or coverage begins in, or continues in **pipe lines** other than these of the principal carrier or continues in **shore tanks** subsequent to discharge, the requirements named herein with respect to cleaning, testing, supervision and certification be applicable as if the connecting conveyance, pipe line or shore tank were the principal carrier.

С учетом уплаты дополнительной премии покрытие расширяется на утечку, недостачу и загрязнение по любой причине, причем претензии по утечке и недостаче покрываются за **вычетом** 0.5% стоимости всей отгруженной партии, при выполнении следующих **существенных условий**:

1. До погрузки:

При условии, что грузовые танки судна и **погрузочные приспособления** будут осмотрены и одобрены с точки зрения чистоты сюрвейером, одобренным Страховщиками. Этот сюрвейер должен выписать соответствующий Сертификат.

2. Во время погрузки:

При условии, что **тщательные измерения** объема, веса и температуры партии произведены и сертифицированы **сюрвейером из той же фирмы**, который будет надзирать за определением окончательных данных и повторять (и сертифицировать их) такие измерения столь часто, как он сочтет это необходимым и целесообразным.

3. До и во время разгрузки:

При условии, что тщательные измерения объема, веса и температуры партии проведены и сертифицированы сюрвейером из той же фирмы, который будет надзирать за определением окончательных данных и повторять (и сертифицировать их) такие измерения столь часто, как он сочтет это необходимым и целесообразным.

4. Фидерное судно и береговые танки:

При условии, что если по условиям данного страхования используется **фидерное (промежуточное) судно**, или покрытие начинается в, или продолжается в **трубопроводах**, иных, чем основного перевозчика, или продолжается в **береговых танках** после разгрузки, изложенные требования в отношении чистоты, тестирования, надзора и сертификации должны действовать так, как если бы фидерное судно, трубопровод или береговой танк был бы основным перевозчиком.

5. Warranted free from claim for **rancidity** or inherent vice or for shortage and/or leakage due to improper apportionment or commingled cargoes.

6. Shortage and/or leakage losses:

It is understood and agreed that the measure of loss due to shortage and/or leakage, if covered hereunder, shall be determined by a **comparison of the survey** or surveys made at point of origin with the survey or surveys at point destination, subject always to the deductible.

7. Contamination losses

It is understood and agreed that a loss due to contamination, if covered hereunder, shall be verified by a **test or tests made by a chemist**, and the measure of loss, based on the findings in such test or tests, shall be the **actual cost of reconditioning** (including all expenses incidental thereto), **loss of weight** and also **depreciation** on that portion as cannot reasonably be restored to original condition.

8. Definition and fees:

Where reference is made herein to "surveyor" or "Chemist" it shall be deemed qualified by "**approved by Underwriters** hereon". All fees shall be **at the expense of the Assured** except in the event of loss this company shall be liable for the cost of surveys and tests necessary **to determine the amount of claim** thereunder.

5. При условии, что не покрываются претензии за **разложение нефти от долгого хранения в открытой емкости** или за скрытые недостатки, или за недостачу и/или утечку вследствие несоответствующего пропорционального разделения или из-за смешанных грузов.

6. Убытки по недостатке и/или утечке:

Настоящим оговорено и согласовано, что размер убытка в связи с недостаточей и/или утечкой, если он покрывается по данному страхованию, будет определяться путем **сравнения сюрвея(ев)**, сделанного(ых) в месте происхождения, с сюрвеем(ями) в месте назначения, всегда с учетом франшизы.

7. Убытки по загрязнению

Настоящим оговорено и согласовано, что убытки в связи с загрязнением, если они покрываются по данному страхованию, будут обосновываться с помощью **теста(ов), сделанного специалистом-химиком**, и размер убытка, основанный на данных этого теста(ов), будет равен **фактическим расходам на восстановление прежних качеств груза** (включая все связанные расходы), **весовой недостаче**, а также **уценке** той части, которая не может быть восстановлена в первоначальное состояние.

8. Определение и оплата специалистов:

В данном тексте там, где говорится о «сюрвейере» или «специалисте-химике», таковой должен быть «**одобрен Андеррайтерами** по этому страхованию». Все расходы [на сюрвеи и тесты] осуществляются **за счет Страхователя**, за исключением того, что в случае убытка данная компания [Страховщик] будет нести расходы на сюрвеи и тесты, **необходимые для определения размера претензии** по данному страхованию.

– Да-а. Вот это **оговорка. Целый учебник страхования.**

– Интересные моменты: франшизы. Только по утечкам и недостаткам (не по загрязнению груза) – 0.5% – чуть ниже, чем в предыдущем варианте.

– Проводится **сюрвей = осмотр чего?** Не только судна или груза – но и:

- погрузочных приспособлений = loading facilities;
- фидерных = промежуточных = перегрузочных плавсредств = connecting conveyance;
- береговых танков = shore tanks;
- трубопроводов = pipe lines.

- Погрузочных сюрвеев может быть несколько – так же, как и разгрузочных.
- Сюрвейер должен быть из одной и той же фирмы – при всех действиях во время погрузки. Так же – и при разгрузке.
- Убытки по недостаче / утечке **урегулируются** на основании сравнения сюрвеев. НЕ на базе выдаваемых в порту документов типа outturn – а на материалах **сюрвеев независимых фирм**.
- Убытки по загрязнению также регулируются на основании заключения специалистов.
- При загрязнении оплачивается, конечно, **не стоимость всей партии** – а только ее загрязненной части. Возмещаются **расходы** по приведению в первоначальное состояние и **убытки** в связи с весовой недостачей или уценкой после таких операций.
- Названия фирм и фамилии всех сюрвейеров должны быть **согласованы со Страховщиками**.
- Обычные, пусть и дорогие сюрвеи **оплачиваются Страхователем**.
- А сюрвеи **для определения размера убытка** проводятся за **счет Страховщика**.
- Конечно, перевозка нефти – дело дорогое. И очень кропотливое. Тут не коробки считать, а **учитывать объемно-температурные показатели груза**. Высшая математика и химия!
- Поэтому и оговорка о сюрвеях, наверное, **самая проработанная**.
- На ее примере мы можем прочувствовать отношение к сюрвеям вообще.

- И еще раз ощутить, что разбили мы андеррайтинговый процесс на стадии чисто условно. В учебных целях.
- Поскольку в этой оговорке – и количественные (франшизы), и качественные (сюрвеи, обеспечение чистоты, квалификация сюрвейеров, осмотр берегового оборудования) инструменты снижения риска.

Качественная стадия: средства транспорта

- Мы же грузы страхуем. Они погружаются. И едут. На чем?
- Вот. Поэтому мы и возвращаемся все время к судам.
- На судах перевозится 90% всех грузов.
- Девяносто процентов?!? Откуда цифры?
- Из уважаемого The Times. Отсюда вывод, что нам надо знать суда. И средства транспорта вообще.
- И вот тут самый что ни на есть качественный риск менеджмент. Потому, что суда различаются – по каким позициям?
- По длине. Тоннажу. Флагу.
- И...?!?!?
- Ну, и по классу.
- Вот. Класс судна – это самая что ни на есть качественная позиция. Потому столь важна Классификационная Оговорка.

Класс судов

- Смотри Вложение 1.1, мы там уже все изложили.
- Кратко: судно должно иметь класс. Любое судно.
- Э-э-э, нет. Мы это с ВСК уже проходили. Нельзя найти Конвенцию, которая требовала бы наличие класса.
- То есть **требование класса – это вещь практическая**. Фрахтователи, то есть грузовладельцы или их представители – как могут судно хорошее от плохого отличить? Только по классу.
- Или если знают судно или владельца или оператора уже давно – и уверены в нем, хоть оно и не совсем того класса, что нужно.
- Исходим из открытого рынка, где никто никого не знает. Если у судна класс одного из 13 Классификационных обществ (КО) – членов **IACS = МАКО** – то ему во всем зеленый свет. Для грузовладельцев это означает, что судно и построено, и эксплуатируется в соответствии с высшими стандартами.

– Но в мире еще около 40 КО. И есть очень даже серьезные:

- Hellenic Register of Shipping = HR – существует с 1919 года;
- Turk Loydu = TL – с 1962;
- Biro Klasifikasi Indonesia = BKI – с 1964;
- Registo Internacional Naval = RINAVE – с 1973 (Португалия);
- International Naval Surveys Bureau = INSB – с 1977;
- International Register of Shipping = IROS – с 1993.

– Специально показал даты создания, чтобы было ясно: это не компании-однодневки.

– Возьмем INSB – я сам видел, как тщательно его сюрвейер на борту судна работал. Но страховщики воспринимают этот класс не очень охотно. Как, впрочем, и другие классы из приведенного списка или из числа остальных 40 КО.

– А возьмем Регистр судоходства Украины. Писали в 2011 году, что под его надзором находилось 2974 судна суммарной валовой вместимостью около 2.5 млн тонн – совсем немало. Но как его создали в 1998-м, как стали украинские суда переходить из-под Российского Регистра в Украинский – многим страховщикам это не понравилось. Не МАКО, и все.

– Получается, как и шкала премии за возраст, **класс судна – внешний показатель качества перевозчика**. Или перевозчика.

– Внешний! Ведь если используются, скажем, суда Болгарского или Иранского регистров – но используются для перевозок этого груза давно и с хорошими для грузовладельцев результатами – это все же более важные сведения для страховщика, чем собственно класс.

Права не будут ущемлены

– В страховых условиях каждое слово важно. А мы не всегда обращаем внимание на целые абзацы. Вот и в Классической Классификационной – страховщиками иногда забывается про этот параграф:

Institute Classification Clause.

Clause 354 1/1/01.

Notwithstanding the provisions of Clause 1, Qualifying Vessels, within the Institute Classification Clause Clause 354 1/1/01 herein, the Assured hereon is not to be prejudiced in the event they **are not aware of the vessel failing to comply with such requirements at the time of loading.**

Институтская Оговорка 354 о Классификации от 1/1/01.

Несмотря на положения Оговорки 1 «Суда, отвечающие требованиям» Институтской Оговорки 354 о Классификации от 1/1/01, права Страхователя не будут ущемлены, если **во время погрузки ему не было известно о том, что судно не соответствует требованиям Оговорки.**

– Важнейшее условие страхования – и отражающее высокую степень доверия к страхователю! Скажет он – или докажет: не знал, что судно не МАКОВское – убыток будет покрыт.

– Хотя, конечно, до этого будут разбирательства по линии «знал или должен был знать»...

Флаг, P&I и прочее

– Другой важный качественный показатель – **флаг**. Есть флаги признанные.

– А есть «удобные». **Flags of convenience**. Считается, у администраций таких флагов уровень спроса ниже – и суда в состоянии похуже.

– Но это не так, нельзя, опять же, подходить огульно. Флаги Панамы, Мальты, Либереи, Кипра – очень даже уважаемые.

– А вот о крупных морских нациях типа Монголии или Камбоджи этого не скажешь.

– Так что опять – смотреть надо на суда, на результаты их работы – на статистику убытков.

– Другой показатель – **менеджмент судна**. Ведь часто он известен страховщику груза. Или есть о нем информация.

– Или хотя бы известно, какой у судов **полис P&I – страхования ответственности**.

– Раньше иначе, как P&I от Клубов Международной Группы (*International Group of P&I Clubs = IG P&I*) большие фрахтователи не принимали. Сейчас немного положение сдвигается в сторону альтернативных страховщиков P&I, которых становится все больше.

– А вот что хорошо: если оператор или владелец судна – профессиональная компания, то у них наверняка есть **P&I loss history = статистика убыточности по P&I**. И по ней видно, сколько было грузовых претензий, то есть сколь хорошо возят эти суда грузы.

– Не надо эту статистику скрывать. Чтобы ни одного убытка не было – такого не бывает. Показать статистику страховщику груза – если он сомневается, брать ли на страхование очень старое судно – возможно, эта информация поможет ему принять правильное решение.

– Вот пример Warranty в Ковер-ноте – требования к судам.

ВЛОЖЕНИЕ 14.9 ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗЯЩИМ СУДАМ СУЩЕСТВЕННОЕ УСЛОВИЕ КОВЕР-НОТЫ (ОТКРЫТЫЙ ГОДОВОЙ КОВЕР)

Age of vessel should not exceed 35 years of age;

All transit carried out by vessels older than 30 years old should be declared to insurer prior to transit (detailing value of shipment; route; vessels details: name, age, classification, P&I details);

Vessel should be classed with a Classification Society which is a Member of IACS; or should have Bulgarian, Greek and Polish Register;

Vessels should have P&I insurance provided by one of the P&I Clubs which is the member of International Group of P&I Clubs and/or reliable international fixed markets P&I insurers including Russian P&I insurers, fixed market P&I insurers need to be agreed by Underwriters prior to commencement of the transit;

Vessels non-complying to above criteria are held covered subject to agreement with Insurer and if necessary subject to additional insurance premium.

Возраст судов не должен превышать 35 лет;

Все перевозки, выполняемые судами старше 30 лет, должны заявляться страховщику до начала страхования (с указанием стоимости партии, маршрута, данных о судне: наименование, возраст, класс, где застраховано по P&I);

Судно должно иметь класс Классификационного Общества – члена МАКО, или иметь класс Болгарского, Греческого или Польского Регистра;

Суда должны иметь страхование P&I от одного из Клубов – членов Международной Группы P&I Клубов и/или от надежных международных страховщиков P&I на фиксированных ставках, включая российских страховщиков P&I, последние должны быть согласованы со страховщиками до начала перевозки;

Суда, не отвечающие указанным критериям, считаются застрахованными при условии согласия на это Страховщика и, если он сочтет это необходимым, с уплатой дополнительной страховой премии.

– Этот документ – из конкретного договора. Который работает много лет. Страховщики знают, что в данном случае суда трех указанных классов – не МАКО – работали отлично, (почти) без убытков.

– Посмотрите на широкое определение страховщика P&I – не только Международная Группа.

– В качестве зарисовки: существуют Hellenic Register of Shipping и The Greek Ship Register. Не помогает, конечно, использование термина **Register** в двух значениях: как

Классификационного Общества – и как Регистра судов, то есть списка судов, плавающих под флагом страны. Hellenic – это Класс, а Greek – это список судов.
– Трудно было не запутаться!

Другие виды транспорта

– Не только на судах грузы возят.
– И знать особенности и дорожных, и воздушных, и железнодорожных перевозок – необходимо.
– И отражать соответствующие требования к условиям перевозки в Ковер-нотах или договорах страхования.

– В качестве примера – пара вопросов из Вложения 14.3:
«Осуществляются ли перевозки автомобильным транспортом только в светлое время суток? Обеспечены ли водители средствами мобильной связи?»
– Понятно, что эти вопросы могут легко перерасти в условия договора страхования – в соответствующие Warranties или Subjectivities, или Существенные условия.

Порты и склады

– А вот другое совсем. Узловые места в процессе перемещения. Порты – погрузочные / промежуточные / разгрузочные. И склады. Там-то часто проблемы и происходят.
– Как нигде, важен «человеческий фактор».
– Мы говорили про менеджмент судовладельца – от того, насколько судовладелец опытен и насколько обеспечивал безубыточность перевозок в прошлом – зависят условия страхования.
– Так же и с портами / складами. Надо знать, как они работают. И знать не понаслышке или опираясь на такие стереотипы, как «в этой стране все воруют». Знать, как обустроен процесс разгрузки, что за компании используются.
– Как организована охрана и противопожарная безопасность на складах.
– И как можно уйти от хищений – в портах или складах.
– Можно рекомендовать грузовладельцу принять на вооружение те или иные методы обработки грузов или их охраны.
– А можно использование тех же методов поставить в качестве существенного условия договора.
– Твори, выдумывай, пробуй!

Особые исключения

– Про исключения...
– Их исключительно большое число.
– Мы уже проходили.
– А теперь – о специальных исключениях. Некоторых из них мы уже касались. Сейчас хочется просто привести примеры стандартных.

ВЛОЖЕНИЕ 14.10 ОГРАНИЧЕНИЯ ПОКРЫТИЯ По РАЗНЫМ ГРУППАМ ГРУЗОВ (NTUC Income)

Auto spares / automobiles, Heavy equipment; Machineries / parts; Marine hardware / office machine / oilfield tools / equipment's

Excluding rust, oxidation, discolouration unless caused by perils insured under ICC(C).

Автозапчасти / автомашины; Тяжелое оборудование; Запчасти; Морское оборудование / офисное оборудование / нефтедобывающее оборудование

Исключая ржавчину, окисление, обесцвечивание, за исключением воздействия опасностей, застрахованных по условиям ICC(C).

Canned food / drink

Excluding rust, oxidation, discolouration and denting to cans absolutely.

Steel / iron products

Excluding bending, twisting, end damage, rust, oxidation, discolouration absolutely.

Beverage in bottles / building materials, Fragile article / glassware; personal effects; Porcelain / sanitary ware

Warranted professionally packed.

Cameras / VCRs, CPU / disk drives, Computers / peripherals / electrical / electronic equipment; Household appliances

Excluding mechanical and electrical derangement unless caused by an insured peril and subject to physical damages resulting therefrom.

Machineries / parts

Further excluding water damage if shipped in open-top containers.

Personal effects

Excluding all pre-existing damages / defects.

Консервированные еда / напитки

Абсолютно исключая ржавчину, окисление, обесцвечивание и вдавливание консервных банок.

Стальные / железные изделия

Абсолютно исключая сгибание, перекручивание, повреждение концов, ржавчину, окисление, обесцвечивание.

Напитки в бутылках / строительные материалы; Хрупкие предметы / стекло; личные вещи; Фарфор / сангигиенические товары

При условии профессиональной упаковки.

Камеры и видеокамеры; процессоры / диск драйвы; Компьютеры / периферические устройства / электрические / электронные изделия; Предметы обихода

Исключая механическую и электрическую поломку, за исключением причиненной застрахованной опасностью, вызывающей физическое повреждение.

Оборудование / запчасти

Далее, исключая повреждение водой, если перевозится в контейнерах с открытым верхом.

Личные вещи

Исключая все ранее существовавшие повреждения / дефекты.

– Тут перечислены **наиболее часто встречающиеся** и в нашей практике **исключения**.

– Оборудование – без поломки. Сталь и сходные – без сгибания, скручивания. Любые металлические – без ROD (ржавчина, окисление, обесцвечивание). Много видов хрупких – при условии профессиональной упаковки.

– Главное условие, например, при перевозке предметов старины и искусства.

– Да, все это – **стандартные ограничения**. Тот самый «запретительный» качественный риск менеджмент.

Ограничения = сужения покрытия. Иные существенные условия

– А вот нет. Не будем об этом писать здесь в деталях.

– А почему?

– Да потому, что наши 9–11 главы – это учебник по страхованию перевозок конкретных видов грузов. По исключениям и расширениям, и особым условиям.

Исключенные и/или проблемные грузы

– Другой аспект – некоторые грузы вообще в нормальной ситуации на страхование не берутся.

– Давай представим себе организацию работы большой страховой компании со множеством отделений. Меллертовский процесс мышления с выделением пяти составных частей риска там позволяет себе только горстка андеррайтеров в головном офисе. Остальные следуют стандартным тарифам – или руководствам – компании.

– Конечно, нас, публику, уверяют, что каждый груз рассматривается индивидуально. Вот строка из рекламы: Each cover is individually created to address the risks involved and

will include an appropriate range of extensions providing wider coverage than is offered under standard Institute or Market Clauses.

– Тем не менее – чаще идет работа по внутренним наставлениям / распорядку страховщика. Которые обычно содержат список грузов (а) вообще не принимаемых на страхование – или (б) принимаемых только после утверждения головной конторой. Взглянем на Вложение 14.6. Там пятая группа грузов – это и есть исключенные.

– Наиболее известный вид исключенных грузов – ценности, например, банкноты и валюта = banknotes and currency. Не спрашивай меня об их различии – это строка из наставления какой-то компании.

– Часто не берутся на страхование – или берутся на особых условиях – перевозки скота = livestock. Перевозки аквакультур = aquaculture stock – мальков рыб, например.

– Вот неплохой список из Интернета – внутренние инструкции по грузам, которые надо страховать на особых условиях. Конечно, не претендует на полноту:

ВКРАПЛЕНИЕ: Примеры грузов повышенной убыточности:

- стальные прутья в связках (нарушение упаковочной проволоки, потеря маркировочных бирок, пересортица);
- цемент в бумажных пакетах (комкование из-за подмочки, разрыв упаковки);
- каменный уголь (самовозгорание);
- рыбная мука (самоокисление);
- оцинкованное железо (коррозия);
- оконное стекло (бой);
- сухо-, мокросоленые шкуры (разложение и гниение при отсутствии специальной вентиляции);
- натуральная шерсть в кипах (перегрев, потеря товарного вида);
- руда (недостача в результате применения различных методов определения веса).

ВКРАПЛЕНИЕ: Стандартные исключения – пример одной из страховых компаний

– Неплохой список исключенных рисков, которые можно все же застраховать – после дополнительных переговоров, на индивидуальных условиях.

EXCLUDED CLASSES OF BUSINESS AND COVERAGE(S):

Wet Tows
Stand-alone Storage
Accounts on which the subject matter to be insured consists principally of shipments of hand held electronic devices.
Livestock / Bloodstock
Rejection risks
Specie
Confiscation, Nationalisation, Expropriation and Deprivation
War on Land
Container Hulls other than Physical Loss or Damage
Jewellers Block and/or Armoured Car / Cash in Transit.

ИСКЛЮЧЕННЫЕ ВИДЫ ОПЕРАЦИЙ И ПОКРЫТИЯ:

Буксировки;
Хранение само по себе [без перевозки];
Страхования, при которых предмет страхования состоит главным образом из поставки портативных электронных устройств;
Скот / племенные животные;
Риски отказов;
Ценные грузы;
Конфискация, национализация, экспроприация и лишение [прав];
Военные риски на суше;
Корпус контейнеров – за исключением физической гибели или повреждений;
Комплексное страхование ювелирных рисков / бронированных машин / перевозок наличности.

– И закончим подраздел о неприняемых на страхование рисках цитатой из Меллерта: “A risk which is not considered subjectively insurable by any professional risk carrier is objectively uninsurable” = «риск, который страховщиком субъективно считается нестрахуемым – объективно не подлежит страхованию».

– Ибо андеррайтинг – процесс индивидуальный. Один страховщик возьмет риск на страхование – другой отвергнет. Все дело в восприятии риска.

Андеррайтинг и Риск менеджмент

– Все? Определились с нестрахуемыми грузами, дали предложение – качественное и количественное – по грузам, принимаемым на страхование? Вот и весь андеррайтинг?

– Пожалуй. Только недаром ты несколько раз оговаривался – и говорил о риск менеджменте. Об управлении риском.

– Управление риском – понятие широкое, в которое страхование = андеррайтинг – входит составной частью.

– Далеко ходить не будем, заглянем в Википедию. Она говорит о первых **двух стадиях** риск менеджмента:

(1) выявление риска и оценка вероятности его реализации и масштаба последствий, определение максимально-возможного убытка;

(2) выбор методов и инструментов управления выявленным риском.

– Далее читаем о **базовых методах управления** риском:

- отказ от риска = Risk Avoidance (to eliminate, withdraw from or not become involved);
- снижение = Reduction (to optimize – to mitigate);
- передача = Sharing (to transfer – to outsource or to insure);
- принятие = Retention (to accept and to budget).

– (1) Отказываться от риска нам нельзя – надо груз везти и довести. (2) Снизить – попытаться – можно. (3) Передать – третьим лицам = чаще всего и означает застраховать груз. Интересно, что в английском варианте сначала идет термин sharing = деление риска. Поделить – на принимаемый и передаваемый. (4) Принять = заняться самострахованием, первый шаг в котором – страховая франшиза, а последний – создание собственной, кэптивной страховой компании. Потому и термин – retention = удержание. В перестраховании «удержание» – это почти синоним «франшизы».

– Третий и четвертый метод связаны со страхованием. А второй – снижение риска – это только задача компании, подверженной риску? Страхователя?

Страхователь и страховщик – тандем или дуэль?

– Недаром мы начали говорить об андеррайтинге, противопоставив страхование на рейс и на год. В первом случае почти безразлично, где застраховаться – лишь бы там, где подешевле. Произойдет за рейс убыток – пострадает страховщик. Нет – окажется в минусе страхователь.

– А страхование на год – потому оно и преобладает сейчас – это долгосрочное партнерство сторон. Страхователя и страховщика.

– Да, это переход с рыночных отношений – на партнерские.

– Цитируем 40-ю страницу Герперо: “a working relationship should be part of the equation of the insurance agreement” = «рабочие [читай: нормальные] отношения должны быть составной частью договора страхования».

– Нам очень хочется, чтобы грузовладельцы смотрели на страховщиков не как на сборщиков подати – а как на помощников, которые не дадут разориться в трудный час.

– А помощники не только возмещают убытки, но и помогают их предотвратить. Занимаются – вместе со страхователем – снижением риска.

Превенция

– Называем мы это в страховании **превентивной работой**. **Предотвращением убытков = loss prevention**.

– Читаем страницу по loss prevention большой страховой компании <http://www.ace-baracuda.com/template7.asp?pageid=33>:

43% of damages are due to rough handling, poor storage or stowage. 21% result from theft or pilferage = 43% повреждение грузов вызваны небрежной обработкой, неадекватным хранением или размещением груза. 21% [убытков] вызываются кражами.

– Вот ответ на незаданный пока вопрос – «от чего мы страхуем?» От «человеческого фактора» – небрежности грузчиков и от воровства.

– Посмотрев на убытки в прошлом, посмотрев с физической точки зрения на процесс перевозки, проведя несколько сюрвеев – специалист по риск менеджменту = по предотвращению убытков может сделать предложения по рационализации процесса перевозки. По мерам снижения убыточности.

– Ведь так иногда полезно, чтобы кто-то со стороны взглянул на то, чем ты занимаешься!

– Дружите со своей страховой компанией – это поможет снизить убытки!

Сюрвей – и превенция, и условие страхования

– Осмотр груза – только один из этапов превентивного процесса. Надо отметить, что осмотр чаще всего является фундаментальным условием – warranty – договора.

– Есть соображения общего плана – надо предотвращать убытки. А есть условия договора – конкретного, которые надо выполнять.

ВКРАПЛЕНИЕ: Перевозка турбины – требования к сюрвею

– В качестве зарисовки – материал из договора по страхованию перевозки турбины. Главное – не допустить повреждения лопастей – к сожалению, в последнее время изготавливаемых не из самых прочных материалов. А для этого важно правильно закрепить груз на судне.

– Поэтому упор в сюрвее страховщики делают на качество **крепления груза = cargo lashing**. Важный момент:

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 Rotterdam (Holland), Jebel Ali (UAE), Poti (Georgia), Razdan (Armenia).

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.

Завершение андеррайтингового процесса

- Последняя стадия процесса андеррайтинга – получение страхователем предлагаемых условий страхования.
- В форме котировки – от страховщика или от брокера.
- В чем проблема котировок, их отличие от договоров страхования? В перевозках грузов все надо делать «вчера», почти всегда есть элемент срочности. А значит, и предложения = котировки поступают в весьма сокращенном варианте.
- Вроде «ставка 0.15, франшиза 500 по убытку, условия (А)». Вот и вся котировка.
- Хотели побыстрее – получайте покороче.

- Но у нас на рынке – стремление к четкости. К определенности условий страхования – ***contract certainty = договорной ясности***. В идеальном случае андеррайтинговый процесс заканчивается документом. Выписанным страховщиком (проект полиса или сертификата) или брокером (слип, котировка, проект ковер-ноты).
- И в этом документе содержатся все предлагаемые условия страхования – отправки или годового оборота. Объем покрытия, ставки, франшизы, исключения, ограничения и пр.
- Если страхователь соглашается застраховаться на предложенных условиях – он переходит к чтению главы 15.
- О чем это ты? Он переходит на стадию заключения договора страхования! Оферта – акцепт!
- Об этом мы в главе 15 и пишем!

ГЛАВА XV = CHAPTER XV
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 DOCUMENTATION

- Как только мы попытались перейти на стадию заключения договора страхования – все у меня в голове закружилось из-за разницы Западного и Восточного подходов.
- Иногда кажется, на Востоке все слишком запутано. Попробуем разобраться.
- Глава нам предстоит непростая. Разделим ее на три части:

1. Временно-событийные рамки договора страхования.
2. Стороны договора страхования. Страховой рынок. Перестрахование.
3. Страховая и перестраховочная документация.

ВРЕМЕННО-СОБЫТИЙНЫЕ РАМКИ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

Восточно-западные «ножницы»

– В этих вопросах как нигде мы ощущаем громадную нестыковку западных и восточных практик.

– И **опасность нашей позиции** – как перестрахователей и брокеров. Именно на нас приходится удар последствий нестыковки.

– Простой пример. Срочная – вчера – отправка груза. На самолете. Отправитель приходит в молдавскую, скажем, страховую компанию. Отправка большая – на 10 млн – без перестрахования не потянуть. Страховщик через брокера связывается с лидирующим перестраховщиком, по телефону или мейлу оговаривает, что отправляемый сегодня груз будет застрахован.

– Выписывает проект полиса страхователю, но тот его получает только на следующий день. Непросто это, все с перестраховщиком-то все согласовать за считанные часы.

– А страхователю-то что? У него груз уже долетел. Полис – вернее, проект – он получил после приземления. Заявление на страхование не заполнял.

– С его точки зрения **договор страхования – по восточно-европейскому праву – не заключен**. Никому ничего не должен.

– А страховщик-то – по **западноевропейской практике – договор перестрахования**, пусть и в устно-мейловой форме – **заключил**. И **должен оплатить премию** – неполученную от страхователя – перестраховщику!

– А есть еще другой аспект – собственно страховой. Внутри-восточно-европейский. Груз должен быть застрахован с **момента отправки** / отгрузки / отхода судна. Даже не с даты, а с какого-то события. Мы по прошлым главам знаем, с какого – когда на страхователя переходит страховой интерес и/или риск.

– А по восточно-европейской практике – есть (а) **момент заключения договора**, (б) **момент вступления договора в силу** = момент **начала действия** договора. Привязка может быть – к факту обмена или принятия документов, оплаты премии и т.д.

– То есть в практике торгово-транспортной – привязка к **физическому движению** груза. А в практике страховой юриспруденции – привязка к **юридическим действиям**.

– И вероятность того, что **физический и страхово-юридический моменты совпадут** – ничтожно мала! А значит – всегда есть возможность **отклонения претензии страховщиком**: груз был подмочен или поврежден грузчиками после перехода риска – но до момента юридического вступления договора в силу.

– При этом, как мы видели, для перестраховщика на Западных условиях договор вступает в силу с момента физического...

– Как в этом хитросплетении разобраться – не понимаю!

Временно-событийные рамки договора

– Зато вот какой хороший термин родился – «временно-событийные рамки договора». Прелесть, а не термин!

– Этими рамками и займемся.

– Напомнив себе еще раз о важности – для каждого договора – разрешения таких позиций, как **юрисдикция и применимое право**.

– В особенности, применимое право. В некоторых странах существует принцип свободы договора. А кроме того, в страховании грузов страховщик часто имеет дело с иностранными – если не сказать «с оффшорными» – компаниями. Так что договориться о применении английского права – чтобы уйти от сложностей восточноевропейского – вполне возможно.

Английское право – MIA – о процессе заключения. To effect

– Заговорили об английском праве – начнем с нашего любимого первоисточника, Закона о морском страховании, MIA. Что там говорится о рамках и процедурах?

– А вот знаешь – для меня даже важнее не MIA – а Дант. Книга у него – высокотехнологичная. Одна из самых юридически-ориентированных книг о страховании грузов. Все действия рассматриваются с точки зрения права. Так вот, меня насторожило, что он собственно о заключении договора страхования не говорит ни слова. Только о формах договоров и пр.

– Ладно, попробуем разобраться сами. Итак, что мы видим в MIA? Уже в 6-й секции упоминается о процессе заключения: на момент заключения договора существование страхового интереса не обязательно.

– Там говорится **“when the insurance is effected”**. Смотрим на глагол **to effect**: «заключать (договор), оформлять (сделку)». Юридический словарь: **to effect a contract** = заключить договор. **To effect a policy of insurance** = оформить страховой полис.

– Одно из наших любимых любимых сокращений в страховании – **w.e.f. = with effect from** = «вступающий в силу с...» То есть **effect** – еще и вступать в силу.

– Так «заключать», «вступать в силу» или «оформлять»?

– Идем дальше по тексту. Встречается **effecting** с точки зрения договорной опять – в 19-й секции **“Disclosure by agent effecting insurance”** = «Раскрытие [информации] агентом, заключающим (???) страхование». Внутри статьи – **“when an insurance is effected for the assured by an agent”** = «когда страхование заключается (?) для страхователя агентом». – Дальше в тексте **to effect** встречается еще несколько раз, но ясности в то, что за этим термином стоит, не вносится.

Содержание полиса

– Секция 23 – **“What policy must specify”** – интереснейшая для нас: какая информация должна содержаться в полисе? Так вот: после реформы 1959 года в секции всего одна позиция: **“A marine policy must specify: 1. The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf”** = «Морской полис должен содержать: 1. Наименование страхователя, или лица, заключающего от его имени страхование».

– То есть **требований к содержанию полиса** в MIA практически нет? Даже имя страхователя не обязательно? Невероятно!

– В особенности – если сравнить с российским ГК:

ГК РФ. Статья 942. Существенные условия договора страхования

1. При заключении договора имущественного страхования между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение: 1) об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования; 2) о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая); 3) о размере страховой суммы; 4) о сроке действия договора.

2. При заключении договора личного страхования...

To conclude

- Возвращаясь к MIA, оставим в стороне to effect, возьмем более юридический термин to conclude = «заключать (договор)». Его-то иначе не переведешь?
- Почему это? «Завершать, заключать, делать заключение». Поэтому в MIA больше упоминаний о conclusive – действиях конклюдентных, существенных для договора.
- А с точки зрения процесса – глагол впервые появляется только в 18-й секции о необходимости раскрытия всей информации before the contract is concluded – «до того, как заключен договор».
- Хотя бы «договор» всплыл! Может, он нам поможет? «Договор»?
- Contract упоминается в MIA много раз. Но если речь идет о процессе заключения, то только в сочетании с concluded и один раз – с effected. Так что давай посмотрим на concluded.

21. WHEN CONTRACT IS DEEMED TO BE CONCLUDED

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other **customary memorandum of the contract**,

22. CONTRACT MUST BE EMBODIED IN POLICY

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is **inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy** in accordance with this Act. The policy may be **executed and issued** either at the time when the contract is concluded, or afterwards.

21. КОГДА ДОГОВОР СЧИТАЕТСЯ ЗАКЛЮЧЕННЫМ

Договор морского страхования считается заключенным, когда заявление [proposal] страхователя **акцептуется [принимается] страховщиком**, вне зависимости от того, выписывается ли при этом полис или нет; и для подтверждения того, что заявление было акцептовано, может делаться ссылка на слип или ковер-ноту или **иной обычный меморандум о договоре** [?!], [запятая – поскольку дальнейший текст о штампе на полисе отменен в 1959]

22. ДОГОВОР ДОЛЖЕН БЫТЬ ВОПЛОЩЕН В ПОЛИСЕ

С учетом положений иного закона, договор морского страхования **не принимается в качестве доказательства, если только он не воплощен в полисе** в соответствии с настоящим Законом. Полис должен быть **исполнен и выпущен либо в момент, когда заключается договор, либо позднее**.

– **Policy? Нет, акцепт заявления.**

– Yes!!! Полис – вот наш оселок!

– А вот и нет. Полис – по 22-й секции, необходим, чтобы договор имел юридическую силу. Но секция эта устарела – полисы в Англии почти никогда теперь не выписываются. Так что важнее для нас секция 21-я: договор **заключается**, когда **страховщик акцептует заявление страхователя**.

– К полисам мы еще вернемся. А пока отметим интересный термин **policy attaches** (s. 16) – «полис вступает в силу». Как раз то, что нам нужно, но вот момент вступления нигде не разъясняется.

– А вообще – интересно. Термин **policy** в MIA – наверное, самый часто встречающийся. И в то же время на данный момент: (а) нет требований к содержанию полиса и (б) он вообще на практике – по крайней мере, в Лондоне – не выписывается! Значит, большая часть MIA уже не применима?

– Ну, ты полегче. Все же, MIA – это наша «библия». Хотя доля истины в твоих словах есть.

– А нравится мне это выражение: «договор воплощен в полисе».

– И все же, полис для нас – ложный след. Хотя бы потому, что уже в MIA предусматривалось, что полис не обязательно выписывается в момент заключения договора.

Премия?

– Ну что нам остается? Только оплата премии.

– Интересно начало 54-й секции -

54. EFFECT OF RECEIPT ON POLICY

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium,

– Здесь полис – как живое существо. Он подтверждает – он, а не страховщик! – получение премии...

– Что касается премии – вот секция 52-я:

THE PREMIUM 52. WHEN PREMIUM PAYABLE

Unless otherwise agreed, the **duty** of the assured or his agent **to pay the premium**, and the **duty** of the insurer **to issue the policy** to the assured or his agent, are **concurrent** conditions, and the insurer is not bound to issue the policy **until payment or tender of the premium**.

ПРЕМИЯ 52. КОГДА ПРЕМИЯ ПОДЛЕЖИТ УПЛАТЕ

Если не согласовано иного, обязанность страхователя или его агента **уплатить премию**, и **обязанность** страховщика **выписать полис** страхователю или его агенту, являются **взаимозависимыми условиями**, и страховщик не обязан выписывать полис, **пока премия не уплачена или не подтверждена ее уплата**.

– Это ты правильно сделал: перевод **tender** выделил. Ибо вдаваться в подробности не будем, что означал этот термин в 1906 году.

– Нам важней – «если не согласовано иного». Мы из практики знаем – премия на Западе уплачивается отнюдь не при заключении договора. А – иногда через полгода-год, а договор все это время считается действительным. Посему премия – ее уплата – для нас – не указ.

– Так же, как и выписка полиса – отмерший механизм.

– Так что остается – с точки зрения момента заключения договора? Заявление и его акцепт!

Черты общего договора

– Зашел на какой-то общий сайт о страховании. Речь идет о **чертах любого договора** – в договоре страховом: **“features of general contract”**. Перечисляются эти черты:

- (a) proposal = заявление;
- (b) acceptance = принятие;
- (c) consideration = встречное удовлетворение [премия];
- (d) issue of policy = выписка полиса.

– Но мы уже проходили и еще повторим: на момент заключения – в английской практике – ни уплата премии, ни выписка полиса – не требуются.

– Так что – заявление и его акцепт!

– Хотя, конечно, разных мнений будет всегда много. Вот выдержка из решения канадского суда:

“at the time the insurance was **effected**, that is to say, when the **premium was paid**

and accepted by the appellant” = «в момент заключения страхования, то есть тогда, когда премия была уплачена и принята апеллантом» [страховщиком].

- Тут опять на первый план выставляется уплата премии, и ее акцепт страховщиком.
- Мы с этим не согласимся. Договоримся, что **момент заключения – связан с акцептом заявления страхователя**. И посмотрим на отечественные источники.
- Да, а различаются ли в МΙΑ моменты **заключения и вступления** договора в силу?
- Пожалуй, различалось. Посмотри: заключение – акцепт страховщиком. Одновременная с оплатой премии выписка полиса = придание договору юридической силы, то есть вступление в силу.
- Но с учетом отмирания требования о выписке полиса – можно условно приравнять заключение к вступлению.

Заключение договора – Россия

Раздвоение: заключение и вступление в силу = начало действия

- В России уже основной источник – ГК – дает нам два и даже три термина.
- **Заключение договора** – статья 940 – **заявление** страхователя и **выписка** документа страховщиком и его **принятие** страхователем.
- **Начало действия** договора = **вступление его в силу** – статья 957: «момент **уплаты страховой премии**», если в договоре «не предусмотрено иное».
- Итак, **заключение и начало действия разнесены**.

– А ты что, критиковать это **раздвоение** собрался? Не выйдет! Увидели уже – оно коренится в том же МΙΑ 1906 года! Где есть conclusion = принятие заявления – и есть принятие договором законной силы = выписка полиса и уплата премии. Так что все совпадает с российским правом!

– Совпадало! 106 лет назад! А сейчас – нет!

– Давай все же посмотрим на российские первоисточники. И на комментарии к ним.

ВКРАПЛЕНИЕ: ГК РФ о заключении и вступлении в силу

Статья 940. Форма договора страхования

1. Договор страхования должен быть заключен в **письменной форме**. Несоблюдение письменной формы влечет недействительность договора страхования, за исключением договора обязательного государственного страхования (статья 969).
2. Договор страхования может быть заключен путем **составления одного документа** (пункт 2 статьи 434) **либо вручения** страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления **страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции)**, подписанного страховщиком. В последнем случае **согласие страхователя** заключить договор на предложенных страховщиком условиях подтверждается **принятием от страховщика** указанных в абзаце первом настоящего пункта документов.
3. Страховщик при заключении договора страхования **вправе применять** разработанные им или объединением страховщиков **стандартные формы договора** (страхового полиса) по отдельным видам страхования.

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.

– Ну, ты святотать! ГК – такой документ – во Вкрапление отнес!

– А потому, что для нас он иллюстративен. Как и в MIA – требование уплаты премии сочетается с «если не предусмотрено иное».

КТМ однозначней ГК

– Кстати, Кодекс Торгового Мореплавания намного категоричней:

Статья 252. Страховая премия

Страхователь обязан уплатить страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок. Договор морского страхования **вступает в силу в момент уплаты страховой премии.**

– Нет магической фразы об оговоренном ином. Уплатил – вступил.

ГК: Договоренность сторон

– Согласно ГК, по поводу вступления в силу = начала действия – надо договариваться сторонам! Договариваться о том, что премия может быть уплачена после заключения, которое можно тогда приравнять к вступлению в силу = началу действия.

– Но, с учетом **требования письменной формы** самый ранний момент заключения / вступления / начала действия – это выписка документа и его принятие страхователем.

– **НЕ акцепт страховщиком** заявления страхователя – как в MIA.

– А выписка документа, да еще подписанного – пусть даже сертификата или квитанции.

Заключение – зримо позже на Востоке, чем на Западе

– Итак – вправе ли мы утверждать, что современная юридическая практика Англии = Запада содержит **меньше требований к процедуре и форме договора** – а потому позволяет заключить договор значительно оперативнее, чем это есть на Востоке?

– Давай чуть над этим вопросом подумаем. Не сейчас – как из Питера и Барселоны вернусь.

Ю.Б. Фогельсон – 2012

– Прошло четыре дня. Красив Питер летом! Но для меня главным было не прогуляться в День ВМФ по Дворцовому мосту, а воссоединиться с книгой Ю.Б. Фогельсона «**Страховое право**» 2012 года. Я ее временно утратил на своем юбилее, а потом, пройдя пять рук, на углу Бассейной и Победы она ко мне вернулась.

– Фогельсона я еще в первой редакции читал. Очень интересный и глубокий анализ.

– Посмотрел на оглавление книги: самая большая глава – про субъектов страхового дела, то есть про рынок. Вторая по размеру – про страховые выплаты. Третья называется «Заключение, действие и прекращение договора страхования».

– Как раз то, чем мы занимаемся – временно-событийными рамками. И что пишет Юрий Борисович?

– Пишет он много и интересно. Про вступление в силу – с момента оплаты, если не оговорено иного. Про заключение – о **триаде «заявление – полис – принятие полиса»**. На самом деле, Юрий Борисович в свойственной ему манере дает понять, что любой договор можно оспорить – уж больно много трактовок порождает сложная трехзвенная система заключения.

Два, три или пять звеньев? И где тут андеррайтинг?

– Итак. И Англия, и Россия разделяет заключение договора – и начало его действия = вступление в силу.

– Начало = вступление привязывается к уплате премии – «если не предусмотрено иное».

– А если предусмотрено – например, уплата премии в течение 60 дней после начала страхования? Может тогда **начало привязывается к заключению**? Или – что для нас значительно важнее – **к моменту возникновения** страхового интереса? Или к моменту перехода риска на страхователя?

– В том-то и дело, что ни в России, ни в Англии привязки договора к реальным событиям нет. – «Если не предусмотрено иное» – это и есть возможность привязки к реалиям!

– Тогда – главный вопрос. Можно ли согласовать, что **момент начала** действия – имеет место **ДО момента заключения** договора? Ведь процесс заключения – многоступенчат и долог.

– Хочется верить, что можно. Вот только **с даты или с события** – остается вопросом.

– Если можно с события – это отлично! Мы же пока додумаем про заключение. Вот и Ю.Б. Фогельсон, и С.В. Дедиков пишут про триаду – называют ее только по-разному. Г-н Дедиков говорит:

«Заявление страхователя – это вызов оферты, полис, подписанный представителем страховщика, – оферта, а принятие полиса страхователем – акцепт».

– Что для нас вызывает вопрос – а куда делись **действия, описанные в нашей 14-й главе?** Весь **процесс андеррайтинга?**

– Получается, в случае сложных нестандартных рисков – а таких в страховании грузов очень много – мы говорим о **пяти стадиях = звеньях процесса заключения страхования!**

(1) первоначальном запросе;

(2) анализе риска – андеррайтинге – выработке котировки;

(3) в случае приемлемости котировки – заявлении страхователя;

(4) выдаче страховщиком документа, содержащего окончательные условия страхования;

(5) принятии страхователем этого документа.

– Ну и громоздкая конструкция!

– И не говори. Конечно, есть и стандартные риски, никакого андеррайтинга не требующие. Получил страховщик заявление – заглянул в тариф – выписал полис – страхователь его акцептовал. Вот и договор заключен – трехзвенным действием.

– Кстати, в российских реалиях еще очень долго можно обсуждать – полис или иной документ выписывает страховщик – и как страхователь его акцептует.

– У Фогельсона пишется, что ни уплата премии, ни подписание полиса не являются прямым подтверждением принятия полиса страхователем.

Англия: заключение на звено и на документ короче. Заявление и полис

– Пока для нас главный вывод – что в Англии заключение **двухзвенное** и не требует выписки полиса при заключении. **Заканчивается акцептом страховщиком заявления** страхователя. При этом позволяет использовать в качестве доказательств **рабочие документы** – слипы и ковер-ноты.

– В России система собственно заключения (мы все время оставляем в стороне первые два, андеррайтинговые звена – изучение риска и котировку) – **трехзвенная. Заканчивается акцептом страхователем полиса** или иного документа. Выписка официального документа обязательна.

– Для нас важный момент – что **заявление страхователя = proposal** – в обеих системах играет важную роль. Непростой это документ, хотя в России нет требований к его письменной форме.

– Оно и понятно: получается, при заключении в **России упор делается на полис** или иной документ. **А в Англии – на заявление.**

– То есть в России и в нашем регионе процесс заключения и вступления в силу значительно более формализован – нежели в Англии или на Западе вообще. И помнить об этом нужно всегда – чтобы не попасть под те восточно-западные ножницы, о которых шла речь в начале главы.

Другие страны и термины

– С этим и завершим наш экскурс в заключение – вступление / начало. Мы же не юристы – практики. А практик должен только в общем плане понимать серьезность этих моментов.

– А в деталях доверяться специалисту-брокеру, ты хочешь сказать?

– Все же для наших составителей правил и договоров на двух языках – об иных применяемых терминах.

– Понравился мне **Латвийский Закон о страховании 1998** года с изменениями 2002 года. Там статья 7 называется **Conclusion of the Insurance Contract and Its Coming into Effect** = Заключение Договора страхования и его вступление в силу.

– Conclusion и coming into effect – как в России. Что пишут?

– Заключение – после достижения agreement in writing = соглашения в письменном виде. Причем соглашение – между страховщиком и подателем заявления на страхование = the submitter of the insurance proposal. Правильно, он же еще не стал страхователем.

– Вступление в силу – интересно, на следующий день после уплаты премии = shall take effect on the day following the payment of the insurance premium.

– А вечное, «если не оговорено иного» выражено достаточно изящно: “The insurance contract may contain other procedures for effecting the contract” = «в договоре могут содержаться иные процедуры его вступления в силу».

– Интересны термины Немецкого Закона о Договорах страхования 2008 года с изменениями 2011 года – **Insurance Contract Act 2008**. Секция 10 называется **Commencement and expiry** of insurance и гласит, в частности:

the insurance cover **shall commence** at the start of the day on which the contract is **concluded**; it shall expire at the end of the last day of the policy period = страховое покрытие считается **начавшимся** в начале дня, когда договор был **заключен**; оно истекает в конце последнего дня периода [действия] полиса.

– Новый для нас термин **commence, commencement** – **начало действия** договора, в Германии приравнивается ко дню заключения договора – уже известному concluded.

– Обратите внимание на глагол **shall**. Почти всегда он выражает не будущее время – а обязательство. Важный глагол!

– Я еще взглянул в законодательство Украины. Обнаружил там систему, практически аналогичную российской – с трехзвенностью заключения.

Применимость общего законодательства к морскому

– В России, как мы видели, морской закон – КТМ – содержит более узкое условие, чем общий – ГК. Очевидно, к морским полисам должен применяться ГК?

– А в Германии и во многих других странах общее законодательство – тот же Закон 2008 года – вообще не применим ни к морю, ни к «оптовому» страхованию.

– Секция 209 называется Перестрахование, морское страхование

Section 209. Reinsurance, maritime insurance

The provisions of this Act shall not apply to reinsurance and insurance against risks in shipping (maritime insurance) = Положения настоящего Закона не применяются к перестрахованию и страхованию от рисков мореплавания (морскому страхованию).

– Вечный, кстати, вопрос – отличие marine от maritime. Нам – англичанам – все же ближе marine.

– А секция 210 вводит понятие «супер-рисков» – называя их **Jumbo risks** (ну очень большие) – и к ним приравниваются открытые полисы (страхование грузов!). Очень интересная секция!

ВКРАПЛЕНИЕ: Секция Немецкого Закона 2008 года о Больших рисках

Section 210 Jumbo risks, open policy

(1) The restrictions on the freedom of contract under this Act shall not apply to jumbo risks or to open policies.

(2) **Jumbo risks** within the meaning of this provision shall be:

1. risks of the transport and liability insurance...
2. risks of the credit and suretyship..., or
3. risks of the property, liability and other indemnity insurance..., where the policy holders exceed at least two of the following characteristics –
 - a) Euro 6,200,000 balance sheet total,
 - b) Euro 12,800,000 net turnover,
 - c) an average of 250 employees per fiscal year.

– Что важно? Для больших рисков и открытых полисов ограничения свободы договора не применимы. **Стороны могут договориться о чем угодно**, включая момент начала страхования.

– **Большие риски** = Jumbo risks определяются **размером предприятия-страхователя**: общей суммой баланса свыше 6.2 млн евро / оборотом свыше 12.8 млн / числом работников свыше 250 (должно удовлетворяться два из трех требований).

– Наше извечное деление страхований на потребительское = consumer – и B2B = business-to-business – как мы говорим, «оптовое».

– И не забудем, что Закон к морскому страхованию вообще не применим!

Договор страхования: прочие моменты

– Мы провели столько времени в начале действия страхования, чтобы показать, насколько различается отношение к этому моменту в разных странах.

– И тем самым **призвать к тому, чтобы любой аспект** договора изучался страхователями так же **серьезно**. Они все могут повлиять на возмещение убытков.

– А аспектов – иных – договора страхования – десятки. Мы не хотим пересказывать страховое законодательство – к тому же, разных стран. Мы пишем вполне конкретную работу – о грузах.

– Навскидку, **основные моменты**, на которые надо обращать внимание при изучении будущего договора страхования:

- Стороны договора – их дееспособность, и характер, и форма их полномочий;
- Передача прав страхователя – assignment;
- Состраховщики, их соотношение, лидирующий страховщик – Leading Insurer;
- Страхователи и выгодоприобретатели и механизм передачи прав по договору;
- Uberrimae fidei – принцип наивысшего доверия – при заключении и во время действия договора;
- Действие договора – срок, период, приостановление;
- Aggravation – ухудшение, или изменение риска во время действия договора;
- Held covered – устаревший механизм сохранения договора в силе в случае изменения в риске;
- Существенные условия договора – warranties и subjectivities;
- Прекращение договора;
- Срок исковой давности;
- Юрисдикция и применимое право;
- Валюта договора;
- Язык договора.

– Я предлагаю даже не расшифровывать эти моменты. Предоставить это нашему образованному читателю. У нас же не энциклопедия!

– На двух моментах все же хотел бы остановиться.

Uberrimae fidei

– При заключении договора страхователь должен сообщить = раскрыть всю существенную информацию о риске.

– И должен сообщать обо всех изменениях в риске в течение действия договора.

- Английское право содержит понятие *utmost good faith* – наивысшей степени доверия сторон.
- А можно перевести это и как «**добросовестность сторон**», о которой пишет г-н Фогельсон, начиная со стр. 170. И поясняет, что в российское право принцип добросовестности не введен. Почему? Со свойственной ему прямоотой, Юрий Борисович объясняет это недоверием российского законодателя к собственной судебной системе: добросовестность – слишком «опасный инструмент» (стр. 174).
- Поэтому, мы уже читали об этом в начале книги, при заключении договора российское право требует, чтобы страхователь ответил на прямые вопросы страховщиков.
- А английское – чтобы активно участвовал в описании риска – и раскрывал всю существенную информацию, не известную страховщикам. Хотя в отношении потребительского страхования этот принцип применяется все реже.
- Поскольку он уж слишком жесток. Требует не просто добросовестности – а доверия в наивысшей степени = *utmost good faith*.

Степень формализации

- Ты знаешь, мне кажется – это разное отношение к добросовестности коренится в разных степенях формализации отношений.
- Которую мы уже прочувствовали: для заключения договора в Англии достаточно заявления страхователя – а в России и в соседних странах необходима выписка полиса или похожего документа.
- Разница в подходах, в том, **что считается более важным: документ или намерения сторон** при заключении договора.
- И мы, сидящие на стыке Востока и Запада, должны знать и чувствовать эту разницу в подходах. Если на Западе достаточно обмена мейлами – на Востоке должен присутствовать официальный документ.
- И если что-то в документе не написано или написано не так, как хотели стороны – оспаривать это уже нельзя.
- А в Англии в судах – мы это много раз видели – документы судами переписываются, задним числом. Поскольку для них важнее, что хотели стороны отразить в договоре. Но, возможно, по ошибке или недосмотру – не отразили.

Прекращение договора – не прекращение обязательств!

- Может быть, поэтому на Востоке столько внимания уделяется терминам. Действие договора – или действие страхования. Период или момент действия. И прочее – читайте Юрия Борисовича!
- Один из моментов – прекращение действия страхования. Опять же, углубляться не будем – но на заре страхового рынка решения типа: «договор страхования закончил действовать 31 декабря, после чего страховщик уже не несет по нему обязательств» – были почти нормой.
- С учетом восточной любви к прописанности – надо убеждаться, что окончание периода или окончание действия договора – скажем, 31 декабря – **не приравнивается к окончанию обязательств** – обеих сторон – по договору.
- На страхователе – обязательство уплатить дополнительную премию или сотрудничать в урегулировании убытка. На страховщике – обязательство этот убыток возместить.
- И обязательства могут не сниматься годами. Я уже писал о шоке, когда приехал в Лондон в 1991-м и обнаружил, что в страховую компанию каждый день поступают заявления об убытках, произошедших... в 1950-х годах.
- Поэтому к положениям о прекращении договора, или действия договора...
- Равно как и о приостановлении его действия, например, в случае неуплаты очередного взноса премии...
- Надо относиться очень серьезно.

– На этом завершим наш – отнюдь не полный – **экскурс в формальные стороны** договора страхования. Они очень важны, но должны быть темой отдельного исследования.

Для начала всем рекомендуем ознакомиться с работами г-д Фогельсона и Дедикова.

– А потом – может, кто и напишет исследование о том, как сочетать восточный и западный подходы – чтобы все договоры работали.

СТОРОНЫ ДОГОВОРОВ. СТРАХОВОЙ РЫНОК

– А мы переходим к практике – между кем, собственно, они заключаются – эти договоры страхования?

– И сразу отмечаем специфику современного момента. На реальном рынке сторон договора – а вернее, сторон страховых взаимоотношений, иногда не прописанных в договоре – отнюдь не две.

Множественность сторон

– Во-первых, имеет место **множественность страховщиков = сострахование**. Конечно, эта форма более характерна для Лондона – даже на Западе континента используется реже. Но поскольку почти все большие грузы заводятся в Ллойдс – основывающийся на системе сострахования – знать об этом нужно.

– Во-вторых, страховщики имеют **разную организацию**. Коммерческие и **взаимные** страховые общества иногда действуют совершенно по-разному. Во взаимных страхователь технически может являться страховщиком.

– В-третьих, в нашем, и в любом развивающемся регионе большую роль играют **перестраховщики**. Они никогда не являются стороной договора прямого страхования – но от их позиции чаще всего зависит, сработает договор на практике или нет.

– Наконец, не надо забывать о **страховых посредниках**. Их нельзя просто делить на брокеров – работающих на страхователя – и агентов – представляющих страховщика. С 2005 года в Западной Европе это различие размыто. Важно понимать, что посредник чаще всего является действующей стороной договора – хотя в нем может быть и не прописан.

– Вот такая множественность сторон наблюдается.

Три схемы работы

– На самом деле, это множественность не сторон договора. А участников страховых взаимоотношений – более расплывчатое понятие, не юридическое. Реальных юридических схем работы **существует только три**.

- (1) Один страхователь – один страховщик.
- (2) Один страхователь – несколько страховщиков.
– в обоих случаях документы выдаются страховщиками.
- (3) Страхователь – страховой посредник – один или несколько страховщиков.
– документы выдаются посредником,
– если документы выдаются страховщиками – это схема (1) или (2) при участии посредника в качестве консультанта.

Перестрахование

– В нашем регионе – как и во многих других вне Западной Европы и Америки – многие **страховщики зависят от перестраховщиков**. Собственных финансовых ресурсов не хватает – да и риск надо перераспределять.

– Пробежимся по азам перестрахования, вдруг наш читатель с ним не сталкивался.

– Перестрахование – это **страхование страховщиков**.

– Оно может быть **договорным и факультативным**. При договорном все риски данного типа, взятые страховщиком в течение года – например, грузовые – перестраховываются автоматически. А при факультативном перестраховывается отдельный грузовой риск – будь то годовой открытый ковер или одна отправка.

– В обоих случаях перестрахование может быть **на условиях оригинального договора**. А может быть **специально заужено** – перестраховываются только катастрофы.

– Например, оригинальный полис выписан на базе ICC(A) – а в договоре перестрахования покрытие оговорено на условиях ICC(C). Перестрахование самых больших убытков или убытков, вероятность наступления которых высока!

Оговорки: «Прорезывающая» – Об одновременном платеже – О контроле

– Наиболее продвинутые страхователи стремятся достичь **уверенности** в том, что их **договоры страхования и перестрахования** сработают в случае убытка. Вводят разнообразные оговорки в договор прямого страхования – с целью **привязки к нему договора перестрахования**. Наиболее известная оговорка, для этого применяемая – **Cut-through Clause** = «Прорезывающая» Оговорка.

– Есть две основных ее редакции: **страхователь** получает **прямой доступ к перестраховщику** в случае несостоятельности / банкротства страховщика – или же по любому убытку сверх определенной суммы.

– На практике оговорки эти сработать не могут. Мы, по крайней мере, за двадцать лет практических примеров не видели. Это же два разных договора – страхования и перестрахования. Сколь бы не старались страхователь и страховщик = перестрахователь достичь идентичности двух договоров – на практике этого не получается.

– Чаще всего договоры страхования и перестрахования имеют **различающиеся Оговорки о применимом праве и юрисдикции** – а это главный показатель их **неодинаковости**.

– Но есть одна оговорка в договоре перестрахования, на наличии которой должны настаивать и **оригинальный страхователь** (так наш Страхователь называется в договоре перестрахования – **Original Insured**), и **перестрахователь** (**Reinsured** или Reassured – наш Страховщик). Это оговорка об **Одновременном Платеже** = **Simultaneous Payment Clause**.

– Очень простая – вот, например:

In the event of a claim under the original policy, Reinsurers hereon agree that settlement shall take place at the same time as on the original in order that the Reinsured shall not be required to advance funds on behalf of the Reinsurers = В случае возникновения претензии по оригинальному полису данные Перестраховщики согласны, чтобы урегулирование [их доли] произошло в тот же момент, что и по оригинальному полису с тем, чтобы Перестрахователю не пришлось авансировать средства от имени Перестраховщиков.

– Застраховали груз на 10 млн стоимости в небольшой македонской страховой компании, перестраховали в Ллойдс. Если судно утонуло, у местного страховщика не могут не возникнуть проблемы с ликвидностью. Не найдет он 10 млн для оплаты убытка.

– Но его реальная нетто-ответственность – то, что называется в перестраховании **собственным удержанием** = **retention** – возможно, только 1 или 2% от страховой суммы – 100–200 тысяч долларов. Остальное лежит на перестраховщиках.

– Если есть в договоре перестрахования Оговорка об одновременном платеже – в зависимости от ее формулировки перестраховщики, когда урегулирование убытка будет с ними согласовано – заплатят перестрахователю – или даже напрямую страхователю – свои 98–99% от суммы убытка.

– Обрати внимание на **«будет с ними согласовано»**. Наш страхователь должен знать, что в договоре перестрахования возможны две **системы сотрудничества сторон в случае убытка**:

– «**следовать решениям перестрахователя**» = **follow the settlements**, или

– «**контроль за урегулированием убытков**» = **claims control** (или его более мягкая форма – **claims cooperation** = сотрудничество в урегулировании убытков).

– Наш продвинутый страхователь, конечно, уточнит у своего страховщика, какая из

систем используется. И если применяется Claims Control – при урегулировании убытка спросит страховщика, согласовал ли он оплату с перестраховщиком.

– Да-да-да. С юридической точки зрения – не должен и не имеет права страхователь запрашивать страховщика обо всех этих оговорках – о деталях договора перестрахования вообще. Это же – отдельный договор, в общем-то, личное дело страховщика – его «внутренняя кухня».

– Но наш с тобой, Николай, страхователь – Вы, наш читатель – личность продвинутая. И практическая. Он хочет убедиться, что его возможный убыток будет возмещен. А для этого ему очень нужно знать хотя бы главные детали существующих reinsurance arrangements = перестраховочной защиты нашего страховщика.

– И в ней Оговорки об одновременной оплате и о Контроле / Следовании решениям – самые главные.

Отбор перестраховщиков: офшоры и рейтинги

– А еще более важный момент – быть в курсе, у кого размещено перестрахование. В Ллойдс – или в неизвестных местных страховых компаниях. И понимать, что второй случай – не всегда менее надежный.

– Часто и страхователи, и местное страховое законодательство идут по простому формальному пути. Вводят определенные **требования к перестрахованию**:

- (а) их географическо-политическое расположение;
- (б) рейтинги перестраховщиков.

– Первый случай – это наша любимая Украина. Одно время **ограничивала перестрахование странами-членами ВТО** (что на тот момент исключало Россию). А чаще вводила **список «оффшорных» юрисдикций** – перестрахование в которых запрещалось.

– Конечно, с благой целью предотвращения отмывания денег. Но при этом «выплескивался младенец». Многие крупные страховщики и перестраховщики юридически располагаются во вполне уважаемых офшорах – на Бермудах или в Дублинском международном финансовом центре. Огульный «оффшорный» запрет серьезно ударяет по интересам и страхователей, и перестрахователей.

– Второй подход в борьбе за надежность перестраховщиков – **требование наличия у них рейтинга (rating)**.

– По поводу рейтингов сколько специалистов – столько мнений. Можно считать, что наличие серьезного рейтинга является гарантией для перестрахователя.

– А можно посмотреть в недавнюю историю страхования – и вспомнить, как мгновенно сыпались или подламывались страховые компании с высочайшими рейтингами. Крах Independent в Великобритании, полу-национализация AIG-Chartis в США – тому примеры. Очень политическая и субъективная вещь – эти рейтинги.

А-минус и прочие

– Все же упомянем, что если вводятся критерии к рейтингам, чаще всего, **минимальным проходным уровнем является планка А-** (А-минус) от Standard & Poors (S&P) – и ее аналоги от Moody's, A.M. Best, Fitch.

– То есть приемлемыми являются только рейтинги международных организаций – в основном перечисленных четырех. Есть **национальные рейтинговые агентства**: в России – Эксперт РА. Их рейтинги могут использоваться законодателями других стран, а могут и нет.

– В иерархии S&P самый высокий рейтинг – AAA, потом AA, A, а менее приемлемые начинаются с BBB. Есть и С и даже D. С минусами и плюсами.

– Мы, конечно, помним, что большинство развивающихся стран не имеют рейтинга выше BBB. А если **страновой рейтинг** на этом уровне, то максимальный рейтинг страховщиков – на полступеньки ниже.

– Поэтому **самый высокий рейтинг российского страховщика** – на середину 2012 года, до реального вступления России в ВТО – **BBB-**.

– Что означает: вводятся требования к рейтингам типа A- – российские страховщики вычеркиваются из списка перестраховщиков.

– Внимание! Бывают – у тех же S&P – **рейтинги внутринациональные**. Компании присваивается A (rus) – но при этом международный рейтинг у нее BBB-.

– Подходит ли A(rus) под требования рейтингов – зависит от национального законодательства страны перестрахователя.

– Отсутствие «приемлемого» рейтинга может иметь разные последствия. В некоторых случаях вводится **запрет** на перестрахование в компаниях с «низким» рейтингом. В других при таком перестраховании перестрахователю нужно **платить налоги или создавать резервы**.

– Как Вы чувствуете по нашему тону, мы с «рейтинговым» подходом не согласны. Поэтому, что верим в то, что доскональное **знание сегодняшнего** финансового состояния перестраховщика значительно важнее **рейтингов**, отражающих его положение в **прошлом году**. Ведь рейтинг присваивается на основании последних финансовых отчетов. Значит, не может не запаздывать.

– Важно знать своего перестраховщика. Или – если Вы страхователь – убедиться в том, что Ваш страховщик имеет тесные и близкие отношения со своим перестраховщиком / перестраховщиками.

Еще три схемы работы: страхователь и международный рынок (пере)страхования

– Вот ты, Георгий, в самом начале главы про страховой рынок столько места выделил перестрахованию. А в начале написал, что перестраховщик – не есть участник или сторона договора страхования. Так зачем нам все эти лишние знания?

– Знания лишними не бывают. Давай подумаем, **кто наш читатель – страхователь?**

– Российская или украинская, или казахстанская, или иная русскоязычная компания – хоть из французской Канады.

– Правильно. Компания, расположенная в Алматы или в Ереване. В которой основные решения реально – не юридически – принимаются в этом городе.

(1) Если компания занимается **внутристрановой торговлей** и страхует свои грузы – то в большинстве стран мира по законодательству она должна **работать с национальными страховщиками**. Да ей это и удобней – Ллойдс далеко.

– Но эти страховщики так или иначе **работают с перестраховщиками**. Не обязательно с Лондонскими. Есть немецко-французско-швейцарский перестраховочный рынок – очень влиятельный в нашем регионе. А есть и другие решения – мы только что в БЮР-Македонии познакомились с серьезной компанией, перестраховывающейся в Боснии.

– Где бы ни было перестрахование – есть большая вероятность того, что договор **перестрахования будет основан** – или будет использовать – **английское право** или **принципы** английского права, или будет применять **практику английского рынка**.

(2) Вариант номер два. Компания занимается **международной торговлей**. Реально управляется она из Киева. А **на бумаге и юридически главная контора – в Швейцарии**. Или в Панаме. Или в Малайзии. Кому как удобней.

– Раньше, даже в 2010-м, Ллойдс и НемФраШвейцарцы – международные рынки – и разбираться не стали бы. Предложили бы вариант **прямого страхования**: швейцарской или малайзийской компании – в Ллойдс или у бельгийского страховщика. Опять всплывают **английские принципы и практика** – только в договоре прямого страхования.

(3) Вариант третий – юридический. Ллойдс за последние 5–6 лет, а вернее, после 9/11 – очень изменился с точки зрения **соответствия** всем законодательствам – **legal compliance**. Вот даже сестра моя Маша – работает юристом в Москве, а именуется compliance officer. Страховщики хотят **соблюдать законодательства стран**, в которых – пусть порой даже формально – **прописаны** страхователи.

– А это означает: если в законодательстве Панама или Малайзии записано, что все страхования **должны размещаться у местных страховщиков**, а потом могут перестраховываться – то Ллойдс будет настаивать на том, чтобы договор – который в пункте (2) задумывался как договор прямого страхования – выглядел бы как **договор перестрахования** панамской или малайзийской компании.

Украина переходного периода: от формального перестрахования к реальному

– Мы наблюдали переход от варианта (2) к вариантам (1)=(3) на примере Украины 1991–2010 годов. Сначала все украинские предприниматели свято верили в Ллойдс и не доверяли местным страховщикам. Но потом украинский законодатель стал принимать меры по защите своего страхового рынка – от создания Морского Страхового Бюро до введения 12%-го налога на перестрахование.

– И то, что было в 1995 году договором **прямого страхования** грузов в Ллойдс – в 2005 году уже стало договором перестрахования украинского страховщика.

– Сначала **перестрахованием формальным**. У украинских страховщиков не было ни опыта, ни финансовых ресурсов. Все зависело от перестраховщиков.

– А потом имидж украинских страховщиков улучшился. Они превратились, большинство из них, в высокопрофессиональные компании с хорошими капиталами. И украинским грузовладельцам стало не зазорно с ними работать. И удобно. **Перестрахование** превратилось из формального в **реальное**.

– Хотя второй вариант – **прямого страхования** – в основном, с офисом в Швейцарии – тоже сохранился. Ну, это уж наша региональная специфика работает.

Знать – и соблюдать?

– Что-то поздно ты, Георгий, стал доказывать необходимость знания и соблюдения принципов и правил работы английского рынка.

– Не, мы еще в первой главе этим занимались. Но тогда речь шла о принципах и правилах страхования. Договора страхования. А сейчас мы перешли к практике размещения рисков на национальных и международных рынках. И задумались о роли перестраховщиков – которые могут выступать и прямыми страховщиками – в наших реально размещаемых договорах.

– И пришли к выводу, что знать **практику размещения риска** надо. Не важно, размещается он по линии прямого страхования или перестрахования. В Ллойдс и у многих континентальных страховщиков серьезного различия в размещении риска нет.

– Условия и форма договора очень похожи в страховании и в перестраховании. Хотя договор перестрахования, конечно, имеет и свои специфические условия – см. выше про Одновременный платеж.

Почему Лондон?

– Вот что еще надо сказать. Итак, есть швейцарская торговая компания, которая хочет застраховать одну или все отгрузки за год. Или есть молдавский страховщик, к которому пришла молдавская компания с таким же запросом.

– Куда **податься** швейцарцам или молдаванам **с единичным риском**? Ибо в перестраховании даже все годовые отправки одной компании – это единичный риск.

– Монстры перестрахования из ГермановФраШвейцарии от такого запроса откажутся. Швейцарской компании они тактично объяснят, что занимаются перестрахованием – не прямым страхованием. А молдавской – что один клиент их не интересует: им нужен **весь годовой грузовой портфель этого страховщика**.

– Ну, скажем, Свисс Ре не откажется – у них активная позиция. Потому книжки умные и пишут.

– Но другие перестраховщики не заинтересуются. Потому и получается: **разместить** прямое страхование швейцарцев или факультативное перестрахование молдаван **можно только в Лондоне**.

- Или в некоторых, менее известных, западноевропейских страховых компаниях – в Бельгии, Голландии и северной Германии.
- Ограничен круг международных (пере)страховщиков. **В основном компании при- выкли иметь дело с местными рисками.**
- Это-то – **способность к глобальной работе** – и выделяет лондонский рынок и, пре- жде всего, Ллойдс – среди прочих. Готовность застраховать отдельную отправку или отдельный открытый ковер.
- А работать с Ллойдс – значит знать правила его работы.

Роль сострахования и брокеров. Ломбард стрит и Риальто

- Это все – выше – к чему писалось? Чтобы разъяснить себе и нашему читателю: есть его договор страхования с одной – **чаще всего**, с одной – местной, национальной стра- ховой компаний. Сторон договора обычно две: страхователь – страховщик.
- А есть договор перестрахования. Если перестрахование котируется или размещено в Ллойдс, то в нем участвуют: (а) **множественные страховщики** на базе сострахования, (б) **посредники = брокеры**. Договор становится многосторонним.
- И таков же он в нашем втором варианте – прямом страховании иностранной компании в Ллойдс. В некоторых странах ПОКА еще разрешенном.
- Роль и положение перестраховщиков мы худо-бедно осветили. Теперь – о брокерах и состраховщиках.

- Начинать приходится с 1680-х, с кофейни Эдварда Ллойдса на Ломбард-стрит. Там брокер обходил купцов – и те подписывали его документ. Брали риск на себя, каждый свою долю. Становились **подписчиками = андеррайтерами = underwriters** = страхов- щиками.
- Вообще-то, не Эдвард все это выдумал. Такая практика была уже в развитых ита- льянских морских державах. В районе моста Риальто в Венеции, например, начиная с XIV века, на 300 лет раньше пресловутой кофейни. Просто по-итальянски большинство исследователей не читают...
- ...А с другой стороны в Ллойдс всегда преподносится, что все началось с кофейни.

- Что важно? **Сострахование** – как распределение риска – зародилось очень давно. Его идея – **распределение большого риска** среди многих страховщиков.
- Для того чтобы система сострахования работала, нужны:
 - (а) **организаторы системы** сострахования – **посредники**;
 - (б) **равные правила** работы – условия и формы договоров;
 - (в) чтобы страховщики не спорили при определении условий и урегулировании убытка – механизм **лидерства**, при котором важные решения принимают один-два-три уважаемых всеми андеррайтера – а прочие состраховщики за ним(и) следуют.

- Вот такая форма работы и сохранилась по сей день в Ллойдс. Архаична она или нет – трудно сказать. Выживает уже более трех столетий – значит, доказала свою практич- ность и работоспособность.

Посредники бывают разные?

- 2005 год внес некоторую сумятицу в сложившуюся за столетия систему страхового посредничества.
- Или упорядочил систему? Тогда – 15 января 2005 года – вошла в силу Директива ЕС о Страховом Посредничестве.
- Официальное ее название – **European Communities (Insurance Mediation) Regulations 2005** = Постановление Европейского Сообщества 2005 года (**Страховое посредниче- ство**). Да еще с номером 13.
- А ведь недаром mediation = посредничество, так похоже на mediation = размышление, медитацию...
- Если серьезнее: Постановление сделало всех посредников... посредниками.

- А до этого они разделялись на:
 - **Брокеров – независимых** посредников, представляющих **интересы страхователя / перестрахователя**, и
 - **Агентов – зависимых** посредников, представляющих интересы **страховщика**.
- Исчезло древнее и уважаемое сословие брокеров?
- В Ллойдс – не исчезло. Термин «Брокер Ллойдс» сохранился.
- А изменение было вызвано временем. Необходимостью регламентировать операции посредников, которых стало очень много и которые никак не регулировались.
- Что касается утраты разделения на агентов и брокеров – ты же сам в 2000 году отчеканил термин «**брагент**». Очень многие брокеры выполняли обе функции. Представляли и страхователя, и страховщика.
- Но юридически брокеры всегда были представителями страхователя.

Котировка и размещение риска брокером. Слип

- Давай разберемся с древней точки зрения – до 2005 года – с брокерами. С механизмом их функционирования.
- На Риальто в 1350-м, на Ломбард-стрит в 1688-м и на Лайм-стрит в 2012-м – механизм одинаковый. Брокер – посредник – получает заказ на котировку ИЛИ на размещение риска. Отдельной грузовой отправки, скажем, английской шерсти из Котсволд через Брюгге во Флоренцию.
- Он составляет документ – прообраз договора страхования, в котором изложена основная информация о риске и есть ссылка на условия страхования.
- Документ этот называется **слип = slip**.
- Со слипом брокер идет к двум-трем лидирующим андеррайтерам – чтобы они **дали котировку**. Начертали на слипе ставку, скажем, на эту шерсть в 1350 году – 3% – и указали прочие условия – франшизы, warranties и т.д.
- Не просто «начертали». Начали и закончили **процесс андеррайтинга**, которому посвящена наша XIV глава.
- Согласен. Если страхователь – пока еще потенциальный – принимает котировку, он дает брокеру распоряжение **разместить риск**. То есть – **заключить договор** (пере)страхования.

- Заметим! У брокера чаще всего **нет официального документа от страхователя** – доверенности или письма с полномочиями. Только письменное – а то и устное – **распоряжение на размещение**. Без подписи, печати и штампа компании-страхователя.
- В больших рисках – есть, и называется оно **BORL = Broker of Record Letter = Письмо-подтверждение о назначении брокера**.

Раздельная ответственность со(пере)страховщиков

- Брокер размещает риск. Долями. Каждый участвующий андеррайтер ставит свою подпись и печать с указанием его доли в риске. От 25% до 0.05%, в зависимости от величины и привлекательности риска.
- Каждый андеррайтер участвует в (со)страховании **только в своей доле**. Оговорка LMA 3333 **Reinsurer's liability several not joint** или LSW 1001 **Several Liability Notice**, или любая иная применимая к со(пере)страхованию – могут звучать так, как 1001-я (по перестрахованию):

The subscribing Reinsurers' obligations under contracts of reinsurance to which they subscribe are several and not joint and are limited solely to the extent of their individual subscriptions. The subscribing Reinsurers are not responsible for the subscription of any co-subscribing Reinsurer who for any reason does not satisfy all or part of its obligations.

Обязательства подписывающихся [участующих] Перестраховщиков по договорам перестрахования, на которые они подписываются, являются раздельными, а не солидарными, и ограничены исключительно размером их индивидуальных подписаний [долей]. Подписывающиеся Перестраховщики не несут ответственность за подписание любого иного участвующего Перестраховщика, который по какой-либо причине не выполняет все или часть своих обязательств.

– **Several not joint = раздельная, а не солидарная** – вот квинтэссенция системы со-страхования.

– Которая, технически, никакой уверенности в страхователя вселять не должна. А кто отвечает за то, что все со(пере)страховщики оплатят свои доли в убытке? Кто эти доли будет собирать, а если нужно, выбивать?

– Этим и занимаются уже 700 лет брокеры. Теперь сухо называемые «посредниками».

Сострахование = «подписание» = Subscription

– Термин «сострахование» в Лондоне обычно заменяется термином subscription = «подписание».

Subscription Policy: A policy issued on behalf of two or more insurance companies who “subscribe” to a stated percentage of the coverage = **«Подписной» полис = Полис при состраховании:** Полис, выписываемый от имени двух или более страховых компаний, которые «подписываются» [принимают на себя ответственность] за определенный процент покрытия [риска, или предмета страхования].

– Иногда называется “Joint Policy” = «совместным полисом».

Линии = процент участия. Written и Signed

– Работая в состраховании, надо помнить о важном термине **line = линия = доля ответственности каждого состраховщика.**

– Линии различаются на **written и signed = подписанные и принятые** [на страхование].

– Когда брокер выходит на рынок, он не всегда четко представляет, насколько востребованным окажется тот или иной риск. Он начинает размещать риск – и каждый из состраховщиков берет на себя определенную долю. Written line = подписанную долю.

– В процессе оказывается, что риск-то для страховщиков интересный. Лидер берет долю в 20%, а затем находятся еще 12 страховщиков – синдикатов, например, каждый из которых берет по 10% риска.

– Что получилось? 140% риска размещено – столько не надо. Начинается процедура **signing down – снижения долей.** В этом случае – на 28.6% (40 от 140). Лидер в конечном итоге будет отвечать за $20\% \times (1 - 0.286) = 14.28\%$ риска. А каждый из 12 – за 7.14%.

– Проверим? $14.28 + 12 \times 7.14 = 99.96$. Это мы округлили – а в реальности бралась бы более точная цифра для выхода на 100% размещения.

Процедура заключения: роль слипа

– Вернемся к документам. Система сострахования = «подписки» – которая, кстати, принята в международном (пере)страховании вообще, договора перестрахования размещаются так же – обуславливает, что один (пере)страхователь заключает – через брокера – договор со множеством со(пере)страховщиков.

– При этом не соблюдаются **процедуры заключения договора**: ни та, что предусмотрена в ГК РФ, ни та, что требуется MIA. Ведь MIA говорит о заявлении на страхование и его акцепте андеррайтером. Так может ли **брокерский слип рассматриваться как заявление** на страхование = proposal?

– Считаю, что может. Вспомни секцию 21 MIA:

для подтверждения того, что заявление было акцептовано, может делаться **ссылка на слип** или ковер-ноту или **иной обычный меморандум о договоре** – to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

– ОК. А как быть с требованиями ГК? И в России, и на континенте нужен акцепт страхователем документа, выписанного страховщиком.

Оукшотт – пионеры сострахования?

– В нашем регионе сострахование, возможно, ввели мы – наша компания. Знаешь когда? В 1995 году. Состраховывали риск – каско судов – из Латвии. Разместили его в 30 страховых компаниях 6 стран региона. Использовали лидерскую и прочие оговорки.

– Да, но с каждым страховщиком вы как брокер заключали отдельный договор?

– Нет. Мы ввели вместо слипа термин «**Подтверждение страхования**». Один для всех состраховщиков. Каждый на нем ставил печать и подпись.

– Что, на одном оригинале?

– Нет, мы сами придумали и ввели в действие две оговорки. Первая – «**Стороны договора**», которая говорила, что стороной являются страхователь, представленный брокером, и каждый из состраховщиков. Вторая – «**Договорная документация**», говорившая, что главный документ, подтверждающий наличие и содержание договора – это «Подтверждение», направленное сторонами по факсу – его факсовая копия. Потом, конечно, добавили «или направленная по электронной почте».

– Не уверен, что это правильно. Да, есть определенная степень свободы договора. В особенности, если ты согласовываешь применение английского права. Но электронная копия...

Ковер-нота и ГК РФ

– Давай об этом позже. Мы прошли слип. Теперь очередь за ковер-нотой. Документом, который брокер выдает страхователю.

– Интересно – в MIA он еще называется covering-note – не cover-note.

– А в Украине он вообще мужского рода – ковер-нот. Что, если переводить с английского побуквенно – правильно. Но противоречит российской практике – «нота».

– А что это за российская практика? В Украине ковер-нот упоминается в законодательстве. А в России – ни слипа, ни – в женском роде – ковер-ноты нет. Смотри ГК 940 – договор заключается путем

«**вручения** страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления **страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции)**, подписанного страховщиком».

– А какая же в Ковер-ноте подпись страховщика, откуда она? Да и вообще нет ничего кроме полиса – свидетельства – сертификата и загадочной квитанции.

– А чем ковер-нота не свидетельство? Вот только подписи страховщика на ней нет. Но вспомни начало пункта 2 статьи 940:

2. Договор страхования может быть заключен путем составления **одного документа** (п. 2 ст. 434)...

– Давай оторвем эту часть предложения от ее продолжения, что только процитировали выше. Получится: требование подписания страховщиком относится только к страховому полису и его собратьям.

– Действительно. И потом речь идет о том, что согласие страхователя «подтверждается **принятием от страховщика** указанных в абзаце первом настоящего пункта документов». То есть требования о подписании страховщиком этого загадочного «одного документа» нет?

– Будем же последовательны: взглянем на упомянутую в 940-й статье – 434-ю:

ВКРАПЛЕНИЕ: ГК РФ. Статья 434. Форма договора

1. Договор может быть заключен **в любой форме**, предусмотренной для совершения сделок, **если** законом для договоров данного вида **не установлена определенная форма...**

2. **Договор в письменной форме** может быть заключен путем **составления одного документа, подписанного сторонами**, а также путем **обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи**, позволяющей достоверно установить, что документ **исходит от стороны по договору....**

– Вот он и всплыл, «один документ» – должен быть подписан сторонами. Другое дело, к счастью для тебя, **электронная копия принимается.**

– То есть мы **все правильно делаем?** Мы называем документ ковер-нотой – но уже много лет **завершаем его подписями сторон** – нашей как брокера и страхователя / перестрахователя. Это – наше **творческое развитие английской формы** ковер-ноты с учетом восточно-европейских традиций.

Ковер-нота принимается ГК? Но от имени кого подписывается?

– Вот только какая заковыка. Мы в нашей Ковер-ноте меняем – по сравнению с Подтверждением – формулировку пункта «Стороны Договора» и пишем, что **брокер действует от лица со(пере)страховщиков**. И подписывается она тогда между брокером как представителем страховщиков и страхователем.

– Тут брокер начинает **представлять интересы другой стороны**. По английскому закону-то брокер – агент страхователя. А по форме ковер-ноты – и Оукшоттовской, и Ллойдовской – он получается агентом (пере)страховщика(ов). Выписывает Ковер-ноту на базе согласованного со страховщиком слипа – или подтверждения (пере)страхования.

Брокер – представитель обеих сторон?

– Может, тогда правильно ЕС поступило, **переименовав брокеров в посредников?** Ведь брокеры всегда гордились тем, что они – **независимые посредники**. А значит, могут представлять интересы любой из сторон.

– Или **одновременно обеих?** Что-то странное получается. Брокер = посредник – что-то вроде **арбитра между сторонами**.

– Или козла отпущения. Как что не сработало – на него все шишки валятся.

– Давай нашу полемику приостановим. Не практики должны этим заниматься – юристы. Мы же решим, что по английскому – и, с учетом нашего исследования, и по российскому – праву – документом, подтверждающим наличие договора могут быть и полис, и сертификат, и ковер-нота.

– Пока завис вопрос о **порядке представления брокером** одной или обеих сторон. Должны же быть какие-то **доверенности, поручения** на размещение, поручения на выписку Ковер-ноты.

– Доверенность – вещь совершенно не английская. Оформляется редко. Поручение на размещение – в качестве его может расцениваться BORL – письмо страхователя о назначении брокера. А в качестве поручения (пере)страховщика – наверное, документы Ллойдс и им аналогичные о статусе брокеров Ллойдс, о том, что они уполномочены – в целом, а не по каждому договору – выписывать ковер-ноты от имени страховщиков.

– Но ковер-ноты выписывают не только брокеры Ллойдс – все посредники! Брокеров

Ллойдс в стране около 100, а посредников – бывших неллойдовских брокеров – тысячи. Они на основании чего действуют?

– На основании практики. И законодательства.

– Взглянем на Ковер-ноту. Обратим внимание на заключительные абзацы. Брокер предупреждает страхователя: проверь все! И вспомни, все ли важные факты ты сообщил

ВЛОЖЕНИЕ 15.1
ПРИМЕР КОВЕР-НОТЫ
(НА ПЕРЕВОЗКУ НЕФТИ ИЗ ИРАНА)

– Для начала – вот она, политизированность страхования. Занимались мы такими операциями – страхованием экспорта иранской нефти – где-то до 2009 года. А потом наступили санкции, наиболее жесткие – в 2012 году. Запретили английским и западноевропейским страховщикам и посредникам заниматься страхованием иранских нефти и газа. Так что эта Ковер-нота – на данный момент, документ исторический.

Dear Sirs,

CARGO INSURANCE
COVER-NOTE 5816 CG

Our Ref 5816CG

April 26th, 2009

In accordance with your instructions we have effected the following Insurance for your account:

Type:	Marine Cargo
Assured:	ИИИ 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 28th April 2009 Standard Local Time at address of Assured. This contract may be cancelled by either side giving the other 30 days notice of cancellation without prejudice to the risks when pending, but for War Risks, Riots, Strikes and Civil Commotions this Contract is subject to 7 days mutual notice of cancellation except in respect of Riots, Strikes and Civil Commotions to and from USA which are subject to 48 hours mutual notice of cancellation.
Conveyance:	m/v Matina
Voyage:	From FOB Bandar Bushahr, Iran to completion of discharge in to shore tanks at Sharjah, U.A.E. Including all risks of loading and unloading.
Interest:	12,200 mt Base Oil to be hereafter declared and valued.
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 General Average Claims Deductible Clause
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.

VERY IMPORTANT INFORMATION

In line with all UK-registered Insurance Brokers it is the legal obligation of ЪЪЪ Insurance Consultants Ltd to make certain that the Assured is aware of the duty of disclosure and possible consequences of its breach.

The Underwriters understand that the Assured has supplied them with complete and accurate information on the risk. Any piece of information must be provided, which could influence the Underwriters' judgment when determining whether to quote terms for the risk and, if positive, which should be the scope of cover and level of premium. If it subsequently transpires that there has been any failure to make such a disclosure, the Underwriters may have grounds for avoiding the contract and/or refusing to pay any claims hereunder.

PLEASE contact us as soon as possible if you have reasons to believe that some information has been inadvertently withheld from the Underwriters' attention.

We would also ask you to check this document carefully to ensure that the insurance evidenced hereby is in accordance with your instructions and that the insurers with whom it has been placed meet your approval. Unless we hear from you to the contrary within 14 days from the date of the receipt of this document, it will be taken that this document, including its participating security, is entirely in order.

Yours faithfully,

For and on behalf of Insurers
As Insurance Brokers only
ЪЪЪ Insurance Consultants Ltd

- Ну вот, сразу давай свою компанию рекламировать!
- Это ЪЪЪ, что ли? Так ее и так все знают, что ее рекламировать.
- А что не переводить?
- Так уж сколько можно. Все ж ясно, главное. На данном этапе нашей работы.
- Главное – что **структура всех документов одинакова. Западных.**
- Они содержат **описание риска** и ссылаются на **стандартные условия = оговорки.**
- А вот на Востоке у нас, надо идти своим путем. Поэтому **каждый договор – уникальный.**
- На самом деле, полисы и сертификаты выглядят одинаково. И все – примерно как наша Ковер-нота.
- Это ты заносишься. Все они структурируются – **как полис SG трехсотлетней давности.** И как **проформа MAR.** И как любой другой грузовой полис – смотрите Вложение 1.2.

Где полисы? Закон о Финансах 1959 года

- Так почему на Западе, вернее, в Лондоне – засилье Ковер-нот и Сертификатов? Где полисы?
- А за полисы одно время надо было платить налог = **stamp duty.** Да и вообще выписывать их трудно и долго.
- Закон MIA, **секция 22**, требовал: **Contract must be embodied in policy = Договор**

должен быть оформлен полисом – можно даже перевести как «воплощен в полисе».
– Потом приняли **Finance Act 1959** = Закон о Финансах 1959 года. Он снял многие требования.

– В том числе и необходимость воплощения договора в полисе.

– А также **убрал требования к содержанию полиса**. В оригинальном тексте 1906 года говорилось:

23. WHAT POLICY MUST SPECIFY

A Marine policy must specify—

- (1) The **name of the assured**, or of some person who effects the insurance on his behalf;
- (2) The **subject-matter insured** and the **risk** insured against;
- (3) The **voyage, or period of time**, or both, as the case may be, covered by the insurance;
- (4) The sum or **sums insured**;
- (5) The name or names of the **insurers**.

NOTE:

Sub-ss (2)–(5): repealed by the Finance Act 1959, ss 30(5), (7), 37(5), Sch 8, Pt II.

23. ЧТО ДОЛЖЕН СОДЕРЖАТЬ ПОЛИС

В полисе морского страхования должно быть указано:

- (1) **Наименование страхователя**, или любого лица, заключающего договор страхования от его имени;
- (2) **Предмет** страхования и застрахованные **риски**;
- (3) Застрахованные **рейс или период**, или и то и другое, в зависимости от обстоятельств;
- (4) **Страховую(ые) сумму(ы)**;
- (5) Наименование(я) **страховщика(ов)**.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Подсекции (2)–(5) были отменены Законом о Финансах 1959, ст. 30(5), (7), 37(5), Прил. 8, Часть II.

– И во всех теперешних изданиях говорится, что четыре подсекции из пяти отменили.

– Так что в **единственном напечатанном переводе MIA на русский**

(Одесса, «Негоциант», 2001, – **молодцы!** Переводчик и редактор И.А. Деева, в особенности – и наш хороший товарищ, Юрий Петрович **Старчиков**, один из консультантов. Правда, было отмечено наличие предыдущего перевода – у Виноградова в 1934 году. Может, оттуда и пошли столь удивившие нас «таксированные полисы»).

– Так вот, там даже и не напечатали эти 4 позиции. А зря, надо это знать.

– Все-таки одна из четырех не пропала: встречается в MIA через пару секций:

26. DESIGNATION OF SUBJECT-MATTER

- (1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.

– Так что требования Закона к полису после 1959-го были урезаны до необходимости указать (1) наименование страхователя и (2) дать описание предмета страхования.

26. ОПИСАНИЕ ПРЕДМЕТА СТРАХОВАНИЯ

- (1) В полисе морского страхования с разумной точностью должен быть описан предмет страхования.

Не ковер-нота – BID. Не полис – IID и/или MRC

– Посмотрел я первоисточники и понял, что ты, Георгий, **безнадежно устарел** в своем понимании Лондонского рынка. Он развивается все время. Вот и с ковер-нотой промашка вышла – нет ее больше в Лондоне-то! Не используется!

– А что ж есть? Мы так к ковер-ноте привыкли!

– Термин остался. Но **значение** он имеет совсем другое:

Cover-note – a certificate issued by an insurance company stating that a policy is operative: used as a temporary measure between the commencement of cover and

the issue of the policy = Ковер-нота – это **сертификат, выпускаемый страховой компанией** и подтверждающий, что полис действует. Используется в качестве временной меры в промежутке между началом покрытия и выпиской полиса.

– Получается, что термин «Ковер-нота» **имеет два смысла**. Этот второй, тобой откопанный, используется в индивидуальных = ритейловых = личных видах страхования. Машин, домов. Тут ковер-нота – это **временный документ**, выдаваемый страховщиком, пока не выписан полис.

– Что, кстати, подтверждает: вне лондонского рынка **полис живет и процветает**.

– Согласен. И – да, термин «ковер-нота» в первом значении – как документ, выписываемый брокером и являющийся подтверждением наличия и условий договора (пере)страхования – в Лондоне где-то с 2007 года не применяется.

– На смену ему пришел **BID = Broker Insurance Document = Страховой документ от брокера**. Так его и будем называть – BID. Современный **заменитель** старинной брокерской **ковер-ноты**.

– А то, что выписывает страховщик и что является подтверждением договора страхования – в Лондоне именуется теперь не полис, а **Insurer Issued Document = IID = Документ, выписанный страховщиком**. Одним из его возможных вариантов является **MRC = Market Reform Contract = Договор** [страхования] **по форме, установленной после реформы рынка**. О нем чуть позже.

– А BID все же остается чуть зависшим в воздухе. Господа Фогельсон и Дедиков BID не одобряют. Почему? Потому, что про него пишется:

Unless expressly agreed by insurer(s), a broker insurance document is contract documentation provided by the broker in its capacity as agent of the insured and must not be represented as insurer authorized = если это прямо не подтверждено страховщиком(ами), Страховой Документ от Брокера – это договорной **документ, выдаваемый брокером в качестве агента страхователя**, и он не должен представляться как документ, выдача которого уполномочена страховщиком.

– Да. И в другом месте я нашел подтверждение, что BID не является документом, выдача которого уполномочена страховщиком = **not insurer authorized**.

– А оно и неплохо. Если надо – выписывается и предъявляется страхователю MRC – документ страховщика. А то, что BID – брокерский документ, только подтверждает и закрепляет старинную **роль брокера как агента страхователя**.

– И процедура заключения договора страхования оказывается упрощенной. Страхователь принимает не документ страховщика – а документ брокера как своего агента. При этом знает, что за документом брокера раньше стоял слип, а теперь MRC.

– Двойная документация, вызванная спецификой брокерского рынка.

Узаконенные посредники – в Ллойдс

– В Англии же система посредников практически узаконена. Или структура – иерархия отрасли.

– В юриспруденции нельзя обратиться напрямую к **адвокату высшей инстанции** – барристеру = **barrister**. Только через «обычного» **юриста = solicitor**.

– Вот и в Ллойдс можно получить котировку у андеррайтера не напрямую – а только через **брокера Ллойдс**. Это страховые посредники особого статуса – прошедшие процесс авторизации в Ллойдс. По состоянию на 2012 год Ллойдовских брокеров – 180 компаний. Притом, что брокеров и посредников вообще в английском страховании – тысячи.

– Десятки тысяч. До 2013 года они регулируются FSA = Financial Services Authority = Службой по финансовым услугам. Ее сайт fsa.gov.uk – очень интересное место. Там я

нашел выступление одного из руководителей Службы за конец 2010 года. Он сказал, что посредников в Великобритании тогда было 23,000. Из них 21,700 занимались рискован = pop-life страхованием.

– Почти 22 тысячи посреднических фирм! И все они работают со страховщиками напрямую.

– За исключением Ллойдс, куда они приходят через Ллойдовских брокеров.

Ллойдс – не Корпорация! Общество

– Напомним читателю о структуре Ллойдс. Не называйте его Корпорацией! Это неверно. Ллойдс именуется себя **Society = Общество**. А чаще – **market = рынок**. Потому, что Ллойдс состоит из многих **членов = Names**. А те объединяются в **синдикаты = syndicates**. Которых в 2012 году в Ллойдс – 84. Синдикаты управляются компаниями – Managing Agents = управляющими агентствами.

– А Корпорация = Corporation of Lloyds' – это бюрократически-технический аппарат, который обеспечивает функционирование Ллойдс. Но риски на себя не берет – не является андеррайтером.

– Ллойдс – это рынок, на котором всегда будут присутствовать конкуренция.

– Каждый синдикат на чем-то специализируется. Остальные это знают и уважают, и чаще всего, прислушиваются к мнению лидера.

Буксировки

– Хорошо, если лидеров на рынке несколько. А вот возьмем **буксировки**. Сложнейший вид страхования – особенно если буксируются, например, **буровые установки** – структуры стоимостью от нескольких десятков миллионов долларов до нескольких миллиардов.

– Буровые перевозятся или посредством **буксировки – находясь в воде**. И тогда это называется **wet tow**. Или же, как **груз – на палубе судна**. И тогда это, не совсем логично, но называется **dry tow**.

– И лидер на буровые всего один – Ллойдовский синдикат Бизли = Beazley, изначально занимавшийся страхованием грузов.

– Означает ли это, что столь широко рекламируемый рынок – на самом деле, работает на базе монополии?

– Порою – да. Если предмет страхования уникален. Чаще имеются 2–3 лидера. И, пока договор не заключен, разные лидеры могут котировать разные условия страхования.

Механизм сострахования работает через лидерство – GUA

– Но вот 2–3 котировки из Ллойдс или от страховых компаний получены. Согласованы со страхователем условия, риск размещен. Если большой, то у десятков состраховщиков. Как обеспечить **оперативное функционирование** такой неповоротливой структуры?

– **Через практику лидерства**. Лидер – страховщик, а чаще, несколько – которые в начале котируют условия страхования. А потом, в течение действия договора, принимают серьезные решения – часть из которых обязательна для состраховщиков.

– Что за решения?

– Некоторые – технические: подтвердить изменение незначительных условий. Полировку формулировок. Такие изменения обязательны для состраховщиков. А более серьезные должны согласовываться с каждым.

– И определяется это в **GUA = General Underwriters' Agreement = Генеральном Соглашении Андеррайтеров**. На сайте Lloyds.com оно определяется так:

An agreement between insurers and reinsurers on a subscription risk specifying the terms on which the **leading underwriter** shall act as the **agent of the following underwriters** as regards the **agreement of amendments to coverage terms** = Соглашение между участвующими в одном и том же риске страховщиками и перестраховщиками, в котором определяются условия, при которых **лидирующий**

андеррайтер может выступать в качестве **агента последующих андеррайтеров** при подтверждении **изменений в условиях покрытия**.

- Для нас важные термины – «**лидирующий**» и «**последующий**» = **following** андеррайтеры. Первый определяет – вторые ему следуют.
- Но не во всем, не автоматически. Даже при наличии GUA и аналога нашего рынка – **Follow-the-leader clause** – **Оговорки о следовании решениям лидера**. Не хотят некоторые андеррайтеры следовать – и начинаются разбирательства.
- Но в целом механизм Ллойдс и Лондонского рынка работает так, что споры практически не возникают. Споры – единицы на тысячи размещаемых рисков.
- Интересна формулировка: **лидер – агент состраховщиков**. И это с учетом принципа раздельной ответственности – каждый отвечает только за свою долю.
- Вот этим лондонский рынок – Ллойдс и несколько десятков страховых компаний – и интересен для нашего читателя – (пере)страхователя грузовых рисков. Это функционирующий рынок со своими жесткими правилами – но и с возможностью получить объективные условия страхования практически любых рисков.

Специфика механизма Лондонского рынка

- И все же – согласись, Георгий! – форма для восточного потребителя не очень привычна: (а) десятки состраховщиков, которые (б) действуют только через посредников, причем (в) страховые документы оформляют посредники как (г) агенты страхователя.
- Система во многом отличается от нашей и континентальной. Но работает, и эффективно! Уже больше трех столетий. Так что очень желательно – чтобы наши специалисты эту систему проанализировали и подтвердили, что она – законна для наших региональных страхователей.
- А то так и будут украинские страхователи размещать риски в Ллойдс через Швейцарию.
- Пока мы не перешли к третьему разделу главы – о Страховой документации – еще пару слов о специфике английского рынка. Все о той же **двойственной позиции страхового посредника** – представляющего иногда и страхователя, и страховщика.
- Примеры того – лайнслипы = **lineslip**, байндеры = **binders = binding authorities** и ряд других механизмов. Суть их – **передача андеррайтинговых полномочий** от собственных страховщиков – к посредникам.
- Одно дело, когда эти посредники – **агенты страховщика**. Например, **underwriting agencies** – компании, не имеющие порой лицензии на проведение страховых операций – но обладающие полномочиями на прием рисков на страхование и выписку страховых документов.
- Другой аспект – когда андеррайтинговые полномочия передаются **брокерам** – формально, **представителям страхователя**. При работе по лайнслипам, байндерам и аналогичным схемам страховщики передают брокеру право принимать определенный объем рисков на страхование – тех, что соответствуют согласованным **underwriting guidelines** = положениям о приеме рисков.
- В нашем страховании грузов в **guidelines** входят примерные ставки премии по более менее стандартным отправкам. Обычно исключаются сложные риски – проектные поставки, спесие и пр.
- В пределах **guidelines** брокер имеет право выписывать страховые сертификаты и передавать их страхователю – фактически, выполняя функции страховщика.

Assignee = Правополучатель

- Еще один уже упоминавшийся аспект – касающийся сторон договора. Мы все говорили о посредниках, теперь вернемся к страхователям. На заре нашей книги мы писали о семи особенностях страхования грузов. Самой первой особенностью был факт того, что по договору страхования покрываются интересы и продавца, и покупателя.

- Полис или сертификат выписываются и выдаются продавцу – не во всех, но во многих случаях.
- А затем передаются покупателю. Переходят к нему вместе с переходом имущественного интереса.
- Передача прав по договору именуется assignment.

СТРАХОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

– На протяжении большей части раздела о Сторонах договора мы рассматривали роль посредников. Начиная говорить о страховой документации – напомним о Лондонском разделении ее на **IID** и **BID** – документы, выпущенные **страховщиками и брокерами = посредниками**.

– Нам на Востоке значительно ближе и понятней **документация от страховщиков = IID**. Которую можно грубо разделить на **три группы**:

- (1) договоры страхования;
- (2) полисы;
- (3) страховые сертификаты.

– Где-то посередине позиции «полис» проходит важная для нас демаркационная линия.

Договор страхования или «о страховании»

– Мы всегда помним, что в нашей отрасли можно застраховать отдельный рейс = от-правку – или все грузы, отправляемые за год.

– Мне нравится где-то встреченное разделение договоров – на contract **OF** insurance и contract **FOR** insurance.

– «Договор страхования» и «Договор О страховании». В первом должен быть описан предмет страхования – вес, объем, температура конкретной грузовой партии.

– А во втором определяются общие параметры рисков, подлежащих страхованию. Затем каждая отдельная отправка – или

(а) страхуется автоматически, **без предварительного** заявления страховщику – по месячным или квартальным, или даже годовым **бордеро = borderaux = спискам застрахованных грузов**, или

(б) страхуется **при условии предварительного** заявления на страхование, обычно, с оформлением отдельного документа – страхового сертификата. Документ выписывается до отправки груза.

– В восточном обиходе используются термины **«генеральный полис»** и **полис** – или сертификат – на каждую грузовую партию.

– Им соответствуют Западный **Open cover = открытый ковер** (иногда – Open Policy = открытый полис, что не совсем верно) – и тот же Сертификат.

– Редкий случай – когда особенность страхования в отдельном виде операций – гордитесь, в нашем страховании грузов! – отражена даже не в КТМ, а в ГК. Уж больно размытое это понятие – «договор О страховании», его, собственно, и нет нигде в законодательстве. А вот как объясняется Генеральный полис.

ВКРАПЛЕНИЕ: ГК. Статья 941. Страхование по генеральному полису.

1. Систематическое страхование **разных партий однородного имущества** (товаров, грузов и т.п.) на сходных условиях в течение определенного срока может по соглашению страхователя со страховщиком осуществляться на основании одного договора страхования – генерального полиса.

2. Страхователь **обязан** в отношении каждой партии имущества, подпадающей под действие генерального полиса, **сообщать** страховщику обусловленные таким полисом сведения в предусмотренный им срок, а если он не предусмотрен, немедленно по их получении. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если к моменту получения таких сведений возможность убытков, подлежащих возмещению страховщиком, уже миновала.

3. По требованию страхователя страховщик обязан выдавать **страховые по-**

лисы по отдельным партиям имущества, подпадающим под действие генерального полиса. В случае несоответствия содержания страхового полиса генеральному полису **предпочтение отдается страховому полису**.

– Тут говорится, что на отдельные партии выдается полис, но чаще всего это бывает Сертификат.

– Интересно, что подчеркивается превосходство «Договора страхования» = страхового полиса – над «Договором о страховании» = Генеральным полисом.

Construction = «полисостроительство»? Нет, «толкование»

– Есть такой странный, не всегда правильно переводимый на русский термин – construction. И соответствующий ему глагол **to be construed** – заметь, не “to be constructed”.

– Поскольку речь, конечно, не о «строительстве». О «толковании» условий. Об одном из малоизвестных значений термина construction.

– В Англии и на Западе термину и процессу толкования отводится очень большая роль. Написал что-то страховщик или брокер в документе, а как это объяснить?

– Существуют определенные **Правила толкования = Rules of construction**. Примером одного из таких правил и является окончание третьей части Статьи 941 ГК – о преимуществе страхового над генеральным.

– В Лондоне за последние десять лет много сделали для унификации документации. Представить, что было раньше довольно сложно. Страховой документ мог быть напечатанным, а потом в него вносились поправки от руки, приклеивались или прискреплялись дополнительные оговорки...

– Я говорил как-то о своем товарище, знавшем пять или семь разных способов прикрепления доп. оговорок к основному тексту – скрепками, скотчем, степлером, клеем...

– И в связи с таким разнообразием вводились интересные Правила толкования, например, что

- typed / rubber stamped words have precedence over printed = напечатанные на машинке или проставленные штампом слова имеют преимущество над напечатанными типографским способом;
- написанные от руки = handwritten – преимущество над ними всеми;
- оговорки на полях = clauses in the margins – преимущество над условиями в основном тексте и пр.

– Мы писали об оговорках «Парамаунт» = Paramount Clauses – имеющих большую юридическую силу, чем прочие условия договора.

– Многие Правила Толкования не утратили значения, ведь до сих пор андеррайтер **от руки** вписывает важные условия страхования в брокерский слип. Если возникнет спор – пометки от руки будут иметь большее значение, чем стандартные условия.

– А другой аспект «конструирования» = толкования – это **значение терминов**. С учетом ведущейся с 1990 года долгосрочной кампании «за ясный английский» = for plain English, или for crystal English – предпочтение отдается более простым, понятным терминам.

– В судебных разбирательствах говорится, что если значение термина не ясно – надо брать не профессиональное – а самое что ни на есть житейское понимание слова обычным образованным человеком: The ordinary meaning of an intelligent common man. Хотя об уровнях образования можно спорить долго и бесполезно.

– При возникновении споров используется правило **Contra proferentem** = «**против предложившего**». Если есть неясность по поводу условия или термина – позиция стороны, введшей его в договор – страховщика или брокера – учитывается в последнюю очередь, после выслушивания аргументации стороны, не понявшей условие / термин.

Лондон – впереди

- Споры по поводу договоров возникали всегда. По поводу их толкования.
- Как мы помним, Лондон начинал с проформы Полиса – SG – созданной еще в XVIII веке.
- В 1981 году SG была заменена упрощенной формой полиса MAR – просто таблицей, куда вписывалась информация о рынке.
- В 2000-х стало ясно, что нужна проформа – не полиса, а договора. Тогда и была принята проформа **The Market Reform Contract** (“MRC”) = Отреформированная Рынком Проформа Договора.
- Да-а-а. Пошел я на сайты www.marketreform.co.uk и www.londonmarketgroup.co.uk – и понял, что, действительно, Лондон – впереди планеты всей.
- Уверен, что на других рынках тоже происходит движение – мы просто о нем не знаем, ибо по-китайски и японски не читаем.
- Но читаем же по-французски и по-испански! И знаем, что нет аналогов.
- Да и в любом случае, есть где – и стоит – поучиться, ибо материалы не закрытые.

Market reform = реформа рынка

- До чего ж все непривычно для восточноевропейца в Лондоне! «Реформа рынка».
- Сразу почему-то вспоминается рязановское «а что она может украсть на рынке? Весы да халаты?»
- Потому, что «рыночное» нами воспринимается как «необузданное, свободное, не связанное правилами».
- А тут рынок реформируют. Зававно. И в чем же реформа?

Договорная определенность = Contract certainty

- Следует посмотреть, где ее корни. А они – в борьбе за Договорную Определенность (ДО), о которой я уже немало написал.
- И которую отличают от «договорной ясности» = contract clarity.
- Особенно необходимость ДО проявилась после 9/11 – когда выяснилось, что условия страхования Башен-Близнецов были недостаточно хорошо проработаны... Нечеткими они были. И возник спор: две башни – это один риск или два? Спор на 4 миллиарда: часть страховщиков заплатила два убытка – 8, другая часть – один убыток = один лимит – 4.
- Чтобы такое предотвратить, решили серьезно заняться процессом заключения и формой договора. Стали говорить и бороться за Договорную Определенность – за то, чтобы к моменту заключения договора все его основные моменты были прописаны.
- Для нас это звучит странно – но для Лондона Неопределенность была нормальной практикой. Заключение договора на основании короткого списка условий – например, ICC (C) + TPND. Без разъяснения всех привычных для нас позиций – «прав и обязанностей сторон» и прочего.

- Движение к Определенности началось в Лондоне еще с 1970-х.
- Основная идея – создать четкий процесс размещения риска – а потом, и урегулирования убытка.
- И чтобы страховщику – и страхователю – на стадии заключения договора было все ясно. Что застраховано, на каких условиях и т.д.

- В декабре 2004 года британский Финансовый Регулятор – FSA – обратился к Страховой Индустрии с вызовом = challenge. Буквально – «а не слабо ли вам самим решить свои проблемы»? Суть вызова была – покончить с “deal now detail later culture” – с культурой, или практикой «заключить договор сейчас – согласовать детали позже».
- Страховая отрасль вызов приняла. И уже в 2007 году FSA удовлетворенно сообщил, что процесс заключения договора был радикально изменен и в целом на рынке была достигнута **Договорная Определенность**.

– Которая определялась как the **complete and final agreement of all terms** between the insured and insurer at the time that they enter into the contract, with contract documentation provided promptly thereafter = «полное и окончательное согласование всех условий между страхователем и страховщиком во время заключения договора, при условии оперативного предоставления договорной документации вскоре после [заключения]».

– Для нас – еще один термин, обозначающий **заключение договора: to enter into a contract** – буквально, «войти в договор».

– Но более важно для нас – что **на момент заключения** нужно **согласовать условия** – а **документы** предоставляются **позже**. О вступлении договора в силу не говорится. То есть западно-восточные «ножницы» **сохраняются** – в Лондоне договор вступает в силу раньше. Обязательства сторон – в том числе и по уплате премии – возникают на более ранней стадии договорного процесса.

– **Вступление в силу** – это **inception** же? Интересно, что до 2007 года требовалось согласование всех условий до inception, а после – до entering the contract. То есть именно в 2007 году требуемый момент достижения Определенности был перенесен – с вступления в силу на заключение договора.

– Тогда же, в 2007-м, термин Evidence of Cover = Подтверждение покрытия – был сменен термином Contract Documentation = Договорная документация.

– A Contract = Договор пришел на смену ранее использовавшимся slip, presentation, submission.

– Итак, **рынок перешел от полиса / слипа – к Договору**. То есть, пришел туда, откуда начиналось движение наших, восточноевропейских, рынков.

Реформа рынка – содержание

– Реформа была направлена не только на процесс заключения договора. Главная цель – упрощение и ускорение согласования и оплаты убытков.

– Мы пока исследуем стадию заключения договора. Где можно посмотреть к чему привела Реформа?

– На сайте <http://www.marketreform.co.uk>. Там используется термин Placing = Размещение риска. Рыночные термины, наверное, никогда полностью не уйдут.

– Определенность понимается как разработка стандартных подходов к размещению рисков. Эти стандартные подходы включают:

(1) Кодекс практики Договорной определенности = the Contract Certainty Code of Practice;

(2) Проформу договора MRC («слип») = the Market Reform Contract (MRC – the standard «slip»);

(3) Приложения к Договору = the Market Reform Contract Endorsement (MRCE);

(4) Электронный полис = the electronic policy.

– Для нас важно – упор делался **на стандартный договор** – MRC.

– Но начнем с краткого описания Кодекса. Тем более что он действительно краток.

Принципы Договорной Определенности

– Полностью они описываются в **Code of Practice, Principles and Guidance**, June 2007 – Кодексе Практики: Принципы и руководство от июня 2007 года.

– А кратко – заключаются в следующем:

Principle A	When entering the contract При заключении договора	Clearly express terms Ясно формулируйте условия
Principle B	After entering into the contract После заключения договора	Provide documentation Предоставьте документацию
Principle C	Demonstrate performance	Demonstrate performance

	Подтвердите исполнение	(Будьте готовы продемонстрировать исполнение принципов А и В)
Principle D	Contract changes Изменения договора	Maintain certainty and document Сохраняйте определенность и документируйте
Principle E	More than one participating insurer. When entering the contract Более одного участвующего страховщика. При заключении договора	Agree final participation basis. Over-placing Согласуйте базис определения окончательных долей участия. Переразмещение
Principle F	More than one participating insurer. After entering the contract Более одного участвующего страховщика. После заключения договора	Final participation Окончательное участие [доли]
Principle G	If the principles are not met Если принципы не выполнены	Resolve exceptions Разобраться с исключениями

– Принципы ведения операций – они на то и принципы, чтобы быть краткими. Основной акцент – на согласовании условий и предоставлении документов.

– Важный момент – определение окончательных долей участия состраховщиков – с учетом того, что мы выше писали о written и signed lines.

Определенность: упор на договор

– Интересно, что в процессе Реформы не была рождена очередная проформа полиса. Полис лишь упоминается, когда идет речь о том, что он может создаваться в электронной форме.

– Главный итог – стандартная проформа договора страхования – MRC. Заметим, что на нее ссылаются, как на слип. То есть это – и рабочий документ, и окончательный – выдаваемый страхователям.

Market Reform Contract = MRC

– И перевести-то сложно.

– Проблема в нашем понимании современного английского состоит в том, что мы хотим все делать правильно. А живой язык давно отошел – особенно в названиях и заголовках – от «ненужных» вещей типа of, with, by. И многих вспомогательных слов.

– А нам-то переводить приходится с ними.

– Потому, что смысл MRC – «Проформа договора, принятая после реформы Лондонского рынка».

– Может, так и назвать: «Постреформенная проформа договора Лондонского рынка»? (ППДЛР?)

– Пелевинщиной моей любимой отдает. ППППП. Или почти зацензуренное сокращение ПНН...

– Давай твою «Постреформенную проформу» оставим в качестве полного перевода, а использовать будем в тексте MRC.

MRC – документация

– Сайты отличные. Много проясняют. Вот и на вопросы четкие ответы, например:

What is the Insurer Contract Documentation?

What the insurer decides / agrees can be used for that purpose. This may be a complete copy of the MRC, a 'client copy' of the MRC, an insurer's own policy, a bureau signed policy (Lloyd's or Company version) or a certificate of insurance.

Что такое «Договорная Документация Страховщика?»

Сам страховщик определяет или соглашается, какой документ использовать. Это может быть полный текст MRC, «клиентский экземпляр» MRC, собственный полис страховщика, полис, выданный рыночным бюро (Ллойдс или Компаний) или страховой сертификат.

- Вот, видишь, все твои любимые термины здесь: **Договор, Полис, Сертификат.**
- Да, только страховщик – или брокер – может выбирать, какой из них использовать.
- Ясно, что без **договора не обойтись**. Что он из себя представляет?

Собственно MRC: Структура договора

- На отличном пояснительном сайте www.marketreform.co.uk еще к варианту 2007 года...
- Да ты что! К столь устарелому? Шутка. Так все быстро меняется...
- Да, в июне 2007 года была принята версия 1.1. – начала действовать с 1 ноября 2007 года. А сейчас работает **Version 1.5 от октября 2012 года**. Так вот, на сайте давалось такое пояснение к **структуре MRC**:

The MRC is made up of the following sections:

Risk Details; details of the risk / contract involved, such as insured, type, coverage, conditions, etc.

Information; free text additional information.

Security Details; includes (Re)insurer's Liability; Order Hereon; Basis of Written Lines; Basis of Signed Lines, Signing Provisions, insurer(s)/reinsurer(s) "stamp" details. These indicate each insurer(s) share of the risk and their reference(s).

Subscription Agreement; This establishes the rules to be followed for processing and administration of post-placement amendments and transactions.

Fiscal and Regulatory; Fiscal and Regulatory issues specific to the insurers involved in the risk.

Broker Remuneration & Deductions; information relating to brokerage, fees and deductions from premium.

MRC состоит из следующих секций:

Детали Риска: детали застрахованного риска / договора, такие как Страхователь, тип, покрытие, условия и т.д.

Информация: дополнительная информация в произвольной форме.

Данные об участвующих страховщиках: включают ответственность (пере)страховщиков, размещаемую долю, расчет подписанных и принятых долей, условия принятия, детали «штампов» страховщиков / перестраховщиков. Последние указывают долю каждого и их справочные номера.

Соглашение о подписании. Им устанавливаются обязательные правила обработки и администрирования изменений и дополнений после заключения договора.

Финансовая и регуляторная: дополнительная информация для участвующих страховщиков.

Вознаграждение Брокера и Другие Вычеты: информация по брокерской комиссии, вознаграждениях и прочих вычетах из премии.

– Документ создается в форме **двух колонок** – на базе привычной нам вордовой таблицы. Слева – заголовки статей договора = headings, справа – данные о риске. Все, как было в привычных ковер-нотах.

– Интересные детали: для пущей ясности советуют избегать знаков валют – \$ или £ и пр. Указывать их в стандарте ISO – USD или GBP.

– Текст **не должен включать двусмысленных** или неточных терминов, например, **TBA = To Be Agreed / Advised** = подлежит согласованию / извещению. TBA всегда был самым любимым сокращением лондонских брокеров.

– Наименее «зарегулированная» часть договора – **информация о риске**. Раньше использовалось сокращение **NWOL = Not warranty or limit** = информация не является существенным условием договора или лимитом. Иногда это сокращение используется по-прежнему.

– Несмотря на то, что о каждой компании можно написать много, информационная секция обычно коротка. Приведем в качестве примера:

Information (NWOL) Cargo is metal used in defence and electronic industries, difficult to damage.
Risk insured during 2 years, no known losses.
Shipments services at Zurich and on the way to Japan by Swiss Air.
2000 shipments' value US\$ 7,545,000, from 2 to 9 shipments per month,
minimum Sum Insured for 100 % US\$ 5,000, maximum, US\$ 400,000.

Стандартные Заголовки = Headings

– Только что мы с нашими Киевским и Алматинским офисами шлифовали форму собственного документа. Надо было мне в собственные записи заглянуть! Мы спорили, как формулировать заголовки, а тут все есть!

– Никогда не уверен – надо писать Reinsurer's share или Liability или Limit.

– Я знаю, что мы пытаемся дать всю MRC форму в качестве Приложения. Но **headings** = заголовки (позиций = пунктов договора, они же – бывшие позиции в слипе и Ковер-ноте) настолько важны – что я хотел бы привести их здесь, в качестве Вложения.

– Только пока – без перевода, и так места нет.

– Хорошо. Они также дадут общее понимание структуры документа.

ВЛОЖЕНИЕ 15.2

Заголовки = Позиции договора MRC (из Версии 1.5 от октября 2012)

RISK DETAILS: UMR (Unique Market Reference) – Attaching to delegated underwriting contract number – Type – Proposal Form – Insured – Original insured – Retrocedent – Original reinsured – Reinsured – Principal address – Period – Original policy period – Conveyance – Vessels – Interest – Additional Coverages – Limit of Liability – Aggregate limit – Underlying limits – Excess – Sublimits – Deductibles – (Re)Insured's retention – Reinstatement provisions – Indemnity period – Exclusions – Situation – Basis of valuation – Conditions – Original conditions – Loss Payee – Co-reinsurance warranty – Notices – Express warranties – Conditions precedent – Subjectivities – Choice of law & jurisdiction – Arbitration – Premium – Premium transfer – Premium payment terms – Bordereaux – Commission – Estimated premium income – Taxes payable by insured and administered by insurer(s) – Taxes payable by insurers and administered by insured, or their agent – Profit commission – Recording, transmitting & storing information – Insurer contract documentation – Form – Slip Policy notice – Premium reserve & interest – Loss reserve & interest – Cash loss limit – Portfolio – Premium portfolio – Loss portfolio – Accounts.

INFORMATION SECTION:

SECURITY DETAILS: (Re)Insurer's liability – Clause LMA3333 (Re)insurer's liability several not joint – Proportion of liability – Order hereon – Basis of written lines – Basis of signed lines – Signing provisions – Written lines – Line conditions.

CONTRACT ADMINISTRATION & ADVISORY SECTION:

SUBSCRIPTION AGREEMENT SECTION: Slip leader – Bureau Leader – Basis of agreement to contract changes – Other agreement parties for contract changes, for their proportion only – Agreement Parties for Contract Changes, for Their Proportion Only – Basis of claims agreement – Claims agreement parties – Claims administration – Rules and extent of any other delegated

claims authority – Expert(s) fees collection – Settlement due date (SDD) – Instalment Premium Period of Credit – Adjustment Premium Period of Credit – Bureau arrangements – Non-Bureau Arrangements.

FISCAL and REGULATORY SECTION: Tax payable by Insurer(s) – Country of origin – Overseas broker – Surplus lines broker – State of Filing (US) – US Classification – NAIC Codes – Allocation of premium to coding – Allocation of Premium to Years of Account – Regulatory client classification.

BROKER REMUNERATION & DEDUCTIONS SECTION: Fee payable by client? – Total brokerage – Retail Brokerage – Wholesale Brokerage – Other deductions from premium.

– Подчеркнутые 27 позиций являются **mandatory** = **обязательными**. Они должны присутствовать в любом договоре.

– Большинство остальных – **conditional** – **условные или optional** – **необязательные**. Требуются по условиям конкретных договоров.

– Ведь эта таблица действует и для Договорных Перестрахований = XL Treaty и Proportional Treaty. Тут много терминов, в которые нашему читателю не надо углубляться – в факультативном перестраховании грузов они возникнуть не могут.

– Как обычно, проявляется гибкость Лондонского рынка. Эти Заголовки не отлиты в бронзе. У большинства стоит **звездочка** = * = **asterisk**. Она означает, что существуют **иные варианты** этих заголовков.

– Но общее представление о конкретных позициях проформы MRC наше Вложение дает.

14 (12) обязательных позиций

– И давайте еще раз пробежимся по **14 обязательным позициям первых трех секций: Детали риска / Информация / Детали секьюрити = участвующие (со)-(пере)страховщики**.

– Три последние секции не обязательно направляются (пере)страхователю.

UMR (Unique Market Reference) — Type – Period – Interest – Limit of Liability – Situation – Conditions – Choice of law & jurisdiction – Premium – Premium payment terms – Taxes payable by insured and administered by insurer(s) – Insurer contract documentation – Order hereon – Basis of written lines.

Номер договора – Тип (вид страхования) – Период – Интерес – Лимит ответственности – Расположение – Условия – Применимое право и юрисдикция – Премия – Условия оплаты премии – Налоги, оплачиваемые страхователем и относящиеся к страховщикам – Договорная документация страховщика – Ордер – Базис [расчета] подписанных долей.

– Два последних пункта все же вызваны чисто Лондонской спецификой – см. ниже.

– Интересно, что **наименование страхователя** и перестрахователя не является обязательным!

– А мы «срезали» детали – и вышли на структуру современного Лондонского договора страхования. 12 позиций – почти полностью повторяющих наши уже много раз воспроизведенные ковер-ноты и слипы.

– Номер – Тип – Период – Интерес – Лимит – Расположение – Условия – Право / Юрисдикция – Премия – Оплата премии – Налоги – Документация.

– Пожалуй, только последняя из 12 – Договорная документация страховщика – является новой. Подчеркивается значение письменной формы договора.

– Раньше Право / Юрисдикция не показывались в каждом договоре.

Классификация клиентов

– Из приложений к Рыночной Форме Договора меня очень заинтересовала классификация клиентов = Client classification.

– Она, и правда, интересна, но места на нее нет. Лишь перечислим названия классов и дадим определение Consumer = Частного клиента, или потребителя:

Consumer: A natural person, acting outside his trade, business or profession = Потребитель: физическое лицо, действующее не в связи со своей работой, бизнесом или профессией.

– Следующие группы:

Consumer exempt = Не Потребитель [льготные положения в пользу потребителей на него не распространяются, например, продленная гарантия = extended warranty];

Commercial customer = коммерческий клиент [отличается от следующей категории];

Large risk = крупный риск [три группы клиентов: (i) транспортные страхования – грузы, средства транспорта и ответственность, исключая автомобильную; (ii) финансовые риски (credit and suretyship); (iii) страхование автомобилей, имущества и ответственности, если страхователь отвечает по меньшей мере двум из трех параметров: (a) сумма баланса более 6.2 млн евро – (b) нетто-оборот более 12.8 млн – (c) среднее число служащих более 250];

Group risks = групповые страхования [профессиональные];

Reinsurance = перестрахование.

Крупные риски – могут быть «потребительскими»

– Что интересно? **Крупные риски**, а, следовательно, и наше страхование грузов, **относятся к «потребительским»**, если риск = предмет страхования находится **внутри ЕЕА** = Европейской Экономической Зоны: the risk is located inside the EEA.

– А что это значит в отношении страхования грузов? Экспортер в России – импортер в Германии (хотя обычно наоборот). Это – «потребительский» договор, в котором закон стоит на стороне покупателя – страхователя? Или нет?

– Наверное, зависит от того, где полис выписан.

– Вернемся к полисам – к нашему MRC.

Опять о полисах

– В примечаниях к MRC мы натолкнулись на следующую позицию.

For an open-market risk the options for insurer contract documentation are:

- A copy of the contract document; or
- An insurance policy.

Where a foreign language wording is required, this will typically require a policy to be produced. Similarly there may be jurisdictions in which a formal policy is a specific requirement.

Для риска с открытого рынка опции по Договорной Документации Страховщика таковы:

- Копия Договорного Документа [MRC], или
- Страховой Полис.

Если договор должен быть оформлен на иностранном языке, обычно необходимо выписать полис. Аналогично, в некоторых юрисдикциях формальный полис специально требуется [по закону].

– Значит, полис живет и процветает!

Терминология

– Возвращаясь к структуре MRC, несколько замечаний по терминологии.

– **Риск = Risk**, как мы много раз говорили – это И опасность, И предмет страхования. Здесь используется второе значение.

– **Security** – не служба безопасности! А список состраховщиков или соперестраховщиков. В смысле «обеспечение».

– **Written and Signed Lines = Доли (или Линии) Подписанные и Принятые** – см. выше.

Линии – Ордер – Целое и Часть

– Раньше в нестандартный «курс молодого бойца», например, от нашего Блэкбалсишного Бо Мансура – входило понимание этих «частей» и «целого».

– В вышеперечисленные Заголовки почему-то не включена очень важная позиция – **Order hereto**. Перевести это можно как «Доля к размещению» или «Ордер на размещение».

– В условиях сострахования – и того, что по одному договору не обязательно размещаются 100% риска – нужно четко понимать, **какова доля риска**, размещаемая по всему договору – и та, что приходится на каждого состраховщика.

– Комментарии к MRC выделяют три формулировки в договоре:

(1) Percentage of Whole.

(2) Percentage of Order.

(3) Part of Whole (Can only be used where orders are expressed as monetary amounts and not percentages).

(1) Процент от Целого;

(2) Процент от Ордера;

(3) Часть от Целого (используется только тогда, когда ордера выражены в денежных суммах, а не в процентах).

– Ясно, что ничего не ясно. Но это же – важнейшая позиция договора при системе сострахования.

– Поэтому создатели MRC приводят подробные разъяснения, даже с фотокопиями слайдов – смотрите вышеуказанный сайт.

(1) Percentage of Whole.

Client A gives the Broker a 100% order and they are the only Broker involved in the placement.

Order hereon: 100% of 100%

Basis of Written Lines: Percentage of Whole – 100%

Basis of Signed Lines: Percentage of Whole – 100%.

(2) Percentage of Order.

Client B gives the Broker a 50% order and decides to self insure the rest.

Order hereon: 100% of 50%

Basis of Written Lines: Percentage of Order – total 100% of 50% Order

Basis of Signed Lines: Percentage of Order – total 100% of 50% Order

NB. Such a scenario could also be expressed on a Percentage of Whole basis.

(1) Процент от Целого.

Клиент **А** дает Брокеру Ордер на размещение 100%, и этот Брокер – единственный, размещающий данный риск.

Ордер на размещение: 100% от 100%.

Базис Подписанных Линий: Процент от Целого – 100%.

Базис Принятых Линий: Процент от Целого – 100%.

(2) Процент от Ордера.

Клиент **В** дает Брокеру Ордер на размещение 50% и решает оставить остальное на самостраховании [или размещает через другого Брокера].

Ордер на размещение: 100% от 50%.

Базис Подписанных Линий: Процент от Ордера – всего 100% от Ордера в 50%.

Базис Принятых Линий: Процент от Ордера – всего 100% от Ордера в 50%.

NB! Также может быть выражен как Процент от Целого.

(3) Part of Whole.

Client C gives a Broker monetary order of GBP 100K where the total sum insured was GBP 200K. Lines are written as a monetary amount as part of the total sum insured. Signed lines are shown as part of the sum insured.

Order hereon: 50% of GBP 200,000 = 200K
Basis of Written Lines: Percentage of Whole (Monetary amount) – total GBP 100,000 part of whole (GBP 200,000 sum insured)

Basis of Signed Lines: Percentage of Whole (Monetary amount) – total 50% of whole (100%)

(3) Часть Целого.

Клиент С дает Брокеру выраженный в денежных единицах Ордер на размещение [ответственности] в 100,000 фунтов при общей страховой сумме в 200,000. Линии подписываются в виде денежных сумм как часть общей страховой суммы. Принятые линии показываются как часть страховой суммы.

Ордер на размещение: 50% от 200,000 фунтов.

Базис Подписанных Линий: Процент от Целого (в денежной сумме) – всего 100,000 фунтов как часть от целого (страховая сумма 200,000 фунтов).

Базис Принятых Линий: Процент от Целого (в денежной сумме) – всего 50% от целого (100%).

– Дальше в эту невысшую математику вторгаться не будем. Обрати внимание на любимое англичанами **K – обозначающее тысячу**: 200 K = 200,000.

– Помнишь, что запятые ставятся между порядками – и никогда не забывай запятые представлять. 100 000 000 для английского компьютера – это 100, а вот 100,000,000 – это сто миллионов.

– Не согласен с твоим **переводом written и signed**. В Мультитране как раз напротив written говорится (страх.) – «принятые».

– Не забываем о процедуре **signing down**. Это же – не «подписание». Это – «**снижение подписанных линий**». Помнишь пример? Со 140% written до 100% signed. И после снижения Брокер выходит на окончательную долю каждого состраховщика.

– Подписанные = written могут не только снижаться – но и повышаться. Используют термин to adjust = «изменить» подписанные – сделать их signed = принятыми.

– Да, то, что состраховщик берет на свою ответственность – **signed line = «принятая доля»**. Уж от целого или от ордера или от части – зависит от формулировки. Давай завершим с долями!

Вычеты = Deductions и Неполный MRC

– **Deductions**. Пока – ПОКА! – комиссия – и брокерам, и часто перестрахователям или страхователям – выплачивается из премии, получаемой андеррайтером.

– А еще из премии – чаще в неморском страховании – вычитаются расходы на осмотр предмета.

– Все вычеты из премии и называются **Вычеты = Deductions**.

– Многие страхователи еще не привыкли, что брокерская комиссия вообще существует. А многие брокеры показывать ее не хотят.

– Поэтому порой и не показывают страхователям весь MRC.

– Да в MRC и без Deductions много **ненужных для страхователя вещей**. Практически, три первые позиции – детали риска, информация и участники – для страхователя важны. А остальные три – это уже **рыночная кухня**.

– Поэтому и имеет место – официально – «**клиентский экземпляр MRC**» = а **'client copy'** of the MRC.

– Лондон стал четко **разделять все документы на IID и BID** – документы от страховщиков и от брокеров. Поэтому важен следующий комментарий:

If there are any changes to the **authorised section(s)** it becomes a Broker Insurance Document (BID). By agreement with insurers, some sections of the MRC (Subscription Agreement, Fiscal and Regulatory, Broker Remuneration & Deductions) **can be removed** and it can **remain insurer authorised**.

Если **авторизированные [страховщиками] секции** содержат какие-либо изменения, он [документ] становится Брокерским (BID). По соглашению со страховщиками, некоторые секции MRC (Соглашение о подписании, Финансовая и регуляторная, Вознаграждение Брокера и другие вычеты) **могут быть удалены**, [при этом документ] он **останется авторизованным страховщиком**.

– Последние три секции объединены в MRC под необязательным к применению = optional заголовком **Contract administration and advisory sections** = «секции вспомогательные и по администрированию договора». Их обычно клиентам не выдают.

– Но размер брокерского вознаграждения и иных вычетов клиент имеет право знать.

– Короткая версия MRC – три первых секции плюс, обязательно, информация о signed lines = принятых долях – именуется '**client copy** MRC as **evidence of cover**' = экземпляр MRC для клиента, служащий подтверждением покрытия.

– Эти четыре позиции должны присутствовать в документе, чтобы он оставался '**an insurer approved contract documentation**' = «**одобренной страховщиком договорной документацией**».

– Если все же выпускается полная версия, она именуется '**Complete copy** MRC'.

– Они обе являются «**Insurer Contract Documentation**» = **IID** = **Договорной документацией Страховщика** – в отличие от брокерской BID.

– Итак, текст MRC. Давай отойдем от нашей практики – и вынесем MRC версии 1.5 в приложение.

– Уж больно он большой. А знать его, чувствовать, как Лондонский рынок работает – надо. Только мы сократим его серьезно, убрав пустые строчки. Вообще-то он более просторный.

ПРИЛОЖЕНИЕ 15.1 ТЕКСТ MRC. ВЕРСИЯ 1.5 от октября 2012 MRC VERSION 1.5, October 2012

– Что в глаза бросается?

– Отсутствие наших любимых Оговорок. Это же – полный контракт! А Оговорок нет!

– В любом случае, в качестве примера они использовали неморское страхование. Но помни – это пример структуры договора. А не его содержания.

– То, что мы раньше и до сих пор выдавали в качестве Ковер-ноты – это первые три секции MRC.

– Risk details = детали риска, Information section = информация о риске, Security details = Детали участников (состраховщиков).

– Первая секция – Детали риска – самая важная. Она содержит собственно страховую информацию – интерес, период, лимиты, условия, премию. В Условия и включаются ссылки на оговорки.

Оговорки в MRC: стандартные и bespoke

– Оговорки являются частью договора, конечно. При этом их делят на два вида:

(1) Стандартные – **model or registered wordings or clauses** = **модельные или зарегистрированные условия или оговорки**;

(2) **Специально созданные = bespoke**, или просто non-standard = нестандартные.

– Замечал, кстати, что у нас стандартный пишется через «Т», а по-английски – через «D»? Нетрудно ошибиться переводчику!

- К стандартным относятся возможно нигде не напечатанные, брокерские оговорки. Но если они зарегистрированы в Ллойдс или в компаниях – они могут использоваться.
- Ага. Все же унификация не до конца проникла! Много и индивидуальных вариантов.
- Наиболее индивидуальными являются **специально созданные Оговорки = bespoke**.
- Само слово **bespoke** раньше обозначало только одежду, сшитую в ателье, а не купленную в магазине.
- В тексте MRC должны содержаться только специально созданные оговорки. Стандартные – зачем место занимать, они доступны.
- И хранятся в **централизованном фонде**, куда доступ можно за определенную плату получить.

Subjectivities = Warranties?

- Помимо Оговорок, есть и другие важные условия Договора. Раньше они обозначались как Warranties, а сейчас этот термин не встречается.
- Зато есть другое модное слово – **subjectivities**. Что оно значит?
- Вот одна точка зрения:

A subjectivity represents a **condition that a policy holder must meet before cover will be offered**. A typical example in property insurance would be «Subject to a satisfactory surveyors report».

Subjectivity – это **условие, которое полисодержатель обязан выполнить до того, как ему будет предложено покрытие**. Типичный пример в страховании имущества – «с условием удовлетворительного отчета об осмотре».

- Лондонские Реформаторы на своем сайте целый документ поместили. Нет у нас на него места – ознакомьтесь с ним отдельно, это важно!
- Нигде этого я пока не прочитал, но есть ощущение, что **subjectivities – это новые warranties**. Не столь жестки их последствия – в плане расторжения договора или неоплаты убытка. Но похожи.
- Относиться к subjectivities надо серьезно!
- Да как же серьезно относиться, если мы перевести их не можем...
- Давай обзовем subjectivities – «**Условия действительности договора**».
- И напомним, что наиболее часто встречающиеся subjectivities – о скорвейерском осмотре и о представлении информации по риску.

Итак. Договорная документация

- В качестве общего вывода: **договор страхования** – теперь существует и в Англии.
- Хотя внешне подозрительно похож на старую добрую **Ковер-ноту**.
- Также и в Англии, и по всему миру выписываются **полисы**. В Англии совсем редко, в других странах почаще.
- И имеют место **Страховые Сертификаты**, о которых позже.

- И еще мы запомнили шесть **секций новой проформы Договора MRC**:

- Детали Риска = Risk Details;
- Информация = Information;
- Данные об участвующих страховщиках = Security Details;
- Соглашение о подписании = Subscription Agreement;
- Финансовая и регуляторная информация = Fiscal and Regulatory;
- Вознаграждение Брокера и Другие Вычеты = Broker Remuneration & Deductions.

- Все, сформировали, можно сказать, из себя и из нашего читателя готовых Ллойдовских брокеров!
- Ну и пошли размещать наш риск. Итак, мы знаем, как выглядит договор, какая туда идет информация.

Наш договор страхования против MRC

– Нет, пока не идем размещать. Нам еще надо Ллойдовским брокером стать. А серьезней – мы с тобой разобрались в конструкции стандартного английского договора страхования.

– Изучили договорной «скелет». Но нам, на Востоке Европы, более привычен наш собственный договор страхования. Чем он отличается от MRC?

– Во-первых, тем, что **стандартного договора** страхования в нашем регионе **нет**. Да – компании «заимствуют» друг у друга проформы, с другой стороны, есть ряд логичных позиций договора. Но стандарта не существует.

– Во-вторых, MRC – это **«договор присоединения» = a contract of adhesion**. Подписи двух сторон не требуются. У нас же в договоре они необходимы – «Страховая компания, с одной стороны, и страхователь, с другой стороны».

– Или хотя бы «Адреса и реквизиты сторон», включая банковские счета.

– В-третьих, есть целый ряд позиций, в Англии разработанных Законом, общерыночной практикой и судебными прецедентами. Нам прецедент – не указ, все условия должны содержаться в договоре. Поэтому наши договоры содержат **ряд секций, не встречающихся** на Лондонском рынке.

– В обязательном порядке должны содержаться **существенные условия**, которые определены законодательно (например, ГК РФ и ГК Украины).

– Не претендуя на полноту, назовем несколько навскидку. В правой колонке – комментарии или встречающиеся на рынке варианты перевода – не всегда правильные.

Предмет договора страхования	– Обычно, «страховая защита на случай ущерба имущественным интересам». Помните, что в этой книге «предметом» называется сам груз!
Страховые тарифы	– Так обычно именуется страховая премия.
Права и обязанности сторон	Rights and liabilities (или Duties или Responsibilities) of the Parties.
Изменение степени страхового риска	Changes related to insurance risk of the insured cargo или просто Alterations.
Порядок взаимодействия сторон при перевозке груза	Relations between the Parties during transportation.
Порядок заявления перевозок на страхование	Procedure of declaration of shipments.
Обязанности Страхователя при наступлении страхового случая	Insured's duties after an insurance event.
Страховое возмещение: порядок расчета и выплаты	Indemnity calculation and payment или Claims handling.
Возмещение со стороны третьих лиц	Recovery from third parties.
Суброгация	Subrogation.
Прекращение договора страхования	Termination of the contract of insurance.
Прочие условия	Other conditions или Additional Agreement conditions.
Адреса и реквизиты сторон	Legal addresses of the parties.

– Большинство этих позиций мы уже разбирали – или вскоре пройдем в этой или главах 16–17.

Собственно страхование грузов:

Генеральный полис против Открытого ковера

– А теперь надо понять, чем договор «наполняется».

– Страхование наполнение MRC – его две первые секции: Детали риска и Информация.

– Аналогичные детали – часто с использованием тех же Заголовков, что и в MRC – даются в начале любого восточноевропейского договора страхования грузов.

– Нам важнее, чем Договор страхования отличается от Договора О страховании. Полис – от Генерального полиса. Сертификат – от Открытого ковера.

– Начнем с того, что **преобладающее большинство** страхований грузов на Западе – **годовые**. Ну посмотрите, какой аппарат надо запустить для размещения риска. Делать это на одну отправку – просто неэкономично.

– Годовые страхования работают на базе **Открытого ковера** или **Открытого полиса**. Один с другим часто смешиваются, хотя в Англии – это разные понятия. И чаще применяется термин **Открытый ковер = Open cover**.

– Поскольку «Открытый полис» содержит некое внутреннее противоречие. Полис – это отражение Договора страхования конкретного риска, конкретной отправки или группы отправок. Поэтому термин «открытый полис» у нас давно заменен на «генеральный полис».

– В Англии Генеральному полису соответствует Открытый ковер. **Открытое покрытие** – автоматически принимающее на страхование любую подпадающую под его условия отправку.

– Вот прекрасный перечень преимуществ Открытого ковера – мне кажется, с сайта Marsh или ACE.

Advantages of a cargo open cover

1. It provides guaranteed cover at pre-arranged rates and conditions.

2. Flexible policies are tailored to suit the customer's individual needs.

3. Insurance protection starts from the moment goods are at the risk of the merchant.

4. Losses are covered even if they occur before details of the shipments have been given to the insurer.

5. The policy remains in force indefinitely until cancelled, usually by either party giving thirty days notice of cancellation (insurers reserve the right to withdraw war risks cover following seven days notice).

6. The cost of insurance is usually lower than if separate policies are arranged.

7. It avoids the need to arrange separate policies for each shipment.

8. Exporters are able to offer insurance in the cost of goods when negotiating sales.

Преимущества открытого ковера по страхованию грузов

1. Он обеспечивает гарантированное покрытие на заранее согласованных ставках и условиях.

2. [Стандартный] полис может быть изменен с учетом конкретных потребностей страхователя.

3. Страхование начинается с момента, когда грузы оказываются на риске торговой компании.

4. Убытки покрываются, даже если они происходят до того, как данные об отправке были переданы страховщику.

5. Полис постоянно остается в силе, пока не будет аннулирован, обычно посредством подачи одной из сторон 30-дневного извещения о расторжении (7-дневного – по военным рискам).

6. Стоимость страхования обычно ниже, чем при оформлении отдельных полисов.

7. Нет необходимости оформлять отдельный полис на каждую отправку.

8. Экспортеры получают возможность включить страхование в стоимость товаров при согласовании условий договора купли-продажи.

9. The method of premium payment can be tailored to the customer's needs: annual adjustable; quarterly; or monthly declaration.

9. Порядок оплаты премии может быть согласован с учетом потребностей страхователя: годовой с перерасчетом либо на базе квартальных или месячных деклараций.

– А вот дополнение – **список преимуществ Генерального Полиса** от Олега Власова:

- непрерывность страхования в течение всего периода;
- сокращение документооборота;
- уменьшение расходов на ведение дела;
- избежание ошибок при выписке большого количества документов;
- упрощение технической работы;
- унификация процесса страхования;
- экономия времени.

Автоматизм и незаявление

– Открытый ковер обеспечивает **автоматизм в превращении** договора О страховании – в договор страхования.

– Покрываются все грузы, подпадающие под условия Ковера и отправленные в течение периода страхования.

– Даже если, по техническим обстоятельствам, **отправка не заявляется** – не включается в месячную или квартальную таблицу – она все равно считается застрахованной.

– Я так понимаю, в этом автоматизме – отличие Открытого ковера от Генерального полиса. По условиям Генерального каждую отправку надо заявлять отдельно. И получать на нее полис или сертификат.

– Практика все же опережает теорию. На практике мы видели Генеральные полисы, работающие на базе месячных деклараций.

– Несколько иной вопрос – порядок работы по отправлениям, не подпадающим под условия Открытого Ковера. Почему? Или перевозящее судно старое, скажем, старше 30 или 35 лет, или страховая сумма превышает лимит по договору, или перевозка осуществляется на страну, не включенную в географию покрытия в начале года.

– Ты помнишь, что на английском рынке существовал прекрасный механизм **held covered** = «**покрытие сохраняется**». Он как раз и срабатывал в случае появления несогласованной отправки.

– Как мы уже видели при сравнении ICC 2009-го с версией 1982-го, этот механизм выведен из употребления. Сейчас любую нестандартную отгрузку надо заявлять немедленно.

– А если все же по какой-то причине **не заявили** – она будет покрыта только **при выполнении двух условий**: (1) оперативного **извещения** после выяснения упущения = prompt notice и (2) **наличия на рынке покрытия** по приемлемой коммерческой ставке = the availability of cover at a reasonable commercial market rate.

Сертификаты

– Вот вопрос – необходима ли для нормального функционирования восточного Генерального полиса выписка полиса или сертификата на каждую отправку?

– По букве ГК – необходима. В реальной жизни – понимаю, что этого не происходит.

– Давай поглубже разберемся с **содержанием и статусом сертификатов**.

– Практика работы по открытому полису такова, что сертификаты выписываются редко. Только когда банк или особо требовательный покупатель этого просит.

– Когда мы начинали свою брокерскую работу в Лондоне, нам выдали – сначала другие брокеры, а потом и андеррайтеры – пачку чистеньких Сертификатов. На которых были все данные по нашему клиенту. И которые не надо было нигде регистрировать.

- Они становились **действительными после того, как вы ставили на них печать?**
- Да. Мы чувствовали себя такими важными Ллойдовскими андеррайтерами. Правда, прежде, чем получить пачку сертификатов, наша компания проходила **Ллойдовский трибунал**. Так назывался орган, проводивший голосование: доверить нам такую честь или нет.
- А потом стало еще интересней, – когда работали с большой американской компанией. Там мы, брокеры, сами создавали **Сертификаты на Интернет-сайте**, ставили свою подпись и печать – и отправляли страхователям.
- Зато всегда знали, что если Банк или Покупатель потребуют Сертификат – он может быть изготовлен в любом месте мира через десять минут после погружения в Интернет.
- В страховой рекламе такая система часто называется **"on-line facility"**.
- Чем **Сертификат отличается от Полиса?**
- Юридически – ничем. Он абсолютно приемлем и для банков, и для покупателя, и для судов / арбитражей.
- Сертификат – **оборотоспособный документ = negotiable**.
- В сертификате обычно **меньше информации**, чем в полисе.

ВКРАПЛЕНИЕ: Содержание Сертификата

Вот смотрю на какой-то наш старый **Ллойдовский Сертификат**. Его **составные части**:

- Инструкции по урегулированию убытков = Claims Settlement Instructions (оплата убытков местными агентами Ллойдс – но только по небольшим убыткам);
 - Подтверждение Покрытия андеррайтерами с обязательством выдать Полис(ы) (the Underwriters have undertaken to issue Policy / Policies of Insurance – никогда, впрочем, не выдававшиеся);
 - Фраза о необходимости Индоссамента при передаче: This Certificate requires endorsement in the event of assignment;
 - Данные по отгрузке: Наименование судна / порты погрузки-перегрузки-выгрузки / Страховая сумма;
 - Описание предмета страхования (Interest + Marks and Numbers – его спецификация);
 - Условия страхования = Conditions of Insurance (только основные оговорки – ICC(A), Strikes, War, RACE, Classification, франшиза – 1% of the whole shipment value = 1% от стоимости отгрузки);
 - Заключительная фраза: что подписывающий подтверждает, что у него есть полномочия на это от Андеррайтеров Ллойдс;
 - На обороте – Важные инструкции на случай убытка = Important Instructions in event of claim – куда звонить, что сообщать;
 - Ряд иных условий – о необходимости заявить претензию виновной стороне, об Оговорках и пр.
- Это – официальный документ, подтверждающий наличие страхования.
 - Конечно, с ним возможны проблемы. Одна из них – с локацией. Помнишь грузовики, сгоревшие у кафе?
 - Ты имеешь в виду, что каждая партия была продана разным покупателям, каждый из них получил Сертификат с Индоссо – но без Оговорки о лимите по местоположению.
 - И каждый придет за возмещением своего полумиллиона. Что будет?
 - А сразу не скажешь. Надо условия Ковера смотреть. Но, скорее всего, оплатят убытки.
 - Несмотря на отдельные недостатки, Сертификат – основной движущий документ страхования грузов.

Иные рыночные инструменты

– Коротко – об иных страховых инструментах. Наиболее хорошо известны два: Lineslips & Binding Authorities.

– **Lineslip = Линейный слип** – это передача андеррайтерами брокерам права на принятие на страхование рисков. Обычно оговаривается широкий круг рисков и географических районов.

– Брокер тем самым становится как бы страховщиком, что подчас очень критикуется думающей общественностью: брокер же должен представлять интересы страхователя!

– Второй механизм – **Binding authorities = Binders = Полномочия на принятия рисков**, передаваемые страховщикам так называемым **Coverholders = Коверо-держателям**. Чаще всего, это – не брокерские, а агентские компании.

– Брокеры, на основании Lineslips, выдают покрытие от своего имени. Агенты, на основании Binders – от имени страховщиков.

– Полномочия Коверо-держателей обычно достаточно широки – и начинаются с полномочий на выписку Сертификатов.

– Еще одно отклонение от ОткКовера – **Annual Sales Turnover Policies = Страхования на базе годового объема продаж**. Годится это для компаний, публикующих свои отаудированные отчеты, поскольку механизм тут самый простой. Определяется ставка премии от оборота, весь он страхуется, в том числе, и на складах.

– Ни тебе сертификатов, ни полисов.

– Но, конечно, использовать можно с компаниями, которым мы доверяем.

– И совсем уж глобальный механизм – **Stock Throughput Policy = Страхование Товаров в Обороте**, если я правильно это перевожу. Еще один комплексный продукт.

Покрытие начинается с закупаемого сырья и компонентов – в своей стране или за границей – и распространяется на их перевозку / хранение / переработку, возможно, на чужих обрабатывающих мощностях / хранение готовой продукции / перевозку для реализации на внутреннем рынке или за границей.

– А зародились они все из floating policies!

Endorsement: Индоссо и Аддендум

– Изучая MRC, мы видели какое значение уделяется изменениям условий договора.

– В состраховании это особенно важно – договориться: со всеми состраховщиками согласовываются изменения – или только с лидером.

– Делается это на основании GUA – Генерального андеррайтингового соглашения.

– После согласования изменения выписывается **Endorsement = Аддендум**, или Дополнение – к Полису или к Договору.

– Помним, что этот термин имеет **два значения**. Юридическое – **индоссо, или передаточная надпись**. Если полис или сертификат оформляются с правом передачи – то раньше было достаточно печати и подписи первого страхователя – чтобы права по страхованию перешли к другому лицу. К окончательному получателю или к промежуточному перепродавцу.

– Есть и **третье значение: расширение** или уточнение условий страхования. В этом смысле Endorsement – синоним обычной Оговорки.

Страховая премия. Последствия неуплаты

– Есть у меня серьезное подозрение, что мы – по верхам – прошли Западную документальную специфику.

– Да вот один «маленький» аспект забыли.

– Ты имеешь в виду, что мы ни разу не затронули животрепещущую для каждого страховщика тему страховой премии?

– Поговорим об этом немаловажном аспекте.
– Технически – все отличие открытых коверов от страхования отдельных отправок – в том, что страховщики просят оплатить, в начале года, **Минимальную и Депозитную Премию = MDP = Minimum & Deposit Premium**.
– А по окончании года или квартала происходит перерасчет: согласованные ставки умножаются на фактическую стоимость отправленных или полученных грузов. Определяется премия, подлежащая доплате.
– Или не подлежащая. Возвратов премии, к сожалению, не происходит – это же Минимальная премия.

– Для нас, «сидящих на стыке» Восток-Запад – другой аспект важен. Как мы видели, по ГК страхование вступает в силу после оплаты премии, если не согласовано иначе. А если имеет место серьезная – или пусть даже однодневная – **задержка с оплатой премии?**

– В большинстве случаев на Востоке договор становится недействительным.

– А на Западе – нет! И в этом – большое отличие. В последнее десятилетие в условия страхования все чаще вносятся условия **уплаты премии = payment terms**. При этом они очень **либеральные** – страхователь может задержать уплату первого или последующего взносов премии на 30, на 60 и даже на 90 дней – на три месяца!

– И **не всегда** в условиях страхования есть **позиция об автоматическом расторжении договора / прекращении его действия в случае неуплаты премии** – даже после двух месяцев.

– И законодательство об этом ничего не говорит.

– Иногда говорит. Но очень мягко. Вот – без перевода – выдержки из Немецких условий страхования **DTV Cargo Insurance Conditions 2000/2011**:

12.3 If the Insured is responsible for not making the payment in good time, he will be regarded as having defaulted the moment he receives a written reminder. The Insurer makes a written request for the payment and sets a **deadline for payment of at least two weeks**.

12.4 If the Insured is still in default after the two weeks have passed, the Insurer is **released of his obligation to indemnify** any insured event which occurs before the payment is made.

The Insurer may cancel the insurance contract without notice if the Insured is **still in default after a further two weeks**. The Insurer is nevertheless **entitled to payment of the agreed premium**.

The Insurer is not entitled to invoke the legal provisions contained in this section of the conditions until he has notified the Insured in writing.

– Либеральнейшая система: неуплата вовремя – письменное (обязательно!) напоминание от страховщика – две недели на уплату – снятие со страховщика обязательств по договору – и еще через две недели – расторжение договора. **Месяц с момента неоплаты!**

– Важно об этом помнить, особенно **при работе по перестрахованию**. В России премия не уплачена в согласованный срок – договор расторгается. Оригинальный договор страхования прекращается.

– Но это вовсе не означает, что столь же автоматически расторгается договор перестрахования! В нем стандартная рассрочка платежа – например, 30 дней, а не 10, как в оригинальном договоре.

– И может получиться так, что страхователь перед страховщиком за премию не отвечает – договор расторгнут. А перестрахователь перед перестраховщиком отвечает – в договоре перестрахования иные условия оплаты.

– Эта ситуация, возможно, несколько заостренная. Но возможность ее возникновения существует – будьте бдительны!

ГЛАВА XVI = CHAPTER XVI СТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ = LOSSES = СТРАХОВЫЕ УБЫТКИ

Много цифр – богатство и торговля, по группам товаров

– Николай, перед этой – одной из самых наших главных глав – у меня, как у экономиста, возникло неотвязное желание поиграть цифрами. Можешь эту секцию пропустить, хотя в ней звучит подспудный вопрос: где и как в страховании грузов могут происходить страховые случаи?

– Попробуй, Георгий, даже интересно. У нас цифр-то немного.

– Спасибо. Я решил начать с **мирового богатства – выраженного через GDP = ВВП**. Валовой национальный продукт. Сколько всего разного в мире производится? Цифры за 2011-й год от IMF – с Википедии, конечно:

- Всего GDP мира – **69 трлн долларов**;
- в том числе ЕС – 17 трлн;
- далее, США – 15 и Китай – 7.
- **Топ-11 стран – 47 трлн, 67% от мирового показателя.**
Топ-11: США – Китай – Япония – Германия – Франция – Бразилия – Великобритания – Италия – Россия – Канада – Индия.
В России – 1.8, в Индии – 1.7, зато в Бразилии – 2.5.

– Итак, вот оно, ежегодное новое **богатство – 69 триллионов долларов** (это – тысяча миллиардов) всего, в том числе в топ-11 – 67%, то есть 47 трлн.

– Теперь – **торговля**. Данные – частично за 2011-й, частично за 2010-й, сорри.

– Объем мировой торговли рассчитать нельзя. Ну как определишь объем сделок на 7-м километре под Одессой, то есть размер внутренней торговли?

– Примерно можно определить **международную торговлю = International trade**. Вот как она характеризуется:

- Всего в мире – **27 трлн долларов**;
- В ЕС – 4.4 трлн;
- США – 3.8, Китай – 3.6, Германия – 2.8.
- **Топ-11 – 20.2. 73.3% от мирового показателя.**
Топ-11: США – Китай – Германия – Япония – Франция – Великобритания – Нидерланды – Южная Корея – Италия – Канада – Россия.

– Ты понял, почему я взял топ-11? – из национальной гордости.

– Интересно – что из списка топ-11 GDP в списке топ-11 по торговле нет Бразилии и Индии – зато есть Нидерланды и Южная Корея.

– Большие страны для себя работают, а маленькие – на экспорт.

– Обидно, конечно, что Голландия значительно больше России. Ну, так у них порты, реэкспорт.

– Получается: **в мире продается за границу 40% от произведенного** (ух, как будут меня ругать за примитивный подход экономисты-специалисты). В ЕС – всего 25% (но там велика доля торговли внутри Союза), зато в **топ-11 – 43%**.

– То есть **чуть меньше половины всего произведенного – вывозится** за границу. Ужас.

– Теперь – **что вывозится**. Какие товары?

– Следовательно, что повреждается – и на что нам надо обращать внимание?

– Тут статистики меньше. Нашлась только **таблица по commodities за 2010 год**. Вот такая – без перевода.

Rank	Commodity	Value in US\$('000)
1.	Mineral fuels, oils, distillation products, etc.	\$2,183,079,941
2.	Electrical, electronic equipment	\$1,833,534,414
3.	Machinery, nuclear reactors, boilers, etc.	\$1,763,371,813
4.	Vehicles other than railway, tramway	\$1,076,830,856
5.	Plastics and articles thereof	\$470,226,676
6.	Optical, photo, technical, medical, etc. apparatus	\$465,101,524
7.	Pharmaceutical products	\$443,596,577
8.	Iron and steel	\$379,113,147
9.	Organic chemicals	\$377,462,088
10.	Pearls, precious stones, metals, coins, etc.	\$348,155,369
	Total:	\$9,340,472,405

– Что отсюда выносим? **На верхние 10 групп товаров падает примерно треть – 9 от 27 – мировой торговли.**

– Начинаешь не верить в эти цифры. А где остальные 2/3? Те же продукты и прочее? Ладно, возьмем эту статистику за основу.

– Самая многочисленная группа в этой таблице – **машины и оборудование**, включая автомобили. Это 2–4 и 6 позиции. Примерно 5 из 9 триллионов. Потому и надо знать нам Machinery Replacement Clause и прочие похожие условия.

– Вторая группа – естественно, **нефтепродукты** – 2 из 9 триллионов.

– Интересно, что десятая группа – 300 миллиардов!!! – перевозки ценных грузов.

Страхование и торговля

– **А теперь – страхование. Помнишь** нашу вторую главу? Там цифры по 2010 году. **Страхование грузов в мире – 13 миллиардов** долларов премии.

– То есть 13 грубо – и методически неправильно – сравниваем с 27,000 – оборотом внешней торговли. При всех многочисленных погрешностях – это 0.05%. Пять десятичных. Всего одна двухтысячная = 1/2,000 часть от стоимости продаваемых товаров – уходит на страхование.

– Не надо у наших читателей создавать впечатление, что ставка по страхованию грузов должна быть 0.05%. Ведь **много товаров не страхуется**. С другой стороны, премия по всему страхованию грузов – в том числе, и внутристрановому – сравнивается с объемом внешней торговли. И сама статистика по страхованию – в том числе грузов – может быть неполной, как мы видели на примере России.

– Но осознать это соотношение надо. Тем, кто пока еще экономит на страховании. Расходы на него **настолько незначительны – а полезный выход в случае катастрофы настолько высок!**

– А теперь подумаем дальше. **Где должны возникать убытки – происходить страховые случаи?**

– Как где? На море, конечно. Мы же морское страхование изучаем. Да есть и цифра – на мировое судоходство падают примерно 90% от перевозимых в мире грузов.

– А вот и не угадал! Хотя точно утверждать нельзя. **Нет статистики убытков по видам грузов.** Или я еще пока не нашел. А вот что нашел – по-моему, показательную статистику. Публикуемый каждый год в Лондоне список убытков по страхованию грузов на сумму свыше 500,000 долларов – каждый убыток.

– В Интернете легко найти – если поставите референс **JC2011/008**. На данный момент – сентябрь 2012 года – самые свежие данные – напечатанные в августе 2011 года. Покрывают период с апреля 2010 по март 2011 года.

– Сайт <http://www.lloydys.com> – Lloyds' Market Association. Данные – по убыткам, заявляемым в Ллойдс и компании Лондонского рынка. Название документа – **XCS Large Cargo Loss Advices**.

– Насколько показательны эти цифры? Иногда считается, что в Ллойдс «заходятся» только самые проблематичные грузы. А безубыточные перевозки остаются на национальных рынках. Тем более, что цифры XCS не содержат договорного перестрахования. – И все же картина любопытная.

ВЛОЖЕНИЕ 16.1. Большое, но интересное Некоторые убытки из заявленных Лондонскому рынку в 2003–2011 годах. XCS Large Cargo Loss Advices.

Разделение информации. Убытков было много, за 8 лет – примерно 90 страниц в 8-ми pdf-файлах. Так что обработка у нас была очень простая. Мы отобрали: в 2010–2011 годах – убытки свыше 1 млн долларов, а в 2003–2010 годах – в основном, свыше 10 млн. И разделили таблицу на шесть частей.

– По нашему региону – FSU = бывший СССР – взяли ВСЕ убытки. Даже если не совсем было понятно, где они имели место.

– По миру – вне FSU – разделили убытки на стандартные cargo – и, с нашей точки зрения, нестандартные. Нечестность служащих, перевозки и хранение ценностей.

– Читайте и наслаждайтесь. Вот оно – ради чего вся наша книга. Вот с чем предстоит нам и Вам работать.

– И помните, что эти строчки – первые сообщения об убытках. Описания произошедшего в них иногда неточные, а порой слишком детализированные. О грамматике не говорим – взять только абсолютно простонародное и неверное использование апострофа во множественном числе – ATM's, PCB's.

– «Дьявол – в деталях», и надо бы всю таблицу перевести, да у нас уж места нет, извините!

NON-STANDARD CARGO 2010–11		
Misappropriation of 140,000 MT soybeans	Indonesia	93,000,000
Insured alleged employee & office manager committed a fraud by selling stock at 30-40% below market values	Hong Kong	30,000,000
Tiger kidnap and subsequent robbery of cash premises	Brazil	24,000,000
Missing silver from armoured courier premises	China	17,000,000
Satellite damage during acoustic testing	USA	15,300,000
Missing silver	China	15,000,000
Armed robbery at assured's branch	Oaxaca, Mexico	13,885,510
Armed robbery at assured retail jewellery store	Milan ,Italy	10,393,500
Diamonds sent on consignment & not returned	Belgium–Israel	6,767,253
Robbery from mine site vault	Mexico	6,394,317
Armed robbery at clients depot	USA	6,254,452
Disappearance of cash	Saudi Arabia	5,263,367
Theft of van and cash by one of assured's guards	Parma, Italy	4,694,151

Fire at Assured's home, damage to fine art collection	Switzerland	4,500,000
Painting on exhibition was damaged when patron tripped over floor plate and fell into painting	Minneapolis	3,480,000
Dutch central excise unit demand for excise/VAT on missing cigarettes.	Netherlands–USA	3,250,000
NON-STANDARD CARGO 2003–2010		
Assured defrauded by investors	NY/Japan	361,500,000
Non-return/non-payment of Rough Angolan Diamonds invoiced by the Assured [related to claim for 32 mn	Angola to Antw/H-Kong	140,000,000
Alleged misdirection of funds by Assured's principal	USA	60,000,000
Armed robbery of Assured's premises	Paris, France	55,000,000
Armed theft of cash from assured's depot following kidnap of Depot manager & family	UK	53,779,108
Damage to Satellite	USA	47,000,000
Misappropriation of Gasoil from Kenyan Pipeline facility	Kenya	42,300,000
Armed hijack of armoured vehicle at Schiphol airport	Netherlands	41,214,243
Water damage to artwork at Assureds premises due to roof collapse and leak in sprinkler system	New York	40,000,000
Armed robbery at one of Assured's retail locations	France	36,793,281
Non return/payment of consigned Rough Diamond stock	Antwerp	32,090,350
Shortfall in Euro Changeover Packs to 5 banks	Belgium	30,232,949
Attack on CIT van	Canada	28,701,260
Disappearance of gold bars discovered at audit	Hong Kong	23,000,000
Armed raid on Assured's premises – explosives used to enter	France	21,667,500
Armed robbery at Assureds cash counting premises	Biellese, Italy	19,393,340
Burglary at assured's vault	Brazil	14,250,000
Armed Robbery at Assured's Bond Street Premises	London	13,671,945
Armed raid on premises	France	9,028,329
Employee infidelity – Theft from ATM's	Saudi Arabia	2,707,674
STANDARD CARGO 2010–2011		
Military radar equipment in containers missing / damaged	Libya	133,900,000
Alleged substitution of 5 containerised shipments of copper cathode with rocks, in transit.	Tanzania to China	12,000,000
Theft of trailer of pharmaceuticals	USA-Canada	10,980,000
Milled yellowcake uranium oxide spilled from containers during heavy weather on board carrying vessel	Canadian coast	8,712,883
Contamination of feedstock in storage with PCB's	USA	8,472,310
Fire in tobacco storage/processing warehouse	Zambia	6,100,000

Loss of jet a1 fuel	Europe	4,847,818
Vessel boarded by pirates theft of part cargo	West Africa	4,285,887
Fire in warehouse destroying aviation spares/parts	Italy	4,200,000
Fire at warehouse resulting in destruction of cartons tobacco	South Africa	3,250,000
Mould/sweating to US yellow soybeans	USA / Indonesia	1,292,815
STANDARD CARGO 2003-2010		
Alleged theft of oil from refinery	Romania	64,232,353
Hail damage to motor vehicles	Dubai, UAE	59,000,000
Loss of various types of gasoline / diesel as result of fire/explosion at petroleum terminal/storage facilities	Puerto Rico	58,800,000
Vessel grounded off Chile with consignment of copper concentrate on board. GA & Salvage under LOF 90	Chile–India	30,000,000
Alleged theft of coffee from warehouse in Uganda	Uganda	28,000,000
Vessel sank 90 miles off Omani coast carrying 42000 m/t of steel products	China–Iran	24,829,151
Fire damage to reels containing flexible line for oil industry	Brazil	20,677,680
Water damage to bales of cotton due to Hurricane Ike	Texas	20,600,000
Hail damage to 4,516 vehicles parked in storage compound	USA	16,500,000
Total loss of GE generator following grounding of vessel	South Africa	14,205,291
Overturning of Tractor/Trailer carrying 2 Boeing engines	Ohio to Wash.	13,050,000
Damage to caterpillar trucks due to heavy weather in transit	USA / Brasil	13,035,000
Extensive damage to vanilla pods due to cyclone Galifilo	Madagascar	12,053,379
Vessel sank with cargo of livestock	Libya	11,788,198
Fire on truck – total loss of pharmaceuticals	California, USA	10,791,693
Physical damage to consignment of Insulin	France–USA	10,262,688
Jack-up drilling rig grounded whilst being towed	USA–Angola	10,000,000
ALL CARGO FSU 2010–2011		
Armed attack on cash carrying crew within truck, 27/06/10	Moscow	4,000,000
Theft of zinc during rail transits. Approx 284MT missing.	Kaz.–Latvia	751,577
ALL CARGO FSU 2003–2010		
Alleged theft of sugar from various warehouses near Moscow, May 2004 – June 2005	Russia	26,000,000
Contamination of vegetable oil with hydrocarbons	Ukraine	17,000,000

Shortage of oil from storage tanks	Novorossiysk	16,682,872
Sea launch crane fell onto satellite unit	Baikunor, Kaz	14,950,000
Steel bars missing from warehouse	Temryuk, Russ.	9,000,000
Shortage of oil from railcars	Kazakhstan	8,600,000
Fire at leased warehouse-loss of pet foods etc,	Moscow	6,800,000
Constructive total loss of cargo as cargo owners irretrievably deprived of cargo or adventure being lost	Taiwan– St. Petersburg	6,125,684
Delay & consequential loss following damage to satellite	Kazakhstan	3,650,000
Robbery of cash at premises - infidelity suspected	Russia	2,600,000
Theft of 2 high value rings from showcase at stand at Moscow Art Fair	Moscow	2,261,108
Possible contamination to Russian oil blend and/or possible substitution	Makhachkala, Russia	2,000,000
Gas turbine damaged during unloading at site	Antw. to Turkmenistan	1,850,000
Fire at cotton terminal	Uzbekistan	1,803,719
Misappropriation or theft of cargo of steel	Russia– Turkey	1,760,848
Shortage & contamination of bulk fuel oil	Tallinn, Estonia	1,600,000
Computer equipment stolen by sub-contractor	Finland– Russia	1,312,142
Theft of gasoil	Ukraine	1,100,000
Armed robbery of assured's armoured vehicle	Russia	992,989
Temperature damage to Surimi	Lithuania	977,000
Fuel oil odour contamination of frozen chickens due to cracked pipe on vessel	USA– Lithuania	963,613
Loss of oil due to fire at Terminal	Daghestan	900,000
Contamination to a cargo of diesel oil allegedly with bunker fuel during voyage	Ventspils– Lagos	886,000
Freezing damage to consignment of petfood	Austria– Moscow	865,800
Contamination of bulk gasoline	Latvia–USA	813,819
Damage to DPCU2 module due to oxidisation	Azerbaijan	510,441
Overturning of truck - precision machine damaged	USA–Russia	300,000
Total FSU 2003–2011		137,058,393
Total FSU less non-standard cargo 2003–2011		90,697,545
– of which oil & gas	54.1%	49,083,472
– of which specie	10.8%	9,854,097
– of which marine	15.1%	13,669,697
– of which storage	41.7%	37,786,591

– Прежде, чем делать выводы, еще раз подчеркнем **характер этой выборки**. Лишь некоторые грузы в мире перестраховываются в Лондоне. Очень часто – это самые сложные риски. Потому выборка не отражает общемирового положения в убыточности по страхованию грузов.

– Технически – не все даже Лондонские убытки в эти списки попадают. Например, не включаются те, что застрахованы на 100% в одном синдикате или вне Ллойдс.

– Далее – это **заявленные суммы**. Урегулированы = оплачены они могли быть в совершенно других суммах – чаще всего, меньших. Кроме того, не ясно, полная это сумма убытка – или только доля Лондонского рынка.

Анализ больших лондонских убытков. Лидируют «нестандартные» риски

– И все же, что в списке удивляет или радует:

(1) **Использование Долларов США**. Мы убрали колонку с названиями валют. В 93 строчках было 14 с недолларовыми суммами – евро, фунты, канадские доллары и саудовские риялы. И мировая торговля, и страхование грузов по-прежнему базируются на долларе.

(2) **Преобладают «нестандартные»**. Сколько всяких не совсем стандартных рисков в Лондоне «записывается» в грузовые страхования! Самый большой убыток – 361 млн – мошенничество инвесторов. Должен был бы проходить по D&O – ответственности директоров. Ан, нет.

– Двойной убыток – 140 и 32 млн – неясная пропажа алмазов, кажется, их просто «присвоили».

– В нашей непоказательной выборке нестандартных убытков вне FSU – на 1,331 млн долларов.

– Одну и треть млрд. А «стандартных» – на 615 млн – вполтину меньше.

(3) **Большие «стандартные» грузовые – тоже все «не слишком стандартные»**. Посмотрите на список самых серьезных:

- подозрительная перевозка военных грузов на Ливию – «война все спишет» – 134 млн;
- хищение нефти с терминала в Румынии – 64 млн;
- повреждение автомашин градом (в Дубае!) – риск хранения – 59 млн;
- пожар и взрыв нефтепродуктов на терминале в Пуэрто-Рико – опять хранение! – 58.8 млн;
- кража кофе со склада в Уганде – 28 млн.

– морские самые значительные:

- перевозка меди из Чили – посадка судна на мель, спасение, общая авария (радуйся, Николай, недаром ты про нее писал!) – 30 млн;
- полная гибель (sinking!) судна с грузом стали – 25 млн;
- потом по суммам – опять три убытка по хранению;
- и только потом с 14 млн – повреждение генератора при посадке на мель.

– То есть из **11 самых больших «стандартных» убытков только 3 – морские**.

– Начинаешь понимать, почему страховщики так не любят **риски хранения**. Самая большая кумуляция риска, самая высокая вероятность «игры с цифрами».

(4) **Наш регион** – мы его называли FSU = бывший СССР. Там есть Балтия – с убытками по нефтепродуктам. Ноу комментс, только подтверждает обоснованность ее отнесения в эту группу.

– Так вот, в нашем регионе с убытками все пока ну так скромно! За 8 лет – всего на сумму в 137 млн.

– Из них на 47 млн – 34%, «нестандартные». Знаменитый Альянцевский случай «присво-

ения» = нечестности служащих по рискам хранения сахара – 26 млн – самый большой единичный убыток. То же самое – по грузу стали. И два убытка по спутникам.

– А если анализировать «стандартные» грузовые убытки в нашем регионе, то из общей суммы в 92 млн за 8 лет получается:

55% – убытки с нефтегазовыми грузами;

42% – убытки по хранению;

15% – собственно «морские» убытки;

11% – убытки по перевозке наличности и ценностей.

– Да, особенно кража двух колец с выставки – на 2 млн! – «порадовала».

– Так что пока андеррайтеры за границей должны **радоваться нашим грузовым рискам**.

– **Не избегать перевозок ценностей – но с подозрением относиться к рискам хранения, а уж тем более – нечестности служащих.**

Страховые убытки – идеология

– Мы начали главу с цифр и фактов. Теперь пойдем к тому, с чего следовало бы начать. О чем эта глава?

– Как о чем? **Об убытках** – «витрине страхования».

– И первый возникающий вопрос: чем надо нам руководствоваться при оплате убытка?

Вот два интересных высказывания, цитирующиеся по книге Guerrero:

George Ogden **“The spirit rather than the letter of a contract should guide”** =

Джордж Огден: **«Дух, а не буква договора**, должны [Вас] вести».

George S. Zakharkow **«find a way to pay the claim within the four corners of the policy»** =

Джордж Захарков: **«Найдите – внутри четырех углов страхового полиса – способ оплатить убыток».**

– Не наш это подход, не восточноевропейский. Отклоняться от условий для того, чтобы сохранить хорошие рабочие отношения со страхователем? Сразу предвижу: «А что скажет прокурор? А налоговый?»

– И поэтому наша 16-я глава, начинаясь с призыва сохранять дух страхования, дух взаимопомощи – будет изучать букву закона и договора. Букву, предписывающую определенный набор действий в случае убытка.

Страховые случаи и убытки – терминология

– И начнем мы с терминов. Ты, Георгий, все пишешь об **«убытках»**. Понимаю, что тем самым ты просто переводишь английские **“losses”**.

– А что ж делать? В «бедном» английском языке для обозначения страхового случая есть всего два возможных термина – **loss и claim. Убыток и претензия**.

– Оставь claim = претензию в стороне. Если мы смотрим в MIA – там есть только термин loss. Никакого insured event = страхового случая или чего-то похожего там нет.

– Да, в первой секции цель морского страхования определяется так: **«to indemnify the assured...against marine losses»** = «возместить страхователю... морские убытки».

– Так что **loss** – который мы переводим как **«убыток»** – это наиболее часто встречаемое обозначение главного события страхования – **страхового случая**.

– А в русском языке терминов очень много. Назовем навскидку: убыток / ущерб / вред / страховой риск / страховой случай / страховое требование / претензия / страховая выплата / возмещение и много других. Как их сопоставить, как выделить главный? Какой термин в конечном итоге является точным аналогом и переводом английского loss?

– Не хотелось бы заужать базу нашего исследования, надо было бы прочитать десятки книг. Но поскольку труд Юрия Борисовича Фогельсона «Страховое право» (а) самый последний по времени издания – Москва, 2012, и, что важнее, (б) наиболее четкий, фундаментальный и всеохватывающий – мы позволим себе вкратце изложить его взгляд на предмет нашей главы 16.

– Отослав более дотошного читателя к главе 5 Раздела II первоисточника (стр. 130–

163). Глава эта называется «**Событие, на случай наступления которого осуществляется страхование**».

Страховой риск – страховой случай: трехэлементная конструкция

– Вдумайтесь в само название главы. С одной стороны, loss – это главный элемент страховой защиты. То, ради чего создается вся система страхования.

– Не сам loss, конечно – а возмещение убытка страхователя.

– Да. С другой стороны – в название главы выведено длинное определение. Очень общее. Получается, единого термина нет?

– В исследовании терминов Юрий Борисович начинает со «**страхового риска**». Его определение он берет из ст. 9 Закона Об организации страхового дела в Российской Федерации – «**предполагаемое событие, на случай наступления которого осуществляется страхование**».

– Давай мы просто всю девятую статью воспроизведем. Соотношение терминов станет яснее.

ВКРАПЛЕНИЕ: Закон Об организации страхового дела в РФ. 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**.

– Юрий Борисович строит красивый мостик от первой ко второй части статьи 9 – определяет «**страховой случай**» как «**реализованный страховой риск**» (с. 144).

– Страховой риск – в одном из многих значений термина «риск» – это потенциальный страховой случай. А страховой случай – материализовавшийся страховой риск.

– Хочется написать для простоты – «страховое событие». Но такого термина в Законе нет.

– Риск материализуется – в какой форме? Юрий Борисович подчеркивает **трехэлементную структуру** обоих понятий, СРиска и ССлучая:



Рис. 16.1. Трехэлементная структура страхового случая

(1) **Опасность** – это **peril**. Фактор, угрожающий объекту страхования = имущественному интересу. Угрожающий потенциально.

(2) О причинно-следственной связи – между опасностью и вредом – мы уже много писали. Здесь останавливаться не будем. Напомним только, что главные термины тут – causation и cause. Причина.

(3) **Вред** – с ним сложнее. Он равен ущербу? Убытку? Вред – обязательно материальный?

– Можем ли мы перевести «вред» как **loss or damage**? «Гибель или повреждение»?

– Пожалуй, нет – поскольку к страховому случаю приходится относить связанные с ним **расходы = expenses**. Они – не вред сами по себе, а результат вреда.

– А еще и ответственность перед третьими лицами! Liability.

– Г-н Фогельсон определяет «вред в страховании» так: «Не только **возможность лишиться** чего-то, но и **не получить чего-то ожидаемого, не сохранить** что-то, что желательно сохранить» (с. 105).

Страхование – защита от вреда

– И дает интересное определение: «**Страхование – это защита от вреда**» (с. 131).

– **Вред** – вред имущественным интересам страхователя – становится центральным элементом системы. А мы даже и перевода его не знаем.

– В далекой ингосстраховской юности, переводя английские правила, я часто задумывался над своим же переводом **loss or damage** – как «**гибель или повреждение**». Думал, может, правильней – широко-философский перевод – «**убыток или ущерб**»? Которые, соединенные с сопутствующими расходами, и составляют собой «вред»?

– Убыток и/или ущерб и/или расходы = вред? Но есть еще и «ответственность» – liability. Во всех почти правилах страхования, которые я переводил в 80-х, была эта четырехзвенная композиция – loss, damage, liability and/or expenses.

– Единый перевод термина «вред» мы вряд ли найдем. В Мултитране – широкий разброс от wrong, injury до grievance. В Юридическом словаре injury переводится как «вред».

– Рабочая гипотеза: «вред» переводить не будем. А loss обозначим как «страховой случай». Который мы иногда – очень условно! – будем также называть «убытком».

– И будем помнить (а) о **фогельсоновской трехзвенной системе** «опасность – связь – вред» и (б) об **английской четырехзвенной** – loss – damage – liability – expenses.

– Понимая, что фогельсоновская – это юридическая структура «убытка». А английская – его практическое наполнение.

Loss и claim – убыток и претензия – или просто «убыток»?

– Страховой случай = убыток существует не сам по себе. Он должен вести к «**страховой выплате**». Которую мы можем перевести как loss reimbursement, и как indemnity, и как insurance compensation, и даже как insurance claim.

– **Claim** – это «**претензия**», «**требование**». В нашем регионе к «претензии» относятся настороженно – не связывают это понятие со «страховым убытком». А в англоязычном обороте оно иногда заменяет loss.

– При анализе убыточности сравнивают премию и убытки. Пишут **Loss ratio = убыточность** = соотношение премии и убытков = losses to premium ratio. А иногда используют и claims to premium.

– Вот случай из моря. Наше судно сильно толкнуло другое, пришвартованное. А то – повредило еще три. **Сколько страховых случаев** – а значит, сколько франшиз надо вычитать из суммы возмещения? Одну или четыре?

– Страховщик ответственности приравнял **loss к claim**. Нашему судовладельцу заявили четыре **претензии** – владельцы других судов. Значит, и страховых случаев = убытков = losses – было четыре. И франшизы надо четыре брать.

Страховой убыток – денежная оценка вреда

– Не сможем мы здесь объять необъятное. Как раз под занавес еще раз пробежался по книге Фогельсона и обнаружил на с. 119: **страховые убытки** – это «**денежная оценка** любого причиненного имущественного **вреда**». Юрий Борисович использует «страховые», чтобы отличить убытки от убытков как «последствия нарушения права» по ст. 15 ГК РФ.

– Для нас это слишком глубоко – и мы будем просто и коротко приравнивать **наш английский loss к русскому «убытку»** (помня, что речь идет о «страховом убытке») и/или к «**страховому случаю**» и/или к «**страховой выплате**».

– Интересно, что на с. 119 г-н Фогельсон дает три **составляющих страховых убытков**

– (1) утрата или повреждение, (2) расходы, (3) неполученные доходы. Из английской формулы здесь исчезают liabilities – ответственность, или обязательства. Но ответственность всегда выражается в денежном эквиваленте – в расходах. А вот неполученные доходы... Так редко и со скрипом они страхуются!

Losses = Страховые случаи = Страховые убытки

– Часто встречается термин «**урегулирование убытков**». Иногда он заменяется «**претензионной работой**». Специалисты по урегулированию убытков в Ингосстрахе порой назывались «претензионистами». Так что в страховом обиходе **loss и claim** иногда – неправильно с русской точки зрения – взаимозаменяемы.

– А мы успокоимся на том, что **предмет исследования** этой главы назовем Losses – и поясним, что речь идет о «**Страховых случаях и страховых убытках**». Случай – это событие, убыток – его последствие, и оба объединяются в **могучем термине loss**.

– В этой главе мы будем взаимозаменяемо использовать термины страховой случай, убыток и страховой убыток.

– Хотя в VIII главе у тебя был иной взгляд: Убыток – это событие, а страховой случай – событие, по которому доказано, что оно покрывается данным договором.

– Согласен, еще над этим поразмыслим.

Страховые случаи – сразу к выплатам?**Нет, надо одолеть ВОСЕМЬ СТУПЕНЕЙ**

– Будем мы взаимозаменять и «страховую выплату» и «возмещение».

– Страховая выплата, или возмещение убытка – то, для чего существует все здание страхования. Путь страхователя к нему – не сказать, чтобы был легок.

– Можно выделить **восемь «дистанций» = ступеней**, отделяющих страхователя от «вершины» страхования – выплаты:

- (1) образ действий – как «разумного незастрахованного лица»;
- (2) превенция и предотвращение;
- (3) сохранение прав требования к виновному лицу;
- (4) извещение страховщика;
- (5) доказательство того, что случай – страховой;
- (6) сбор и передача документов и вещественных доказательств;
- (7) расчет суммы убытка;
- (8) подача формального требования о возмещении убытка.

– Это – обобщенная классификация, не принимающая во внимание реальные события. Ну, куда здесь, например, отнести абандон – необходимый при конструктивной полной гибели?

– Думаю, на четвертую ступень – извещение. Давай посмотрим в деталях на каждую – и решим.

– Но прежде – простенький рисунок:



Рис. 16.2. Восемь ступеней к возмещению убытка

Ступень первая.

В одиночку или со страховщиком? Prudent Uninsured – с помощниками

– Иногда кажется, что единственная обязанность страхователя – оплатить вовремя премию. Ан, нет.

– Главные обязанности начинаются как раз с момента убытка. Это **триада**: (а) принятия мер по предотвращению, (б) сохранения прав требования и (в) извещения.

– Кстати, эти обязанности предусмотрены не только в договоре страхования, но и в законодательном порядке.

– Чаще всего, только если страхователь исполнил требования триады – и доказано, что убыток является страховым – он приблизится к вершине.

– А до того? Происходит подмочка груза или посадка судна на мель. В субботу вечером.

Кто страхователю поможет?

– Как не срочен вопрос заключения договора спасания с буксиром – для вытаскивания из шторма судна с заглохшим двигателем или для снятия его с мели – чаще всего, в субботу вечером никто из страховщиков грузов не скажет страхователю, что делать.

– Я работал – много – в страховании каско судов и ответственности судовладельцев. В области ответственности = P&I – страховщик подключается сразу же. Сразу помогает страхователю спасать, требовать и пр. Там, в особенности, во взаимном – Клубном – страховании интересы страховщика и страхователя совпадают.

– А в обычном имущественном страховании – и каско, и грузов – сразу после убытка страхователь и страховщик находятся «в разных лодках».

– Страхователю еще надо пройти 7 ступеней «к просветлению».

– Лучшее и самое короткое описание положения страхователя дано англичанами. Act as **prudent uninsured person** = действуйте как **разумное незастрахованное** лицо.

– Произошел инцидент. Представьте, **что у Вас нет страхования**. Что бы вы делали? Спасали имущество, держали ответственными виновных. Вот и делайте это. Без помощи страховщиков.

Помощники страхователя

– К счастью, в реальной жизни все не так. Когда происходит убыток, у страхователя есть по крайней мере **помощники, советники**. Свои **собственные** – **страховой брокер** (работающий 7 дней в неделю) и **юрист** – внутренний или внешний. Часто морские юристы, которых мы знаем по работе в Лондоне – бывшие капитаны, которые могут мгновенно понять ситуацию и предложить ряд практических мер.

– А есть и **агенты страховщика – сюрвейеры**. Их все равно надо приглашать – как можно скорее. Да, сюрвейер – **агент Ллойдс**, например – работает на страховщика. Но он же не машина. Если видит, что страхователю трудно, что он в первый раз оказался в ситуации загрязнения груза нефтепродуктов или кражи кип хлопка – он подскажет, что делать сразу.

– Что важно – многие агенты Ллойда имеют право сами урегулировать убытки до определенного размера на месте.

– Понимаю, что этот наш сленг – «**урегулировать убытки**» = *to settle a claim* – не совсем подпадает под теоретические каноны. Мы понимаем под этим и расследование обстоятельств дела, и оплату убытка страхователя. В месте убытка или в месте доставки груза.

– Claims payable at destination = убытки оплачиваются в месте назначения – такая формулировка может присутствовать в сертификате и подтверждать право агента на оплату убытка.

– Итак, к убытку надо готовиться. У страхователя должны быть, конечно, **внутренние специалисты – «тревожная команда»**. Специалисты по транспорту и по законодательству. Которые определяют практические меры и предотвратят от ненужных юридических шагов / подскажут правильные.

– Но столь же **важен аппарат внешних помощников**. Работайте через **брокеров** и имейте собственных – лучше всего, английских – **юристов**. До, а не после убытка.

– А кроме того, знайте **агентов страховщиков** в основных портах и местах, куда идут Ваши грузы. Хотя бы – знайте, где найти их координаты.

– Если Ваш полтавский или костромской страховщик не дал Вам список агентов в Бава-рии или в Уругвае – помните, что Вы и за свой счет можете назначить местного сюрвейера. Уж другой вопрос – оплатит ли страховщик его назначение.

– Но вдруг Ваш страховщик оказался практически беспомощным? Помогите ему – мягко укажите на сайт <http://agents.lloydsagency.com/agentdirectory.aspx> – в котором можно найти координаты агентов Ллойдс. Лучших сюрвейеров в любых обстоятельствах.

– Четвертый помощник, который Вам может понадобиться – аварийный диспашер, или **аджастер – average adjuster**. Дружите с ними! Лучшие, как обычно, находятся в Англии и в Германии.

– Аджастер вопреки общему мнению занимается не только случаями общей аварии. Он – что-то вроде «**брокера по убыткам**». Страхового специалиста с юридической подковкой, который может объяснить, что сделать, чтобы убыток был возмещен.

Ступень вторая. Sue & Labour. Превенция или предотвращение?

– Раньше в Грузовых Оговорках был термин Sue & Labour – как мы его переводим, «меры по предотвращению и уменьшению размера убытка». А теперь его сменили на **Duty of Assured**. Тем самым подчеркнув, что принятие таких мер – первейшая обязанность страхователя.

– Подчеркнем: «предотвращение» – это и превенция. Превентивной деятельностью разумный страхователь должен заниматься **ДО убытка**.

– И если страховщик профессионален, он поможет.

– **Превенция = loss prevention** – это практический анализ системы транспортировки с целью уменьшения убытков, совершенствования методов упаковки и крепления, прежде всего.

– Собственно **предотвращение и уменьшение** – практические шаги, которые страхователь должен предпринять уже **ПОСЛЕ наступления** убытка: посадки на мель, переворачивания грузовика, хищения груза.

– На второй ступени – помните о первой. Принять меры по S&L – обязанность страхователя. При этом страховщик не обязан помогать их принимать. «Действовать как разумный незастрахованный...»

– А кроме того, не всегда страховщики являются техническими специалистами. Они и рады бы **помочь** страхователю принять меры – но **не могут** этого сделать: (а) по **юридическим причинам** – это может означать признание их ответственности за убыток, (б) по причинам **чисто практическим** – могут просто не знать, где найти ближайший буксир или эвакуатор по приемлемой цене. Ведь страхователь организовывал перевозку – ему лучше знать!

Обязанность страхователя – еще с 1600-х годов

- Чуть подробней об S&L. Об обязанности страхователя **принять меры по предотвращению или уменьшению убытков**.
- Это обязанность страхователя, от исполнения (неисполнения) которой зависит не только сумма выплачиваемого страховщиком возмещения, **но и сама выплата возмещения**. Обязанность настолько важна, что императивно прописана в секции 78 MIA 1906, в статье 962 ГК РФ и статье 989 ГК Украины (ГКУ).
- А касательно морского страхования – отдельно подчеркивается в статье 272 КТМ РФ и статье 263 КТМ Украины (КТМУ), которые так и называются – «Предотвращение или уменьшение убытков».
- Исторически берет начало с 1600-х годов, когда в морской полис

для стимуляции страхователя предпринимать все разумные **меры, которые при наступлении убытка предусмотрительный незастрахованный владелец принимал бы** для защиты застрахованного имущества и предохранения его от дальнейшего повреждения

английские страховщики включали условие:

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... without prejudice to this insurance, to the charges whereof we the assurers will contribute.

В случае какого-либо убытка или несчастья страхователь, его представители, служащие и правопреемники по закону имеют право преследовать в судебном порядке, принимать меры [по предотвращению или уменьшению убытков] и совершать поездки с целью защиты, охранения и возврата указанных грузов и товаров... без ущерба для этого страхования. При этом мы, страховщики, возместим [понесенные при этом] расходы.

- Это условие впоследствии и стало именоваться **Sue and Labour Clause – оговоркой о предотвращении или уменьшении убытков и по их взысканию с третьих лиц**.
- Ее предназначение – расширить страхование на расходы, понесенные страхователем для предотвращения наступления убытка или уменьшения его размера, если избежать его не удалось.
- Без оговорки Sue and Labour полис покрывает только убыток от гибели или повреждения – но не расходы по уменьшению.
- В современных формах морского и имущественного страхования редко можно встретить оговорку Sue and Labour. Как мы видели, в Оговорках ICC основные положения Sue and Labour Clause содержатся в оговорке Duty of Assured – Обязанность Страхователя.
- Определив S&L как Duty – страховщики **накладывают на страхователя обязанность принимать** все надлежащие меры.
- В отношении грузов такие меры могут выражаться в локализации и быстрой ликвидации опасностей, причиняющих вред грузу, спасании застрахованного груза во время и после воздействия опасности, в обеспечении его сохранности, предотвращении дальнейшего повреждения.

Возможные шаги

- Возможности страхователя для предотвращения или уменьшения убытков разнообразны, например:
 - незамедлительное извещение о случившемся соответствующих компетентных органов (полиция, пожарная или аварийная служба и т.п.);
 - накрытие груза брезентом или иным защитным материалом для предохранения

- от повреждения дождем;
- вывоз груза из районов, где он может быть затоплен или разграблен;
- рассортировка груза на поврежденный и целый, его переупаковка;
- обращение к страховщику за инструкциями о дальнейших действиях;
- привлечение сюрвейера = аварийного комиссара или Агента Ллойда / эксперта Торгово-Промышленной Палаты для консультаций, к осмотру поврежденного груза, установлению причин и степени ущерба;
- содействие страховщику в проведении осмотра поврежденного груза, его участия в мерах по уменьшению убытка и спасанию застрахованного груза;
- и прочее, и прочее...

– Вот один из примеров **своевременного и должного принятия мер** по предотвращению и уменьшению дальнейших убытков:

страхователь, обнаружив при выгрузке застрахованного джута в порту назначения кипы со следами подмочки, срочно отправил партию джута на местную фабрику технических тканей, где груз был распакован, просушен и приняты меры для предупреждения дальнейшего ухудшения его качества.

– Меры по предотвращению или уменьшению убытков осуществляются страхователем не только в своих интересах, но и в **интересах страховщика**.

– Действительно, положительный результат таких мер повлечет уменьшение возможных убытков и, следовательно, снижение суммы выплачиваемого возмещения.

– Обязанность страхователя принимать **меры для уменьшения убытков** возникает в момент, когда опасность, от которой осуществлено страхование, начинает причинять вред предмету страхования.

– Однако меры могут быть предприняты страхователем и сразу же после возникновения опасности еще до того, как началось причинение вреда.

– В этом случае принятые меры могут предотвратить причинение вреда так, что ущерб грузу вообще не будет нанесен.

– Вот такие меры и являются **мерами по предотвращению убытков**.

– Страхователем предупредительные меры могут быть приняты и до возникновения опасности с тем, чтобы уменьшить или свести к нулю вероятность ее возникновения – мы уже говорили о превентивных мероприятиях.

– Естественно, что в каждом из этих трех случаев, когда нужно не упустить момент и начать принимать меры, страхователь понесет расходы. И для него небезынтересно, все ли подобные расходы **подлежат возмещению страховщиком**.

– Так вот, по оговорке Sue & Labour **возмещаются только расходы, произведенные с момента возникновения опасности**, от которой было осуществлено страхование.

– Предпринятые для уменьшения убытков **меры должны быть разумными и доступными при сложившихся обстоятельствах**.

– **Меры разумны если по затратам они сопоставимы с убытками**, на уменьшение которых направлены действия страхователя.

– Меры доступны если...

– Впрочем, этот вопрос лучше рассмотреть на одном примере из практики страхования грузов.

ВКРАПЛЕНИЕ: МАК об уменьшении убытков

– По делу № 93/1998 Морская Арбитражная Комиссия (МАК) при ТПП РФ своим решением взыскала со страховщика сумму возмещения за убытки, вызванные подмочкой водой и окислением перевозившейся по морю партии стальных листов.

– Отклонив сначала его доводы о невыполнении страхователем мер по переупаковке груза для уменьшения убытков.

– МАК отметил, что переупаковать груз страхователь не мог, так как соот-

ветствующую тару изготавливает только продавец, да еще и наносит на листы предохранительное покрытие.

Инструкции страхователю

– К мерам по предотвращению можно отнести рекомендованные страховщиком действия страхователя при наступлении страхового события. Вот пример **инструкций страхователю** – речь о перевозках автомобильным транспортом (спасибо Пандитрансу и Олегу Власову):

- Сделать **отметки в товаротранспортной накладной** (на всех экземплярах) о принятии груза в поврежденном состоянии,
- Получить **объяснительную записку водителя** в произвольной форме с указанием в ней реквизитов транспортного средства, номера накладной, даты рейса и других основных данных, подтверждающих эту перевозку:
- как проходил рейс;
- не произошло ли ДТП или другие происшествия во время рейса;
- не обнаружена ли ненадлежащая или нарушенная упаковка груза;
- не замечено ли неправильное размещение или крепление груза при погрузке или их нарушение в пути;
- не останавливался ли он в пути для принятия соответствующих мер по уменьшению вероятности убытка или уменьшению размера убытка при невозможности предотвратить его – закрепление груза, укладка и пр.).
- Получить **тахограмму** (скоростной режим движения транспортного средства на протяжении всего рейса по показаниям тахометра).
- Составить **дефектную ведомость** (перечень повреждений), **сфотографировать**, если есть возможность, поврежденный груз в транспортном средстве, его внешний вид, номерной знак автотранспортного средства и другие важные моменты – повреждение упаковки, отсутствие растяжных ремней, уплотнительных прокладок и пр.

– Мне понравилась четкая инструкция от Royal & Sun Alliance: **Act swiftly – the cargo remains your property**. «Действуйте без промедления – груз остается Вашей собственностью».

– Завершая раздел по S&L: главное для страхователя – помнить, что **действовать надо сразу после убытка**. И потом иметь возможность доказать страховщику, что были **приняты все разумные и возможные меры** для уменьшения суммы убытка.

– Что важно – **расходы на S&L возмещаются** – обычно, например, по ICC – **сверх страховой суммы**. Но не забудьте изучить Ваш собственный полис на этот предмет!

– Вишванат на с. 258 говорит, что Оговорка S&L – это договор, **дополнительный** к основному договору страхования груза – **a supplementary contract**. Посему и расходы по нему возмещаются отдельно.

Степень третья. Сохранение права требования к виновному лицу

– Есть **еще одна мера**, позволяющая в итоге уменьшить убыток. О ней – и связанной с нею **суброгацией** – мы еще напишем подробно в 17-й главе.

– В силу своей значимости и объемности при исполнении эта мера обособлена от вышерассмотренных.

– Это – **предъявление претензии к лицу, ответственному** за причинение убытка с тем, чтобы причинитель вреда его и возместил.

– А если не поможет претензия, то и **судебное преследование виновного**.

– Для этого страхователю необходимо **сохранить право требования** к такому лицу. После выплаты страховщиком возмещения это право передается ему.

– Речь идет о праве требовать возмещения убытка от лица, чьи действия (или бездей-

ствия) стали причиной гибели или повреждения застрахованного груза, и которое несет за это ответственность.

– Для сохранения такого права страхователю необходимо соблюдать все предусмотренные конвенциями, уставами, договором перевозки **формальности и сроки подачи претензий и исков** третьим лицам.

– Например, по условиям договора перевозки получить компенсацию от перевозчика возможно, только если в течение установленного периода после доставки груза **уведомить перевозчика** о причиненном ущербе.

– Если из-за неправильных действий страхователя право требования не будет сохранено – будет утеряна возможность предъявления претензии к виновному лицу – может последовать **отказ страховщика в выплате** страхового возмещения или **уменьшение его размера** на сумму не реализованного страховщиком права.

– Приведем один пример, показывающий как можно лишиться права требования.

ВКРАПЛЕНИЕ: Своими словами из Введения в страховое право (Фогельсон Ю.Б. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2001. – 224 с.).

Страхователь, будучи грузоотправителем, застраховал свой груз на период его перевозки железной дорогой. Получатель груза не был назначен страхователем в качестве выгодоприобретателя. Более того, он не получил груз – тот был украден. Такая опасность покрывалась договором страхования.

Страхователь обратился к страховщику за выплатой возмещения. При урегулировании убытка выяснилось, что – по Уставу железных дорог – при пропаже груза **право требовать** возмещения от железной дороги имеет только **грузополучатель**.

Обратившийся к страховщику за возмещением страхователь был грузоотправителем – следовательно, права требования к железной дороге не имел. А имевший такое право грузополучатель, по договору страхования не был ни страхователем, ни выгодоприобретателем. Получатель мог бы уступить отправителю свое право требования к железной дороге, оформив на накладной передаточную надпись. Однако этого не было сделано.

В итоге право требования к железной дороге не могло перейти к страховщику. Страховщик отказал в выплате страхового возмещения. Начались судебные тяжбы, которые закончились решением Высшего Арбитражного Суда в пользу страховщика.

– Помимо предусмотренных формальностей нужно еще и действовать оперативно, чтобы не затягивать процедуру урегулирования с виновным лицом, в результате чего могут истечь сроки претензионной и исковой давности. О них – позже.

Ступень четвертая. Извещение страховщика – Notice of loss

– Немедленно, как только Вам – как страхователю станет известно об убытке – подавайте нотис об убытке. Извещение.

– В английском обороте говорится о **Loss notification или Claims reporting**. «Известить» – to notify или to report. Все то же (ненаучное) отождествление Loss и Claim.

– Что важнее и нужнее? Принятие мер по S&L, включая заявление требований к виновным – или извещение? **Одно другому не мешает**. Лучше все делать одновременно.

– А впрочем, лучше **сразу известить**. Может, страховщик захочет предложить свои меры по S&L или имеет определенные требования к порядку заявления претензий виновным.

– Не будем спорить о том, какой ступенью считается извещение – четвертой или второй. Наступил убыток – все надо делать сразу и быстро.

– Нотис, или извещение – это **документ, в установленные сроки направляемый** страхователем страховщику / его представителю (или брокеру) и содержащий необходимые сведения о причинах, месте и времени нанесения грузу ущерба.

- В английских договорах страхования широко используется формулировка: «*о любой гибели или о повреждении груза незамедлительно уведомить страховщика*».
- Под **незамедлительностью** понимается отправка уведомления об убытке без неоправданной задержки и наиболее быстрым из возможных способов.
- В континентальных договорах, как правило, устанавливается конкретный срок для подачи уведомления об убытке, например:
«*незамедлительно, но не позднее трех рабочих дней после того, как страхователю стало известно о наступлении страхового случая (исключая выходные и праздничные дни)*».
- Необходимость установления в договоре страхования конкретного срока для уведомления страховщика об убытке продиктована требованиями ст. 961 ГК РФ и ст. 989 ГКУ.
- В большинстве случаев в договоре указывается и **способ уведомления** – телеграмма, факсимильная связь, электронная или обычная почта, письменно курьером.

Почему важно оперативно известить страховщика? И о чем?

- Почему соблюдение срока подачи уведомления об убытке столь важно и критично при принятии страховщиком решения о его возмещении?
- Во-первых, чтобы он смог подготовить к выплате необходимую денежную сумму возмещения – при больших убытках, когда не хватает средств на расчетном счете, необходимо время, чтобы реализовать активы и мобилизовать средства для выплаты.
- Во-вторых, чтобы как можно раньше предоставить страховщику возможность принять участие в оценке обстоятельств нанесения грузу ущерба и начать страховое расследование.
- В-третьих, чтобы страховщик имел возможность принять посильное участие в уменьшении убытков.
- В-четвертых, и самое веское – несвоевременное уведомление об убытке может привести к отказу страховщика в выплате возмещения. **Такой отказ предусмотрен в законодательном порядке.**

– Но не отчаивайтесь, если убыток **выявляется значительно позже** окончания транспортировки. Самый яркий пример – контрактные грузы. Перевозят оборудование на стройку, оно хранится пять месяцев в контейнере, при открытии которого груз оказывается поврежденным.

– Известить немедленно после того, **как сам узнаешь.**

– Посему важен вот какой аспект: **о чем извещать страховщика?** На судне встал главный двигатель, но с грузом еще пока все нормально. Рефрижератор остановлен на границе таможней – груз пока не растаял. Сообщать об этом всем?

– Есть такая формулировка – «сообщать **обо всех обстоятельствах, которые могут привести** к страховому случаю». Почти любое отклонение от нормальных условий перевозки может вызвать убыток. Да, убыток может и не «превратиться» в страховой случай – смотри Ступень пятую.

– Но лучше сообщить о возникновении таких обстоятельств. Как мы видели, законодательство часто обуславливает извещение только о страховом случае. А большинство правил страхования шире – и говорят о **возможном** страховом случае.

– В некоторых инструкциях так и пишется:

Circumstance, shall mean an incident, occurrence, fact, matter, act or omission which may give rise to a claim = «**Обстоятельство**» означает инцидент, случай, факт, обстоятельство, действие или бездействие, которые могут привести к возникновению убытка / претензии.

– Так что – сообщайте **обо всех нестандартных обстоятельствах**. Вы же – страхователь. Не вчера начали продавать и перевозить грузы. И примерно понимаете, вследствие каких обстоятельств груз может быть испорчен или не доставлен. Вот и используйте свой здравый смысл – common sense. Извещайте!

– На этой же ступени – надо **сообщить** о случившемся и в «**компетентные органы**». Правила страхования могут содержать такую позицию в перечне обязанностей страхователя:

незамедлительно сообщить о случившемся в соответствующие компетентные органы (милицию, пожарный надзор, санинспекцию и т.п.).

Абандон

– На этой же ступени можно принять **решение об абандоне**. Мы писали о нем в главе 8 – где речь шла о конструктивной полной гибели. Абандон – действие очень серьезное.

Передача страховщику всех прав на имущество – на самой ранней стадии развития дела. Когда кажется, что имущество погибло или что его нельзя вернуть.

– Страховщик обычно отклоняет заявление об абандоне. Не хочет он принимать на себя практические обязанности страхователя – заботиться о почти погибшем грузе, организовывать его досылку и ремонт и т.д.

– Решение об абандоне можно принять в любой момент.

Ступень пятая. Доказательство того, что случай – страховой

– Эта ступень – не просто высокая и широкая. Посмотрите на все восемь. Первая – это просто констатация состояния страхователя: «разумное незастрахованное лицо». 2–4 и 6–8 – это действия. Конкретные шаги: принятие мер по уменьшению / заявление требования к виновному / извещение страховщика / сбор документов и доказательств / расчет суммы / подача требования.

– **А пятая – это все вместе.** Главная задача всех 8-ми: доказать, что случай = инцидент = убыток – страховой. Покрывается страхованием **по сути, а также по сумме**. Так что в отдельную ступень выделять его не очень справедливо. Вся наша 16-я глава – это пятая ступень.

– Но мы попробуем обобщить проблемы и решения, при этом возникающие.

Доказательственные тройки

– Напомним об идее **триединости**. Событие – loss или event – **становится страховым случаем** – когда доказано, что: (а) **опасность** является застрахованной, (б) причиненный **вред** покрывается страхованием и имеет определенный размер, (в) имеется **причинно-следственная связь** между опасностью и вредом.



Рис. 16.3. «Тройка» в страховании, русская

– Как же все-таки любима эта цифра, тройка! И в Библии она была, и в коммунистическом «далеко», и у Гоголя – а вот теперь в нашем страховании!

– А ты знаешь, эта «тройка» – достаточно обобщенная. Деталей не вскрывает. Мне нравится другая, **английская**. **Peril – Interest – Indemnity**.

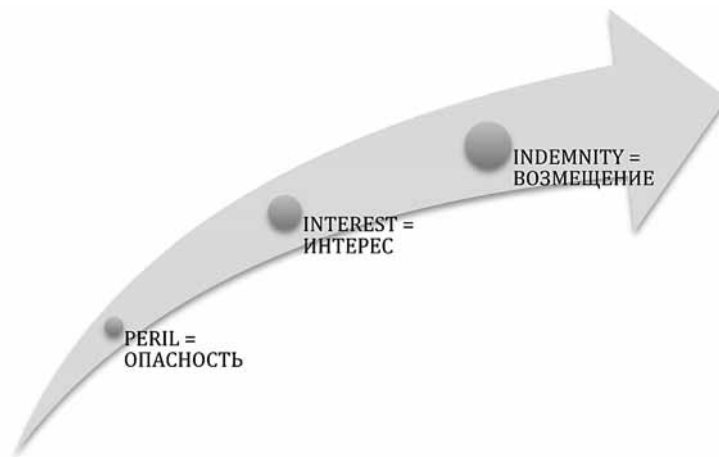


Рис. 16.4. «Тройка» в страховании, английская

– Прямо по принципам страхования? Доказать **опасность** = **причину** убытка – покрыта она или нет. Доказать **наличие** у страхователя имущественного **интереса**. И выплатить **возмещение** (а) лицу, имеющему **право на его получение** (производное от доказательства наличия интереса), (б) в **сумме понесенного** – и покрытого страхованием – убытка – за вычетом франшизы и прочих сумм.

– Мы не будем здесь подробно рассматривать содержание обеих троек. В теоретических главах мы это уже сделали.

Кто доказывает?

– Кто занимается доказательством?

– Есть такое понятие – «**бремя доказывания**» = *burden of proof*. «Ноша», «тяжесть» – если буквально. Иногда оно трактуется очень узко. «При страховании от **всех рисков** – **страховщик доказывает**, что убыток попадает под **исключение**. При страховании **перечисленных** = **поименованных рисков** – **страхователь доказывает**, что убыток произошел вследствие **застрахованного риска**».

– И это правильно – в том, что касается **причины убытка**. Но доказывание того, что случай – страховой – **несколько шире**. Речь идет о всех обстоятельствах убытка – interest and indemnity! И работать в направлении такого доказательства нужно и страховщику, и страхователю.

– Первая наша мысль: **доказательство – это работа**. К ней надо быть готовым – не ожидать, что страховое возмещение «свалится на голову» – вернее, на банковский счет – само.

– Теперь посмотрим, кто **кроме страхователя и страховщика** принимает участие в процессе доказательства.

– Условимся, что в данной главе **под страхователем** мы понимаем обращающееся к страховщику за возмещением лицо:

- которое или от имени которого **был заключен договор** страхования;
- **в пользу которого был заключен** договор страхования, и ему известно о таком договоре;
- являющееся **правопреемником** одного из двух предыдущих лиц.

Сюрвейеры – один, два, три?

– Самое главное действующее лицо – **сюрвейер. Независимый исследователь**.

– Независимый? Но обычно он **назначается страховщиком**. Является агентом Ллойдс или иной признанной компанией. Какой же он независимый? Согласно большинству до-

говоров страхования – страхователь просто обязан назначить сюрвейера страховщика. – Бывают и исключения – в больших страхованиях со множеством случаев в течение года – могут использоваться оговорки типа **Waiver of Survey Clause = Оговорки о не проведении сюрвея**. В них согласовывается, что по убыткам, скорее всего, не превышающим определенную сумму – 5 или 10 тысяч долларов, например, сюрвей не проводится.

– Да, сразу сложно определить сумму возможного убытка, но прикинуть ее возможно. В любом случае, такая оговорка встречается не так часто.

– Итак, сюрвейер представляет страховщика. А кто – **на стороне страхователя?**

– Мы всегда говорим страхователю: если обстоятельства дела не ясны. Если страховщик по каким-то причинам не торопится назначить сюрвейера. Тогда – назначайте **сюрвейера от собственного имени – от себя, как страхователя**.

– Это – серьезный шаг. И будет иметь финансовые последствия: за услуги сюрвейера придется платить. Может быть, благоприятно настроенный страховщик возместит работу второй сюрвейерской компании. Скорее всего – нет.

– Поэтому **решение о втором сюрвейере** можете принять только Вы сами. Думайте, взвешивайте! Если дело очень сложное – смешение наливных грузов, подмочка части груза, необъяснимая недостача – то вполне возможно, что сюрвейер страховщика будет иметь сверхзадачу – доказать, что обстоятельства были таковы, что убыток не подлежит возмещению.

– А Ваш сюрвейер будет иметь прямо противоположную. И это вполне нормально: мы много раз видели, что в суде встречаются эксперты сторон. Чаще всего, сюрвейеры. И доказывают свою позицию. Чем сюрвейер профессиональней, тем ему больше верят.

– Только помните о **третьем сюрвейере**. Втором, чаще всего – поскольку все же своего страхователь назначает крайне редко. Третий = второй сюрвейер **назначается перевозчиком**.

– Если порт, а тем более, место переворачивания грузовика на дороге или пожара вагона на железной дороге – **крайне небольшая точка на карте**, далекая от «центров цивилизации» – вполне может оказаться, что там **всего один сюрвейер** и есть. И то ему до места убытка – день-два пути. Помните об этом – и торопитесь найти и назначить хорошего сюрвейера немедленно. Если этого не сделаете Вы – вместе со страховщиком груза или отдельно – эту небольшую, но профессиональную компанию наймет перевозчик. И потом – попробуй доказать его вину!

– О **расследовании обстоятельств дела**, проводимом страховщиком, можно писать много. Один из важных моментов: расследование – **это изучение обстоятельств перевозки и состояния транспортного средства** – в особенности, грузовых помещений – трюмов, вагонов.

– Очень важно, чтобы назначенный со стороны груза специалист имел возможность **доступа к транспортному средству**. И не только к нему – **к документам**, на нем хранящимся. К судовому журналу, например.

ВКРАПЛЕНИЕ: Из практики расследования обстоятельств

Мы страховали перевозки бананов. А по Лондонским условиям они покрываются, только если доказано, что рефустановка не работала в течение 24-х последовательных часов. Как доказать? По распечаткам графиков температуры и по рефрижераторному журналу. Капитан прибывшего во Владивосток судна долго не пускал сюрвейеров страховщика груза на борт. Когда пустил – выяснилось, что датчики не работали. А журнал был явно заполнен «одним махом», одним почерком за все 12 дней перехода. А бананы-то приехали черные. Уже к продаже непригодные. Как доказать факт простоя рефустановки? Было не просто – и понимание между страхователем и страховщиком было основным залогом успеха – с точки зрения страхователя.

– **Помимо сюрвейеров** страхователь может привлекать / пользоваться помощью своих страховых брокеров и юристов. А также назначать – по согласованию со страховщиком – аджастеров.

– Еще две организации, которые могут участвовать в расследовании на стороне страховщика: **forensic accountant = бухгалтер-криминалист** и **recovery agent = агент по возмещениям**. Первый исследует финансовые документы. По нашей практике, его чаще всего привлекают после пожара на складе: все сгорело? А что по документам, сколько там всего было?

– А второй – компания, занимающаяся получением возмещения с виновных. Обычно – сторонняя компания, в этом виде операций аутсорсинг имел место уже несколько десятилетий назад.

– Есть и иные организации, участвующие в расследовании. Так, страховщик вправе **запрашивать** от правоохранительных, судебных и иных учреждений и организаций иные документы, заключения и сведения, подтверждающие факт и обстоятельства наступившего события.

Пятая ступень с разных точек зрения. Страховое расследование

– Мы пишем о восьми ступенях – восьми шагах страхователя. И на этой, пятой ступени – доказательственной – немного **смешали действия двух сторон**. Давай внесем ясность: страхователь собирает доказательства того, что случай – страховой.

– А **страховщик**, как только дело прошло четвертую стадию – как только он был извещен об инциденте – начинает собственное **расследование обстоятельств**.

– Мы помним: в страховании от всех рисков страховщик доказывает исключение, в страховании от поименованных опасностей страхователь доказывает воздействие конкретной опасности. Но в обоих случаях страховщик должен иметь представление о картине страхового случая. Поэтому он расследует обстоятельства дела – всегда.

– Расследование «по минимальной программе»: изучение документов, представленных страхователем. «По нормальной программе»: сопоставление этих документов с отчетом сюрвейера и запрашивание дополнительной информации от сюрвейера / страхователя. «По максимальной»: углубление расследования – назначение того же бухгалтера-криминалиста или даже частного следователя. Проведение дополнительных тестов. Всего не перечислишь – список зависит от характера груза и обстоятельств убытка.

Ступень шестая.

Сбор и передача документов и вещественных доказательств

– Страхование – деятельность весьма бумажная. Собирать все и любые документы и свидетельства, относящиеся к делу – **основная обязанность страхователя**. Да и не просто обязанность – обычная логика этого требует.

– С одной стороны, страховщик во время своего расследования может потребовать разъяснения того или иного аспекта убытка. С другой – без предоставления страхователем полного комплекта документов убыток не будет возмещен страховщиком.

– Итак, документы от страхователя. **Составить полный список** мы вряд ли сможем. Для каждого страхового случая, для каждого вида груза – свой набор.

– Пока не перешли к бумагам – **о материальных предметах**. Пробы груза, в особенности, поврежденного / загрязненного – вещь очень важная. При работе с наливными грузами есть целый регламент отбора проб.

– Любые иные вещественные свидетельства – их надо хранить. Например, упаковку поврежденного груза, поскольку спор о ее адекватности вполне может возникнуть.

– И сам **поврежденный груз**. Даже если власти требуют его убрать или уничтожить – делать этого не надо до прибытия сюрвейеров страховщика и перевозчика.

– Вот выдержка из Условий страхования российского страховщика касательно обязанностей страхователя:

г) **сохранять груз до прибытия страховщика** (его представителя) в состоянии, в котором он оказался в результате страхового случая, для проведения осмотра... Изменение картины ущерба допустимо только, если это диктуется соображениями безопасности, уменьшением размера ущерба, с согласия страховщика или по истечении 14 календарных дней после уведомления страховщика о происшедшем;

д) предъявить страховщику погибший, поврежденный груз или его остатки.

– «Картина ущерба»... Все-таки в страховании работают романтики!

Список документов – классификация. Еще «восьмерка»

– Минимальный, включающий документы:

- (1) **страховые** = полис, сертификат – Original Policy / Certificate;
- (2) **торговые** = договор купли-продажи – Copy of Packing list, Documents showing number, measurements or weight at time of shipping and arrival;
- (3) **финансовые** = счет-фактура – Copy of Invoice (Shipping invoice);
- (4) **транспортные** = коносамент, накладная, расписки в приеме груза – Original Bill of Lading, way-bill, or other contracts of carriage or storage;
- (5) **подтверждающие факт и размер убытка** – сюрвейерский отчет и документы транспортных организаций – коммерческий акт, составляемый аутторн-репорт – Survey report, original Statement-Notice and General Statement or any other official document confirming the fact of loss;
- (6) **подтверждающие принятие мер по S&L** – отделение поврежденного груза, спасание судна;
- (7) **подтверждающие действия против виновных** – претензия к перевозчику, суброгационные акт или расписка – Notice of loss to the carrier; Subrogation form issued in favour of underwriters;
- (8) **требование к страховщику о возмещении** убытка, включающее расчет суммы убытка – the description and calculation of loss, или – Claim Bill.

– Это ты, Георгий, даже не список составил, а **классификацию документов**. Тоже неплохо – подсказывает, куда и за чем обращаться страхователю или сюрвейерам.

– «**Впервые в отечественной литературе**», между прочим! Очередная «восьмерка»!

– На английском мы привели сводный список от двух английских компаний, также решивших перечислить минимальный комплект документов.

Расширенный список документов

– Пользуясь нашей 8-позиционной классификацией, приведем расширенный список документов с пояснениями.

(1) **Страховые документы** – договор, полис, сертификат, ковер-нота. В каждом должны содержаться сведения о страховщике, страхователе, о застрахованных опасностях.

– Страховой документ страховщику может подать лицо, не заключившее с ним договор страхования, тем более, если полис выдан на предъявителя.

– А страховщики, как правило, не ведут учета возможных предъявителей страховых требований, а только лиц, заключивших с ними договор страхования.

(2) **Торговые документы** – договор купли-продажи.

– Для доказательства наличия и размера имущественного интереса может потребоваться shipping specification – отгрузочная спецификация, а также:

- Weight note – весовой сертификат;
- Packing list – упаковочный лист – товаросопроводительный документ, в котором указываются отправляемые товары и их получатель, а также содержится перечень предметов, входящих в одно грузовое место, например, в ящик, коробку, контейнер;

- Сертификаты качества, происхождения, соответствия техническим стандартам;
- Санитарные, фитосанитарные и ветеринарные свидетельства (если груз – животные, сырые животные продукты, медицинские препараты, растения, плоды, овощи, зерно и др.);
- Официальные уведомления в случае запрета на импорт или экспорт.

(3) **Финансовые документы** – invoice – счет-фактура. Он содержит доказательство фактурной (инвойсной) стоимости товаров, которая может включать расходы на перевозку, погрузочно-разгрузочные работы, страхование, оплату экспортной пошлины, а также различные налоги и сборы...

– Например, VAT – value added tax = НДС – налог на добавленную стоимость.

– Может понадобиться custom declaration = грузовая таможенная декларация.

(4) **Транспортные документы** – договор перевозки или документ, подтверждающий его заключение, например, коносамент или товарно-транспортная накладная.

– Эти документы свидетельствуют о грузовладельцах, перевозчике, грузе, пунктах отправления и назначения, транспортных средствах и др.

– Из транспортных документов только коносамент является товарораспорядительным документом, удостоверяющим право собственности (титул) на товар, все остальные – грузосопроводительные.

– Charter-party – чартер – договор о фрахтовании судна или части его полезной площади на определенный рейс или период времени.

– Loading & Discharge Report – акт о количестве погруженного и выгруженного груза (для наливных грузов).

– Кроме того любые квитанции, расписки в получении груза, оформленные при его перевозке.

– Эти документы часто подтверждают, что груз на момент их оформления был в хорошем состоянии и, таким образом, помогают определить момент, когда грузу нанесено повреждение.

– Например, Forwarder's Certificate of Receipt (FCR) – экспедиторский сертификат или экспедиторская расписка.

(5) **Документы, подтверждающие факт и размер убытка.** Для начала, Survey report – отчет сюрвейера или иное документальное доказательство степени гибели или повреждения груза.

Такой отчет заказывается у сюрвейера, указанного в страховом полисе (сертификате), или у ближайшего сюрвейера, одобренного страховщиком, или, если это невозможно, у ближайшего агента Ллойд, или у иного подходящего агента, согласованного со страховщиком.

Страхователю не стоит обращаться к любому первому попавшемуся сюрвейеру или агенту.

– Второй по значению документ – **Average adjustment = диспаша – расчет убытка.** Он часто ассоциируется только с общей аварией. Но составляется диспашерами = аджастерами – как мы их называем, «брокерами по претензиям» – и по частной аварии.

– Для доказательства причиненного грузу ущерба могут также представляться **транспортные документы:**

- Claused delivery receipt – извещение о доставке, содержащее оговорки, или нечистое (грязное) извещение о доставке (иногда расписка, квитанция в получении). Извещение «нечистое» в том смысле, что в нем получателем сделаны пометки о повреждении груза и/или упаковки, обнаруженные им в ходе приемки груза от перевозчика;

- Outturn report – акт о количестве доставленного груза в порт назначения – доказательство доставки товара по назначению;
- Акт-извещение – документ о несохранности доставленного груза (если это имело место);
- Sea (captain's, ship's) protest – морской протест – заявление капитана судна с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельца в тех случаях, когда в течение хода судна или его стоянки в порту имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований. Протест рассматривается также как доказательство «надлежащей заботы» перевозчика о сохранении груза;
- Акт общей формы – документ, составляемый в порту отгрузки в случаях обнаружения несохранности груза (повреждения, порчи) при загрузке судна. Считается первичным документом по урегулированию деликтных происшествий с грузами;
- Акт об утрате (гибели), повреждении груза или акт приемки груза по количеству и качеству (при перевозке железной дорогой – коммерческий акт);
- Постановление органов внутренних дел (полиции) о возбуждении уголовного дела в случае хищения груза;
- В случае пропажи транспортного средства без вести – достоверные свидетельства о времени выхода транспортного средства из пункта отправления, а также о неприбытии его к месту назначения в срок.

– Помимо транспортных:

- Repair or Replacement Estimates – сметные предложения по ремонту или замене поврежденных частей, агрегатов и т.п.;
- Repair or Replacement Invoices – счета по ремонту или замене;
- Оправдательные документы на произведенные расходы, счета по убытку, иные обоснованные документы, составленные согласно законам или обычаям того места, где находится груз после наступления убытка.

(6) **Свидетельства о принятых мерах по уменьшению ущерба.** Подтверждения практических мер, которых может быть большое количество.

– Извещение компетентных органов – тоже своего рода мера по снижению размера убытков. Возможные документы – справка об обращении в органы ГИБДД/полиции / справка (копия постановления) органов МВД или полиции страны происшествия о заведении/прекращении уголовного дела / справка Государственной противопожарной службы или соответствующей службы другой страны.

(7) **Документы, подтверждающие действия против виновных в убытке.** Здесь самое главное – показать, что сохранены права требования к перевозчику или к иному лицу, ответственному за груз на момент наступления инцидента с грузом.

– Например, к *stevedores* — стивидорам, т.е. компании, занимающейся погрузкой и разгрузкой судов, или к *warehouse operator* – складскому оператору.

– Обычно – это копия переписки с перевозчиками и другими третьими лицами относительно их ответственности за утрату или повреждение груза (уведомление перевозчика об ущербе, его ответы и т.д.)

– Для доказательства вины перевозчика может потребоваться Генеральный акт – документ об итогах выгрузки груза в морском порту.

– Страховщиком будет затребована и **суброгационная форма = *subrogation form***, по которой страховщику передаются права страхователя по договору перевозки.

(8) **Требование к страховщику о возмещении убытка** – о нем чуть позже.

– Исходя из обстоятельств убытка, страховщик может потребовать дополнительные документы, необходимые ему для решения вопроса о выплате страхового возмещения.

Для запоминания – «Документарная восьмерка»

Документы Страховые / Торговые / Финансовые / Транспортные / Доказывающие факт и размер убытка / Меры по предотвращению – уменьшению / Меры против виновных / Требование к страховщику.



Рис. 16.5. Восьмерка документов

Степень седьмая. MEASURE of INDEMNITY = Размер, или мера, или предел возмещения

Курсы валют

– Пока не окунаясь в право, математику и экономику – о валюте. Вернее, о **курсах валют**. Общее стандартное положение: валюта премии и валюта возмещения обычно должны совпадать. Оплатил премию в рублях или в долларах – возмещение идет в тех же единицах.

– Хотя могут существовать национальные ограничения по использованию иностранной валюты в расчетах. Валютный протекционизм.

– Важней другое. Убытки и расходы могут быть понесены в валюте иной, чем валюта договора. Могут быть понесены **в разных валютах**. Могут быть понесены в разное время. Как их подвести к общему знаменателю – валюте договора?

– Нужно определиться с **валютным курсом = rate of exchange**. В двух аспектах: (1) какой курс берется и (2) на какую дату.

– Разъяснить оба аспекта нужно перед заключением договора.

– (1) Какой – курс покупки или продажи, курс рыночный или НацБанка и пр.

– (2) По поводу датирования курса, возможные подходы – валютный курс берется: (а) на момент страхового **случая**, или, что чаще, (б) на момент **понесения убытков или расходов**. Но возможен и подход (в) на момент **заявления требования** страховщику.

– Для разъяснения этих аспектов служит оговорка **Currency exchange clause** или **currency conversion clause – Валютная оговорка**.

ВКРАПЛЕНИЕ: КНИК против Альянца

Один из самых знаменитых случаев последних лет – спор Западных перестраховщиков во главе с Альянцем с северокорейским монопольным страховщиком KNIC. В английских судах дело рассматривалось в 2007–2008 годах – а речь шла о гибели вертолета над складом с гуманитарной помощью в 2005-м. Много было у дела интересных аспектов – с учетом главной позиции Альянца, сводившейся к тому, что у северокорейского государства и страховщиков были мошеннические намерения. Вся история Северной Кореи подверглась рассмотрению: и торговля наркотиками, и подарки Любимого Лидера своим близким, и ядерная программа. Но в результате английский судья – вспомнив, в частности, дела 1920-х годов в связи с конфискацией имущества в Советской России – решил, что аспекты внутрисоветской политики ему неподсудны.

Валютная оговорка сыграла в деле важную роль. В договорах перестрахования северокорейский вон был закреплен по курсу 160 вон за евро. Как подсказывает Интернет, рыночный курс в 2005-м был в районе 205 вон за евро. Вот и получается вопрос на 10 млн: убыток в 7.2 млрд вон – это 45 млн евро по фиксированному – завышенному, искусственному курсу, или 35 млн евро по курсу рыночному?

Английские юристы потом писали: (Re)insurers should not agree to a currency conversion clause which is **not linked to the open market rate** and could have the effect of **artificially inflating claims** = (Пере)страховщики не должны соглашаться на Валютную Оговорку, **не привязанную к курсу открытого рынка**, поскольку это может **искусственно завысить размер убытка**.

А результат громкого дела? Почти никто в мире не работает с северокорейцами. Но где-то компания же перестраховывается?

– Как и на всей седьмой ступени, нам надо руководствоваться **принципом возмещения. Возместить реальный убыток** – означает понять, в какой валюте и когда убыток лег на плечи страхователя.

Изменение цен на товар

– Хорошо. Решили, что по курсам валют самый правильный подход – рыночный курс на момент понесения убытков / расходов.

– Теперь давай **про цены поговорим**. Ведь сама цена на товар **за время рейса** – а тем более, если рейс «продлен» вследствие страхового случая – **может измениться**. Взлететь или упасть. Договор страхования заключался в **момент отправки, а убытки понесены по прибытию**.

– Какой-никакой период времени, а разделяет эти моменты. От нескольких часов в авиации – до нескольких месяцев в море при общей аварии, спасании и прочих неприятностях.

– Да и между нанесением страхователю убытка и возмещением этого убытка страховщиком проходит время.

– Поэтому мы исходим из того, что **страхование возмещает расчетные** – а не реальные – убытки.

Скажем, в прошлом году сталь стоила 100 долларов за тонну, а в этом – 200. Убыток произошел в прошлом, судно утонуло с 3,000 тонн стали. 300 тысяч убытка по ценам прошлого года, 600 тысяч – по текущим.

– Задача страхования – «вернуть страхователя в то финансовое положение, в котором он был перед убытком». Получается, что мы возмещаем **условные, прошлые – а не реальные, сегодняшние – убытки**. Ведь сегодня на 300,000 возмещения мы сможем опять купить только 1,500 тонн стали – а нам надо три тысячи.

– Это не условные, а – **исторические** убытки. А если цены упали? Сталь стала стоить 75 – и мы на 300 тысяч купим 4 тысячи тонн!

Реальные или расчетные = исторические убытки?

– Страховые убытки – **это бухгалтерия**. Потому и профессия forensic accountant сейчас в почете. Раньше себе и представить нельзя было: преступление (сразу мыслится – выстрелы, погоня) – и бухгалтер (счета, конторские книги). А сейчас – понимается, что возмещение должно **основываться на бухгалтерских условностях**. А значит – принимать во внимание **исторические цены** – и курсы валют, как было показано выше.

PAM и Salvage Loss Method

– Только это все – «**бухгалтерско-учетный аспект страхования**» – не сейчас выдуманно. PAM и SLM тебе, Николай, ни о чем не напоминают?

– Кажется, метод PAM обоснован в MIA. А, понял, к чему ты клонишь! Еще в 1906 году!

– Почему так не уверенно? Ведь правильно: в 71-й Секции Partial Loss of goods, merchandise, etc = Частичный убыток по грузу, товару и т.д.

– Просто давненько встречались эти термины – еще в главе V.

– Вернись к ней, перечитай. Там у нас есть текст и перевод части 71-й секции.

– А может, чтобы не терять времени, ты немного напомнишь, Георгий?

– Напомню:

«**PAM = Particular Average Method = Метод Частной Аварии**. Сравняются цены целого и поврежденного товаров – GSV & GDV (Gross Sound & Damaged Values).

SLM = Salvage Loss Method = Убыток с учетом реализации испорченного имущества. Расчет: Страховая сумма минус salvage = доходы от реализации поврежденного.

– SLM применяется к **промышленным товарам** – вычислить GSV/GDV по ним непросто, они часто бывают уникальными.

– А по **сырьевым – или аграрно-сырьевым товарам** – то, что называется commodities – поскольку цены на них подвержены изменениям, и резким – чаще применяется PAM».

– В главе V мы говорили о частном убытке. Повреждении груза. Два подхода:

(1) сравнивать цену хорошего (GSV) и подпорченного (GDV) товара в месте назначения, то есть сравнивать две рыночных цены на момент разгрузки? Определить их нелегко. Цены покупателя или продавца? Монопольного покупателя – или надо проводить тендер?

(2) или сравнивать страховую сумму – зафиксированную в момент продажи – с ценой реализации испорченного товара?

– В обоих случаях – есть у меня такое подозрение, Николай, сравниваются апельсины с помидорами. С исторической и бухгалтерской точек зрения эти понятия несравнимы. Тем более не должны применяться эти подходы при полной гибели груза. Повреждение – это понятно.

А для полной гибели – какое значение имеет рыночная цена, если договор страхования основывается на инвойсной?

Страховая сумма и страховая стоимость

– В той же 5-й Главе мы писали о **страховой сумме и страховой стоимости**. О том, на сколько застрахован груз – и сколько он действительно стоит. Как действительная стоимость определяется. И как в английской практике фиксируется в договоре – где имеется понятие «согласованной стоимости» = **agreed value** – суммы, условно приравненной к стоимости.

– Так что давай обновим полученные нами в главе V знания. Пройдемся более подробно по размеру, или мере возмещения. О ней (нем) – эта часть главы XVI.

Размер, или мера, или предел возмещения – MIA

– С азов начнем. Размеру возмещения в Законе посвящен целый раздел, называющийся **Measure of Indemnity = Размер, или мера, возмещения**. Раздел содержит секции 67–78. Все они касаются разных сценариев расчета меры возмещения – от полной гибели до расходов по предотвращению.

– Первая из них – секция 67 – вот о чем:

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**.

67. РАЗМЕР ОТВЕТСТВЕННОСТИ СТРАХОВЩИКА ЗА УБЫТОК

1. Сумма, которую страхователь может получить в качестве возмещения за **застрахованный по полису убыток**, в случае неоцененного полиса, до размера всей **страховой стоимости** или, в случае оцененного полиса, до размера всей **стоимости, зафиксированной** в полисе, называется **размером [или мерой] возмещения**.

– Сложно нам, как Вы видели из заголовка раздела, перевести эту самую “measure”. Напрашиваются и «размер», и «мера», и «предел».

– Заголовок секции 67 ясности не вносит. **Extent of liability** переводится опять же как «размер, мера или предел ответственности».

– Ну, если все три термина – синонимы, то пусть measure «мерой» и остается, как она приглянулась Николаю, написавшему большую часть этой главы.

– Это был вынужденный для меня вариант, чтобы не путать **размер** возмещения с **размером** убытка.

– Хорошо, продолжаем. Если еще раз прочитать секцию 67: предел ответственности страховщика = мера возмещения = сумма, которую может получить страхователь – это все страховая стоимость по неоцененному полису или зафиксированная = согласованная стоимость agreed value – по оцененному.

– То есть **основная мысль** этой секции и всего раздела – что **больше страховой или согласованной стоимости** страховщик по убытку **не выплатит**.

– С двумя исключениями:

(1) по секции 77 Successive losses = **Последовательные убытки** – страховщик обязан возместить каждый из убытков, даже если их сумма превысит страховую. Исключение из исключения: если за частичным убытком следует полная гибель – страховщик платит только убыток по полной гибели;

(2) по секции 78 **Suing & Labouring Clause** – соответствующие обязательства являются supplementary to the contract of insurance = дополнительными к договору страхования. И расходы на такие меры возмещаются сверх страховой суммы.

– Разобравшись с термином measure of indemnity, перейдем к изучению конкретных примеров страховых случаев.

– Стоп, подожди. Я, признаться, несколько удивлен тем, что в разделе Мера возмещения ни разу не упоминается **Страховая сумма = Sum Insured**.

– Потому, что MIA имеет дело с английской практикой, где большинство полисов – оцененные = valued. Их иногда еще как «валютированные» или «таксированные» переводят.

Слово sum встречается в MIA в основном в сочетании sum fixed in the policy = сумма, зафиксированная в полисе – что равнозначно «согласованная стоимость».

– Если воспринимать measure как «предел, или даже лимит» возмещения, надо подчеркнуть, что по неоцененным – то есть нашим обычным, восточноевропейским, полисам – **пределом возмещения** все же является не страховая стоимость – а **страховая сумма**.

– Если сумма ниже стоимости. А если выше – то страховая стоимость.

– Груз застрахован на 100 единиц – страховая сумма. Судно тонет в нескольких милях от порта назначения. В нем цена аналогичной партии груза вчера была (а) 120 единиц, или (б) 80 единиц. Это – действительная, или страховая стоимость груза.

– В случае (а) все просто – имеет место **недострахование**. Страховщик выплатит возмещение в **пределах страховой суммы** – 100. Случай (б) – это **страхование в сумме, превышающей стоимость**. По восточноевропейским законам такое страхование недействительно – и страховщик ограничится выплатой **страховой стоимости** – 80. В точности по секции 67.

– Переходим к конкретным примерам расчета меры возмещения. Оговорившись, что – смотри ниже – она может превышать страховые сумму / стоимость.

Мера возмещения при ПГ – полной гибели, фактической или конструктивной

– Сразу за 67-й секцией следует 68-я – Полная гибель = Total Loss. ПГ, являясь для страхователя катастрофическим событием, в отношении расчета меры возмещения представляет собой самый простой случай.

– Ведь страховая стоимость груза – в английской практике уже была **согласована** при заключении договора страхования.

– Секция 68 MIA, 1906 предусматривает, что **мера возмещения полной гибели должна составлять страховую стоимость** (по неоцененному полису) – или согласованную стоимость (по оцененному).

– Это относится как к ФПГ, так и к КПГ – фактической и конструктивной ПГ.

– Страхователю будет полностью выплачена согласованная – или страховая – стоимость без каких-либо корректировок.

– Возмещение полной гибели груза, наступившей вследствие акта **общей аварии**, не осуществляется, пока не установлен взнос по ОА, вносимый в отношении этого груза.

– Важно: мы говорим об английском праве. Вне его – в договоре указывается **страховая сумма** – а после убытка подтверждается страховая стоимость.

– На практике страховщики, английские, в большинстве случаев обуславливают, что **после** заявления страхователем требования о возмещения **полной гибели договор страхования теряет силу**.

– И никакой впоследствии причиненный грузу ущерб возмещаться не будет.

– Например, груз значительно поврежден застрахованной опасностью – выгружен в промежуточном порту – все указывает на КПГ – и это было согласовано между страхователем и страховщиком – страхователь заявляет об абандоне – страховщик отказывает в этом – груз остается в распоряжении страхователя.

– Действие договора страхования прекратилось, и страхователь не может требовать возмещения повреждения груза вследствие пожара, произошедшего после согласования заявленной CTL - КПГ.

«Partial Total Loss»

– Аналогичным образом обстоит дело и при **полной гибели части груза**, если оставшаяся часть находится в неповрежденном состоянии (секции 71–72 MIA, 1906).

– Интересно, что секция 71 называется Partial Loss of Goods = Частичная Гибель груза, или, как мы это называем, Частная Авария. Два первых параграфа 71-й говорят о случае, когда **part of the goods is totally lost** = часть груза полностью погибла.

– 25 коробок из 100 упали за борт. Это полная гибель, но не всего груза, не всей партии, а ее части. Поэтому мы и вынесли в заголовок Partial Total loss – совершенно неправильное выражение. Взяли его в кавычки, ибо правильней написать Total Loss of a Part.

– Здесь главное – установить стоимость утраченной части груза.

– Самый простой случай – эти 25 коробок. Груз состоит из равноценных упаковок, что позволяет рассматривать одну или несколько упаковок как **apportionable = пропорционально распределенную** (по стоимости) часть всего груза.

- Это упрощает определение меры возмещения при полной гибели одной или несколько частей груза.
- Ибо страховщик не прибегает к применяемой при частичном убытке процедуре, основанной на проценте обесценения груза (см. ниже).
- Да и позволяет применить франшизу в отношении такой пропорционально распределенной части.
- Такого рода покрытие имеется в оговорке 1.3 из условий ICC (B).

- Обычно к полной гибели страховщики относят и **пропажу без вести** транспортного средства вместе с грузом.
- Но при выполнении одного условия – если «со всей вероятностью можно предположить, что пропала была причинена застрахованной опасностью».
- При этом транспортное средство считается пропавшим без вести, если оно не прибывает через 60 дней после ожидаемой даты прибытия (30 дней для перевозок в пределах Европы) и на момент подачи страхового требования о нем не поступило никаких новостей.
- А когда каналы связи прерваны из-за войны, враждебных действий, гражданской войны или гражданских волнений, указанный период увеличивается в соответствии с обстоятельствами, но не более, чем до 6 месяцев.
- В этом случае возмещение выплачивается как за полную гибель.

– Коль мы уж ведем речь о полной гибели груза, в частности о КПГ, ненадолго вернемся к абандону.

Практическое значение заявления об абандоне

(дополнительно к сказанному в главе VIII)

- Когда застрахованный груз во время перевозки поврежден настолько, что:
 - расходы на его восстановление, ремонт и повторную отправку до запланированного места назначения будут превышать предполагаемую стоимость по прибытии;
 - а повреждение покрывается условиями договора страхования, страхователь вправе **abandon the goods to the underwriter = абандонировать груз** [в пользу] **страховщику** и требовать от него возмещения КПГ.
- Такой порядок вещей предусмотрен в секции 60 MIA, 1906 и в оговорке cl.13 «Конструктивная полная гибель» из ICC.
- Для оценки сложившейся ситуации и принятия решения на подачу заявления об абандоне страхователю отводится приемлемый период времени.
- Например, согласно КТМ РФ и КТМ Украины в отношении груза заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств:
 - 1) пропажи судна без вести;
 - 2) уничтожения груза (полной фактической гибели);
 - 3) экономической нецелесообразности доставки груза в порт назначения;
 - 4) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более чем шесть месяцев.
- Отсутствие заявления об абандоне страховщику или истечении срока его подачи означает лишь одно – убыток будет урегулироваться только как частичный убыток.
- Если только не доказана ATL – ФПГ груза.
- Поэтому **страхователь обязан абандонировать остатки груза страховщику, когда желает получить от него возмещение КПГ.**
- Чего от него не требуется в случае ФПГ груза.
- Подачей заявления об абандоне страхователь информирует страховщика о своем намерении **безоговорочно** отказаться от груза в пользу страховщика и требовать от него возмещения полной гибели груза.
- И если страховщик принимает абандон, абандонирование является бесповоротным и страхователь не может отозвать заявление, если он вдруг изменит свое решение.

- А принятием абандона страховщик соглашается выплатить возмещение полной гибели.
- **Даже если выяснится, что убыток в соответствии с условиями договора страхования не подлежит возмещению.**
- И второе – страховщик, который принимает абандон, также, безусловно, принимает право на груз или на то, что осталось от него.
- Тем самым **становится ответственным за любые обязательства в отношении груза**, независимо от того, застрахована ли по полису такая ответственность или нет.

ВКРАПЛЕНИЕ: Опасность принятия абандона для страховщика.

Исходная информация: Морским путем перевозилась партия из свежих овощей. После доставки в порт назначения овощи выгружены на причал. Предварительный осмотр показал, что они испортились. Грузополучатель отказывается от поставки. Все указывает на наличие СТЛ – КПГ. Страховщику подается заявление об абандоне. Абандон им не отклоняется. Спустя некоторое время грузополучатель получает от портовых властей предписание об удалении с причала гнилых овощей.

Исход: Поскольку страховщик принял абандон, помимо возмещения СТЛ – КПГ, он становится ответственным еще и за расходы на удаление и обезвреживание гнилых овощей.

- Если бы страховщик отклонил абандон, он возмещал бы только КПГ, но не нес ответственность за удаление или ликвидацию груза.

- Страховщик **вправе** по своему усмотрению **принять или отклонить** абандон.
- На практике он почти всегда отклоняет абандон.
- Когда страховщик со своей стороны принимает меры для сохранения груза от дальнейших повреждений, такие действия могут быть истолкованы страхователем как подразумеваемое принятие абандона.
- Поэтому оговорка cl.17 «Отказ» = Waiver в ICC защищает страховщика в этом отношении.
- Она предусматривает, что любые меры, принимаемые страховщиком с целью сохранения, защиты или восстановления застрахованного груза не должны рассматриваться как принятие абандона.
- С другой стороны, оговоркой предусмотрено, что такие действия страхователя:
 - 1) не считаются его отказом от обязанности абандонировать страховщику груз при требовании возмещения СТЛ – КПГ;
 - 2) не наносят вреда его позиции в требовании выплаты возмещения в соответствии с договором страхования.
- Другими словами, когда страховщик принял меры по защите груза или для оценки причиненного ущерба, страхователь не должен думать, что необходимость в подаче заявления об абандоне уже отпала.
- Он по-прежнему должен заявить об абандоне, в противном случае страховое требование будет урегулироваться как частичный убыток.

- Отклонение абандона страховщиком не ущемляет право страхователя требовать возмещения СТЛ.
- В крайнем случае, страхователь свое требование к страховщику может принудительно взыскать в судебном порядке.
- По сложившейся практике английские суды принимают во внимание обстоятельства, имеющие место на день подачи страхователем иска.
- Вот почему, несмотря на то, что судебного разбирательства может и не быть, страхователю следует без задержки подать иск сразу же после отклонения страховщиком абандона.
- Пусть этот иск в дальнейшем и окажется формальным.

- Для защиты интересов страхователя, в частности, чтобы уберечь его от расходов на формальный иск, на Лондонском страховом рынке существует соответствующая **стандартная процедура**.
- Процедура требует от брокера, представляющего интересы страхователя, после получения от него заявления об абандоне представить страховщику **два документа**.
- **Первый** документ является **официальным заявлением об абандоне** и требованием возмещения CTL - КПГ.
- **Второй** документ должен быть **подписан страховщиком**, если он отклоняет абандон.
- Этим документом, который сохраняется брокером, **страховщик** не только отклоняет уведомление об абандоне, но и **соглашается признать юридическую ситуацию**, при которой к нему будет предъявлен страхователем иск.
- На практике эта процедура является всего лишь формальностью для защиты прав страхователя.
- Потому что страховщик оплачивает страховое требование, как только становится ясно, что страхователь имеет право на возмещение CTL – КПГ.
- А вот выплата возмещения в связи с CTL – КПГ не обязывает страховщика принять абандон.
- Страховщик вступает в права на застрахованный груз, только когда это ему выгодно.
- Не выгодно – остатки груза остаются в распоряжении страхователя.
- Но в любом случае, если обоснованность требования о возмещении CTL – КПГ не подтвердилась, страхователь может по-прежнему требовать от страховщика возмещения частичного убытка.

ОБЩАЯ АВАРИЯ (ОА) = GENERAL AVERAGE (GA)

- Столь серьезная эта тема – традиционно следующая после Полной Гибели – что мы даже для нее большой подзаголовок сделали.
- Поскольку и само наше исследование немаленькое.
- Николай, а зачем ты хочешь так много говорить об Общей Аварии, мы же уже рассматривали ее в главе VIII?
- С теоретической точки зрения – да. Но мы-то уже – на практической стадии. Поэтому надо вернуться к вопросу «по-марксистски», на более высоком витке познания.
- Хорошо, давай возвращаться. Только для начала схему воспроизведем из Восьмой – с основными общеаварийными терминами.

Схема 8.2.
ОБЩЕАВАРИЙНЫЕ ТЕРМИНЫ =
GENERAL AVERAGE



– Мы уже знаем, что **Общая Авария = ОА = General Average = GA** – присущее только морской перевозке правило, по которому все стороны перевозки, имущество которых подверглось акту ОА (ОАА) или не пострадало (было спасено) благодаря тому же ОАА, должны уплатить взносы (ОАВ), чтобы компенсировать сумму понесенных расходов (ОАР) или стоимость пожертвованного имущества (ОАП).

– Поэтому неправильная у нас схема! Может, еще когда переделаем...

– Да, неправильная. ОАА – это ОАР и/или ОАП. Для страховщика груза ОАУ – это ОАП или ОАВ.

– ОА, по-простому – это распределение расходов ОАР и убытков = пожертвований ОАП между сторонами.

Стороны ОА

– Судовладелец = перевозчик обычно несет расходы = ОАР. По спасанию судна, его буксировке, снятию с мели, тушению пожара.

– При этом может быть повреждено имущество – судно или груз. Это – пожертвование ОАП. Поврежденное имущество принадлежит или судовладельцу, или грузовладельцу,

– Но сторон **может быть больше!** Отдельным участником уравнения может быть фрахтователь. Владелец контейнеров, в которых перевозился груз. Владелец арендованного оборудования, находившегося на борту судна.

– Все эти владельцы, эти стороны – участники ОА.

Суть расчетов в ОА

– Суть ОА расчетов: сосчитать сумму ОАР и ОАП – и распределить их на все стороны ОА пропорционально стоимостям их имущества. После этих расчетов определяются ОАВ = взносы.

– Если две стороны, все кажется простым.

Пример простой ОА

Идет судно – на нем груза на 10 миллионов и стоит оно 10 миллионов.

Загорелось – увы! Вызвали пожарников.

Потушили – но и судно, и груз повредили.

Убытки: (а) тушение пожара – 150 тысяч, (б) повреждение судна – 250 тысяч,

(в) повреждение груза – 600 тысяч. Итого убытков на миллион – 1.0

– Подсчет:

(а) стоимости $10 + 10 = 20$. Это – контрибуционный капитал = КК (есть много технических сложностей – стоимости, например, берутся за вычетом потерь при ОА).

(б) доли в стоимостях 50/50 – судовладелец и грузовладелец.

(в) убытки $0.150 + 0.250 = 0.4$ (судовладелец – ОАР и ОАП) и 0.6 (грузовладелец – ОАП), итого 1.0

(г) убытки пока распределились как $0.4 / 1.0$ и $0.6 / 1.0 = 40 / 60$. А должны бы – 50/50.

(д) составление диспаша – с целью определить, какая сторона кому что платит. Здесь явно – судовладелец платит грузовладельцу. Сколько?

Грубо – $50 - 40 = 10\%$ от общей суммы убытков. 10% от 1.0 – это 0.1.

Что получится после платежа 0.1 (ОАВ) от судовладельца грузовладельцу?

(е) Окончательный баланс ОА

Судовладелец: ОАР 0.150 + ОАП 0.250 + уплаченный ОАВ 0.100 = 0.5

Грузовладелец: ОАП 0.6 – полученный ОАВ 0.1 = 0.5

Баланс расходов достигнут, справедливость восстановлена, Общая Авария урегулирована. Все! Дела-то – на полчаса.

Пример сложной ОА от Питера Таунсенда (IUMI 2011)

– Ага. Да. Как же. (Русский язык, как известно из этого анекдота – единственный, в котором два-три утверждения могут означать отрицание).

Вот реальный пример – посложнее.

Контейнеровоз **APL Panama** вез 1,805 контейнеров на борту, принадлежавших 1,445 грузовладельцам. Судно село на мель – на Рождество, 25 декабря 2005 года – в Энсенада = Ensenada, в Мексике. Практически не повреждено. Чтобы снять его с мели – понадобилось разгрузить 1,300 контейнеров. Вроде просто – подвез кран и разгрузил. Ближайший большой порт – San Diego – всего в 120 км по дороге.

– Но порт-то этот – американский, в США. А инцидент – в Мексике. А в Мексике ближайший крупный порт – Mazatlan – по дороге (мой Гугл расстояния по морю не умеет считать) аж 1.831 км. Чихуахуа – и та ближе – 1,455 км (это к слову. Всегда считал, что собаки чихуахуа – из Китая, ан, нет – из Мексики). Так что если завозить мексиканские краны – это серьезное мероприятие.

– Вот и разгружали эти 1,300 контейнеров два с половиной месяца – до 10 марта 2006-го.

– Общеаварийный убыток составил 68 млн долларов. С учетом огромного числа сторон понадобилось 1,600 человеко-часов работы аджастеров – чтобы ОА урегулировать. Если бы сидел один человек – по 8 часов в день, 200 рабочих дней в году – в аккурат год работать, чтобы все подсчитать.

– Да ведь главное-то потом – эти 68 млн с 1,445 грузовладельцев собрать. ОАР-то нес только судовладелец.

– Но и грузы могли оказаться поврежденными при разгрузке! Это же не обычный порт: разгружали на песчаный пляж, отнюдь не специализированными кранами, я видел фотографии. Так что какие-то ОАП обязательно были.

– Разгрузили – но грузы получателям не попали – пока их страховщики не выставили общеаварийные гарантии.

Отменить ОА? Или заменить ее страхованием судовладельца?

– В чем основной критикуемый момент ОА? Даже два?

(1) Грузополучатель не получит груз, пока сам не внесет ОАВ или его страховщик не выдаст ОА гарантию, или бонд;

(2) Окончательно ОА урегулируется через годы – и все это время у страховщика «висит» гарантия.

– И появляются в прессе статьи – как после пожара на **MSC Flaminia** в июле 2012-го. Сайт нашего товарища Михаила Войтенко – **odin.tc** – стоит почитать всем, связанным с мореплаванием. Иногда понимаешь, что Михаил не руководствуется поговоркой «один в поле не воин», и смело бросается в бой на священные институты. В случае с Фламинией он называет наш предмет **General Robbery – Общее ограбление**. Поскольку ему пишут владельцы неповрежденных огнем контейнеров – которые по вине экспедиторов оказались незастрахованными – но которым не отдают их имущество. А иногда у них даже нет денег, чтобы купить новые вещи, не говоря о том, чтобы нанять юристов. Вот и пишет Михаил одному из корреспондентов, отстаивающих принцип ОА (без перевода):

The General Average you're talking about is an anachronism and subject to much criticism. The General Average is under attack from those who're saying it's a grossly outdated relic of the era of sails and Cutty Sark, when each voyage, each sailing was an unpredictable undertaking with a big chance of a disaster (<http://www.odin.tc/2012/mscflaminiaen.asp>).

Дальше Михаил упоминает андеррайтера Свисс Ре **Питера Таунсенда**. На IUMI в 2012 году Питер также предложил отменить ОА для больших контейнеровозов. Описав случай APL Panama (мы взяли все детали из его выступления), он нарисовал один гипотетический убыток.

Пример возможной Архисложной ОА от Питера Таунсенда

– Один из громадных контейнеровозов нового поколения – Ultra Post Panamax. Рассчитан на перевозку 15,000 контейнеров – предположим, загружен на 75% и везет 11,250 ящиков, принадлежащих 9,006 владельцам. Исходя из пропорции в АПЛ, Питер подсчитывает, что на урегулирование такой ОА уйдет 9,972 человека-часа – 5 лет работы!

– Питер подсчитывает размер такой ОА. Он считает, что в среднем содержимое контейнера стоит 30,000 долл. – но может достигать 20 млн. 11,250 контейнеров, из которых 5 дорогих – это стоимость груза в 437.5 млн долларов. Громадное судно оценивается в 190 млн. Итого контрибуционный капитал – 627.5 млн.

– Если судно спасали по форме LOF – спасателям после многих лет судов будет присуждено вознаграждение в 15–20% от стоимости спасенного имущества. 15% – это 94.125 млн. долл. Добавить сюда ОАП и прочие ОАР – получается ОА убыток около 150–200 млн. долл.

– Должны ли обычные владельцы скромного контейнера в 30,000 долл., в котором перевозится весь их накопленный за долгую жизнь скарб – ждать своих вещей месяцы, а если он оказался незастрахованным – годы?

– Питер предлагает: **заменить ОА страхованием грузовладельцев – через судовладельца**, через контейнерные линии. Пример такого дополнительного страхования есть в каско судов. Там он называется **Small General Average Absorption Clause**. Суть: если ОА не достигает, скажем, 200,000 долларов – ее полностью оплачивают страховщики каско, не прибегая к долговому и дорогостоящему институту ОА.

– Питер соглашается с таким подходом – но считает, что для контейнеровозов 200 тысяч – это ничто. Покрытие должно быть на сумму от 200 до 500 миллионов! А его стоимость – недорогой и почти безболезненной для грузовладельца – она будет перекладываться на его плечи.

– Давай поандерлируем. ОА происходит нечасто, значит, возьмем ставку только по этому риску в 0.01%. От 500 миллионов – это 50,000 долларов. Если на судне едут 10,000 контейнеров – каждый владелец платит 5 долларов. Вообще-то, для контейнерных перевозок – это немало.

– А если ставка 0.005%? Но контейнеров всего 1,000....

– Поэтому пока, в ноябре 2012-го, и непонятно, получится ли что-то у Питера. Он один – как Михаил Войтенко.

– Так что – давай все же решим, что **для наших судов ОА – не отмерший институт**. И мы хотим изучить, как он работает.

Теория ОА

– Итак, даже если **груз прибыл без малейшего повреждения**, это не означает, что страхователю не придется понести ОА убыток.

– Может, его груз был спасен жертвованием иным грузом или частью судна, или в результате экстраординарных расходов перевозчика.

– И убыток страхователя будет выражаться в виде **ОАВ (контрибуционного взноса)**.

– Признаком того, что страхователь становится участником урегулирования ОА, является удержание груза перевозчиком в обеспечение уплаты контрибуционного взноса.

– Получение от диспашера постановления о признании ОА свидетельствует, что частная авария по грузу может стать общей.

– В любом из этих двух случаев знайте: **вы – участник установления факта ОА** и распределения ее между всеми сторонами морского предприятия.

– И если вы страхователь, то первое, что в этой ситуации вам надлежит выполнить – сообщить своему страховщику или брокеру.

– Но помните – признание и распределение ОА осуществляется независимо от того, застрахованы интересы морского предприятия или нет.

– Общеаварийные убытки распределяются между сторонами, участвующими в морском предприятии, только если одновременно имеют место **признаки ОА** – общая и реальная опасность, намеренность, разумность, чрезвычайность действий в общих интересах и с благоприятным исходом.

– **Установлением наличия ОА**, исчислением ее размеров, определением стоимости имущества, участвующего в покрытии ОА, расчетом по распределению ОА между судном, грузом и фрахтом (составлением диспаша) занимаются исключительно **диспашеры – они же, аджастеры = adjusters**.

– В своей работе они придерживаются следующего **принципа возмещения общеаварийных убытков**:

- (1) **каждая вовлеченная в морское предприятие сторона**, имущество которой спасено полностью или частично в результате совершенного акта ОА;
- (2) и каждая сторона, которой причинен относимый на ОА убыток;
- (3) независимо от размера этого убытка;
- (4) **участвует в возмещении общеаварийных убытков**;
- (5) **внесением** на совместный аварийный счет в фонд ОА **денежной суммы** в виде контрибуционного взноса;
- (6) **пропорционального контрибуционной стоимости имущества**, принадлежащего (принадлежавшего) этой стороне;
- (7) для накопления в фонде ОА суммы, равной размеру ОА;
- (8) с тем, чтобы из фонда ОА полностью возместить общеаварийный убыток тех сторон, которые понесли таковой.

– Да, видать при убытках восьмерки не случайно появляются!

– Если не брать во внимание новые и, возможно, пока не совсем понятные «контрибуционные» термины, **сущность указанного принципа возмещения ОА убытков** довольно проста:

со всех сторон, чьи интересы в ходе морского предприятия были затронуты актом ОА, собрать равную размеру ОА сумму, которую затем, как полное возмещение общеаварийного убытка, распределить среди тех сторон, которым нанесен такой убыток.

– Но давайте рассмотрим все по порядку.

Законодательная база урегулирования ОА

- (1) Йорк-Антверпенские правила (при условии ссылки на них в коносаменте и/или чартере).
- (2) Конвенция ООН О морской перевозке грузов, 1978 года.
- (3) Конвенция ООН по Морскому Праву, 1982 года.
- (4) Законодательство страны, в порту которой судно закончило рейс после происшествия, приведшего к ОА.
- (5) КТМ РФ или КТМ Украины (если все стороны морского предприятия, чьи интересы затронула ОА, являются резидентами РФ или Украины).

– Все правовые акты об ОА, называя важнейшие случаи, при которых может быть признана ОА, не дают их исчерпывающего перечня.

– И очень часто диспашеру решать вопрос о том, имеет ли в конкретной ситуации или не имеет место ОА, приходится только на основе содержащегося в этих актах определения ОА.

– Напомним, что в соответствии с **оговоркой «Общая авария» из ИСС** или им подобных условий страховщики соглашаются выплатить страховое возмещение по ОА, независимо от используемых при ее урегулировании правил.

Ассоциации диспашеров

- Хотя определением наличия ОА и ее распределением занимается диспашер, всю эту работу организует average adjusters' association = ассоциация диспашеров.
- Наиболее востребованными ассоциациями являются:
 - International Association of Average Adjusters (AMD) – международная ассоциация диспашеров, Нью-Йорк, основана в 1954 году;
 - Европейская ассоциация диспашеров, Брюссель, основана в Антверпене в 1961 году;
 - Лондонская Association of Average Adjusters (AAA), которая действует с 1869 года и объединяет диспашерские фирмы, специалистов, работающих в судостроительстве и страховании, судовладельцев, страховщиков и юристов.
- Есть Ассоциация диспашеров и в Москве, при Торгово-промышленной палате РФ.
- А вот в Украине ассоциации диспашеров нет.

Что такое диспаша = GA adjustment?

- Диспаша (фр. *dispatche, depeche, retule, despache*; англ. *general average adjustment, GA adjustment, average statement, average adjustment*) – составляемый диспашером **документ по расчету и распределению ОА** между участниками морской перевозки соразмерно стоимости груза, судна и фрахта.
- Содержит подробное описание причин и характера убытков, а также их распределение по общей и частной аварии между участниками морского предприятия.
- Диспаша составляется **по определенной схеме**:
 - 1) мотивация того, почему тот или иной случай признается ОА;
 - 2) распределение убытков на общую и частную аварию;
 - 3) расчет контрибуционного капитала – общей стоимости имущества, участвующего в покрытии ОА;
 - 4) вычисление контрибуционного дивиденда;
 - 5) составление баланса – распределение убытков между участниками морской перевозки с указанием того, кто, кому и сколько должен выплатить.

Место составления диспаша

- Место составления диспаша имеет большое значение для всех заинтересованных сторон.
- Так как местом составления диспаша определяется порядок ее составления и правила, которыми будет руководствоваться диспашер.
- Большинство законодательств устанавливает, что диспаширование должно иметь **место в порту назначения**.
- А если же он не может быть достигнут, **то в порту, в котором заканчивается перевозка** после факта, повлекшего ОА.
- Соответственно, применимым правом является право, действующее **в месте и во время окончания общего морского предприятия** (например, это установлено в ст. 284 КТМ РФ, ст. 278 КТМУ).
- Разумеется, место составления диспаша может определяться соглашением сторон договора перевозки – например, в коносаменте.

– Теперь – о практическом значении терминов

ОАП = GA Sacrifice of Goods = **общеаварийное пожертвование грузом**

- Намеренное пожертвование частью груза для спасения остального имущества в ходе акта ОА.
- Некоторые случаи общеаварийного пожертвования приводятся в YAR (Правила I–III, VIII–IX, XII), в Кодексах торгового мореплавания России (ст. 292) и Украины (ст. 279):
 - груз **поврежден водой**, которой гасили пожар на борту судна;
 - груз **выброшен за борт** для спасения судна и другого груза;

- груз выброшен за борт для облегчения севшего на мель судна с целью придания ему плавучести;
- использование части груза в **качестве топлива**;
- груз утерян или поврежден **при разгрузке судна, перегрузке или повторной погрузке**.

– В современных условиях судоходства – отсутствие парового флота, увеличение размеров судов, расширение сети портов, создание специализированных спасательных служб, улучшение средств связи – все реже и реже встречается выбрасывание груза за борт, его сжигание вместо топлива, затопление горящего судна.

– Чаще прибегают к другим способам спасания судна и груза от общей опасности – использование услуг спасателей, заход в порт-убежище, буксировка судна.

ОАП = GA Sacrifice of Freight = Общеаварийное пожертвование фрахтом

– Физически спасти фрахт невозможно.

– Однако спасение груза всегда влечет и спасение фрахта, сохранения права на его получение для одной из сторон договора перевозки.

– По условиям которого фрахт находится на риске или перевозчика, или грузовладельца.

– Если перевозчику **фрахт оплачивается заранее, рискует грузовладелец**.

– В этом случае компенсация грузовладельцу пожертвования грузом включает фрахт, относящийся на пожертвованный груз.

– При перевозке насыпных грузов обычно **фрахт оплачивается после выгрузки, рискует перевозчик**.

– Когда такой груз пожертвован, перевозчик, чтобы уменьшить свои убытки, вправе требовать от диспашера включения в ОА фрахта пожертвованного груза.

ОАР = GA expenditure = общеаварийные расходы

– Этот термин относится к **дополнительным чрезвычайным расходам**, понесенным в целях спасания имущества и являющимся непосредственным закономерным следствием акта ОА.

– В большинстве случаев ОАР производятся перевозчиком – судовладельцем или фрахтователем – за свой счет.

– Хотя благодаря таким расходам достигается в большей мере спасание грузов, чем судна.

– Возмещение перевозчику ОАР зависит от заключения диспашера, урегулирующего ОА.

– Следует обратить внимание, что судовладелец не может возместить расходы по ОА у своего страховщика судна (каско).

– Полис каско возмещает только пожертвование и взносы по ОА.

– Поэтому, если другие стороны морского предприятия (те же грузополучатели) не соглашаются компенсировать перевозчику расходы до окончания процедуры урегулирования ОА, он вынужден ждать завершения распределения ОА диспашером.

– Примеры ОАР перевозчика:

- стоимость буксировки судна в безопасное место;
- стоимость перехода и захода в порт-убежище и выхода из него;
- стоимость разгрузки, складирования и повторной погрузки;
- выплата **вознаграждения спасателям** (обычно, самая большая статья расходов);
- плата за наем вспомогательных судов, если необходимо выгрузить или вновь погрузить грузы при выполнении акта ОА.

– Общеаварийные расходы может нести и **грузовладелец**.

– Пример таких расходов – его убытки от продажи груза с целью получения средств на необходимые при урегулировании ОА платежи.

Триединство ОА

- Практика урегулирования ОА и наша схема общеаварийных терминов показывают, что ОА – не только преднамеренное **пожертвование** имуществом (ОАП) и/или чрезвычайные **расходы** (ОАР).
- ОА касается и третьей составляющей – контрибуционных **взносов** (ОАВ).
- Ведь обязанность уплатить контрибуционный взнос для любой стороны морского предприятия предполагает убыток в виде непредвиденных издержек, связанных с принятым актом ОА.

Процедура признания и распределения ОА – восемь этапов

- Признание и распределение ОА можно представить как процедуру, состоящую из следующих восьми – опять восьми – этапов:

- 1) декларирование морского происшествия Общей Аварией;
- 2) признание понесенных жертвований и расходов ОА;
- 3) сбор дополнительной информации и материалов, доказывающих понесенные убытки и стоимости судна, груза и фрахта;
- 4) разделение убытков на ЧА и ОА;
- 5) составление диспаша;
- 6) исправление диспаша;
- 7) оспаривание диспаша;
- 8) исполнение диспаша.

- Вот такой не прямой путь ведет к завершению работы по ОА:

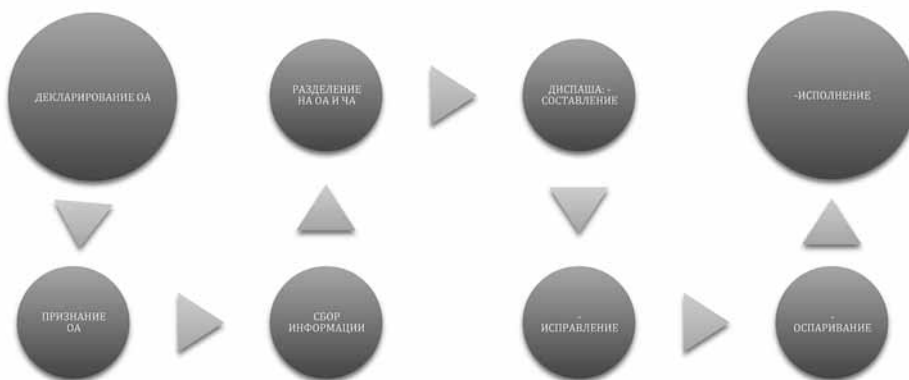


Рис. 16.6. Восемь этапов урегулирования ОА

Этап 1. Декларирование = Объявление ОА

- Требовать признания и распределения ОА может **любой участник** совместного морского предприятия: перевозчик (судовладелец или фрахтователь), один из грузовладельцев, потерпевший в ходе его выполнения чрезвычайные расходы и жертвования.
- И независимо от характера опасности, вызвавшей такие расходы и жертвования.
- Более того, **даже виновный** в возникновении общей для судна и груза опасности:
 - (1) перевозчик, например, предоставивший заведомо немореходное судно, которое из-за этого потерпело крушение, или
 - (2) грузовладелец, к примеру, сдавший к перевозке самовозгорающийся груз под неправильным наименованием, что привело к пожару, вправе потребовать, чтобы расходы и жертвования, произведенные за его счет для устранения этой опасности, были распределены между всеми участниками перевозки.
- вправе потребовать, чтобы расходы и жертвования, произведенные за его счет для

устранения этой опасности, были распределены между всеми участниками перевозки (YAR, Правило D, КТМ РФ, ст. 285-3; КТМ Украины, ст. 281).

– Вот это правило и возмущает Михаила Войтенко.

– Хотя такое распределение не лишает остальных участников морской перевозки права на взыскание с виновного лица покрытой ими доли убытков.

– В большинстве случаев декларирует ОА судовладелец. Именно **судовладелец**, прежде всего, бывает **заинтересован в распределении ОА** между всеми участниками перевозки.

– И вот **почему**:

- 1) Груз находится на его попечении, грузовладелец ведь далеко от своего груза.
- 2) В осуществлении общеаварийного акта участвует экипаж судна.
- 3) Расходы по спасанию несет он из своих средств. В ряде случаев оплата услуг спасателей или буксиров составляет значительную сумму.
- 4) Опасность, вызывающая необходимость спасания судна и груза (посадка на мель, столкновение с подводным препятствием и т.п.), нередко влечет существенные повреждения судна и его обесценивание вплоть до списания.
- 5) Но даже при пожертвовании только одним грузом судовладелец заинтересован в декларировании ОА – его отказ от урегулирования ОА означает, что он должен нести ответственность за жертвованный груз.
- 6) А если учесть, что общее морское предприятие имеет место и при буксировке судов без наличия на них грузов (например, ст. 284-4 КТМ РФ), то в данном случае декларировать ОА может только судовладелец.

– Инициализируется процедура ОА **подачей диспашеру письменного заявления** о понесенных убытках или расходах, которые могут быть признаны ОА.

– Предельный срок подачи – 12 месяцев с момента окончания совместного морского предприятия.

Этап 2. Признание ОА

– Одно декларирование АО недостаточно. Факт наличия ОА официально должен быть **признан диспашером**.

– Он выносит мотивированное **решение или постановление о признании** (наличии) или непризнании ОА в указанных заявителем убытках и расходах, которое рассылается всем задействованным в ОА сторонам.

– В своем постановлении диспашер указывает, какие сведения и документы должны быть представлены ему для составления диспаши.

Этап 3. Сбор доказательств понесенных убытков

– По общему праву, у всех участников морского предприятия с получением от диспашера постановления о наличии ОА возникает **обязанность направить** ему в письменной форме **уведомление об убытках или расходах**, понесенных в ходе морского предприятия, и представить их доказательства или данные о стоимости имущества.

– Могут быть представлены и другие материалы, которые заинтересованные лица сочтут необходимыми для защиты своих интересов.

– Для этого отводится также 12 месяцев, но уже после получения запроса диспашера.

– Материалы, на основании которых рассчитывается и распределяется ОА, являются открытыми для ознакомления любой из заинтересованных сторон.

Этап 4. Разделение убытков на ЧА и ОА

– Распределению между участниками морского предприятия подлежит исключительно ОА.

– Вот почему при составлении диспаши обязательно разделение убытков на ОА и ЧА.

– ОА признаются потери, убытки и расходы, являющиеся **прямым последствием акта** общей аварии (из Правила С YAR).

– Некоторые примеры того, что **не признается** ОА:

- 1) убытки, потери или расходы, понесенные в связи с нанесением вреда окружающей среде;
- 2) демередж, потеря рынка, потери и расходы, понесенные вследствие задержки;
- 3) выбрасывание перевозимого на палубе груза, который не принято перевозить на палубе;

Если такой груз был помещен на палубу без ведома или согласия грузовладельца, убытки от выбрасывания груза будут признаны частной аварией судовладельца.

Если с ведома и согласия грузовладельца – частной аварией грузовладельца.

- 4) ущерб, причиненный судну и грузу огнем и дымом или копотью;
- А расходы по привлечению посторонних лиц для тушения пожара относятся к ОА.

– **Всегда** является ОА:

- 1) ущерб, понесенный в результате действий по снятию судна с мели;
- 2) убытки, причиненные спасателями во время проведения спасательной операции.

Этап 5. Составление диспаши

– Если постановление о признании ОА не оспорено ни одной из сторон, диспашер приступает к составлению диспаши – расчету ОА и ее распределению между участниками перевозки.

– Условно порядок составления диспаши можно изобразить схемой:

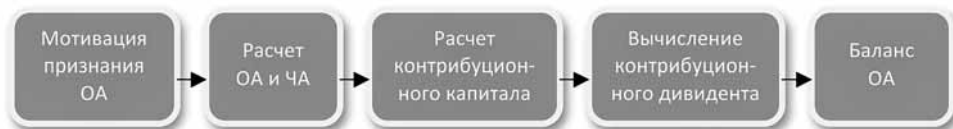


Рис. 16.7. Порядок составления диспаши

– В **заключительной части диспаши** указывается, какая доля общеаварийных убытков падает на судно, груз и фрахт и кто из владельцев этого имущества должен, с учетом произведенных им ранее общеаварийных расходов и пожертвований, выплатить остальным их долю убытков (полностью или частично).

– А кто из них, наоборот, имеет право на возмещение убытков, понесенных сверх падающей на него доли.

– При этом указывается, кому и в какой сумме должны быть произведены **платежи из депозита**, если таковой создавался.

– Надо учитывать, что на суммы ОАР и ОАП начисляются 7% годовых, начиная с момента совершения расходов (Правило XXI из YAR).

– За составление диспаши необходимо уплатить **сбор / гонорар диспашера**, который относится на ОА и включается в диспашу пропорционально долям участия в ОА.

Этап 6. Исправление диспаши

– В случае обнаружения в диспаше расчетных ошибок, они могут быть исправлены диспашером как по собственной инициативе, так и по заявлению одной из заинтересованных сторон.

– Когда диспаша зарегистрирована в соответствующем реестре Ассоциации диспаше-

ров, исправления и изменения в диспаше могут быть внесены диспашером только составлением к ней аддендума.

– Порядок оформления аддендума такой же, как и для диспашы.

Этап 7. Оспаривание диспашы

– При отсутствии согласия с распределением ОА, предложенным диспашером, заинтересованные стороны могут оспорить законченную диспашу с требованием об изменении или отмене диспашы.

– **Оспаривание производится в суде** путем искового производства.

– Одновременно с этим могут быть заявлены и встречные требования.

– Например, грузовладельцы вправе предъявить требования из договора перевозки, ссылаясь на **причинную связь немореходности судна с актом ОА**.

– Немного забежим вперед – в главе XVIII мы будем изучать **Конвенции, определяющие объем ответственности перевозчика**. Основные из них называются **Правилами** – Гаагскими / Гаагскими-Висби и Гамбургскими. Недавнее добавление к ним – Роттердамские Правила, которые войдут в силу еще очень нескоро, если вообще войдут. В них предусмотрена отмена понятия «навигационная ошибка» как средства защиты перевозчика. Если это случится – как считают многие, это нанесет удар по самому существованию ОА. Очень частая причина ОА – это посадка судна на мель вследствие навигационной ошибки. Отнять у перевозчика эту защиту – означает дать возможность оспаривать любую диспашу по ОА, вызванной такой ошибкой.

– Возможность оспаривания диспашы представляется потому, что по праву большинства стран (в т.ч. РФ и Украины) диспаша относится к числу **документов, исполнение которых может быть осуществлено в принудительном порядке** путем совершения исполнительной надписи нотариуса.

– **Срок исковой давности = СИД** для оспаривания диспашы зависит от применимого права и характера требования.

– Так, по английскому праву СИД по истребованию общеаварийного взноса – 6 лет со дня произведения расходов или пожертвований.

– В России СИД по оспариванию диспашы в заграничном плавании – 6 месяцев со дня получения диспашы или аддендума к ней (ст. 308 КТМ РФ), а по требованиям из ОА – годичный срок.

– КТМУ предусматривает 6-месячный СИД для оспаривания диспашы.

– В редакции YAR 2004 года предпринята попытка урегулировать в международном порядке СИД, применяемый к требованиям из ОА.

– Правило XXIII устанавливает годичный СИД со дня составления диспашы по контрибуционным требованиям и 6 лет со дня окончания морской перевозки по любым требованиям из ОА.

– О сроках исковой давности мы еще поговорим в конце этой главы.

Этап 8. Исполнение диспашы

– Неоспоренная диспаша вступает в силу после окончания срока для ее оспаривания. Она должна быть **исполнена** вовлеченными в распределение ОА сторонами **добровольно** согласно принятым на себя обязательствам по ранее выданным аварийным подпискам (см. далее).

– В противном случае диспаша приводится в исполнение в принудительном порядке.

– Например, в РФ и Украине диспаша считается документом, на основании которого **взыскание** задолженности может быть **произведено в бесспорном порядке**, если такой документ скреплен исполнительной надписью нотариуса.

– Для осуществления взыскания по диспаше эта надпись затем передается судебному исполнителю.

Первые дни после акта ОА: право перевозчика на залог

– Мы изучили диспашу – но пока ничего не рассказали о связанных с ОА обязательствах и гарантиях. А именно они заставляют Михаила Войтенко определить ОА как механизм, несправедливый по отношению к грузовладельцам.

– Итак, ОА акт(ы) имел(и) место. Судно приходит в порт окончания рейса, и его капитан объявляет ОА.

– В этом случае перевозчик становится ответственным за организацию урегулирования ОА и сбор аварийных взносов от заинтересованных в грузе сторон.

– Ответственность предполагает и наличие прав. Одним из таких морских прав является **право перевозчика на удержание грузов**, которым он может воспользоваться, чтобы получить оплату контрибуционных взносов.

– Такое право позволяет перевозчику удерживать груз до тех пор, пока соответствующий взнос по ОА не будет оплачен или пока не будет предоставлено альтернативное взносу **обеспечение**.

– Грузы выгружаются и в качестве залога складируются в ожидании поступления взносов по ОА или предоставления обеспечения.

General average account = общеаварийный счет

– В действительности ОАВзносы оплачиваются редко – чаще страховщики предоставляют обеспечение. Но если все же идут платежи, они поступают на ОА счет – это совместный счет, открываемый на имя судовладельца (перевозчика) и имени грузополучателей в одобренном всеми сторонами банке (Правило XXII из YAR).

– Поскольку вопрос об уплате ОА взносов становится сразу после признания диспашером факта ОА – но еще до распределения им убытков и определения их долей – точный размер взноса на этот момент неизвестен.

– Поэтому от грузовладельца требуют или (1) платеж в завышенной сумме – вплоть до стоимости груза. Такой платеж зачисляется на ОА счет и именуется **ОА депозитом = GA deposit**. Сумма депозитов составляет собой **GA fund = ОА фонд**.

– Или (2) альтернативу платежу – предоставление обеспечения.

General average security = гарантия, или обеспечение по ОА

– В торговом мореплавании применяются следующие виды обеспечения по ОА:

- 1) перевозимый груз;
- 2) депозит;
- 3) аварийная подписка;
- 4) общеаварийная гарантия;
- 5) эскроу.

– О первых двух видах обеспечения мы уже говорили. Дополнительно отметим следующее.

– **Обязанность** стороны – участника морского предприятия – **предоставить** должное **обеспечение** и/или **внести аварийный взнос** возникает с получением постановления диспашера о признании ОА и содержится в условиях коносамента, а также продиктована нормами законодательства некоторых стран.

– Так, в ст. 163 КТМУ закреплено, что «... получатель обязан... в случае ОА внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение».

– В случае невыполнения обязательства по уплате своей доли в возмещении ОА сумма взноса в фонд ОА покрывается за счет полученного ранее обеспечения.

– При отказе или неспособности грузополучателя представить надлежащее обеспечение судовладелец (перевозчик) обычно **использует залоговое право** и может сдать груз на хранение своему портовому агенту до того времени, пока не будет оплачен аварийный взнос или предоставлено его обеспечение.

– Теперь собственно об аварийной подписке, гарантии и эскроу.

GA bond = ОА бонд, или подписка

– ОА подписка выдается грузовладельцем или фрахтователем судовладельцу. В ней объявляется стоимость груза (без которой невозможно составление диспаша), закрепляется согласие на представление диспашеру необходимых документов, материалов и сведений.

– Бонд принимается диспашером и перевозчиком, если сумма ОА невелика или если бонд подписан страховщиком. Альтернатива бонду – гарантия.

GA guarantee = ОА гарантия

– Если груз застрахован, то выдача аварийной гарантии – **документа, подтверждающего платежеспособность грузополучателя** в отношении будущих ОА взносов – дело страховщика груза. Если не застрахован – перевозчик или диспашер может принять аварийную гарантию, выданную банком или иной стороной, которая в состоянии дать такую гарантию.

– Гарантия не может содержать оговорок / ограничений. Например, что гарант уменьшит выплачиваемый ОАВ в случае недострахования, а его уплата осуществится, только если взнос покрывается полисом.

– Это может вызвать проблемы, если страховщик не уверен, что ОА убыток покрывается вообще или должен покрываться им полностью. Разрешить таковые можно, если грузовладелец предоставит контргарантию своему страховщику.

– В которой обязуется вернуть страховщику любые суммы, уплаченные страховщиком в фонд ОА сверх его ответственности по полису.

Escrow = эскроу

– В англо-американском праве – эскроу – это депонирование у третьего лица денежных сумм (документов, ценных бумаг, иных ценностей и активов) на имя другого лица с тем, чтобы они были выданы ему лишь после выполнения некоторого условия.

– Фактически эскроу наряду с инкассо, аккредитивом, векселем является **одной из форм расчетов.**

– **Escrow account = счет эскроу** – специальный счет условного депонирования для обмена имуществом, документами или денежными средствами с привлечением третьей стороны – доверенного агента.

– В случае ОА используется для хранения депозитов с целью сбора капитала для покрытия общеаварийных убытков.

– На него перечисляются денежные средства как гарантия будущих платежей взносов по ОА.

– Средства блокируются на счете эскроу до завершения распределения ОА и определения лиц, которым выплачиваются компенсации по общеаварийным убыткам.

– Счет ведется агентом – в качестве которого могут выступать банки, юридические компании, биржи, брокеры или специализированные фирмы, занимающиеся эскроу операциями.

ВКРАПЛЕНИЕ: Трудности в предоставлении обеспечения (для украинского или российского грузовладельца)

– Павел Тренчук в своей статье «Общая авария — теория и практика для украинских грузовладельцев» перечисляет проблемы, с которыми может столкнуться украинский грузовладелец при предоставлении обеспечения:

1) Внесение без договорных обязательств депозита в иностранной валюте на счет, открытый в зарубежном банке.

Заключить договор с диспашером невозможно – отсутствует предмет соглашения.

2) Разрешение же первой проблемы (например, сумели убедить украинский

банк, в том, что внесение депозита – обязанность, вытекающая из договора морской перевозки груза) автоматически порождает вторую: в действие вступает правило «возврата валюты в течение 90 дней», предусмотренное Законом Украины «О порядке осуществления расчетов в иностранной валюте».

Еще не известен ни один случай урегулирования ОА за три месяца, а «несвоевременный» возврат валюты грузовладельцу грозит ему штрафными санкциями со стороны налоговой.

3) Третья проблема возникает с необходимостью предоставления банковской гарантии:

- гарантия должна быть предоставлена крупным банком, а таковым не является ни один банк, действующий в Украине;
- получить напрямую банковскую гарантию в иностранном банке рядовому украинскому грузовладельцу практически невозможно;
- расходы на получение банковской гарантии в иностранном банке с помощью украинских банков составят порядка 5% от суммы гарантийного обязательства. К тому же украинскому банку необходимо выдать встречную гарантию, под которую нужно внести денежные средства на свой счет в виде депозита.

– Естественно, что эти проблемы станут проблемами украинского страховщика груза.

– Думается, что похожие проблемы подстерегают и российского грузовладельца.

– Более подробно со статьей можно ознакомиться в Интернете по ссылке <http://imperator.od.ua/2011-10-10-09-39-58/14/77>.

Главное в ОА

– Что самое главное в Общей Аварии? Ее урегулирование – составление диспаша и платежи по ней – занимает месяцы и годы. Для того чтобы грузовладельцу не ждать все это время свой груз – необходимо, чтобы его страховщик обладал возможностью выдать ОА подписку и ОА гарантию.

– Такая гарантия будет принята перевозчиком / диспашером, если:

(а) сама страховая компания достаточно известна, обладает высоким рейтингом, или
(б) гарантия застрахована – да, гарантия страховщика страхуется – в Ллойдс или у иного страховщика, или

(в) страховщик просит свой банк выдать банковскую гарантию.

– **Способность страховщика организовать выдачу ОА гарантии** должна быть одним из основных критериев при выборе страховой компании.

Расчет ОА Взноса = Calculation of GA contribution

– Начнем с **contributory value** = **контрибуционной стоимости (КС)**.

– Это стоимость всего того имущества, ради спасения которого были произведены общеварийные пожертвования и расходы – судна, груза, фрахта, иногда - контейнеров.

– «Контрибуционная» потому, что стоимость рассматривается с точки зрения ее вклада = контрибуции в общую стоимость имущества, участвующего в покрытии ОА.

– Как синонимом КС можно встретить термин **contributory value** = **контрибуционный капитал (КК)**.

– Но мы ККапиталом будем называть **общую стоимость** судна, груза и фрахта, участвующих в покрытии ОА.

– Тогда у нас капитал будет складываться из отдельных стоимостей: КС судна (КСС), КС груза (КСГ) и КС фрахта (КСФ), (если в ОА нет иных сторон):

$$KK = KCC + KCG + KCF$$

– При исчислении КС диспашер руководствуется **двумя основными положениями**.

– Первое – КС имущества определяется на основе его **действительной чистой стоимости = actual net value**.

– То есть **фактической** стоимости судна, груза – целых или поврежденных – и фрахта в **порту окончания морского предприятия**.

– В частности, стоимость товаров, которые не прибыли, не рассматривается.

– А уменьшение стоимости имущества в результате ЧА влечет соответствующее уменьшение и его КС.

– Вот почему при урегулировании ОА необходимо разделение убытков на ЧА и ОА.

– Второе – к фактической стоимости имущества **прибавляется сумма общеварийных убытков**, вызванных пожертвованием такого имущества.

– Проще говоря, прибавляется стоимость пожертвованного имущества или его части.

– Например, к стоимости доставленного груза добавляется стоимость той его части, которая была выброшена за борт в целях общего спасания.

– Не учитываются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта ОА.

– Кроме тех расходов, которые признаются ОА, например, сбор за составление диспаша.

– Эти положения применяются независимо от того, вычисляется ли контрибуционная стоимость судна, груза или фрахта.

– Тем не менее, исчисление **КСГ имеет свои особенности**.

– Так, диспашер определяет КСГ на момент выгрузки груза исходя из стоимости, указанной в счете-фактуре, выставленном покупателю (получателю).

– При отсутствии счета – на основании стоимости груза на момент его отгрузки (цены FOB).

– Цена СИФ по счету, выставленному покупателю, учитывается в полном размере, если только **фракт** полностью находится **на риске грузовладельца**.

– Если фракт находится на риске иных заинтересованных лиц, то часть фрахта и соответствующая часть страховой премии, входящие в транспортную составляющую цены СИФ, относятся на убытки соответствующих заинтересованных лиц.

– Из стоимости груза **вычитаются суммы всех убытков** от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки.

– Если же груз продается до доставки его в место назначения, КСГ определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения ОА.

– Заметил, **страховая стоимость не** упоминается. Почему?

– Так ведь ОА является международным правилом моря, которое применяется **независимо** от того, **застрахованы или нет** задействованные в морской перевозке интересы или часть из них.

– Поэтому диспашера не интересует, застраховано ли судно, груз или фракт, – и так важная для страховщиков страховая стоимость имущества для него не имеет никакого значения.

– Следующий пример, хоть и слишком упрощен в сравнении с реальностью, но показывает принцип вычисления КСГ:

Стоимость, указанная в счет-фактуре	300,000.00
Обесценивание груза вследствие любого повреждения (ЧА)	– 25,000.00
Стоимость пожертвованной части груза (ОА)	– 150,000.00
Фактическая стоимость груза по прибытию	125,000.00
Плюс компенсация по ОА	+ 150,000.00
Контрибуционная стоимость груза	275,000.00

- Хорошо, определили мы КС судна, грузов, фрахта, в итоге – КК. А зачем все это?
- Чтобы **общие убытки распределить** между судном, фрахтом и грузом **пропорционально** их контрибуционным стоимостям во время и в месте окончания общего морского предприятия.
- И, соответственно, **установить взнос** каждого участника перевозки на покрытие ОА соразмерно КС его имущества, спасенного в результате акта ОА.
- То есть главное – рассчитать пропорцию. Она равна отношению $GA\ loss = OA\ убытка = OAP + OAR - K\ KК$.
- Получается величина **contributory dividend = контрибуционного дивиденда (КД)** – процентное отношение ОА к КК.

$$КД = ОАУ / КК$$

– **Произведение КД на КС имущества, принадлежащего тому или иному участнику морского предприятия, составляет величину его вноса на покрытие ОА = ОАВ.**

**ВКРАПЛЕНИЕ: Примеры расчета и возмещения ОА:
простой и более сложный**

- Рассмотрим на двух условных числовых примерах принципы распределение убытков между участниками морской перевозки и расчета аварийных взносов.

Пример 1. Простой

Грузовладелец заключил договор на морскую поставку товара А. Грузоперевозчик – фрахтователь **по договору тайм-чартера** (договору предоставления судовладельцем фрахтователю судна и услуг членов экипажа на определенный срок).

В одном из промежуточных портов грузоперевозчик через своего агента дополнительно принял к перевозке два контейнера с грузами, принадлежащими двум разным владельцам – Б и В. Их нужно было доставить в тот же порт, что и груз А.

Во время пути судно попало в сильный шторм. Контейнер с грузом Б был смыт волной с палубы. Капитан в целях спасания судна и оставшегося груза принял решение часть груза выбросить за борт. Был выброшен контейнер с грузом В, но этого оказалось недостаточно. Пришлось пожертвовать и частью груза А.

По прибытии судна в порт назначения грузоперевозчик декларировал ОА. Общеаварийные убытки составили стоимость груза, пожертвованного в результате спасательных мероприятий, и стоимость работ по перемещению груза А.

Начальные стоимости, в долларах США:

- стоимость судна – 22,000,000;
- стоимость груза А – 15,000,000;
- стоимость фрахта по грузу А – 500,000;
- стоимость груза Б – 1,000,000 (вместе с фрахтом);
- стоимость груза В – 2,500,000 (с фрахтом).

Стоимость пожертвованного груза А (ОА убыток грузовладельца А) – 470,000, стоимость работ по его перемещению (ОА расходы фрахтователя) – 30,000.

- Все расчеты, выполненные согласно указанному выше порядку, сведены в две таблицы – Приложения 16.1. и 16.2. Пролистайте несколько десятков страниц – и держите их открытыми. Проанализируем полученные результаты.

– **Первое** и очевидное – **фрахтователь** финансово заинтересован в декларации ОА. Ему выгодно уплатить аварийный взнос в 37,500 – и прочие сборы по урегулированию ОА – а взамен полностью компенсировать свои общеаварийные расходы, а часть воз-

мещения за пожертвованные грузы А и В – 1,650,000 – возложить на судовладельца. Без признания действий фрахтователя актом ОА он не только остался бы с убытком в 30,000, но и был бы ответственным перед грузовладельцами суммарно на 3,970,000.

– **Второе. Пожертвование** грузом В полностью возмещается из фонда ОА. Однако для этого грузовладельцу В необходимо уплатить аварийный взнос в 187,500 несмотря на то, что его груз полностью утрачен. Конечно же, для него это тоже выгодно – за 187,500 выкупаются 2,500,000. Учитывая сравнительно небольшую сумму аварийного взноса, причитающегося с грузовладельца В, он решением диспашера может быть освобожден от уплаты взноса. В этом случае из фонда ОА грузовладельцу В будет возмещено не 2,500,000, а только 2,312,500 – меньше на размер причитающегося, но не уплаченного аварийного взноса по грузу В. Это и есть пример одной из вариаций принципа возмещения общеаварийных убытков. Тем не менее, как видим, даже при полной утрате груза в результате акта ОА аварийный взнос по такому грузу все равно начисляется. Такой аварийный взнос будет итоговым общеаварийным убытком грузовладельца – его он не сможет возместить ни у судовладельца, ни у фрахтователя. Более того, грузовладелец останется с этим убытком, если им не было произведено страхование груза.

– **Третье.** Грузовладелец А также полностью возместит из фонда ОА пожертвование частью его груза на сумму 470,000. Но он обязан уплатить более солидный аварийный взнос 1,125,000. Если он проявил осмотрительность и застраховал свой груз, то возместить эти 1,125,000 – третью составляющую общеаварийного убытка – сможет лишь у своего страховщика.

– **Грузовладельцы – страхуйте свой груз!** Пожертвование грузом и аварийный взнос покрываются любым из условий ICC (А, В или С).

– **Четвертое.** Гибель груза **Б полностью отнесена на ЧА** – убыток, который несет только грузовладелец Б. Из фонда ОА возмещение по этому грузу не выплачивается. С другой стороны, владельцу груза Б не нужно уплачивать аварийный взнос. Это следует из того, что диспашером на его груз не начислена контрибуционная стоимость.

– По имуществу, не имеющему контрибуционной стоимости, аварийный взнос не уплачивается.

– **Пятое.** А вот судовладельцу в данном случае ОА ни к чему – ему платить самый большой аварийный взнос 1,650,000 да еще с учетом того, что фактическим перевозчиком он-то и не был.

– Но ведь капитан представлял на судне интересы не фрахтователя, а судовладельца! И принимая решение выбросить за борт груз В и часть груза А – он руководствовался идеей спасения судна. Да, и грузов тоже – в этом и состоит Общая Авария. Принятие действий для спасения всего имущества!

Пример 2. Более сложный

Расчет аварийных взносов отдельно по пожертвованиям и общеаварийным расходам, да и разные вариации принципа возмещения общеаварийных убытков.

Предположим, что на судне **стоимостью 14,000,000 при** выходе из порта возник пожар, для тушения которого был привлечен профессиональный спасатель. С помощью спасателя пожар был ликвидирован. Тем не менее, **судно** получило от огня **повреждения в размере 1,550,000**, хотя при самой операции по тушению пожара повреждения судну не нанесены.

Судно перевозило груз, принадлежащий трем грузовладельцам: А, Б и В, стоимостью, соответственно, **6,000,000 / 4,000,000 / 2,000,000**. Огонь нанес грузу А ущерб **в размере 200,000, грузу Б – 300,000**.

Водой, использовавшейся для тушения пожара, груз А был дополнительно **поврежден на сумму 1,000,000**. Такое повреждение явилось прямым и предвиденным результатом операции по тушению пожара. Груз Б оказался водостойким и при тушении пожара дополнительных повреждений не получил.

А вот груз В находился далеко от очага пожара и остался без малейших повреждений.

Услуги **спасателя** обошлись судовладельцу в 1,150,000.

Фрахт находился на риске перевозчика. Судовладелец за перевозку трех грузов должен был получить 1,200,000. Фактически же он получил только 1,050,000. Грузовладелец А отказался уплатить фрахт в сумме 120,000, из которых 100,000 в связи с повреждением груза водой, использовавшейся для тушения пожара, а грузовладелец Б – 30,000 – пропорционально стоимости поврежденного огнем груза. В нашем примере условно принята ставка фрахта 0.1 с каждой тысячи стоимости груза.

Судовладельцем инициирована процедура ОА, распределение и расчеты по которой приводятся ниже.

Сразу обратим внимание на то, что **не уплаченные владельцем груза А 100,000** являются для судовладельца **потерей фрахта** вследствие общеаварийных действий, но не пожертвованием этой суммой с его стороны. Поэтому эти 100,000 не включаются в КС, но должны быть возмещены судовладельцу в порядке урегулирования ОА. Мы же, дабы не усложнять таблицу общей картины распределения общеаварийных убытков, условно отнесем неуплаченные 100,000 – на пожертвование.

– Изучите теперь Приложения 16.3 и 16.4, пожалуйста!

– Общая картина распределения общеаварийных убытков и взносов имеет следующий вид:

Интерес	Общая Авария			Аварийный взнос		
	Пожертвование ОАП	Расходы ОАР	Всего ОА	Пожертвование ОАП	Расходы ОАР	Всего
Судно и Фрахт	100,000	1,150,000	1,250,000	594,000	621,000	1,215,000
Груз А	1,000,000	0	1,000,000	255,200	266,800	522,000
Груз Б	0	0	0	162,800	170,200	333,000
Груз В	0	0	0	88,000	92,000	180,000
Итого:	1,100,000	1,150,000	2,250,000	1,100,00	1,150,000	2,250,000

– Как видим, размер ОА составляет долл. США 2,250,000. На ее возмещение в фонд ОА со всех участников морского предприятия в виде аварийных взносов собирается такая же сумма...

– За счет которой судовладелец в порядке распределения ОА возмещает свои общеаварийные убытки – 1,250,000, а грузовладелец А – 1,000,000 как возмещение стоимости груза, поврежденного водой при тушении пожара.

– Однако для этого они вынуждены сначала уплатить, соответственно, 1,215,000 и 522,000.

- Слегка напоминает **выкуп своих убытков**, но за меньшую, чем их размер, цену. Платишь 1,215,000 – получаешь 1,250,000, выигрыш – 35,000. Это для судовладельца из нашего примера. Для владельца груза А, соответственно – 522,000 – 1,000,000 – 478,000.
- Недостаточная для возмещения ОА сумма в 513,000 вносится грузовладельцами Б и В, соответственно – 333,000 и 180,000.
- Владелец груза Б не получит возмещения в порядке распределения ОА, он сам несет свой убыток.
- Повреждение огнем части груза Б не относится к ОА.
- Более того, в отличие от грузовладельца Б из первого примера, в данном случае владелец груза Б вместе с владельцем груза В понесет **расходы на покрытие ОА**, поскольку часть или весь их груз был спасен в результате общеаварийных действий и, следовательно, имеет контрибуционную стоимость.
- Интересней всего ситуация с грузом В – никакого повреждения, а его владельцу неожиданно-негаданно еще и 180,000 платить или в фонд ОА, или иным участникам перевозки.
- Владельцы грузов и их страховщики – будьте готовы к этому!

– Итак, за **счет уплаченных** каждым участником морского предприятия аварийных **взносов ОА возмещена**. Это – классический способ возмещения общеаварийных убытков и без страхования.

– Но не следует забывать о **частной аварии = ЧА**, которая вместе с аварийными взносами (без дополнительных расходов на урегулирование ОА!) будет составлять следующие убытки владельцев:

Владелец	Частная Авария	ОАварийный взнос	Всего убытков
Судна	1,600,000	1,215,000	2,815,000
Груза А	200,000	522,000	722,000
Груза Б	300,000	333,000	633,000
Груза В	0	180,000	180,000
Итого:	2,100,000	2,250,000	4,350,000

– Каждый владелец **сам несет свои убытки**, которые не были отнесены к общеаварийным и признаны диспашером как **ЧА**.

– А уж эти убытки вместе с аварийными взносами могут быть возмещены по **соответствующим договорам страхования грузов и корпуса судна**.

– Если таковые были заключены!

– Поскольку грузовладельцы Б и В не понесли общеаварийных убытков и получателями возмещений из фонда ОА выступают судовладелец и владелец груза А, последние могут быть **освобождены от уплаты аварийных взносов**.

– При этом фонд ОА будет сформирован в размере 513,000 за счет только аварийных взносов владельцев груза Б и В.

– В этом случае не обойтись без **предварительного согласия** страховщиков судна и груза А.

– Диспашеру в качестве вариации принципа возмещения общеаварийных убытков предстоит выполнить **расчеты по взаимозачету сумм**.

– Мы не будем здесь приводить их детали, предоставим сделать это читателю. Укажем только, что общая картина распределения общеаварийных убытков и взносов примет вид:

Интерес	Общая Авария			Аварийный взнос	Возмещение из ОАФонда
	Пожертвование ОАП	Расходы ОАР	Всего ОА		
Судно и Фрахт	100,000	1,150,000	1,250,000	0	35,000
Груз А	1,000,000	0	1,000,000	0	478,000
Груз Б	0	0	0	333,000	0
Груз В	0	0	0	180,000	0
Итого:	1,100,000	1,150,000	2,250,000	513,000	513,000

– А причитающиеся аварийные взносы владельцы груза Б и В уплачивают напрямую иным сторонам следующим образом:

Владелец	Судовладельцу	Грузовладельцу А	Всего:
Груза Б платит	22,719.30	310,280.70	333,000
Груза В платит	12,280.70	167,719.30	180,000
Итого:	35,000.00	478,000.00	513,000

– Если сами не сможете сосчитать такое распределение платежей, пишите нам на wecanhelp@oakinsur.com – поможем!

ICC: Покрытие общеварийного пожертвования грузом

– Согласно условиям ICC страховщик ответственен за возмещение как частичного убытка, так и полной гибели застрахованного груза, пожертвованного при акте ОА.

– Однако, секция 66(6) MIA, 1906 (см. главу VIII) предусматривает, что страховщик **не ответственен** за возмещение любого **общеварийного** убытка или взноса, если такой убыток или взнос **не был** понесен с целью избежания или в связи с предотвращением **застрахованной опасности**.

– Правда, эта секция носит диспозитивный характер, и в полисе может быть предусмотрено специальное условие о противоположном.

– Как мы уже знаем, Институтские Оговорки по страхованию грузов не содержат специальное условие о противоположном относительно общеварийного пожертвования.

– А это означает лишь одно: до тех пор, пока «специальное условие о противоположном» не появится в оговорках, страховщики не отказываются от условия секции 66(6) и, следовательно, будут действовать положения MIA, 1906.

– Поэтому страхователю с тем, чтобы требовать от страховщика страховое возмещение своего общеварийного убытка или взноса, необходимо **доказать**, что пожертвование грузом или общеварийные расходы были совершены **в результате застрахованной опасности**.

– При этом, секция 66(4) MIA, 1906 позволяет страхователю **требовать** непосредственно **от страховщика** выплату **возмещения** общеварийного **пожертвования** грузом, **не дожидаясь** окончания урегулирования ОА.

– Страховщик, выплатив возмещение, получает права страхователя на выплачиваемые ему суммы из фонда ОА.

– В оговорках ICC(A) общеварийное пожертвование грузом содержится внутри термина «все риски».

– При использовании оговорок ICC (B или C) гибель или повреждение застрахованного груза, вызванное общеварийным пожертвованием, покрывается по оговорке 1.2.1.

– Тем не менее, покрытие пожертвования грузом, осуществляемое по оговоркам ICC(A, B или C), **подчинено** имеющимся в этих оговорках или полисе **исключениям**.

– Например, страховщики могут показать, что обстоятельство, вследствие которого совершен акт ОА, было вызвано любой из **исключенных опасностей**.

– При отсутствии таких исключений, мера возмещения общеаварийного пожертвования части груза определяется так же, как и для частичного убытка.

– Мера возмещения полной гибели груза, пожертвованного при акте ОА, – его страховая стоимость.

– Если страховщик не имеет оснований для отказа, он должен еще **до завершения урегулирования ОА** – которое может длиться несколько лет – возместить 470,000 грузовладельцу А и 2,500,000 грузовладельцу В из 1-го примера, во 2-м примере – 1,000,000 грузовладельцу А.

– После чего вместо страхователя может вступать в отношения с диспашером и фондом ОА, чтобы вернуть выплаченную сумму возмещения.

ИСС: Покрытие общеаварийного взноса

– Общие положения о возмещении страховщиком общеаварийных убытков, в том числе и аварийного взноса, установлены в секции 66 MIA, 1906.

– Но в ней нет правил урегулирования такого рода убытков.

– Избежать недоразумений в этом вопросе позволяет оговорка **cl.2 GA из ИСС**, имеющая отношение к ответственности страхователя за уплату общеаварийного и спасательного взноса.

– В соответствии с этой оговоркой страховщик соглашается **возместить общеаварийный и спасательный взнос**, установленный или по диспаше, или в соответствии с условиями договора перевозки, или законом либо обычаем места, в котором закончилось морское мероприятие.

– Секция 66(5) MIA предоставляет страхователю, который уплатил или обязан уплатить общеаварийный взнос, право возместить этот взнос у своего страховщика.

– Но при условии, как это предписывает следующая секция 66(6), что акт ОА должен быть осуществлен **в связи с застрахованной опасностью**, если в условиях страхования отсутствуют прямые положения об ином.

– Секция 66(6) строго соблюдается при страховании корпуса судна – страховщик не несет ответственности за возмещение аварийного взноса по судну, если убыток не был понесен для избежания или в связи с избежанием застрахованной опасности.

– А вот страховщики грузов к возмещению аварийного взноса подходят по-иному. Согласно оговорке ИСС cl.2 GA – страховщик возмещает страхователю / уплачивает в фонд ОА аварийный взнос **независимо от причины акта ОА**.

– Но исключая причину, которая является одной из опасностей, явно исключенной в соответствии с условиями страхования.

– Покрытие по оговорке cl.2 GA осуществляется «от всех рисков», но, как и в случае общеаварийного пожертвования, позволяет страховщику отклонить страховое требование, показав, что причиной ОА явилось любое предусмотренное исключение.

– Ответственность страховщика за возмещение (уплату) аварийного взноса – установленный по окончании урегулирования ОА размер взноса. Однако он может быть уменьшен в случае любого неполного страхования, выявленного при сравнении контрибуционной стоимости со страховой стоимостью груза.

– Такой порядок установлен секцией 73 MIA, 1906.

73. General average contributions and salvage charges

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the **measure of indemnity is the full amount of such contribution**, if the subject-matter liable to contribution is **insured for its full contributory value**; but, if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be **reduced in proportion to the under insurance**, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(2) Where the insurer is liable for **salvage charges** the extent of his liability must be determined on the like principle.

73. Общеаварийные взносы и спасательные расходы

(1) С учетом любых прямо выраженных положений полиса, если страхователь уплатил, либо несет обязательство по уплате любого общеаварийного взноса, мера возмещения составляет **полную сумму такого взноса** в том случае, когда предмет страхования, по которому должен быть уплачен взнос, **застрахован на полную сумму такого взноса**; если же предмет страхования был застрахован частично, подлежащее выплате возмещение должно быть **уменьшено пропорционально недострахованию**. В случае наличия убытков по частной аварии, которые составляют вычеты из контрибуционной стоимости и по которым страховщик несет ответственность, их сумма должна быть вычтена из страховой стоимости для установления той суммы, которую страховщик обязан выплатить.

(2) Если страховщик несет ответственность в отношении **расходов по спасанию**, его ответственность определяется по вышеуказанному принципу.

– Данная секция предусматривает полную ответственность страховщика за возмещение аварийного взноса **при условии, что страховая стоимость не меньше контрибуционной стоимости**.

– И позволяет страховщику уменьшить возмещение аварийного взноса, если сравнение страховой и контрибуционной стоимостей указывает на **неполное страхование**. Уменьшить пропорционально отношению страховой стоимости нетто к контрибуционной стоимости

– Для сравнения с контрибуционной стоимостью страховая стоимость должна быть **уменьшена на любой убыток по частной аварии**.

– А затем полученный результат сравнивается с контрибуционной стоимостью груза и рассчитывается мера возмещения аварийного взноса.

– Рассмотрим пример:

После декларации ОА диспашером установлено, что КСГ = 860,000, КД = 0.15%, к ЧА по грузу отнесен убыток в 40,000.

Следовательно, владелец застрахованного груза должен уплатить аварийный взнос в размере: $860,000 \times 0.0015 = 1,290$.

Поскольку в полисе страховая стоимость груза согласована в размере 880,000, страховщик возместит ему:

страховая стоимость 880,000

минус ЧА 40,000

840,000 $\times 0.0015 = 1,260$

И тем самым **отражается недострахование**.

– Возможные **изменения в стоимости груза во время его перевозки** также могут привести к превышению контрибуционной стоимости груза над его страховой стоимостью. – Допустим, что ожидаемая стоимость груза по прибытии в порт назначения – 1,000,000. Логично, что груз и был застрахован на равную ей страховую стоимость. Во время рейса произошло общееаварийное пожертвовано грузом на сумму 400,000. Вместе с тем, рыночные цены на данный груз выросли в 1.1 раза.

– Следовательно:

стоимость по прибытии оставшейся части груза $(1,000,000 - 400,000) \times 1.1 = 660,000$;
контрибуционная стоимость груза $660,000.00 + 400,000 = 1,060,000$.

– Сравнение страховой и контрибуционной стоимостей указывает на недострахование в 60,000.

– Однако секция 73 MIA, 1906 не запрещает сторонам договора страхования в его условиях предусмотреть иное.

– Страховщики груза за уплату страхователем незначительной дополнительной премии соглашаются на включение в договор страхования **условия об уплате аварийного взноса в полной мере, несмотря на страховую стоимость груза**.

– Такое условие оформляется в виде оговорки **General Average in Full = GA in Full = Оговорка о полном возмещении общееаварийного взноса**.

– Этой оговоркой страховщик соглашается в полной мере уплатить (возместить) аварийный взнос, несмотря на неполное страхование, выявляемое при сравнении страховой стоимости груза с его контрибуционной стоимостью.

– Стандартная оговорка GA in Full появилась в апреле 1982 года – от имени Объединенного комитета по грузам – под номером **JC1982/029 27/04/82**:

General average and salvage charges in full irrespective of insured value

For the purpose of claims for general average contribution and salvage charges recoverable hereunder the subject-matter insured **shall be deemed to be insured for its full contributory value**.

Полное возмещение аварийных и спасательных взносов независимо от страховой стоимости

В отношении страховых требований о взносах по ОА и спасанию, возмещаемых на условиях настоящего договора страхования, **считается, что предмет страхования застрахован на его полную контрибуционную стоимость**.

– Немного выше при рассмотрении **общееаварийной гарантии** мы отмечали, что страховщик неохотно выдает ее без оговорок – обязательства по гарантии могут превысить его ответственность по полису.

– Соответствующие проблемы снимает оговорка GA in Full.

– В заключение об ОАВзносе напомним, что **франшиза не применяется** при возмещении аварийного или спасательного взноса.

– Теперь немного о **покрытии общееаварийного депозита**, являющегося обеспечением аварийного взноса.

– В принципе, страховщик не обязан ни возмещать страхователю уплаченный им депозит, ни уплачивать депозит от имени страхователя.

– Однако на практике, когда убыток страхователя был понесен в результате обоснованно выполненного акта ОА в связи с не исключенной опасностью, страховщики грузов часто соглашаются оплачивать депозит.

– Когда страховщик уплачивает причитающийся со страхователя груза общееаварийный депозит, квитанция об уплате депозита переходит к страховщику, что впоследствии позволяет ему осуществить General Average Refund = возврат излишне перечисленной в фонд ОА суммы.

Предоставляемое оговорками ИСС покрытие спасательных взносов

- В специальном смысле **термин спасание** относится к ситуации, когда при воздействии морской опасности независимый спасатель оказывает помощь без наличия договора о спасании и благодаря такой помощи подвергаемое опасности имущество спасено.
- Помощь предоставляется на основании принципа **“no cure – no pay”** = «без спасания – нет вознаграждения».
- Внедоговорное спасание позволяет спасателю применить морское залоговое право на спасенное имущество до тех пор, пока он не получит вознаграждение за спасение.
- Размер вознаграждения устанавливается адмиралтейским (морским) судом или арбитражем.
- Поэтому такое вознаграждение и носит название **salvage award = присужденное вознаграждение за спасание**.
- В настоящее время большинство операций спасания выполняется по договору спасания типа «нет спасания – нет вознаграждения».
- Однако такой договор при некоторых обстоятельствах предоставляет спасателю возможность получить вознаграждение даже тогда, когда имущество не спасено.
- Размер вознаграждения за договорное спасание обычно согласовывается в договоре, но может быть и присужденным.
- Когда присужденное вознаграждение за спасание относится на две или более стороны, оно распределяется между сторонами в виде **спасательных взносов**.
- Размер спасательного взноса каждой стороне устанавливается почти таким же способом, как и размер общеаварийного взноса.
- Ведь MIA содержит те же самые положения для спасательного взноса, что и для аварийного.
- Различие состоит лишь в том, что контрибуционная стоимость имущества определяется **в месте окончания услуг по спасанию**.
- А такое место может и не быть местом окончания морского предприятия.

- Как правило, спасание груза осуществляется при общеаварийном акте, так что требования о возмещении спасательного взноса в отношении только одного груза предъявляются редко.
- При отсутствии ОА присужденное вознаграждение за спасание или его долевой взнос по застрахованному грузу трактуется как общеаварийное пожертвование.
- Общие положения о возмещении страховщиком спасательных взносов прописаны в секции 65 MIA, 1906.
- Закон освобождает страховщика от возмещения спасательного взноса, когда спасание было связано с **незастрахованной опасностью**, и позволяет уменьшить сумму выплачиваемого возмещения в случае **неполного страхования**.
- Все это и позволяет страховщикам грузов урегулировать требования о возмещении спасательного взноса точно так же, как и аварийного.
- Подтверждение этому – оговорка **General Average в наборах ICC**.

ОТ ОБЩЕЙ – К ЧАСТНОМУ.

Мера возмещения при частичном убытке по грузу

- Изучили Общую Аварию – возвращаемся к частичным – или частным – убыткам.
- При отсутствии иного соглашения со страховщиком, мера возмещения частичного убытка по грузу определяется в соответствии с секцией 71 MIA, 1906.
- Такой же подход применяется и для установления меры возмещения в отношении **частной аварии и общеаварийного пожертвования частью** застрахованного груза.
- Основная идея, положенная в основу возмещения частичного убытка:
возмещение должно быть денежным эквивалентом степени вреда, причиненного владельцу груза и относимого только к той части груза, которая повреждена или утрачена.
- Например, если вся партия груза возвращается продавцу из-за повреждения его ча-

сти, страховщик не будет возмещать полную гибель, а лишь повреждение части груза.
 – В случаях перевозки таких товаров, как машины и оборудование, сторонам договора страхования важно заранее определиться с возмещаемыми действиями по устранению повреждений груза.

– В частности, оговорки Replacement Clause устанавливают принцип, согласно которому возмещению подлежит только замена или ремонт поврежденных частей, узлов или деталей.

– Вернемся к РАМ. Для определения меры возмещения MIA требует установить **percentage of depreciation = процент обесценения** и применить его к страховой стоимости или страховой сумме, если она меньше страховой стоимости.

– Для этого вычисляется разница между:

GSV = Gross arrived Sound value – валовой стоимостью груза (по прибытии) в неповрежденном состоянии и

GDV = Gross arrived Damaged Value – валовой стоимостью поврежденного груза (по прибытии).

– Разница стоимостей преобразуется в проценты от валовой стоимости неповрежденного груза.

– Это и будет percentage of depreciation – процент обесценения груза.

– Мера возмещения определяется путем применения процента обесценения груза к страховой стоимости.

– Или к страховой сумме, если она меньше страховой стоимости.

– В нижеследующей таблице показано, что процент обесценения остается неизменным, несмотря на колебания рыночных цен.

– Поскольку колебания рыночных цен в равной мере затрагивают стоимость по прибытии как неповрежденного, так и поврежденного груза.

	Р ы н о ч н ы е ц е н ы		
	стабильные	повышенные	пониженные
Предполагаемая валовая стоимость неповрежденного груза в порту прибытия	\$120,000	\$144,000	\$100,000
Минус валовая выручка от продажи поврежденного груза	\$86,400	\$103,680	\$72,000
Потеря в стоимости	\$33,600	\$40,320	\$28,000
Процент обесценения	28%	28%	28%

– Для определения возмещения частичного убытка процент обесценения применяется к страховой сумме, указанной в полисе.

– При условии, что страховая сумма и страховая стоимость в полисе — USD120,000, страховщик выплатит $120,000 \times 28\% = \text{USD}33,600$.

– Причем независимо от колебаний цен на груз на зарубежном рынке – оставались ли они стабильными, или же выросли, или упали.

– Таким образом, страховщик груза освобождается от рыночных потерь в USD6,720, понесенных страхователем при увеличении стоимости груза на день его прибытия.

– В случае понижения рыночной цены на груз страхователь фактически теряет только USD28,000, но по условиям полиса он все равно возместит у страховщика USD33,600.

– Полученная таким образом «прибыль» в USD5,600 отражает **agreed insured value – согласованную страховую стоимость USD120,000**.

– Напоминаем, английский страховщик возмещает убыток на основании указанной в полисе страховой стоимости, которая считается обоюдно согласованной при заключении договора страхования.

– На то она и **agreed – согласованная**.

- Вышеприведенные примеры относятся к **случаю**, когда обусловленная в полисе **страховая сумма** в USD120,000 **равна** предполагаемой **валовой стоимости** по прибытии **неповрежденного** груза на рынок со стабильными ценами.
- Рассмотрим ситуацию, когда страхователь заключил договор страхования со страховой суммой и страховой стоимостью выше или ниже валовой стоимости неповрежденного груза на стабильном рынке.
- Следует напомнить, что MIA разрешает страхователю заключать договор страхования на любую стоимость, с которой согласится страховщик.
- На основании такого договора и выдается оцененный, или валютированный полис.
- Итак, примеры использования неизменного процента обесценения в случае различных страховых стоимостей:

Страховая стоимость и сумма	\$400,000	\$320,000
Валовая стоимость по прибытии в неповрежденном состоянии	\$360,000	\$360,000
Валовая стоимость по прибытии в поврежденном состоянии	\$259,200	\$259,200
Потеря в стоимости	\$100,800	\$100,800
Процент обесценения	28%	28%
Мера возмещения	$\$400,000 \times 28\% =$ \$112,000	$\$320,000 \times 28\% =$ \$89,600

- **Оценка валовой стоимости** по прибытии груза в неповрежденном состоянии может представлять **трудности**, если аналогичные товары долгое время не продавались на местном рынке.
- Эту проблему, в частности, можно разрешить, если часть отправленной партии груза доставлена в неповрежденном состоянии.
- Для этого надо продать эту часть как неповрежденный груз и использовать выручку от продажи для оценки возможной валовой стоимости по прибытии в неповрежденном состоянии всего груза.
- Для иллюстрации такого подхода рассмотрим ситуацию, когда партия штучного товара, упакованного в 240 равноценных коробок, была застрахована на страховую стоимость USD180,000.
- При доставке в пункт назначения без повреждений первых 120-ти коробок они все были проданы за USD80,000 брутто.
- Остальные 120 коробок прибыли с повреждением товара. Повреждение от застрахованной опасности.
- Поврежденный товар продается за USD40,000 брутто.
- Используя выручку от продажи неповрежденного товара в качестве ориентира, можно предполагать, что валовая стоимость по прибытии всей партии товара в неповрежденном состоянии была бы USD160,000.
- При таких исходных данных вычисления сводятся к следующему:

Страховая стоимость и страховая сумма по полису	\$180,000
Предполагаемая валовая стоимость по прибытии в неповрежденном состоянии	\$160,000
Минус фактическая брутто-выручка от продажи (\$80'000 + \$40'000)	\$120,000
Потеря в стоимости	\$40,000
Процент обесценения (\$40'000 / \$160'000)	25%
Мера возмещения	$\$180,000 \times 25\% =$ \$45,000

– С расчетами, кажется, все понятно. Но почему такой непривычный для нас подход расчета меры возмещения?

– Дело в том, что MIA кодифицирует английское морское страховое право по состоянию на 1906 год. В нем обобщена практика около 2000 судебных решений по морскому страхованию.

– А судебные дела, на которых базируется Закон, связывают меру возмещения для частичного убытка с обстоятельствами, когда товары перевозились с целью их **продажи по прибытии**.

– Вот почему для вышеуказанных способов расчета меры возмещения необходима **стоимость или цена груза на рынке в пункте назначения или в месте выгрузки**.

– В современной коммерческой практике очень редко грузы отправляются с целью их продажи по прибытии – обычно они продаются до отгрузки или в пути.

– Необходимость продажи доставленных грузов может быть вызвана обстоятельствами перевозки.

– Например, грузополучатель отказывается принять поставку поврежденного груза.

– А если и принимает такую поставку, то с привлечением сюрвейера для инспекции груза и установления степени его обесценения.

– В этом случае страховщик обычно принимает калькуляцию сюрвейера.

– А убыток урегулируется вышеприведенным образом, но с использованием «расчетного» процента обесценения, установленного сюрвейером.

– Однако в тех случаях, когда груз продается для того, чтобы определить процент обесценения, необходимо использовать только валовые (брутто) стоимости – стоимости товаров со всеми уже предварительно оплаченными расходами на перевозку, таможенными пошлинами и расходами на выгрузку.

– **Только при использовании валовых стоимостей процент обесценения будет оставаться постоянным.**

– Даже при колебании цен на местном рынке.

– А если груз остается на таможенном, акцизном и т.п. складе до уплаты причитающихся налогов и сборов (продается под бонд, т.е. с неоплаченной пошлиной), цена груза, находящегося в залоге на складе (бондовая цена), считается валовой стоимостью.

– Неоплаченная пошлина является так называемым **«неприобретенным интересом» страхователя**.

– К неприобретенному интересу **еще** относят **иные обязательные платежи**, фрахт или прочие расходы, которые на момент наступления страхового случая еще не производились или от которых вследствие наступления страхового случая страхователь освобождается в соответствии с действующим законодательством.

– В валовую стоимость груза вышеуказанные платежи и расходы не входят.

– Оценить процент обесценения груза, количество которого определяется по весу, можно путем сравнения отгруженного веса с весом прибывшего груза.

– Конечно же, принимая во внимание **естественную убыль**, если это применимо к данному типу груза.

– А также исключив из расчетов вес тары, если груз перевозится в цилиндрических контейнерах, бочках или других формах жесткой тары.

– Процент обесценения грузов, отгруженных по объему, может быть определен путем сравнения отгруженного объема с прибывшим.

– И если это применимо – с учетом естественного испарения или увеличения / уменьшения объема.

Salvage loss method (SLM) = убыток с учетом реализации спасенного груза

– Английское право и практика при урегулировании убытков по грузу не рассматривает компромиссную полную гибель, встречающуюся в страховании корпуса судна.

– Если только не брать во внимание экзотические типы Compromised Total Loss, изложенные в главе VIII.

– Однако страховщики груза часто соглашаются на **salvage loss settlement = урегулирование убытка с учетом реализации спасенного имущества** вместо обычного способа урегулирования убытка по грузу.

– Чаще всего в тех случаях, когда застрахованный груз – поврежденный или нет – выгружен в промежуточном порту или месте при обстоятельствах, не подтверждающих КПГ.

– Причина или основание?

– Да мало ли! Поломка двигателя или иное повреждение судна, столкновение судна с иным судном, груз начал портиться и т.д.

– А право капитана на выгрузку предусмотрено в коносаменте.

– В такой ситуации страховщик и страхователь могут договориться, что груз – или то, что от него осталось – будет реализован (продан) страхователем в таком порту или месте.

– А страховщик возместит страхователю страховую стоимость за вычетом чистой выручки от продажи, то есть суммы, за которую был продан груз, минус расходы по организации и проведению продажи.

– Такой способ урегулирования и называется **SLM – урегулирование убытка с учетом реализации спасенного груза**.

– В практике страхования грузов SLM является альтернативой обычного PAM способа.

– И осуществляется исключительно по усмотрению страховщика.

– Он, страховщик, если так предпочтет, всегда имеет право настаивать на урегулировании частичного убытка с использованием процента обесценения – PAM.

– Причем независимо от местонахождения груза во время его осмотра сюрвейером.

– Рассмотрим пример урегулирования убытка SLM способом.

– Предположим, что:

- груз застрахован на USD400,000 по полису с согласованной стоимостью на условиях ICC (A);
- в ходе перевозки при столкновении судно и груз были повреждены;
- капитан судна выгрузил груз в промежуточном порту и расторг договор перевозки;
- обо всем этом страхователь незамедлительно уведомил страховщика;
- страховщик согласился продолжить покрытие (оговорка cl.9 «Прекращение договора перевозки»);
- тем временем страхователь обратился к сюрвейеру;
- сюрвейер оценил, что затраты на ремонт, переупаковку и повторную отправку груза не превысят его рыночной стоимости по прибытии;
- следовательно, возмещение по CTL – КПГ исключается;
- сюрвейер рекомендует страхователю избежать транспортных расходов, продав груз на месте;
- страхователь готов следовать рекомендации сюрвейера и сообщает об этом страховщику;
- страховщик отвечает, что для данных обстоятельств в английском праве не существует положения для урегулирования убытка в порядке возмещения полной гибели;
- тем не менее, в ходе переговоров страховщик соглашается, что реализация поврежденного груза в промежуточном порту – самый разумный выход из сложившейся ситуации;
- от продажи груза страхователю удалось выручить USD250,000.

– Убыток урегулируется методом SLM так:

Страховая стоимость	\$400,000
Минус чистая выручка от продажи	– \$250,000
Подлежащий возмещению убыток	\$150,000

– Пример примером, а на практике такой способ урегулирования убытка может быть невыгодным или для страховщика, или для страхователя.

– В зависимости от того, повышенные или пониженные рыночные цены на груз в промежуточном порту.

– Чтобы легче понять, о чем идет речь, давайте в нашем примере посмотрим, как на меру возмещения влияет колебание рыночных цен при урегулировании убытка:

- 1) обычным способом РАМ, как того требует МΙΑ, 1906;
- 2) способом SLM – урегулирования убытка с учетом продажи спасенного груза.

– Итак, РАМ – обычный способ урегулирования:

	Р ы н о ч н ы е ц е н ы		
	стабильные	повышенные	пониженные
Валовая стоимость по прибытии в неповрежденном состоянии	\$400,000	\$464,000	\$336,000
Валовая стоимость по прибытии в поврежденном состоянии	\$250,000	\$290,000	\$210,000
Потеря в стоимости	\$150,000	\$174,000	\$126,000
Процент обесценения	37.5%	37.5%	37.5%
Мера возмещения	$\$400'000 \times 37.5\% = \mathbf{\$150,000}$		

– SLM – способ урегулирования убытка с учетом продажи спасенного груза:

	Р ы н о ч н ы е ц е н ы		
	стабильные	повышенные	пониженные
Страховая сумма	\$400,000	\$400,000	\$400,000
Минус валовая выручка	\$250,000	\$290,000	\$210,000
Мера возмещения	\$150,000	\$110,000	\$190,000

– Анализируем, сравнивая по столбцам меру возмещения в крайних строках таблиц.

– Стабильность цен на рынке не сказывается на мере возмещения, каким бы способом мера не рассчитывалась.

– А вот повышение цен выгодно для страхователя при урегулировании убытка обычным способом – USD290,000 он может выручить от продажи, а USD150,000 возместить у страховщика. Итого: USD440,000 при страховой стоимости и страховой сумме USD400,000.

– Что выгодно страхователю, не выгодно страховщику. При повышении цен ему следует урегулировать убыток на основе salvage loss settlement и сэкономить 150,000 – 110,000 = USD40,000.

– Эти же USD40,000 (но уже 190,000 – 150,000) он экономит, если при понижении рыночных цен убыток урегулировать обычным способом.

– Вывод – страховщик должен проявлять осмотрительность, принимая решение об урегулировании убытка от продажи спасенного груза, когда рыночные цены в промежуточном порту не стабильны.

– Как мы уже отмечали, есть и общий практический подход:

- SLM применяется к **промышленным товарам** – вычислить GSV/GDV по ним непросто;
- А к **сырьевым – или аграрно-сырьевым товарам** – то, что называется commodities – чаще применяется РАМ.

– А есть и еще один подход – от Герреро и Вишваната. SLM используется, если товар **не прибыл в место назначения** – и реальную цену на него, ну совсем сложно определить. РАМ – если аджамент производится в **первоначально запланированном месте назначения**.

РАМ и страхование по первому риску

– Страхование **по первому риску – first loss insurance** – это не исключительно восточноевропейское изобретение. Применяется повсюду, самый яркий его пример – установление лимитов по судну или по локациям.

– То есть, мы знаем о страховой стоимости в несколько десятков миллионов – но устанавливаем лимит в пару миллионов. Лимит первого убытка – максимальную сумму, выплачиваемую по полису.

– Возьмем складское страхование. Товаров на складе может быть на 10 млн – а для снижения премии установлен лимит в 2.5 млн.

– Тогда – если происходит убыток на 4 млн – применяется метод РАМ или нет? Или наказание за недострахование – average, пропорциональное возмещение убытка?

– Вопрос требует особого исследования. Мой ответ: для того обе стороны и соглашались на метод – или оговорку – о «первом убытке». Или о лимите по транспортному средству / месту хранения. Согласились: страховщик должен заплатить весь убыток до лимита. Но не больше. И не меньше – без пропорционального возмещения – если убыток «перевалил» за лимит.

Правила возмещения расходов (сюрвей, повторная отправка / досылка и т.п.)

– При нанесении убытка страхователь, как правило, обращается к сюрвейеру или аджастеру или к **loss assessor = оценщику убытков** для определения причины ущерба и/или размера убытка.

– Ассессор = оценщик – вообще-то, термин из неморского страхования.

– В дальнейшем страхователь может включить соответствующие расходы в свое страховое требование к страховщику.

– Если заявляемый убыток подлежит возмещению согласно условиям заключенного договора страхования, расходы на сюрвей (оценку убытка) будут компенсированы страховщиком при выплате страхового возмещения, не зависимо от суммы самого возмещения.

– И наоборот, если убыток не подлежит возмещению – страхователь несет эти расходы сам.

– Исключением из этого правила является случай, когда после извещения страхователем об инциденте с грузом страховщик дает инструкцию о привлечении сюрвейера к осмотру груза и/или установлению обстоятельств причинения ущерба.

– Здесь страховщик должен возместить расходы, даже если по условиям договора страхования убыток не подлежит возмещению.

– В тех случаях, когда товары отправляются **on consignment = на консигнацию** (с намерением продать их в запланированных местах назначения), торговые издержки (реклама, комиссионные торговых агентов и т. д.) являются обычными расходами, которые несет продавец.

– Даже если консигнационные товары продаются для определения процента обесценения, страхователь по-прежнему должен нести торговые издержки.

– Иначе обстоит дело при отправке **неконсигнационных** товаров.

– Если они продаются в связи с убытком, возмещаемым в соответствии с условиями договора страхования, торговые издержки добавляются к сумме возмещения, выплачиваемого страховщиком.

– Расходы на **forwarding** = повторную отправку (досылку – как предлагает Георгий) груза являются незапланированными расходами, которые дополнительно включают еще и расходы по выгрузке и хранению груза.

– Такие расходы могут быть понесены страхователем после того, как груз выгружен в промежуточном порту или месте, где досрочно прекращается договор перевозки или рейс судна.

– Расходы на повторную отправку груза в запланированный пункт назначения должны быть понесены страхователем, его служащими или агентами надлежащим образом и разумно.

– С тем, чтобы страховщик их возместил.

– Но самое главное условие для возмещения указанных расходов – незамедлительное уведомление страхователем страховщика о прекращении договора перевозки и запрос на продолжение покрытия (см. оговорку cl.9 Termination of Contract of Carriage в условиях ICC).

– Невыполнение этого условия однозначно ведет к прекращению договора страхования после выгрузки.

– Следовательно, страхователь будет сам нести расходы на досылку груза.

– При соблюдении страхователем вышеуказанных условий, **расходы на повторную отправку груза возмещаются в соответствии с оговоркой cl.12 Forwarding charges** – **Расходы по досылке** в стандартных наборах ICC.

– Или в подобных наборах, например, в Commodity Trades.

– Эта оговорка ставит еще одно условие для того, чтобы расходы на повторную отправку груза были возмещены.

– Такие **расходы должны быть понесены в результате воздействия застрахованной опасности**.

– При иных обстоятельствах расходы на повторную отправку страхователь опять же несет сам.

– Помимо этого, оговорка cl.12 обуславливает еще два положения относительно возмещения расходов на досылку груза.

1) Такие расходы, понесенные в связи с ОА или спасанием, рассматриваются только при урегулировании ОА и непосредственно по договору страхования **не возмещаются**;

Они входят в общеаварийные убытки, возмещаемые страховщиком при условии признания факта ОА.

2) Такие расходы, вытекающие из вины, небрежности или финансовой несостоятельности страхователя или его служащих, **не возмещаются**.

– Как напоминание – **не возмещаются** расходы на повторную отправку груза по оговоркам страхования груза от военных и забастовочных рисков.

– И еще одно: в тех случаях, когда того требуют обстоятельства перевозки, расходы на повторную отправку груза могут рассматриваться как Sue & Labour расходы.

– В этом случае они рассматриваются как расходы, понесенные в соответствии с имеющейся в полисе оговоркой «Обязанность страхователя».

– Еще один термин, даже два, связанные с расходами – **ALAE и ULAE**. О них нам рассказал Марк Чегликов.

ULAE – Unallocated Loss Adjustment Expenses – расходы по урегулированию убытка, не связанные с конкретным делом. Это – офисные расходы, зарплата сотрудников страховой компании. Им противопоставляются ALAE – allocated – расходы, «отнесенные на конкретный убыток». Это как раз и есть платежи сюрвейеру, инженеру, юристу.

– ULAE и ALAE, конечно, связаны с убытком – но по сути, это внутренние термины страховой компании. Епархия бухгалтерии страховщика – вечный вопрос отнесения расходов на конкретный отдел или на конкретный убыток.

Расходы – и общий вопрос выплат сверх страховой суммы

- В связи с расходами всплывает важный момент: английскому страховщику в некоторых случаях придется выплачивать возмещение в размере большем, чем установленная полисом страховая сумма.
- А как в этом отношении может себя чувствовать континентальный страховщик, в частности, российский или украинский?
- Если учесть, что кроме возмещения причиненного грузу вреда, оплате страховщиком подлежат еще и вышеуказанные – и прочие расходы страхователя.
- Эти расходы должны возмещаться даже в том случае, если общая сумма выплаты превышает страховую сумму.
- Хотя по этому поводу и существуют споры.
- Поводом для возникновения споров является определение, содержащееся:
 - а) в статье 947 ГК РФ
«сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое возмещение по договору имущественного страхования или которую он обязуется выплатить по договору личного страхования (страховая сумма)…».
 - б) в статье 988 КУ
«страховая выплата по договору имущественного страхования осуществляется страховщиком в пределах страховой суммы…».
- Наше мнение: произведенные страхователем **расходы возмещаются даже в том случае, если общая сумма возмещения ущерба по грузу и возмещения расходов превышает страховую сумму.**
- Это установлено в общих и специальных нормативных актах, регулирующих страховые отношения.
- Так, КТМ РФ гласит:

Статья 276. Ответственность страховщика сверх страховой суммы

1. Страховщик несет ответственность за убытки в размере страховой суммы, однако расходы, указанные в статье 275 настоящего Кодекса, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с убытками, подлежащими возмещению, могут превысить страховую сумму.
 2. За убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, страховщик несет ответственность, если даже общая сумма таких убытков превышает страховую сумму.
- В статье 275 КТМ РФ указаны следующие расходы, произведенные страхователем или выгодоприобретателем для:
 - 1) предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже принятые меры по предотвращению или уменьшению убытков, оказались безуспешными;
 - 2) выполнения указаний страховщика по предотвращению или уменьшению убытков;
 - 3) выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком;
 - 4) составления диспаш по общей аварии.
 - Этой же 275-й статьей предусмотрено, что указанные расходы возмещаются в размере, пропорциональном отношению страховой суммы к страховой стоимости.
 - Можно воскликнуть: но это противоречит ГК РФ, в частности его статье 947!
 - Нет, не противоречит!
 - Ибо **морское страхование относится к такому виду отношений, которые имеют приоритет над нормами ГК.**
 - Такое указание содержится в статье 970 того же ГК РФ.
 - Содержанию статьи 276 КТМ РФ вторит статья 268 КТМУ.

– Только перечень расходов, возмещаемых сверх страховой суммы, ограничивается расходами страхователя, понесенными исключительно с целью предотвращения или уменьшения убытков.

– Причем эти расходы должны быть осуществлены до получения страхователем извещения страховщика о выплате полной страховой суммы и освобождения себя от дальнейших обязанностей по договору морского страхования.

– А вот ГКУ статьи, аналогичной 970-й в ГК РФ, не содержит.

– Скорее всего, такое положение вещей в украинском законодательстве в некоторых случаях может привести к коллизии при урегулировании убытков страховщиком.

– И еще одно. Исходя из содержания статьи 276(2) КТМ РФ, можно сделать важный вывод – **страховая сумма**, установленная в договоре морского страхования грузов, служит ограничением возмещения **на один страховой случай, а не по договору страхования в целом**.

– То есть за время действия полиса могут выплачиваться несколько страховых сумм – но только если не идет речь о полной гибели груза.

Ответственность перед третьими лицами

– Помнишь английскую четырехзвенную конструкцию? «Гибель – повреждение – ответственность – расходы»? Мы прошли три пункта – осталась ответственность.

– На первый взгляд, мера возмещения четко устанавливается MIA:

74. LIABILITIES TO THIRD PARTIES

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, **the measure of indemnity**, subject to any express provision in the policy, **is the amount paid or payable by him to such third party** in respect of such liability.

74. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

Если страхователь заключил договор страхования непосредственно от ответственности перед третьими лицами, **мерой возмещения**, с учетом прямых положений полиса, **является сумма, оплаченная им или подлежащая к оплате таким третьим лицам** в отношении такой ответственности.

– Все ясно: на сколько страхователь отвечает перед третьим лицом – столько возместит ему убыток страховщик. С учетом условий полиса – в частности, лимитов по каждому страховому случаю или агрегатно по году.

– Вот только в нашей практике все время возникает вопрос о «**юридической ответственности**» – **legal liability**. Ее определяют как «**ответственность по закону или по договору**». А если **по согласованию сторон**? Если вопрос о наличии ответственности спорный – и стороны решают урегулировать спор мирно – **without prejudice to liability** – «без признания ответственности»? Будет ли оплачивать такой убыток страховщик? – В нашем Восточном регионе принято использовать в качестве оселка **решение суда или арбитража. Есть решение органа – есть ответственность**. Соглашения сторон во внимание не принимаются.

– И заужается объем покрываемых рисков. Главный пример ответственности в полисе карго – **ответственность по общей аварии**. **Взносы** грузовладельца по общей аварии – это платежи на основании его ответственности перед судовладельцем / перевозчиком. – И основываются они на древнейшей практике общей аварии – закреплённой в страховых условиях. И основание для платежа – **диспаша**, то есть документ коммерческий, составленный специалистами по урегулированию споров. Но отнюдь не решение судебного органа.

– Так что в страховании грузов **зауженная база** определения ответственности – на основании решения суда / арбитража – **применяться не может**. «На основании наличия ответственности из закона / договора» – вот правильный подход. Который и был отражен в MIA.

Юридические расходы и их страхование

– В связи с ответственностью – еще один аспект. Расходы. **Расходы юридические и с ними сходные** – необходимые для подтверждения претензии третьего лица или ее отклонения. Суммы их бывают крайне велики – а как класс мы их, изучая расходы, не перечислили.

– Но, если покрывается риск ответственности – связанные с оспариванием ответственности расходы должны возмещаться. Другое дело, по предварительному согласованию со страховщиком или без него.

– И есть даже такой – отдельный **вид страхования** – «**юридических расходов**». **Legal Expenses insurance**, в страховании судовладельцев имеющий странный титул **FDD = Freight, demurrage and defence**. Мы переводим эту странность как «**страхование юридических расходов**».

Without prejudice. Ex gratia = Кулантные убытки

– Ты, Николай, походя этот термин бросил – “without prejudice”. Юридический словарь дает перевод «без ущерба (для), не предвещая окончательного решения вопроса (о)». Мы всегда переводили это как «без признания ответственности».

– Вот одно пояснение ситуации “without prejudice”:

Payment is made without admission of liability, where doubt exists that the claim is recoverable, and payment does not set a precedent for recovering future claims = Оплата [убытка] без признания наличия ответственности, если существует сомнение, что убыток подлежит возмещению, и платеж не создает прецедента для возмещения будущих [аналогичных] убытков.

– Не наш это подход! И речь идет не только об ответственности перед третьими лицами. Шире – о любом убытке, который мы называем в индустрии «серым». Где ответственность страховщика – смотри наш исходный пункт об идеологии – не прямо истекает из условий полиса. А вытекает из его буквы.

– И страховщик оплачивает такой убыток without prejudice. И убыток становится ex gratia. Переводится Ex gratia = добровольно, не по обязанности, из милосердия. Out of goodwill = «по доброй воле».

– Ну да, нашему прокурору / налоговнику объяснишь оплату «из милосердия», как же!

– Даже перевода этого термина – **ex gratia** – нет. Когда-то давно читал я книгу Юрия Михайловича Журавлева, так там был, мне кажется, перевод «**кулантный убыток**» – **или «убыток по согласованию»**. Но в Интернете на «кулантный» только «охлаждающая жидкость» и «кулеры» вылезают.

– Нет перевода – нет понятия. Шутка! – ибо понятие ex gratia очень давно существует. Наша любимая Википедия подчеркивает: “In law, an *ex gratia* payment is a payment made without the giver recognising any liability or legal obligation” = «по закону, платеж ex gratia означает платеж без признания плательщиком ответственности или юридического обязательства».

– Короче, проблему мы подняли. Проблема – больше, чем вся наша книга, можно сказать, всю нашу книгу перечеркивает. Ибо мы – все о принципах, законах и условиях, а ex gratia – о милосердии, о добросердечном отношении страховщика к страхователю.

– Знать эти термины – without prejudice, ex gratia – надо. Но на наших страницах раскрыть их с точки зрения восточноевропейской практики нет возможности.

Три способа определения меры возмещения – гибель и повреждение

– Подводя итог нашим исследованиям меры возмещения, можно сказать, что в отношении убытков в связи с гибелью или повреждением грузов существуют три способа ее расчета:

1) Total loss – Полная гибель

Мера возмещения равна страховой стоимости полностью погибшего груза, включая 10% или другую согласованную прибыль, плюс оплата сюрвейерских услуг и иные понесенные расходы:

$$\begin{aligned} \text{Measure of Indemnity} = & \\ & \text{Insured Value [or Sum Insured]} + \\ & \text{profit} + \text{survey fees} + \text{other costs incurred} \\ \text{Мера Возмещения} = & \\ & \text{Страховая Стоимость [или Сумма]} + \\ & \text{прибыль} + \text{сюрвейерские расходы} + \text{иные понесенные расходы} \end{aligned}$$

2) Partial loss – Частичный убыток

Мера возмещения равна страховой стоимости груза, умноженной на процент обесценения, плюс расходы на организацию продажи поврежденных товаров, плюс оплата сюрвейерских услуг и прочие расходы, если они имели место:

$$\begin{aligned} \text{Measure of Indemnity} = & \\ & \text{Insured Value [or Sum Insured]} \times \% \text{ Depreciation} + \\ & \text{sale charges} + \text{survey fees} + \text{other costs incurred} \\ \text{Мера Возмещения} = & \\ & \text{Страховая Стоимость [или Сумма]} \times \% \text{ Обесценения} + \\ & \text{расходы на продажу} + \text{сюрвей} + \text{иные расходы} \end{aligned}$$

3) Salvage loss – Убыток от реализации спасенного груза

Мера возмещения равна страховой стоимости проданного груза за вычетом чистой выручки от продажи:

$$\begin{aligned} \text{Measure of Indemnity} = & \text{Insured Value [or Sum Insured]} - \text{Net Sale Proceeds} \\ \text{Мера Возмещения} = & \\ & \text{Страховая Стоимость [или Сумма]} - \text{чистая выручка от реализации} \end{aligned}$$

– Формулы выглядят очень просто. Вот только помнить о соотношении страховой суммы и стоимости надо. О разных принципах соотношения – с учетом согласованной стоимости в английском праве – и ее отсутствия в континентальном.

– Основная сложность применения формул состоит в **корректном определении каждой составляющей**, входящей в правую часть уравнения.

А франшиза?

– Спросит внимательный читатель.

– Да нет, не забыли о ней. О франшизе достаточно говорилось в предыдущих главах.

– В страховании грузов большей частью используется безусловная франшиза. Сначала из размера фактически причиненного ущерба (вреда, убытка) вычитается франшиза, которая не возмещается, – а затем рассчитывается само возмещение.

– И не наоборот!

– Применительно к установленному российским и украинским законодательством соотношению между мерой возмещения, величиной ущерба, страховой суммой и страховой стоимостью правило применения безусловной франшизы выглядит так:

$$\text{Мера Возмещения} = \frac{(\text{Величина Ущерба} - \text{Франшиза}) \times \text{Страховая Сумма}}{\text{Страховая Стоимость}}$$

– Обычно при полной гибели груза страховщики франшизу не применяют. Но такой вариант должен быть предусмотрен в условиях договора страхования.

Восьмая ступень. Страховое требование

– Восьмая ступень – самая документарная. Основывается на кратком, но основополагающем документе.

– На **insurance claim = страховом требовании** = Claim Bill, как могут написать в Америке. Это заявление о выплате страхового возмещения, направляемое страхователем страховщику в случае наступления события, приведшего к убытку.

– В Украине, например, согласно действующему страховому законодательству, помимо **страхового акта**, заявление о выплате страхового возмещения является документом, на основании которого страховщик выплачивает возмещение.

– Форма заявления? Технически – произвольная.

– Но на практике... – это письмо о возмещении, с указанием всех банковских реквизитов, подписанное уполномоченным представителем / руководителем компании-страхователя.

– Форма для нас, на Востоке, всегда важна. Но еще важнее содержание. Ведь claim = страховое требование – заглавный документ всего убытка. **Завершающий наши восемь ступеней.** И хоть кратко, но на каждую из ступеней документ должен ссылаться.

– Пожалуй, самая главная исходит из бремени доказывания. Если договор заключен от «перечисленных опасностей» = listed perils – как условия ICC (B) или (C) – то в требовании должна быть **указана причина убытка**. Указана – и доказана. А это иногда самый сложный момент всей работы по убытку.

Все ли документы приложены? POA

– Главное – Вы же собрали много документов. Они – либо все должны быть приложены к требованию – либо в письме должна иметься ссылка на дату, когда они были пересланы.

– Список документов – теперь, после нашего «нового слова» – будет лучше восприниматься, если в нем есть нумерация – или даже разбивка по восьми пунктам. А на каждом пересылаемом документе будет стоять соответствующий номер.

– Кажется, это само собой разумеется, но если документов десятки и сотни, их легко перепутать.

– Да! В страховании каско есть такая штука – **POA = Payment on account = авансовый платеж**. Мы понимаем, что иногда она используется и в страховании грузов.

– Да, Марк подтверждает, что такая практика есть и в Америке – называется там просто **partial payment – частичный платеж**. Нам привычнее POA.

– Для восточноевропейских бухгалтерии и налоговиков POA – неопознанный (бумажный) объект. Ведь тут речь идет о том, что страхователь понес убыток, и значительный, но пока не собрал всех документов.

– Или страховщик не окончил расследование. Но уже видит, что убыток подлежит возмещению.

– Страхователь передает те документы, что уже собраны, аджастерам (или напрямую страховщику). Аджастеры = диспашеры готовят доказательства того, что убыток подпадает под условия страхования. И предлагают страховщикам заплатить POA = авансовый платеж. Часто – без приложения каких-либо документов. На Лондонском рынке достаточно письма аджастерской фирмы.

– Размер платежа не превышает 75% возможной минимальной суммы возмещения.

– Существуют оговорки **Payment on account Clause** – в которых устанавливается возможность авансового платежа. Но вот тот факт, что платеж осуществляется против одного лишь письма – без оригинальных документов – не может «радовать» проверяющие органы – внутренние и внешние.

ВКРАПЛЕНИЕ: Мы сами творим страховую историю

– Не совсем скромно, но о себе, как о творце стандартов. Я начал работать в Ингосстрахе в 1984 году – когда наш отдел P&I стал страховать большие

пароходства – Черноморское, Дальневосточное, Балтийское, Мурманское. До этого они страховались в Лондоне – напрямую. Грузовых убытков у них было в год – не десятки, а тысячи.

– Наше начальство стало требовать предоставления всех документов. Ведь грузовой убыток по P&I – ответственности судовладельца за несохранную перевозку груза – это зеркальное отображение убытка по страхованию грузов. К нему нужны документы: коносамент, счет-фактура, сюрвей. Десятки документов.

– Пароходства были большие и уважаемые. Суда ходили – в «моем», уже покойном, Балтийском Пароходстве = БМП – по всему миру, от Сан-Франциско до Брисбена. Убытки были в десятках валют и поступали от десятков компаний по миру. Практика P&I Клуба – английского – состояла в том, что небольшие убытки – до 2,500 долл. – оплачивались **против письма – требования страхователя – пароходства**. К письму прилагалась расписка грузовладельца / грузовых интересов в получении возмещения убытка и отказ от дальнейших требований = **Receipt and Claim Release**.

– Так вот, после того, как на меня во время моей первой в жизни командировки в Питер – в апреле 1985-го – в течение нескольких часов кричали интеллигентные питерские дамы – «вы не умеете работать по-западному»!..

– Я оформил и подписал у руководства Ингосстраха документ. В нем говорилось, что убытки до 2,500 долларов – бесспорные – оплачиваются Ингосстрахом только против требования страхователя и Receipt & Claim Release. Все. Сколько в последующие 5 лет моей работы в Москве было шума по поводу этого документа...

– А ведь он был логическим продолжением идеи РОА – «платеж без документов». Вот только в сегодняшних условиях даже и представить себе нельзя такие платежи – тем более, тысячи.

– В перестраховании – можно. Это – платежи по бордеро (borderaux) убытков. А в прямом страховании – вряд ли.

– Хорошо жилось вам, пионерам. Всего-то надо было попробовать применить западную практику. Обюрократилось с тех пор страхование, что и говорить.

– А ведь и тридцати лет не прошло...

И вот она – долгожданная страхователем выплата возмещения

– Итак, все документы собраны, страховое требование оформлено.

– То, ради чего Вы, наш страхователь, заключали договор страхования, платили страховщику премию и выполняли иные обязанности, предусмотренные законом и договором страхования – очень близко.

– Выплата страхового возмещения осуществляется страховщиком – в установленный договором срок, если таковой имеется.

– Приходилось встречать правила страхования украинских страховщиков, в которых срок выплаты – или срок рассмотрения требования – начинает исчисляться со **дня подачи страхователем заявления** о выплате страхового возмещения.

– В лучшем случае – **со дня предоставления полного пакета** предусмотренных документов (последнего из них).

– Таким подходом к условию о сроке выплаты страховщик обрекает себя на **штрафные санкции за несвоевременную выплату** возмещения – опять же, если таковые содержатся в договоре или законе.

– Обычно продолжительность срока рассмотрения претензии = оплаты убытка не превышает 30 дней. Как мы уже понимаем, даже за 30 дней после получения от страхователя заявления качественно урегулировать убыток весьма и весьма проблематично.

– Чего уж тут, можно сказать и категорично – практически невозможно.

– Поэтому срок для выплаты возмещения следует устанавливать со дня составления **страхового акта**.

– Николай, это все же – наша специфика. Страховой акт и прочее. В любой западной

рекламе часто «убыток оплачивается в течение трех дней». Трех, а не тридцати. Да, порой не говорится – «начиная с какого дня»...

– Вот видишь, рекламный трюк. С приходом на наш рынок западных страховщиков и здесь такой рекламы можно насмотреться, послушаться.

А что после выплаты возмещения?

– С получением страхового возмещения обязанности страхователя не прекращаются.

– Ему еще предстоит или может предстоять сделать следующее:

- 1) передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедшего к нему права требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за убыток – прежде всего, суброгационную форму;
- 2) возратить страховщику суммы, полученные страхователем как возмещение убытка от третьих лиц после выплаты страхового возмещения;
- 3) передать страховщику право собственности на погибший или утраченный груз, если за него выплачено возмещение в размере страховой суммы, или на остатки груза в случае его конструктивной полной гибели;
- 4) возратить страховщику страховое возмещение (за вычетом расходов на ремонт), если после его выплаты груз будет найден.

А ЕСЛИ – ОТКАЗ В ВЫПЛАТЕ?

– Бывают случаи, что для установления причины убытка необходимы дополнительные доказательства.

– Если страхователю раздобыть дополнительные доказательства не удастся, а страховщик твердо стоит на позиции, что без них возмещение не подлежит выплате согласно условиям договора, дело может дойти до судебного разбирательства.

– Хотя в большинстве случаев обе стороны стремятся обойтись без суда, все-таки дополнительные неудобства, да и судебные издержки могут быть чрезмерно высокими.

– Если страховщик твердо стоит на позиции, что по условиям договора страхования возмещение не подлежит выплате, а страхователь, несмотря ни на что, намерен возместить у него свой убыток, то избежать суда или арбитража вряд ли удастся.

– Тем более что оговорки оговорками, а суд судом – иногда только во время разбирательства выясняются практические аспекты договора.

ВКРАПЛЕНИЕ: Прочтение страховых документов судом.

– И это показало судебное разбирательство в деле **Continental Insurance Co. v Almassa International Inc., 2003.**

– Дело касалось перевозки строевого леса из Канады в Саудовскую Аравию.

– Часть груза была размещена на палубе, а часть – под палубой. Страхование – согласно оговоркам **Timber Trade Federation Clauses.**

– Во время перевозки произошел отказ двигателя, судно было отбуксировано в Пирей, Греция для ремонта.

– Отказ двигателя вызвал нарушение вентиляции трюма. Из-за недостаточной вентиляции лес под палубой начал портиться еще во время ремонта двигателя в Пирее.

– Страхователь проявил обеспокоенность возможностью повреждения всей партии груза, о чем сообщил страховщику.

– Предполагая, что причиной повреждения явилось отсутствие возможности должным образом проветривать трюмы, страховщик согласился выплатить авансом возмещение в \$350,000.

– Для груза, находящегося под палубой, недостаточное проветривание, вызванное остановкой судового двигателя, покрывается по условиям **Timber Trade Federation Clauses.**

– Однако, несмотря на достигнутое соглашение, страховщик выплатил только \$260,000.

- После того, как груз прибыл в Саудовскую Аравию, он был осмотрен сюрвейером, назначенным страховщиком. Суть сюрвейерского заключения состояла в том, что помимо иных способствующих повреждению факторов, повреждение груза все же причинено задержкой.
- Страховщик отклонил требование страхователя о возмещении убытка, основываясь на исключении задержки в «лесных» оговорках. Аргументация – наличие исключения задержки исключает все убытки, причиненные задержкой, даже если задержка была только содействующей причиной.
- В ходе судебного разбирательства судья нашел, что повреждение вызвано отсутствием вентиляции и поэтому не исключается в соответствии с полисом.
- А в отношении задержки судья постановил, что в любом случае исключение задержки будет действовать только тогда, когда задержка – единственная причина убытка.
- Второй спорный вопрос касался того, покрывался ли перевозимый на палубе груз.
- Не забыли особенность **Timber** оговорок? «Все риски» для груза под палубой, «поименованные» – для палубного груза.
- Повреждение не было причинено какой-либо из опасностей, указанных для палубного груза, и представляется, что убыток по палубному лесу не должен возмещаться. Так думали и страховщики из **Continental Insurance Co.**
- Судья же, сравнив условия **Open Policy** и страхового сертификата, выданного на данную перевозку, обнаружил **отсутствие в сертификате записи об обязательном указании** в коносаменте отправки груза на палубе, чтобы вступило в силу покрытие относительно такого груза.
- Двусмысленность была разрешена в пользу страхователя: судья решил, что груз на палубе был застрахован «от всех рисков».

Суд, арбитраж или ADR = медиация

- Альтернативой судебному разбирательству является арбитраж.
- По стоимости он более приемлем.
- Как мы уже знаем, наборы институтских оговорок ICC не содержат арбитражную оговорку.
- Однако, дополнительно включив в условия договора **страхования оговорку об арбитраже**, стороны могут избежать дорогостоящих судебных издержек.
- При этом им необходимо знать, что арбитражные решения обычно не принимаются как прецеденты в последующих судебных разбирательствах.
- Третьим, все более «модным» способом разрешения разногласий является **медиация**. Не «размышление» = медитация – а **“mediation”** – в значении «посредничество при урегулировании убытка».
- Медиация – подвид того, что называется **«альтернативными методами разрешения споров» = ADR = *Alternatie Disputes Resolution***. Идея – в отказе от использования медленных и дорогостоящих стандартных институтов – суда или арбитража – и урегулировании споров посредством привлечения посредников. Уважаемых обеими сторонами авторитетов в морском страховании.
- Трудно сказать, способно ли ADR прижиться на восточноевропейской почве. Ведь наши налоговики могут, скажем так, «не понять и не принять» факт оплаты страховщиком убытка на основании мнения медиатора, а не решения суда или арбитража.

Срок исковой давности = СИД = Limitation period = Time bar

- Вот на этом моменте пробуксовывают наши юридические познания. В деталях процессуального права мы не разбираемся. Но понимаем, что существует **«претензионный»** период спора – и **«исковой»**.
- На претензионном стороны обмениваются письмами – претензиями. На исковом – дело передается в суд или арбитраж.

– Сдается мне, что ADR должен осуществляться на претензионной стадии.

– Для нас важное понятие – **исковая давность**. Момент, отделяющий претензионную стадию от исковой. Обычно обозначается как **limitation period**, но часто встречается разговорное **time bar**. Bar – в смысле «препятствие, преграда».

– Вообще, очень значимое слово. Юристы выступают at the bar – у барьера в суде.

– Термин bar говорит сам за себя – это последний момент, когда спор может быть переведен в судебно-арбитражную стадию – ту, что мы называем «исковой».

– Давай не спорить по поводу наименования стадий. Для ущемленной стороны – чаще всего страхователя, главное – не пропустить СИД. Ведь после его пропуска дело становится time barred – по нему нельзя начать судебно-арбитражное разбирательство.

– Это не означает, что страховщик ни в коем случае не будет принимать дело к рассмотрению. Он может и оплатить такую – просроченную – претензию. Но это будет уже оплата ex gratia – на которую налоговики, со- и перестраховщики смотрят весьма косо.

– Так что важно не пропустить СИД.

– А если чрезвычайные обстоятельства?

– Течение СИД может быть по некоторым из них **приостановлено** (ст. 202 ГК РФ)

– **suspended**. А если дело заявляется в суд – СИД **прерывается** (ст. 203 ГК РФ) – **protected**.

– Когда я пришел на работу в Ингосстрах – грузовые интересы часто посылали нам, страховщикам ответственности, просьбу продлить СИД – to extend time bar.

– По российскому законодательству – см. ст. 198 ГК – такое соглашение недействительно.

Разные законодательства: длительность СИД и начало течения

– Раз нам как потенциально обиженной стороне важно не пропустить СИД, то нам нужно знать, в какой момент времени он наступит.

– В связи с этим важны две позиции:

(1) момент начала течения;

(2) срок исковой давности (т.е. продолжительность «претензионного периода»).

Где и по какому праву?

– Напомним о **юрисдикции и применимом праве**. Договариваться по этим двум позициям – где судиться или арбитражиться и какое право при этом использовать – стороны должны в самом начале общения. В международных страхованиях, конечно – во внутристрановых, чаще всего, выбора нет.

– Если эти позиции не оговорены, при малейшем намеке на спор стороны начинают заниматься **forum shopping – поисками юрисдикции**, наиболее подходящий для защиты их позиции.

– Бывает, что процессы начинаются сразу в двух странах. В зависимости от действующих международных договоров, суд одной из стран тогда может принять решение о **stay of proceedings** – приостановлении разбирательства – у себя или в другой стране!

– Чтобы этого избежать – договаривайтесь сразу!

– А о чем договариваться? Наш товарищ Джордж Ламбру, юрист из компании Thomas Cooreg, считает – если речь идет о страховании международных компаний у российских страховщиков – лучше всего оговаривать **использование английского права** – но соглашаться на **юрисдикцию российскую**. Согласовывая, с самого начала, что споры будут рассматриваться в арбитражном суде – например, в МАК.

– Причина? Исполнение решений иностранных судов или арбитражей = enforcement – в России и в других странах нашего региона – процесс очень длительный и неоднозначный. Проще сразу спорить на территории страховщика.

– Конечно, если страховщик – компания западноевропейская – все немного проще. Тут можно оговорить английское – и право, и юрисдикцию.

Длительность периода исковой давности

– Итак, исковая давность. Начнем со второго момента – сроков. **Россия:**

Статья 195 ГК РФ: «Исковой давностью признается **срок для защиты права по иску** лица, право которого нарушено». **Общий** срок исковой давности (**СИД**) по ст. 196 ГК – три года. **Специальный**, в т.ч. для имущественного страхования – два года (ст. 966 ГК). На требования по автогражданской ответственности – ОСАГО – распространяется общий СИД.

– Есть и требования, на которые **исковая давность не распространяется** – ст. 208 – в частности, на:

- требования о защите **личных неимущественных прав** и других нематериальных благ...;
- требования о возмещении **вреда, причиненного жизни или здоровью** гражданина.

– А вот теперь давай смотреть, насколько важно определиться в договоре с применимым правом. Например, в Германии и Англии СИД значительно дольше. А в Украине касательно страховых отношений он вообще неограниченный (!!!). Почему бы нам не применять их законодательства?

– Не будем начинать глубочайшее исследование на темы:

(а) **может ли английское право** – с учетом наличия английских перестраховщиков – **использоваться в договоре между российскими** страхователем и страховщиком, и (б) даже если может – будет ли российский суд **принимать во внимание процессуальную часть** английского права – которой устанавливается срок исковой давности.

– Но многие наши страхователи, хотя и расположены в нашем регионе, технически – иностранные компании. Потому и могут настаивать на применении права иных стран. Так что это дает?

– Смотри, какие разные СИД бывают. **В Германии есть их несколько:** (1) **общий – general statutory period of limitation** – аж 30 лет, (2) специальный по страхованию – два года, (3) по страхованию жизни – пять лет, (4) по перестрахованию – представьте себе, общий – 30 лет, и (5) по морскому страхованию – пять лет. Хотя, кажется, эти сроки были не так давно изменены, надо бы проверить.

– А что у нас, в **Англии?**

– Есть **Limitation Act 1980 – Закон о давности**. По нему срок – шесть лет. А знаешь, что первый раз эти шесть лет были введены Законом **от 1623 года? Statute of Limitations 1623?** На дворе – правление первого короля династии Стюартов – Якова, или James I. Еще двадцать лет до гражданской войны, Кромвеля и казни сына Якова – Карла I. А там об исковой давности думают!

– Что касается договоров – английское право разделяет их на **простые = simple** и не простые – under seal (like a deed) or statute. На вторые СИД – 12 лет, но в реальной жизни такие договоры почти не встречаются. Так что **СИД по страховым договорам – шесть лет**. Главное – что не наши два-три года, а шесть лет!

– Многие наши риски – формально или реально – **перестраховочные**. Поэтому нам важно понимать, что в некоторых странах **для перестрахования** устанавливаются отдельные СИД. Если в Англии – те же шесть лет, то в Германии, как мы видели – 30! (по некоторым мнениям – десять и даже – три – **читайте законодательство!**).

– Во Франции и Швейцарии – десять лет.

– В США все зависит от штата – нет общего федерального законодательства по этому вопросу. СИД по перестрахованию могут составлять от 3 до 20 лет.

Момент начала?

- Поняли, что сроки бывают разные. А теперь – момент. От чего начинает отсчитываться СИД?
- **С момента наступления страхового случая**, с какого же еще?
- Все не так просто!

ВКРАПЛЕНИЕ: Ужасный асбестоз

– Компания, в которой я начал работать в Лондоне – красноречивая **Блэкбалси**, о которой надо еще писать и писать – отчего сошла в нирвану в 1998-м? В том числе от того, что на нее давили убытки, неурегулированные, 1950–1970 годов.

Убытки по асбестозу – кажется, правильно называть его пневмокониоз. Человек работал с асбестом в 1950-х – заболел от вдыхания пыли в 1960-х – умер в 1970-х – тогда же пришла претензия, а потом и иск – в страховую компанию. А к перестраховщикам она поступила в 1980-х – после окончания судебных процессов наследников страхователя со страховщиком. А к ретроцессионерам – перестраховщикам перестраховщиков, типа Блэкбалси – в середине 1980-х. – Вот это и есть то, что называется «**длиннохвостый бизнес**» – **long-tail insurances**.

– Да. Часто по таким претензиям – страхователя к страховщику – не было срока исковой давности вообще. А если бы он был – **с какого момента ему течь** по, скажем, требованиям перестраховщиков к ретроцессионерам? С момента убытка по оригинальному договору? А это – с периода работы с асбестом или с начала заболевания или со смерти? Или с момента, когда перестраховщик узнал о претензии к нему – а смерть и претензию к перестраховщику разделяло еще лет десять!

- Так что сложный это вопрос – **начало течения срока исковой давности**.

Ущерб или инцидент? Шесть моментов начала – кто больше?

- Давай посмотрим в формулировке. ГК РФ, статья 200:

Статья 200. Начало течения срока исковой давности

1. Течение срока исковой давности начинается со дня, **когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права**. Изъятия из этого правила устанавливаются настоящим Кодексом и иными законами

- Английское право – “the date on which **the cause of action accrued**”. Как мы всегда переводили – «с момента возникновения права на иск». Поскольку перевести **accrued, accrual** – совсем непросто. «Приобретать право» и «возникновение, наступление права».

- Смотри ты, какие **туманные формулировки**! Ведь по российскому «должно было узнать» – получается, отсылает к английскому «возникновению права»! И значит, закон в обеих странах не дает ответ на главный вопрос «**когда право возникает**»?

- Ответ дает практика – и специальные законы. В качестве примера специального – приведем статью из **КТМ РФ, к перевозкам грузов не относящуюся**:

Статья 410.

1. Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба от загрязнения бункерным топливом могут быть предъявлены в течение трех лет **со дня причинения такого ущерба**, но до истечения шести лет **со дня инцидента**, в результате которого причинен такой ущерб...

3. Иск о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ может быть предъявлен в течение трех лет со дня, **когда лицо**, по-

несшее ущерб, **узнало или должно было узнать о причиненном ущербе** и о том, кто является собственником судна, либо в течение десяти лет **со дня инцидента**, в результате которого причинен такой ущерб.

– Вот это да! Одна статья – три момента. Если добавить сюда еще английские и российские мнения, то можно выделить следующие **даты начала течения СИД**:

- (1) дата **инцидента** = страхового случая;
- (2) момент **нарушения** договора = when breach of contract occurs;
- (3) момент **причинения ущерба**; или, что не совсем то же самое,
- (4) момент **понесения ущерба**;
- (5) момент, в который лицо **узнало об ущербе**;
- (6) момент, в который лицо **узнало о нарушении** своего права.

– А знаешь, в качестве ремарки, **как в Германии**? Там – или с момента **окончания рейса**, или – если это годовой полис – с момента **окончания действия полиса**. И даже есть мнение – что **с окончания года, когда закончилось действие полиса**! То есть рейс закончился 20 июня, полис – 1 сентября, а год окончания полиса – 31 декабря! Вот и думай, с какой даты считать...

– И на этом надо поставить точку. Не знаем мы правильного ответа – к тому же, он зависит от применимого права. Разделять различные моменты могут годы и десятилетия! Смотри печальный опыт Блэкбалси.

– Ответ практический, российский, страховой – СИД идет **с момента наступления страхового случая**.

– Как всегда, нестандартное мнение г-на Фогельсона, с. 339 – **«с момента, когда страхователь... узнал о наступлении [страхового случая]»**.

– А отсюда «вечный философский вопрос» – **«когда наступает страховой случай»**? Мы тут можем – но не будем – вернуться к нашим изучением **причинно-следственных связей**. И поймем, что изучать их можно бесконечно, пытаюсь найти момент возникновения главной причины страхового случая.

– И тут же начнем спорить, что существенней – момент самого страхового случая – или момент возникновения причины? Давай на этом риторическом вопросе остановимся.

– И скажем – для нашего страхования грузов, условно, в качестве отправной точки течения СИД **лучше – лучше для нашего страхователя – брать дату страхового случая**.

Претензии к перевозчику: несоответствие сроков

– Вот что для нашего тандема – страхователя и страховщика грузов – важнее. Первый к другому может предъявить иск в течение двух лет – в России и шести – в Англии.

– Но почти повсеместно грузовые интересы – страхователь и страховщик – могут предъявить иск к перевозчику – лицу, ответственному за ущерб – **только в течение года**. С момента **доставки** груза или с момента, когда он должен был **быть доставлен** = within **one year** of their delivery or of the date when they should have been delivered.

– Годичный этот период исковой давности устанавливается многочисленными Конвенциями, которые нам еще предстоит изучить.

– И для обеих грузовых сторон важно – **не пропустить этот короткий срок**.

– А если пропустили? Тут уже вступают в силу особенности взаимоотношений страхователь – страховщик груза. Может ли страховщик отказать в выплате возмещения потому, что срок давности по иску к перевозчику пропущен – по вине или нерасторопности страхователя?

– Ответ на этот вопрос пока давать не будем – и так глава затягивается. Скажем только, что этот **годовой срок после страхового случая – для страхования грузов – очень важен**.

Кому платить?

- Пока прервем наше рассмотрение юридических моментов, связанных со спорами.
- Предположим, стороны договорились о том, что убыток подлежит возмещению – или получили решение суда / арбитража / медиатора. Пришли к соглашению по сумме. Кому должен быть оплачен убыток?
- **Страхователю**. А уж кто он – об этом мы писали еще в главах III и XV – когда разбирались, кто такой страхователь. Сейчас на этом останавливаться не будем.
- Все же уточним: оплата идет страхователю или выгодоприобретателю. Если права страхователя были переданы – по assignment of rights.
- Часто в полисе или сертификате оговаривается, что небольшие убытки – до согласованной суммы – агент / **сюрвейер страховщика оплачивает грузополучателю** в месте прибытия груза.
- Помните – в договорах может содержаться условие о **Loss Payee** – или оговорка **Losses Payable Clause** = Оговорка об оплате убытков. Чаще всего – если есть интерес кредитора = банка. Формулировка может быть такой: убытки до, скажем, 100,000 долларов оплачиваются страхователю, свыше – банку или по его указанию.
- Кажется, по вопросу убытков и их возмещения мы высказались. Теперь – один из главных вопросов – как страховщикам самим уменьшить понесенные уже ими убытки?
- Предъявить требование виновным лицам – мы об этом уже говорили.
- Да. Об особенностях этого процесса – глава XVII.

ГЛАВА XVII = CHAPTER XVII СУБРОГАЦИЯ = SUBROGATION

Право обратного требования

– Предыдущая, 16-я глава заканчивается для страхователя благополучно – его страховое требование удовлетворено и его убыток возмещен страховщиком.

– Страховщиком груза, который сам остался с убытком в размере выплаченного страхового возмещения.

– Гражданское законодательство большинства стран устанавливает, что **вред**, нанесенный имуществу и личным неимущественным правам физического или юридического лица, **возмещается** в полном объеме **лицом, нанесшим вред** в результате невыполнения своих договорных обязательств или гражданского правонарушения (деликта).

– Например, **из договора о перевозке** может следовать право требования страхователя как отправителя или получателя груза к перевозчику.

– А **деликт** (лат. *delictum* – **нарушение, вина**) = **tort** – это гражданское **правонарушение**, связанное с причинением вреда или нанесением ущерба и влекущее за собой **обязанность возместить** вред / ущерб потерпевшему лицу.

– Но нашему страхователю убыток был возмещен не каким-то третьим лицом, а страховщиком!

– Правильно. На то оно и страхование. Его основная цель – восстановить имущественное положение страхователя.

– Однако, чтобы причинитель вреда не остался безнаказанным, страхование имеет возможность адекватно воздействовать и в обратном направлении – на имущественную сферу причинителя вреда.

– Для этого страхование использует средство, позволяющее **страховщику самостоятельно реагировать на неправомерные деяния** виновников страховых случаев либо обеспечивающее переход к их гражданско-правовой ответственности.

– И имя этому средству – **право обратного требования**, которое также предусмотрено законодательством практически каждой страны.

– Наш страховщик, который возместил страхователю убытки, причиненные по вине перевозчика = *carrier*, ответственного хранителя груза = *bailee* или иного третьего лица, имеет право обратного требования к виновному лицу в размере выплаченного возмещения.

– **Обратное требование** – требование лица (гражданина или организации), возместившего убыток другому лицу, к причинившему вред лицу о возврате (взыскании) выплаченной суммы.

– Например, поставщик, уплативший грузополучателю стоимость недостачи, обнаруженной в доставленной партии товаров, предъявляет обратное требование экспедитору или упаковщику, выполнившему отгрузку товаров, при которой была обнаружена недостача.

– При наличии лица, виновного в причинении вреда, страхователь имеет возможность выбрать, **к кому предъявить требование** о возмещении вреда: к причинителю вреда или к страховщику.

– С юридической точки зрения право требования страхователя к этим лицам имеет **различную природу своего возникновения**: со страховщиком его связывает обязательство, возникающее из договора страхования, а с причинителем вреда – обязательство, которое может быть как договорным (например, перевозка, хранение и т.п.), так и внедоговорным (например, деликт).

– Оба эти права страхователя направлены на возмещение одного и того же убытка.

– Поэтому правила возмещения **не позволяют** страхователю получить **возмещение** убытка **от обоих** – страховщика и лица, ответственного за убыток.

– Иначе страхователь получит сумму, превышающую его действительные убытки, что будет **противоречить компенсационной природе страхования**.

- Страхователю необходимо выбрать: или страховщик, или причинитель вреда.
- Как показывает практика, он **чаще требует возмещение от страховщика**, а не с иного лица, потому что требование по договору страхования проще и дешевле, чем преследование причинителя вреда в судебном процессе.
- Он предоставляет страховщику возможность взыскать выплаченное возмещение с причинителя вреда на основании обратного права требования.

Суброгация – не регресс

- На сегодняшний день существуют **два способа предъявления** обратного требования (взыскания ущерба, убытков): 1) в порядке **регресса** = *recourse* и 2) в порядке **суброгации** = *subrogation*.
- В российской теории гражданского права понятия «суброгация» и «регресс» **не являются тождественными**.

– Регресс – это возникновение **нового обязательства**, а суброгация – **перемена кредитора в уже существовавшем обязательстве**.

– Регресс может осуществляться страховщиком **против собственного страхователя**. Например, в страховании автогражданской ответственности в РФ страховщик может предъявить такое требование в целом ряде случаев: если вред третьему лицу был причинен при управлении страхователем транспортным средством в состоянии опьянения, если страхователь не имел права на управление транспортным средством и пр.

– Надо отметить, что суброгация и регресс обладают настолько схожими свойствами, что порой встречается неправильное наименование применяемого страховщиками способа реализации права требования к причинителю вреда.

– В специализированной литературе и на различных сайтах довольно часто можно встретить термин регресс с описанием модели суброгации, что, конечно же, не верно.

– Например, в Германии суброгация рассматривается как регресс.

– А в названии и в тексте ст. 993 ГК Украины (далее – ГКУ) отсутствует как термин суброгация, так и термин регресс.

– Что приводит к двоякому толкованию в Украине порядка реализации страховщиком права требования к лицу, виновному в нанесении убытков страхователю (выгодоприобретателю).

– Большинство специалистов говорят о предусмотренных этой статьей правах требования страховщика, получаемых в порядке регресса.

– Остальные настаивают, что реализовывать свое право требования, предусмотренное ГК и Законом Украины «О страховании», страховщик должен в порядке суброгации.

– Встречаются более дипломатичные авторы, употребляющие сочетание «регресс (страховая суброгация)».

– Георгий, мы с тобой не будем вдаваться в дискуссию об использовании регресса или суброгации, а сразу выразим свое мнение – **в страховании грузов применима суброгация**.

– И наше мнение основывается на том, что в имущественном страховании **законодательно предусмотрена именно суброгация**.

Что такое суброгация

– Термин «**суброгация**» происходит от латинского *subrogatio, subrogare* – замена, замещение.

– Аналогичный перевод и с английского *subrogation*.

– Суброгация – юридический принцип, в соответствии с которым лицо, имеющее какое-либо право или обязательство, при определенных условиях может быть заменено другим лицом, принимающим право или обязательство первого лица.

– Если обобщить различные определения, имеющиеся в континентальных законодательных актах, юридической и специальной литературе, то получим «страховое» определение суброгации:

суброгация – основанный на законе переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требования, которое страхователь имеет к лицу, несущему ответственность за нанесение ущерба, покрытого страхованием.

– Цитата из Википедии: Суброгацией называется один из частных случаев **внедоговорной замены кредитора в обязательстве**. Ее следует отличать от замены кредитора в обязательстве согласно договору (цессия, факторинг, индоссамент – случаи **сделки об уступке требования = assignment of rights**). Правовое основание суброгации – не в договоре, а в законе.

Применимое право

– В книге John Dunt на стр. 342-343 объясняется, что суброгация основывается на праве договора страхования. А к уступке требования – **assignment of rights** – может применяться право договора перевозки. То есть, возможно, право совершенно другой страны. – Английское право требует в отношении уступки требования подачи **извещения – notice**. Для суброгации такого требования не существует.

– При уступке требования страховщик может получить возмещение на сумму, большую, чем уплаченное возмещение. При суброгации это невозможно. Но практические сложности использования инструмента уступки права обуславливают то, что в страховании применяется суброгация.

– Эта глава написана в основном на материалах российского и украинского права, лишь с небольшим вкраплением английских особенностей.

– Для российского и украинского права термин «суброгация» является относительно новым и заимствован из страхового законодательства и практики зарубежных государств.

– **До появления** в РФ и Украине института суброгации в страховании действовала конструкция **регрессного требования**.

– Например, в России термин «суброгация» впервые применен в ст. 387 ГК РФ (принят Государственной Думой 21.10.1994 г.), а условия реализации суброгации изложены в ст. 965 ГК РФ.

– Однако ГК РФ не дал определения термину «суброгация».

– Впоследствии этот термин использован в Кодексе торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) от 30.04.1999 г. №81-ФЗ (см. ст.281).

Первоисточники о суброгации

– В Англии первые дела с суброгацией рассматривались еще в 1780-х годах. Классическое определение суброгации было сделано судьей Brett в деле **Castellain v Preston** в 1883 году, А судья Lord Cairns в 1877 году в решении по **делу Simpson v Thomson** пояснил, что суброгация основывается на общем принципе права о том, что

“...where one person has agreed to indemnify another, he will, on making good the indemnity, be entitled to succeed to all the ways and means by which the person indemnified might have protected himself against or reimbursed himself for a loss”.

«...если одно лицо согласилось возместить убытки другого, то оно, по выплате возмещения, получает право приобрести все средства, которыми лицо, получившее возмещение, могло использовать для защиты от [убытка] или для возмещения убытка».

(Цит. по John Dunt, p. 342).

– MIA 1906 рассматривает суброгацию в разделе **Rights of Insurer on Payment – Права страховщика после выплаты страхового возмещения**.

79. Right of subrogation

(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to **all the rights and remedies of the assured** in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

79. Право на суброгацию

(1) Если страховщик выплатил возмещение за полную гибель предмета страхования либо, в случае страхования груза, любой пропорционально распределенной его части, он вследствие этого приобретает права на интерес страхователя в остатках предмета страхования, за который выплачено возмещение. Страховщику, таким образом, с момента происшествия, причинившего ущерб, суброгируются **все права и средства правовой защиты страхователя** в и относительно этого предмета страхования.

(2) С учётом вышеуказанных положений, если страховщик выплачивает возмещение частичного убытка, он не приобретает права собственности на предмет страхования либо на его остатки, однако вследствие такого возмещения убытка ему суброгируются с момента происшествия, причинившего ущерб, все права и средства правовой защиты страхователя в, и относительно предмета страхования в той мере, в какой страхователь получил возмещение согласно настоящему Закону в результате такой выплаты за убыток.

– Обрати внимание, в первой части, где речь идет о **полной гибели** имущества или его части – говорится о двух моментах. Вначале – о **salvage** – о спасенном имуществе, о переходе к страховщику имущественного **права на остатки** предмета страхования. А уже потом о суброгации.

– Поэтому Герреро говорит, что лозунгом страховщика должно быть **“Think S and S”** – «думайте о суброгации и спасенном имуществе» (с. 183).

– Тут надо упомянуть оговорку **“Without benefit of salvage”** = «Без учета спасенного имущества». По этой нестандартной оговорке покрытие значительно расширяется – суммы, полученные от реализации спасенного имущества, не вычитаются из суммы возмещения страховщика – то есть становятся дополнительным доходом страхователя.

– Ох уж эти расширяющие оговорки!

– Возвращаясь к MIA – в случае **частичного убытка** переход прав на имущество не происходит.

– И еще. Мы здесь в основном пишем о переходе **прав**. А в английском варианте упоминаются права и **средства правовой защиты** – **rights and remedies**.

– ГК РФ, статья 965. **Переход к страховщику прав страхователя на возмещение ущерба (суброгация)**

1. Если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. Однако условие договора, исключающее переход к страховщику права требования к лицу, умышленно причинившему убытки, ничтожно.

2. Перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем (выгодоприобретателем) и лицом, ответственным за убытки.

3. Страхователь (выгодоприобретатель) обязан передать страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедшего к нему права требования.

4. Если страхователь (выгодоприобретатель) отказался от своего права требования к лицу, ответственному за убытки, возмещенные страховщиком, или осуществление этого права стало невозможным по вине страхователя (выгодоприобретателя), страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части и вправе потребовать возврата излишне выплаченной суммы возмещения.

– Что касается **украинского законодательства**, то термин «суброгация» кроме Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМУ, ст. 269) не встречается больше ни в одном законодательном акте.

– Тем не менее, точку в дискуссии о регрессе-суброгации поставил Верховный Суд Украины в своем письме «Судебная практика рассмотрения гражданских дел, которые возникают из договоров страхования» от 19.07.2011 г., указав на то, что **переход права требования на возмещение ущерба** от страхователя (выгодоприобретателя) к страховщику **называется суброгацией**.

Существенные особенности суброгации

1) **Суброгация, как и регресс, является одной из разновидностей права обратного требования**

– Страховщик получает не право на возмещение убытков, а право требования, которое страхователь (выгодоприобретатель) имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования.

– В действительности страховщик получает право на замещение (замену) страхователя (выгодоприобретателя) в его притязании к третьему лицу – фактическому причинителю вреда.

– Поэтому суброгация представляет собой особый вид **уступки права требования**, но в английском праве отличается от него (см. выше).

2) **Суброгация возникает на основании закона**

– Ведь прямое указание на суброгацию имеется в секции 79 MIA, 1906, а также в российском ГК (ст. 387 и ст. 965).

– В статье 387 ГК РФ суброгация связывается только со страхованием и означает основанный на законе переход к страховщику прав кредитора к должнику, ответственному за наступление страхового случая.

– Детально переход к страховщику прав кредитора (суброгация) регулируется статьей 965 ГК РФ (см. выше).

– Украинская статья 993 ГК и статья 27 Закона «О страховании» намного скромнее по содержанию, к тому же термина «суброгация» не содержит.

– Предусматривает лишь переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение по договору имущественного страхования, в пределах фактической выплаты права требования страхователя или иного лица, получившего страховое возмещение, к лицу, ответственному за убытки, причиненные застрахованному интересу.

– Однако правила такого перехода не установлены.

3) **Суброгация подлежит особенному правовому регулированию**

– Для суброгации в законодательстве большинства стран, в том числе Великобритании, Франции, Германии, России, Украины, установлен особый правовой режим.

– В общем виде – к страховщику переходит право требования, которое существовало у

страхователя или выгодоприобретателя к перевозчику или иному лицу по договорному обязательству или по обязательству из причинения вреда (деликтному обязательству).
– В результате перехода права требования **страховщик заменяет собой страхователя** в обязательстве.

– Поэтому, например, в соответствии с п. 2 ст. 965 ГК РФ, перешедшее к страховщику право требования осуществляется им с соблюдением требований **нормативных актов**, регулирующих те **правоотношения**, в которых **состояли страхователь (выгодоприобретатель) и лицо, ответственное за убытки**.

– Это касается соблюдения как материальных, так и процессуальных норм, содержащихся в этих актах.

– В нашем грузовом деле – норм, предусмотренных различными **транспортными конвенциями, кодексами и уставами**.

– Ими, например, установлены **пресекательные сроки** для предъявления претензий и сокращенные сроки исковой давности по требованиям к транспортным организациям, а также предусмотрен обязательный порядок досудебного урегулирования разногласий в претензионном порядке.

– Поэтому полученные по суброгации права требования страховщик должен осуществлять с соблюдением такого порядка.

– С другой стороны, **перевозчик или иное виновное лицо имеет право: потребовать доказательств правомочности** страховой компании на предъявление к нему требования и, самое главное, **выдвинуть страховщику все возражения, которые он мог бы выдвинуть страхователю**.

– Что также предусмотрено в законодательном порядке, например, статьи 517, 518 ГКУ.

– И наконец, закон возлагает на страхователя или выгодоприобретателя, от которого переходит право требования в порядке суброгации, **дополнительные обязанности** – передать страховщику все документы и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления страховщиком перешедшего к нему права требования.

4) **Суброгация возможна лишь в имущественном страховании**

– О чем прямо говорит ст. 965 ГК РФ, ст. 993 ГКУ, секция 79 МІА, 1906, ст. 81 Закона о морском страховании, 1993 г. (Канада).

– А вот ст. 383 ГК РФ и ст. 515 ГКУ запрещают замену кредитора в обязательствах, неразрывно связанных с личностью кредитора.

– То есть суброгация может применяться лишь в имущественном страховании.

– Что и подтверждается судебной практикой.

– Например, выдержка из Постановления Президиума ВАС РФ от 10.04.2001 г. №10426/00 (Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, 2001, № 8, стр. 54, электронный вариант – <http://infopravo.by.ru/fed2001/ch06/akt20692.shtm>):

В соответствии со ст. 965 Гражданского кодекса Российской Федерации переход прав страхователя на возмещение ущерба к страховщику (суброгация) предусмотрен только по договору имущественного страхования. По договору личного страхования ни названным Кодексом, ни Федеральным законом «Об организации страховой деятельности в Российской Федерации» суброгация не предусмотрена.

При суброгации происходит **перемена лица в обязательстве**. Ст. 383 Гражданского кодекса Российской Федерации **не допускает перехода** к другому лицу прав, неразрывно связанных **с личностью кредитора**. Следовательно, при заключении договора личного страхования у страховщика отсутствуют правовые основания для взыскания выплаченного страхователю (выгодоприобретателю) страхового обеспечения в порядке суброгации.

5) **Суброгация (право требования) ограничивается выплаченной суммой возмещения**

– В порядке суброгации страховщик может взыскать с причинителя вреда только ту сумму, которую он сам выплатил страхователю (см., например, постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 01.03.2001 г., № КГ-А40/719-01).

– Если же страховщику в порядке суброгации удалось взыскать с виновной стороны сумму, превышающую выплаченное возмещение, разницу ему придется вернуть страхователю.

– Это правило, однако, **не относится к salvage – суммам**, которые после выплаты страховой суммы при полной гибели имущества (груза) могут быть выручены страховщиком **от реализации остатков** в дополнение к сумме, полученной в порядке суброгации с третьих лиц.

– К тому же, наличие в условиях страхования **франшизы или эксцедента не ограничивает** права страховщика на взыскание с виновных третьих лиц сумм, компенсирующих выплаченное возмещение.

– Вот от Георгия – хороший пример к вышесказанному:

По убытку страховщик выплатил 100,000 возмещения сверх франшизы в 100,000 – получил от виновной стороны 80,000 – вся сумма причитается страховщику.

Ведь можно начать говорить о том, что возвращенная сумма причитается пропорционально понесенным страховщиком и страхователем убыткам – 40,000 страховщику и 40,000 – страхователю. Это не так. Только если возвращаемая сумма превышает 100,000. Например, получено 110,000 – 100,000 из них причитается страховщику, оставшиеся 10,000 – страхователю.

– А вот Герреро пишет о вариантах оговорки о суброгации, по которым возмещения делаются **пропорционально убыткам** страховщика и страхователя (с. 185). В последнем случае речь идет о франшизе и недоплате за недострахование. При этом первоначальная претензия страховщика к причинителю вреда заявляется **не на сумму** страхового возмещения – а на всю сумму убытка. Мы понимаем, что пропорциональное распределение возмещения – практика американская, а не английская.

– Еще один аспект суброгации затрагивает Вишванат (с. 82). Что, если страховое возмещение явилось результатом **компромисса страховщика и страхователя** – в ситуации, когда убыток «немного не дотягивал» до полной гибели?

– Вишванат считает, что такое компромиссное урегулирование = **commercial settlement**

– значительно усложняет страховщику возможность получить возмещение по суброгации.

6) **Суброгация возможна только после выплаты страховщиком возмещения**

– За рубежом в некоторых отраслях страхования страховщик приобретает право на суброгацию, которое дает ему возможность предпринимать действия против третьей стороны **до окончания урегулирования** убытка.

– Морские страховщики и, в частности, страховщики грузов не имеют такой возможности.

– Реализация ими суброгированного права ограничена секцией 79 MIA, 1906, статьей 965 ГК РФ, статьей 993 ГКУ.

– Указанные статьи предписывают, что страховщик может осуществить суброгированное право только после выплаты им страхового возмещения (хотя в Лондоне звучат предложения об изменении этого порядка, чтобы право переходило после согласия страховщика на оплату убытка).

– Кстати, используется термин **subrogated right = суброгированное право** – а не расхожий в российско-украинских правилах и договорах страхования некорректный «суброгационное право».

– Суброгированное право – **полученное страховщиком в порядке суброгации** право требования страхователя в отношении лица, ответственного за нанесение убытков, возмещенных в соответствии с договором страхования.

– Важно отметить, что суброгированное право **ретроспективно = retrospective**. Страховщик, оплатив возмещение, получает права, которыми страхователь обладал на момент убытка.

7) **Суброгация зависит от волеизъявления сторон договора страхования**

– В общем порядке суброгация урегулирована при помощи диспозитивных норм, например, пункт 1 статьи 965 ГК РФ.

– Страхователь и страховщик при заключении договора страхования могут исключить или ограничить переход права требования к страховщику.

– Главное – такое **исключение или ограничение должно быть прописано в условиях договора страхования**.

– При этом не следует забывать, что соглашение сторон договора страхования об отказе страховщика от суброгации при наличии **умысла причинителя вреда ничтожно** (см. п. 1 ст. 965 ГК РФ и ч. 3 ст. 614 ГКУ).

– Ведь обратное будет противоречить общим принципам гражданско-правовой ответственности за умышленное причинение вреда.

– Следовательно, договором страхования суброгация может быть **исключена лишь в случае неумышленного причинения вреда** кем бы то ни было.

– А вот если **страхователь отказался от своего права требования** к лицу, ответственному за убытки, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, то **страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения** полностью или в соответствующей части (п. 4 ст. 965 ГК РФ).

– И поскольку страховщик уже выплатил возмещение страхователю, то вправе потребовать от него же возврата излишне выплаченной суммы возмещения.

8) **Суброгация возможна в течение установленного срока исковой давности**

– В **отличие от регресса** переход прав требования в порядке суброгации не влияет на течение срока исковой давности (СИД). При регрессе СИД начинается заново после исполнения основного обязательства.

– Так, например, статья 201 ГК РФ устанавливает, что перемена лиц в обязательстве (что происходит при суброгации) не влечет изменения срока исковой давности.

– При суброгации, как мы уже знаем, существует одно единственное обязательство – основное.

– Из этого обязательства страхователь (выгодоприобретатель), получивший страховое возмещение, выбывает, а на его место становится выплативший это возмещение страховщик – осуществляется **перемена лиц в обязательстве**.

– При этом **исковая давность определяется характером основного обязательства**

– обязательства перевозчика перед отправителем или получателем груза, либо обязательства причинителя вреда перед страхователем.

– Но в любом случае СИД при суброгации исчисляется **с момента возникновения основного обязательства** – с момента возникновения у страхователя (выгодоприобретателя) права требования к лицу, ответственному за вред (см., например, постановление Президиума ВАС РФ от 25.11.1997 г., №4063/97).

– СИД по общему правилу может быть **общим, сокращенным или неограниченным**.

– Что касается грузоперевозки, то СИД определяется положениями тех или иных правил, уставов и конвенций о перевозке.

– В зависимости от вида перевозки – автомобильной, авиационной, морской или железнодорожной, международной или внутренней.

– А эти правила, уставы и конвенции в большинстве случаев предусматривают **не общий, а сокращенный срок исковой давности**.

– Этот срок иногда короче, например, указанного в статье 966 ГК РФ сокращенного

двухгодичного срока, кстати, применяемого к спорам, возникшим из самого договора страхования, а не по поводу обязательства между страховщиком и лицом, ответственным за убытки страхователя.

– Так, Уставом **железнодорожного** транспорта РФ установлено, что «...иски предъявляются в соответствии с установленной подведомственностью, подсудностью **в течение года** со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий».

– Годичный исковый срок установлен и статьей III(6) английского *Carriage of Goods by Sea Act, 1971 (CoGSA 1971)* – **Закона о перевозке грузов морем**. Установлен диспозитивно, эта же статья разрешает увеличить годичный срок, если на это согласны стороны.

– О двухгодичном сроке договорились стороны, подписавшие в 1952 году соглашение о **gold clause** – **золотой оговорке**, относящейся к английскому Закону о перевозке грузов морем (1924) и к Гаагским Правилам с целью твердого обеспечения лимитов ответственности морских перевозчиков за единицу груза, который может быть утрачен в процессе перевозки.

– Несмотря на то, что это соглашение впоследствии было отменено, двухгодичный СИД иногда применяется в международной практике.

– Но все равно, два – это не три года общего искового срока.

– Поэтому **не дремли, страховщик!** Think S and S – по-герреровски!

– Ведь в течение этого **сокращенного срока** тебе не только нужно успеть собрать исковые документы к перевозчику, но и принять обоснованное решение о выплате страхового возмещения и выплатить его в полном объеме.

– А если еще груз тобой перестрахован, да и не у одного перестраховщика, да имеешь возражения или непонимание части перестраховщиков.

– Не надейся, что суброгация – это проблема только страхователя, она может стать и твоей проблемой.

– Представь ситуацию – страхователь за **два дня до окончания срока предъявления иска** перевозчику передал тебе все документы и доказательства и сообщил все сведения, необходимые для осуществления тобой перешедшего к тебе права требования.

– Свои обязанности по суброгации он выполнил, у него проблема исчезла. Теперь суброгация – это твоя проблема.

– Тем более, если ты – украинский страховщик. В страховых отношениях согласно ГКУ страхователь защищен неограниченным сроком исковой давности.

9) **Суброгация применима в отношении любого причинителя вреда**

– Когда стороны договора страхования при его заключении не исключили суброгацию, то страховщик имеет право требования к причинителю вреда вне зависимости от его договорных отношений со страхователем (выгодоприобретателем).

– Вот какой вывод имеется в Информационном письме Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 г., № 75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования» (см. Вестник ВАС РФ, 2004. №1, с. 3):

Страховщик при страховании риска убытков, причиненных контрагентами страхователя, приобретает права в порядке суброгации, если иное не предусмотрено договором имущественного страхования.

Суброгация против сострахователей

– Отдельный вопрос – положение **сострахователей = coassureds**. В английской практике применение суброгации против них невозможно – см. National Oilwell (UK) Ltd v Davy Offshore Ltd [1993], цит. по John Dunt, p. 344.

– А ведь сострахователем или даже страхователем может быть назван **и ответственный хранитель = bailee, и перевозчик!**

– Вот и выплывает интересный аспект английского поименования страхователя как ABC Limited and/or associated companies – или что-то схожее. Большие торговые компа-

нии могут иметь в своей структуре экспедиторские фирмы или перевозчиков. Решение в National Oilwell (UK) **запрещает предъявление к ним требований** в порядке суброгации.

– А чтобы закрепить такой порядок, иногда используется оговорка об **Отказе от суброгации = Waiver of Subrogation Clause**.

“Insurers waive all rights of subrogation and/or recourse against the Assured and/or subsidiary companies of the Assured engaged in the carriage and/or storage of the subject-matter insured”,

или “...against any Assured and against person, company or corporation whose interests are covered by this policy”.

«Страховщики отказываются от всех прав суброгации и/или регресса против Страхователя и/или связанных со Страхователем компаний, занимающихся перевозкой и/или хранением предмета страхования»,

или «...против Страхователя и против физических или юридических лиц, чьи интересы покрыты данным полисом».

– Но не надо забывать об оговорке 15.2 новых ICC, вводящей общее правило о **невозможности распространения страхования на перевозчика** или хранителя **грузов**. Это правило может быть снято только посредством вышеназванных механизмов – поименования перевозчика сострахователем или введения Оговорки об отказе.

– Но помним – все зависит от применимого права. Возможно, в некоторых законодательствах такие механизмы могут оказаться ничтожными.

10) **Суброгация представляет для страховщика безусловный интерес**

– Поскольку обеспечивает возврат ему выплаченных им сумм и снижает убыточность его деятельности.

– Кстати, получаемые страховщиком суммы возмещения именуются в английской практике **recoveries = возмещения**. А сама работа по получению возмещения – **recovery**.

– Эта работа требует вложения значительных сил и знаний. Поэтому страховщики – в международной практике – зачастую поручают ее сторонним организациям. Обычно те именуются **Recovery agents** – компании, специализирующиеся на получении возмещения в порядке суброгации.

– Поступления в порядке суброгации – recoveries – **дополнительный доход страховщика**.

– Причем доход чистый и не обремененный какими-либо финансовыми обязательствами перед иными организациями.

– Не совсем верно, так как если было **перестрахование**, то после получения суммы в порядке суброгации страховщик обязан передать соответствующую часть денежных средств перестраховщику.

– Да, замечание верное, и это единственный случай, когда в отношении возмещенных суброгационных требований страховщик имеет обязательства.

– Неужели единственный случай? А что, **налоги** уплачивать не нужно?

– Ты прав, но только не в отношении возмещенного суброгационного требования.

– Полученные в порядке суброгации суммы, с точки зрения страхового дела, относятся к прочим доходам в общих доходах страховщика.

– По налоговому законодательству эти поступления относятся к страховым операциям и, например, в соответствии с п. 7, п. 3 ст. 149 Налогового кодекса РФ они освобождаются от налогообложения по налогу на добавленную стоимость.

– Налоги возможны относительно так называемой **суброгационной задолженности**, которая, по сути, является дебиторской задолженностью.

– С одной стороны, перешедшее к страховщику после выплаты страхового возмещения,

но не реализованное, право требования увеличивает его дебиторскую задолженность, а с другой, начисленная, но не возвращенная дебиторская задолженность увеличивает для страховщика сумму налога на прибыль.

– Но все равно, реализация перешедшего к страховщику права требования является для него выгодным делом, позволяющим компенсировать осуществленные выплаты страхового возмещения.

– Так, например, по итогам суброгационной деятельности за 3-й квартал 2009 года «Московской региональной дирекцией ОСАО «Россия» было собрано более 48 млн рублей (см. <http://www.ic-ratings.ru/news/?id=948>).

– А вот Герреро считает, что перевозчики имеют слишком много возможностей уйти от ответственности или ограничить ее сумму – мы будем об этом читать в главе 18. В результате сумма возмещений по суброгации в США снизилась с 15% от общей суммы убытков в 1970-х годах до примерно 10% в 2000-х (Guerrero, p. 50).

– Но и это – серьезные деньги! Поэтому общий вывод – **страхование грузов должно осуществляться страховщиком с учетом возможной суброгации.**

Английские особенности суброгации

– Как видно из секции 79 MIA, 1906 в морском страховании грузов право страховщика на суброгацию подразделяется на две категории:

- (1) право обрести в собственность **груз** или то, что от него осталось;
- (2) право принимать любые меры, которые страхователь правомочен предпринять для предъявления **иска** к стороне, ответственной за ущерб грузу.

– **Право первой категории касается** исключительно случаев **полной гибели груза** – фактической или конструктивной. **Право второй категории** применимо ко **всем видам убытков.**

– Следовательно, в случае урегулирования страховщиком полной гибели всего или части груза используются обе вышеуказанные категории прав на суброгацию.

– С той лишь разницей, что при возмещении страховщиком полной гибели части груза он обладает правами на суброгацию только в отношении этой части груза.

– Например, если по полису, оформленному на условиях ICC(B), выплачено возмещение за упаковку, уроненную за борт в ходе перегрузки, страховщик приобретает полное право собственности на все впоследствии найденное от такой упаковки.

– Страховщик может распоряжаться этими остатками, как он считает нужным, более того, может удержать всю вырученную от продажи остатков сумму, даже если она превысит выплаченное возмещение.

– Об этом мы говорили в предыдущей 16-й главе.

– Сейчас лишь напомним, что **страховщик, выплативший возмещение полной гибели груза, не обязан принимать его остатки.**

– Однако в дополнение к праву принять **wreck = остатки** в случае **гибели** – то есть праву на суброгацию 1-й категории – страховщик, возместивший полную гибель, приобретает право на суброгацию 2-й категории.

– В этом случае страховщик **steps into the shoes = становится на место** страхователя и добивается от стороны, несущей ответственность за нанесенный страхователю убыток, возвращения выплаченной суммы возмещения.

– А вот страховщик, выплативший возмещение **частичного убытка, не может** вступить в **права собственности** на остатки груза.

– В обоих случаях, как мы уже писали, страховщик приобретает права и средства **правовой защиты (remedies) страхователя** против стороны, несущей ответственность за убыток.

– Против стороны, виновной в полной гибели груза или в частичном убытке, страховщик может вести судебные дела от своего имени или от имени страхователя.

Состраховщики и их права на суброгацию

– Когда договор страхования заключен с несколькими страховщиками, каждый состраховщик имеет право на пропорциональную долю в вырученной и/или возвращенной сумме.

– Пропорция – отношение взятой состраховщиком ответственности к общей ответственности по договору страхования.

– Наиболее очевидный пример сострахования – несколько синдикатов Ллойда или несколько страховых компаний осуществляют страхование одного и того же груза.

– Менее очевидное сострахование кроется в 14-й из ICC оговорке **об увеличенной стоимости**.

– Данная оговорка требует, чтобы страховая стоимость по грузовому полису суммировалась со страховой стоимостью, указанной в полисе страхования увеличенной стоимости, а страховщиков по обоим полисам рассматривать в качестве состраховщиков суммарной страховой стоимости.

Недострахование и право на суброгацию по английскому праву

– В случае недострахования страхователь считается состраховщиком в отношении недострахованной суммы.

– Как состраховщик, страхователь наравне с остальными состраховщиками имеет право на часть выручки от продажи остатков груза или на часть суммы, возвращаемой виновными в убытке третьими лицами.

– В противовес обычному недострахованию, страхователь не является состраховщиком в отношении предусмотренной договором страхования франшизы или эксцедента.

Сохранение права страховщика на суброгацию

– В коммерческой практике лицо, заявляющее перевозчику или иной стороне о своих правах, может сохранить эти права только посредством принятия предписанных законодательством мер или действий.

– Из этих мер и действий основное – **предъявить перевозчику или иной стороне официальную претензию**.

– **Причем вовремя**, ведь права к перевозчику, иной стороне подпадают, среди прочего, под **срок исковой давности**.

– Страховщик груза, его служащие или агенты не в состоянии предпринять меры или действия, необходимые для сохранения прав требования к перевозчику или иным сторонам.

– Он не владелец груза и не имеет договорных отношений с перевозчиком.

– Право требования к перевозчику или иным сторонам переходит к страховщику только после выплаты им страхового возмещения.

– Поэтому для страховщика важно, чтобы при суброгировании право требования к перевозчику или иным сторонам, возникшее для страхователя, было сохранено для страховщика.

– Другими словами, было юридически действительным, имеющим силу, документально надлежащим образом оформлено и совершено.

– Вот почему в договоре страхования грузов обязательно должно быть условие, налагающее на страхователя **обязанность по сохранению прав требования** к перевозчику или иным сторонам.

– В наборах оговорок ICC таким условием является **оговорка 16.2**.

– Эта оговорка обязывает страхователя, его служащих и агентов обеспечить, чтобы все права требования к перевозчикам, ответственным хранителям или иным третьим сторонам должным образом были сохранены и осуществлены.

– И является современной редакцией второй – **sue** – составляющей части ранее использовавшейся оговорки Sue & Labour.

Выгодоприобретение и ИСС

– Когда в ходе перевозки груз сдается на склад для временного хранения, как правило, страхователь, его служащие или агенты заключают с владельцем склада договор хранения.

– В этом случае **владелец склада выступает как *bailee* – ответственное** лицо, принявшее груз на временное хранение.

– Тем не менее, при отсутствии любого нормативного акта об ином, ответственный хранитель почти всегда настаивает на том, чтобы **груз оставался на риске его владельца**.

– Если такое условие неприемлемо для грузовладельца, ответственный хранитель, скорей всего, будет настаивать на использовании в договоре хранения оговорки ***benefit of insurance* – выгодоприобретение от страхования**.

– Согласно этой оговорке на владельца или оператора склада – которые, кстати, несут юридическую ответственность за гибель или повреждение груза, находящегося у них на хранении – **расширяется действие** любого заключенного грузовладельцем договора страхования.

– Владельцы вспомогательных портовых судов, осуществляющих перевозку грузов между морским судном и берегом, также являются *bailees* – временными ответственными хранителями, которые могут попытаться ограничить свою ответственность использованием оговорки *benefit of insurance* в своем договоре перевозки.

– Большинство действующих ныне законодательных актов, регулирующих ответственность перевозчиков, запрещают использование оговорки *benefit of insurance* в договорах перевозки.

– Примером этому могут быть английские законы *Carriage of Goods by Sea Act, 1971* и *Carriage of Goods by Road Act, 1965*.

– А также законодательные акты иных стран, принятые на основе Гаага-Висбийских или Гамбургских правил.

– Фактически, оговорка *benefit of insurance* в договоре перевозки лишает страховщика возможности возместить свой убыток, связанный с выплатой возмещения по полису.

– Более того, в этих обстоятельствах страховщик не вправе уменьшить страхователю возмещение или вовсе отказать в его выплате на том основании, что суброгирование прав требования к перевозчику или иным лицам невозможно.

– Поэтому английскими страховщиками предпринята попытка обойти действие «перевозочной» оговорки *benefit of insurance* включением в условия страхования грузов – ИСС и им подобные наборы – «страховой» оговорки cl.15.

– Ранее, до 1982 года, эта оговорка называлась ***Not to Inure* = страхование не действует в пользу...**

– ...Перевозчика или иных ответственных хранителей груза.

– Ох, сколько случаев недопонимания раньше было связано с этим *to inure* – многие считали, что тут просто пропущена буква “s”.

– Насколько «страховая» оговорка действительна на практике, зависит от того, на каком основании – закона или договора – действует «перевозочная» оговорка.

– Надо только подчеркнуть, что «перевозочная» оговорка – *benefit of insurance* – в общей практике исключается, поскольку может направляться на любого перевозчика. А вот еще одна «страховая» оговорка – *waiver of subrogation rights* – может направляться на связанного со страхователем перевозчика. Ее использование, хоть и не распространено широко, является нормальным в договоре страхования.

Российские особенности суброгирования страховщиком прав требования

– Формальным основанием возникновения суброгации является закон, в частности статья 965 ГК РФ.

– Из установленного 965-й статьей можно выделить **три условия**, при соблюдении которых возможен **переход** от страхователя к страховщику **права требования** в порядке суброгации:

- 1) страховщиком должно быть **выплачено страховое возмещение** убытков страхователя;
- 2) соответствующее **право требования** к лицу, полностью или частично ответственному за убытки, должно **принадлежать страхователю либо выгодоприобретателю**;
- 3) договор страхования **не должен содержать условия, исключающего** суброгацию.

– С другой стороны, 965-й статьей не определен момент перехода права требования в порядке суброгации.

– Из общего смысла этой статьи следует, что материальным основанием для перехода к страховщику права требования является выплата им страхового возмещения.

– Поэтому следует полагать, что переход права требования происходит в момент выплаты страхового возмещения, и к этому моменту само право требования должно быть у страхователя (выгодоприобретателя).

– Вот почему при реализации суброгации страховщик **не может, признав** свою задолженность перед страхователем, **отсрочить выплату** страхового возмещения с тем, чтобы во время отсрочки взыскать денежные средства с виновного лица – и тем самым хотя бы частично компенсировать свои расходы по урегулированию убытков.

– Обратим внимание на то, что ГК РФ не требует, чтобы право требования переходило к страховщику именно от того лица, которому страховщик фактически выплатил возмещение, а только устанавливает круг лиц, от которых такое право может перейти – называя страхователя и выгодоприобретателя.

– В отношении получателя страхового возмещения – страховой практике известны случаи, когда страхователь или выгодоприобретатель назначал вместо себя иное лицо для получения страхового возмещения.

– В таких случаях выплата возмещения иному лицу все равно является основанием для возникновения у страховщика прав в порядке суброгации.

– При этом должно соблюдаться одно условие: страхователь или выгодоприобретатель должен представить страховщику документы, свидетельствующие о **переуступке** права требования.

– В статье 965 ГК РФ содержится также важное условие – **о возможности осуществления** страховщиком права требования к лицу, ответственному за убытки. То есть, возможности предъявления иска.

– Отсутствие такой возможности может стать основанием для отказа в выплате.

– А разве может так быть, чтобы кто-то имел право требования к причинителю вреда, но не имел права на предъявление к нему претензий и исков?

– Да, может. И вот в качестве примера теоретическая ситуация, которая вполне вероятна при перевозке грузов.

– Статья 797 ГК РФ предписывает, что «...иск к перевозчику может быть предъявлен грузоотправителем или грузополучателем...».

– Однако утрата или повреждение груза может повлечь убытки вовсе не у этих лиц, а, скажем, у **собственника** перевозимого товара, который, согласно транспортным документам, **не является ни отправителем, ни получателем** груза.

– Тогда и необходима переуступка права требования, если она возможна по закону.

Комплекс двух прав: требования и на предъявление иска

– Вернемся к **комплексу двух прав – право требования + право на предъявление иска.**

– Из содержащегося в пункте 2 статьи 965 ГК РФ:

Перешедшее к страховщику право требования **осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между страхователем (выгодоприобретателем) и лицом, ответственным за убытки**

можно утверждать, что **переход к страховщику в порядке суброгации комплекса из двух прав прямо предусмотрен законодательством.**

– Поэтому для успешной реализации суброгационных требований страховщику необходимо **знать соответствующие виду перевозки транспортные уставы, кодексы и конвенции.**

– Хотя бы в той их части, которая определяет кто, когда, при каких обстоятельствах, в какие сроки и в каких пределах имеет право предъявить к перевозчику претензию и иск.

– При этом необходимо отличать субъективное материальное право требования от процессуального права на предъявление иска и знать, что переход права требования от одного лица к другому регулируется иными нормативно-правовыми актами, чем переход права на предъявление иска.

– Особенно отчетливо это видно при перевозке грузов, когда право на иск имеют только грузоотправитель или грузополучатель, а переход права на предъявление иска очень жестко ограничен транспортными уставами и кодексами.

ВКРАПЛЕНИЕ: Сложности суброгации – ж/д перевозки

– Для примера рассмотрим случай перевозки железнодорожным транспортом и связанные с ней особенности предъявления претензии и иска перевозчику.

– Федеральный закон от 10.01.2003 г., № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Устав) в заключительном абзаце своей статьи 120 устанавливает:

Право на предъявление к перевозчику претензии, связанной с осуществлением перевозок груза, грузабагажа, предоставляется также страховщику, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю (отправителю), грузополучателю (получателю), в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке. Порядок предъявления претензии страховщиком аналогичен порядку, установленному в отношении предъявления претензии грузоотправителем (отправителем), грузополучателем (получателем).

– В целях обеспечения единообразия подходов к разрешению споров по применению УЖТ РФ имеются разъяснения, данные арбитражным судам Пленумом Высшего Арбитражного Суда РФ.

– Они содержатся в Постановлении от 06.10.2005 г., № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”».

– Приведем некоторые разъяснения, в своей редакции, но с сохранением смысла разъяснений:

(1) Иным лицам, не перечисленным в ст. 120 Устава, право на предъявление претензий и исков к перевозчику Устав не предоставляет.

Более того, указанные в Уставе лица не могут уступать свое право на предъявление претензий и исков к ж/д перевозчику третьим лицам. Попутно делаем вывод – значит **друг другу-то могут.**

Поэтому, если лицо, указанное в ст. 120 Устава, в нарушение законодательства уступило свое право на предъявление претензии и иска, связанного с осуществлением перевозки груза, третьему лицу, то требование, основанное на такой сделке, **не может быть удовлетворено**.

(2) Претензии по перевозкам грузов железнодорожным транспортом по территории РФ должны предъявляться в порядке, предусмотренном Уставом, а также Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, что предусмотрено ст. 122 Устава.

Помимо этого, существуют еще Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом МПС РФ от 18 июня 2003 г., № 42.

(3) К претензии по требованию, возникшему в связи с перевозкой груза, должны быть приложены **документы, подтверждающие право заявителя** на ее предъявление, а также документы, обладающие доказательствами основания и размера претензионного требования (указаны в ст. 120 Устава).

Перечислим эти **документы** для двух случаев, наиболее интересных для страховщика:

В случае утраты груза:

- грузовая квитанция о приеме груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза или справка перевозчика об отправке груза с отметкой железнодорожной станции назначения о неприбытии груза;
- документ, подтверждающий факт причиненного ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость отправленного груза без включения неполученных доходов и неосуществленных затрат.

В случае недостачи, повреждения (порчи) груза:

- транспортная железнодорожная накладная и выданный перевозчиком коммерческий акт, или транспортная железнодорожная накладная с отметкой перевозчика о составлении коммерческого акта в случае его утраты, или транспортная железнодорожная накладная и документы об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта;
- документ, подтверждающий факт причиненного ущерба и удостоверяющий количество и действительную стоимость недостающего, поврежденного (испорченного) груза, без включения неполученных доходов и неосуществленных затрат.

– Вот сколько тебе, страховщик, нужно всего иметь, чтобы осуществить полученное в порядке суброгации право требования к железнодорожному перевозчику!
А это еще не все документы, могут потребоваться и другие, о которых говорится в этой главе.

(4) Страховщик, выплативший страховое возмещение грузоотправителю (грузополучателю) **в связи с ненадлежащим выполнением перевозчиком обязательств по перевозке груза**, до предъявления иска в суд должен предъявить перевозчику претензию в установленном Уставом порядке (если такая претензия не была предъявлена ранее отправителем или получателем) с приложением договора страхования, доказательств выплаты страхового возмещения и документов, указанных в Уставе (см. п. 3 выше).

(5) **Срок на предъявление претензии** в шесть месяцев исчисляется не с момента выплаты страховщиком страхового возмещения, а с момента наступления события, послужившего основанием для предъявления к перевозчику грузоотправителем (грузополучателем) требования.

(6) При удовлетворении иска с перевозчика подлежит взысканию сумма в пределах выплаченного страховщиком страхового возмещения, **но не более той**, которая в соответствии с Уставом могла быть взыскана по требованию грузоотправителя (грузополучателя).

(7) **Иски к перевозчикам** могут быть предъявлены в пределах установленного срока исковой давности – один год со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления таких исков.

– В течение этого года ты, страховщик, должен успеть принять решение о выплате страхового возмещения, осуществить саму выплату, собрать необходимые документы, предъявить претензию, а если она не поможет, то и иск перевозчику.

– Хорошо, **возможные сложности с суброгацией** становятся понятными, но о ней сейчас мы говорим с российским уклоном. Как быть, если с территории, скажем, той же России осуществляется **международная перевозка?**

– Тогда необходимо обращаться к **международным транспортным кодексам**, конвенциям и уставам, которые определяют обязанности и права субъектов перевозки, ограничивают ответственность перевозчика или освобождают его от таковой, устанавливают сроки исковой давности, очерчивают круг лиц, имеющих право требования к перевозчику и прочее-прочее, имеющее отношение к суброгации.

Рекомендации страховщику по оформлению договора страхования груза – Ю.Б. Фогельсон

– Рекомендации, соблюдение которых страховщиком позволит ему еще при заключении договора страхования обеспечить возможность суброгации.

– Георгий, здесь мы не будем изобретать велосипед, а конспективно приведем рекомендации, данные Ю.Б. Фогельсоном в его статье «**Суброгация при страховании грузов**» (Страховое дело, 1997, №7).

– Они сводятся к следующему:

(1) Следует всеми законными способами обеспечить **наличие у лиц**, действовавших в грузоперевозке и ее страховании (страхователь, выгодоприобретатель, отправитель, получатель), как **права требования, так и права на предъявление иска к перевозчику**.

Для этого договор страхования необходимо оформить так, чтобы и грузоотправитель, и грузополучатель – имеющие и право требования, и право на предъявление иска к перевозчику – фигурировали в договоре либо в качестве страхователя, либо в качестве выгодоприобретателя.

Иногда страхователь не соглашается с таким условием. В этом случае договор страхования должен содержать оговорку, что страхователь несет ответственность за наличие у него или у выгодоприобретателя права на предъявление иска к перевозчику на момент выплаты страхового возмещения. Отсутствие такого права у страхователя или выгодоприобретателя к моменту выплаты страхового возмещения является для страховщика основанием отказа в выплате возмещения.

(2) При оформлении договора страхования страховщику необходимо учитывать **истинного владельца груза** и возможный переход права собственности на груз с тем, чтобы впоследствии договор на законном основании не был признан недействительным, во всяком случае, на российском страховом рынке.

– Как это недействительным?

– В своем «Комментарии к страховому законодательству» Ю.Б. Фогельсон утверждает,

что договор страхования, в котором ни страхователь, ни выгодоприобретатель не имеют возможности предъявить иск к лицу, ответственному за вред, хотя и не противоречит ст. 387 ГК РФ, недействителен на основании ст. 168 этого же кодекса.

– Чтобы при таком статусе страхователя (выгодоприобретателя) договор страхования стал действительным, в его условиях должно быть прямо прописано исключение суброгации.

– Другой вопрос, кому и когда выгодно признание договора страхования недействительным: недобросовестному страховщику, умышленно заключившему такой договор, чтобы не выплачивать возмещение после наступления страхового случая, или «умному» страхователю, чтобы вернуть от страховщика свои расходы на страхование после убыточной перевозки.

– Ведь при недействительности договора, в том числе и договора страхования, каждая из сторон должна вернуть иной все полученное по договору.

(3) В договор страхования груза следует включать **запрет на уступку страхователем** своего права требования к страховщику о выплате страхового возмещения без согласия страховщика – в России такой запрет узаконен п. 2 ст. 382 ГК РФ.

(4) Страховщику, который занимается страхованием грузов, следует внимательно **изучить транспортные конвенции**, уставы и кодексы, выявить возможные варианты возникновения и перехода прав на предъявление иска к перевозчику, разработать соответствующие правовые схемы обеспечения суброгации и создать на базе этих схем типовые договоры страхования грузов при их перевозке различными видами транспорта.

Подводные камни суброгации

– При реализации права требования в порядке суброгации страховщик может встретиться с дополнительными трудностями.

– Возможность возникновения таких трудностей заложена в законодательстве.

– Например, в соответствии с п. 1 ст. 385 ГК РФ должник (читай – перевозчик) вправе не исполнять обязательство новому кредитору (для нашего случая – страховщику) до предоставления ему (перевозчику) **доказательств перехода требования** к этому кредитору (страховщику).

– Как показывает страховая, претензионная и судебная практика такие доказательства **не ограничиваются документальным подтверждением выплаты** страховщиком страхового возмещения.

– Перевозчик имеет право требовать, а, следовательно, может потребовать и **доказательства самого факта страхования** – договор страхования, страховой полис или иные документы.

– Они нужны перевозчику для того, чтобы, с одной стороны, установить, что право требования к нему действительно имело основание перейти к страховщику, а, с другой стороны, проверить обоснованность выплаты страховщиком страхового возмещения и его размера.

– Да, уважаемый страховщик, после перехода к тебе права требования твой должник (перевозчик) может на законном основании проверять и предъявлять **претензии к твоей деятельности**.

– Более того, в силу статьи 386 ГК РФ сохраняет за собой право выдвигать против тебя те возражения, которые он мог бы выдвинуть в отношении вышедшего из обязательства страхователя (выгодоприобретателя).

– Ну, а ты уж доказывай, что груз упакован правильно, пломбы и маркировка соответствуют требованиям ГОСТов или прочих руководящих документов.

– Таким вот образом, суброгация из головной боли страхователя может стать головной болью для его страховщика.

– Трудности другого рода могут возникнуть при реализации суброгации в случае **страхования груза на неполную стоимость**.
– Рассмотрим их на примере законодательства и судебной практики России.

– Глава 24 ГК РФ предписывает – **уступка права требования** должна происходить с **безусловной заменой кредитора** в обязательстве.

– С безусловным выбытием из этого обязательства первоначального кредитора – страхователя или выгодоприобретателя – что означает потерю всех его прав требования к лицу, ответственному за убытки.

– Даже если страховщик, в силу статьи 949 ГК РФ, возместил страхователю не весь размер убытков – при неполном имущественном страховании страхователь получает от страховщика и неполное возмещение своих убытков.

ВКРАПЛЕНИЕ: Суброгация и недострахование по-российски

– Скажем, если действительная стоимость застрахованного груза составляет 100,000, но груз был застрахован на сумму 70,000 – то страхователь при убытке в 90,000 получит от страховщика возмещение в 63,000 (при условии нулевой франшизы!).

– Следовательно, после выплаты страховщиком возмещения в 63,000 страхователь на оставшиеся не возмещенные 27,000 теряет свое право требования с виновного лица, ибо в обязательстве его сменил страховщик.

– Встав на место страхователя, страховщик приобрел право требования с виновного лица, но это право требования только в пределах выплаченной им суммы страхового возмещения – не более 63,000.

– То есть, если страховое возмещение лишь **частично** погасит причиненные страхователю (выгодоприобретателю) убытки, то **при суброгации** к причинителю вреда **из двух должных прав требования**:

- 1) права требования страховщика в размере выплаченного страхователю (выгодоприобретателю) страхового возмещения;
- 2) права требования страхователя (выгодоприобретателя) в той части причиненного вреда (убытка), которая не возмещена страховщиком,

существует лишь первое.

– Поэтому при неполном страховании страхователь не в состоянии получить полное возмещение своих убытков и от страховщика, и от виновного в причинении убытков лица.

– При реализации страховщиком суброгационных требований проблематично решается и вопрос о возмещении ему виновным лицом **расходов**, произведенных страховщиком при урегулировании убытка (услуги эксперта, почтовые расходы и т.п.).

– Тем более что прецеденты судебного отказа в возмещении таких расходов страховщику уже имеются.

– Вот, например, какой вывод имеется в информационном письме Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 г., № 75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования» (см. Вестник ВАС РФ, 2004. №1, с. 5 или по ссылке <http://infopravo.by.ru/fed2003/ch01/akt11664.shtml>):

Расходы страховщика по необходимой экспертизе размера причиненных убытков не подлежат взысканию с лица, ответственного за причиненный вред.

Страховщик не имеет права требовать возмещения стоимости экспертизы, так как указанные расходы страховщика не являются страховым возмещением, а направлены на определение размера убытков. Эти расходы относятся к обычной хозяйственной деятельности страховщика и не подлежат взысканию с лица, ответственного за причиненный вред.

– Некоторые цивилисты России считают, что подобная судебная практика спорна, в ней просматривается двойная трактовка.

- Отстаивать свои интересы страховщик может, например, руководствуясь аргументацией, содержащейся в работе В.Ю. Абрамова «Судебно-практический комментарий к страховому законодательству». – М.: Волтерс Клувер, 2004.
- Аргументация сводится к следующему:

Целью имущественного страхования является возмещение убытка страхователю, возникшего в результате предусмотренного договором страхового случая (ст. 929 ГК РФ). При этом в понятие убытка входят признаки, определенные ст. 15 ГК РФ, которая к убыткам, помимо реального ущерба и неполученного дохода, относит и расходы лица, связанные с восстановлением нарушенного права. Поэтому потерпевший страхователь имеет право требовать возмещения ущерба у причинителя вреда в полном объеме в соответствии со ст. 15 и гл. 59 ГК РФ, в том числе и возмещения экспертных расходов. Соответственно, и страховщик имеет на это право.

- Но это – пока только мнение юриста. **Хотя и важное для нас** – его бы в первые главы включить! Речь же все о том же – мере возмещения и обоснованности страховой суммы.

Документальное подтверждение страховщиком своих суброгационных требований

- Поскольку суброгирование к страховщику прав страхователя происходит в силу закона, то не требуется обязательное заключение между страхователем и страховщиком договора о переходе права требования или оформления сторонами какого-либо документа (например, передаточной надписи или индоссамента на транспортном документе).
- Тем не менее, на практике обычно оформляется документ, подтверждающий передачу страховщику права на взыскание убытков с их причинителя.
- Такой документ может быть как односторонним, составленным одним страхователем, так и **двусторонним – договор**, оформленный страхователем и страховщиком.
- **Односторонняя** передача страховщику права требования оформляется страхователем в виде *letter of subrogation*.
- Можно встретить разные названия этого юридического документа – суброгационная расписка = *subrogation receipt*, суброгационная форма, **суброгационное письмо**, суброгационный акт.
- В английской практике используется Ллойдовская стандартная **форма суброгации** = *Lloyd's Standard Subrogation Form*.

- В суброгационном письме указывается, что с учетом полного и окончательного урегулирования страховщиком страхового требования о возмещении ущерба по такому-то грузу на такую-то сумму, страхователь суброгирует свои права (и средства правовой защиты) на указанный груз страховщику, которые он может использовать по своему усмотрению.

- Во втором параграфе Ллойдовской формы особо подчеркивается, что страховщик может **использовать** для осуществления всех прав и средств **имя страхователя** (to use my name), и что страхователь обязуется оказывать страховщику **всяческое содействие** (will furnish with any assistance) с условием, что страховщик **возместит** все возникающие в связи с этим **расходы**.

- Недавно JCC (не забыли – Объединенный Грузовой Комитет) **предложил изменить форму** – внести в нее **более ранний момент** перехода прав: когда страховщик **признает** ответственность по убытку = *admits liability for a claim* – а не когда оплачивает возмещение. Пока эти изменения не приняты.

- Двусторонний документ – договор о передаче права требования, договор цессии, дополнительное соглашение – заключается перед выплатой страхового возмещения или после признания страховщиком наступившего события страховым случаем.
- Является неотъемлемой составной частью договора страхования.

– В нем страхователь отказывается от дальнейших материальных претензий к страховщику.

– Здесь же может быть оговорка о том, что страховщик или выплатил страховое возмещение, или признал событие страховым случаем и возместит убытки в определенный срок.

– Николай, а может, **не надо делить документы на двух- и односторонние?** Английская практика гласит, что подписание страхователем Формы означает заключение отдельного договора – а binding contract. Даже если договор составлен в непривычном для нас виде: стандартную форму страховщика подписывает страхователь. Подписи страховщика на этом документе может не быть.

– Конечно, не стоит, если использовать английскую практику. Здесь же – чем больше печатей, тем солидней и достоверней документ, хотя и односторонний также применим. Мы указываем разные варианты. В зависимости от конкретных обстоятельств, стороны договора страхования пусть сами выбирают приемлемый для себя документ.

– Пункт 3 статьи 965 ГК РФ обязывает страхователя передать страховщику **все документы и доказательства** и сообщить ему **все сведения**, необходимые для осуществления страховщиком перешедшего к нему права требования.

– Хотя конкретный перечень документов, доказательств и сведений этой статьей не установлен.

– Это и понятно, ведь их перечень на все возможные случаи составить невозможно.

– Исходя из общих соображений, можно констатировать, что к таким документам, доказательствам и сведениям относятся и те, которые могли не понадобиться для решения страховщиком вопроса о наступлении страхового случая, размере убытка и выплате страхового возмещения.

– Хотя в обязательном порядке должны быть транспортные документы (авто-, железнодорожная или авианакладная, коносамент), а также договор страхования или страховой полис страхователя (удостоверенная копия или оригинал), подтверждение об уплате страховой премии страховщику.

– Отсутствие таких доказательств предоставляет виновному лицу право отказать страховщику в исполнении обязательства (Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 15.03.2004 г., № КГ-А41/1462-04. Официальный сайт ФАС МО: <http://www.fasmo.arbitr.ru/practice/index.htm>).

– **Страховщик** должен понимать, что, выплатив страховое возмещение и получив в порядке суброгации право требования к виновному лицу, он **выбывает из страховых отношений** и переходит в поле действия отношений, которые регламентируются иными, не страховыми нормативными актами и (или) правовыми нормами.

– Например, **он уже не страховщик, а отправитель или получатель груза**, отношения которого с перевозчиком – предположительно виновным в причинении ущерба грузу – регулируются договором перевозки, соответствующим виду перевозки уставом (кодексом) или конвенцией.

– И уже договор перевозки, транспортный устав (кодекс) или конвенция устанавливают перечень документов, предъявляемых отправителем (получателем) перевозчику, случаи, при которых эти документы должны подаваться, сроки подачи и требования к их оформлению.

– Кстати, страховщику необходимо внимательно просматривать получаемые от страхователя документы.

– Ведь он может потерять перешедшее к нему в порядке суброгации право требования не только из-за отсутствия какого-то доказательного документа, но и из-за отсутствия какой-либо надписи на одном из документов, наличие которой регламентируется иными, не свойственными страховому делу, нормативными актами.

– В этом смысле очень поучительным для любого страховщика грузов является Постановление Президиума ВАС РФ от 13.10.1998 г. № 2070/98 (см. Вестник ВАС РФ, 1999г., №1. стр. 58, или по ссылке <http://www.pravoteka.ru/pst/533/266409.html>).

ВКРАПЛЕНИЕ: Суброгация и условия перевозки

Суть дела:

Страхователь, будучи **грузоотправителем** при автомобильной перевозке, застраховал отгружаемый товар – свежемороженую рыбу. При перевозке товара с автомашиной, принадлежащей автопредприятию, случилось дорожно-транспортное происшествие, повлекшее за собой частичную порчу груза. Страховая компания выплатила страхователю, отправителю груза, страховое возмещение и обратилась с требованием о возмещении ущерба к перевозчику. Начались судебные разбирательства с апелляциями и кассациями. Судами разной инстанции решения принимались поочередно, то в пользу страховщика, то перевозчика.

Конец спорам положил Президиум ВАС РФ в своем постановлении № 2070/98, принятом в ходе рассмотрения протеста заместителя Председателя ВАС РФ на постановление суда кассационной инстанции.

Президиум ВАС РФ указал на следующие обстоятельства:

- суд кассационной инстанции не учел п. 2 ст. 965 ГК РФ, согласно которому перешедшее к страховщику право требования осуществляется **им с соблюдением правил**, регулирующих отношения между страхователем и лицом, ответственным за убытки;
- параграфами 2 и 5 раздела 11 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом, изданных в соответствии с Уставом автомобильного транспорта, предусмотрено, что претензии и иски к автомобильному предприятию в случаях недостачи, порчи или повреждения груза **предъявляются грузополучателем**;
- ст. 161 Устава автомобильного транспорта предусмотрена возможность передачи права на предъявление претензий и иска грузополучателем грузоотправителю, что должно удостоверяться **переуступочной надписью на товарно-транспортной накладной**;
- поскольку на товарно-транспортной накладной переуступочная надпись отсутствует, то у **грузоотправителя не имелось права** на предъявление претензии и иска к перевозчику о возмещении убытков от понижения качества товара;
- следовательно, **это право перейти** от грузоотправителя к страховой компании **не могло**.

– При таких обстоятельствах исковое требование страховщика к перевозчику осталось без удовлетворения.

– Вот так, казалось бы, из-за **какой-то малозначащей надписи** страховщик не смог реализовать свое полученное в порядке суброгации право требования.

– Возникает традиционный русский вопрос – кто виноват, что делать?

– Виноват страхователь, который «подсунул» страховщику не до конца оформленный документ, или страховщик, который принял этот документ?

– Вправе ли страховщик требовать возврата страхователем выплаченной суммы страхового возмещения, основываясь на п. 4 ст. 965 ГК РФ?

– Как мы знаем, право требования страховщика к виновному лицу переходит в сумме выплаченного страхового возмещения.

– А страховое возмещение рассчитывается согласно условиям договора или правил страхования.

– Поэтому для доказательства размера ущерба страховщику необходимо заручиться заключением независимых экспертов.

– В судебной практике имеются случаи, когда страховой компании отказывают в иске при наличии сомнений в объективности данных о размере причиненного ущерба, представленных страховщиком.

ВКРАПЛЕНИЕ: Недоказанность размера ущерба

– Вот, например, извлечение из постановления Федерального арбитражного суда Московского округа от 30.07.1998 г. № КГ-А40/1637-98 (истец ОСАО «Ингосстрах»): Решением Арбитражного суда Москвы от 20.03.98 в иске отказано в связи с недоказанностью истцом размера ущерба в результате непризнания судом в качестве надлежащего доказательства составленной ОСАО «Ингосстрах» в одностороннем порядке без участия представителя ответчика калькуляции от 09.01.95 г. о стоимости восстановительного ремонта поврежденной в результате ДТП автомашины.

Руководствуясь ст. 171, ст. 173–177 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, суд постановил:

решение Арбитражного суда г. Москвы от 20.03.98 г. и постановление апелляционной инстанции того же суда от 21.05.98 г. по делу № А40-3167/98-60-26 оставить без изменения, кассационную жалобу ОСАО «Ингосстрах» – без удовлетворения.

– С сутью этого дела любопытный читатель может ознакомиться по ссылке <http://www.pravoteka.ru/pst/588/293743.html>.

– Как показывает практика, виновное в причинении вреда лицо также вправе отказать страховщику в случае **проведения экспертизы** по установлению размера причиненного ущерба **без его участия**.

– Чтобы избежать проблем в будущем, страховщику в случае проведения экспертизы следует извещать предполагаемое виновное лицо о времени и месте ее проведения.

– О чем мы уже писали, рассказывая о сюрвейерских осмотрах поврежденных грузов. О том, что сюрвейеров всегда бывает минимум два – от грузовых интересов и от перевозчика. И отчетов = актов – тоже два. А то и три – если грузовладелец назначает собственного сюрвейера.

Допустимость суброгации

– А бывают случаи невозможности реализации страховщиком суброгации?

– Да, и довольно часто, к сожалению, для страховщика.

– Однако здесь следует различать **невозможность осуществления права требования** к лицу, ответственному за вред, от **невозможности перехода права требования** в порядке суброгации.

– Причины?

– Да самые разные. Например, в общих выражениях:

- 1) **Отказ страхователя** (выгодоприобретателя) от своего права требования к лицу, ответственному за убытки, возмещенные страховщиком.
- 2) **Вина страхователя** (выгодоприобретателя), заключающаяся в:
 - его нерасторопности;
 - нарушении им сроков или порядка предъявления претензий или исков к виновной стороне;
 - несоблюдении обязательного порядка предъявления претензии к виновной стороне (к перевозчику, как того требуют положения транспортных нормативных актов);
 - неоформлении полного пакета документов, необходимых для реализации страховщиком своего права требования, перешедшего в порядке суброгации;
 - неустановлении лица, ответственного за убытки.
- 3) Лицо, являющееся страхователем или выгодоприобретателем по договору страхования, **не является ни отправителем, ни получателем** по договору о перевозке груза.
- 4) Соглашение страхователя и страховщика при заключении договора страхования **об отказе страховщика от суброгации**, оформленное как одно из условий договора страхования.

- 5) Заключение договора **личного страхования**, при котором суброгация в принципе невозможна в силу закона.

– Напомним, что, если **страхователь отказался** от своего права требования к лицу, ответственному за убытки, или **осуществление этого права оказалось невозможным** по вине страхователя, то **страховщик освобождается** от выплаты страхового возмещения **полностью или в соответствующей части** и вправе потребовать от страхователя возврата излишне выплаченной суммы возмещения.

– А вот в случаях, когда осуществление права требования к виновному лицу стало невозможным не по вине страхователя, либо когда суброгация не произошла не в связи с действиями (бездействием) страхователя – страховое обязательство по договору страхования сохраняет силу и страховщик обязан выплатить возмещение.

Отказ страховщика от суброгации

– А что, может побудить страховщика на отказ от суброгации, да и законно ли это?

– Да, законно. Во всяком случае, по российскому законодательству, ибо норма п. 2 ст. 965 ГК РФ о праве на суброгацию является диспозитивной.

– А в диспозитивных нормах содержится определенное предписание сторонам лишь на случай, если стороны не урегулировали своим соглашением иные условия своих отношений.

– Поэтому договором страхования право страховщика на суброгацию может быть исключено.

– И такое исключение **обязательно** следует оговорить в договоре страхования.

– Необходимость исключения суброгации может быть вызвана **конъюнктурными расчетами страхователя**, заинтересованного в заключении выгодных договоров со своими партнерами.

– В практике страхования право страховщика на суброгацию весьма часто исключается из договоров страхования выставочных экспонатов, произведений искусства.

– Поскольку организаторам выставок, салонов или вернисажей, ответственным за сохранность вверенных им ценностей, трудно или невозможно установить лицо, виновное в наступлении убытков.

– Однако не следует забывать, что соглашение сторон договора страхования об **отказе** страховщика от суброгации **при наличии умысла лица**, причинившего убытки, **ничтожно**.

– Как бы там ни было, страховая компания должна решить для себя: готова ли она заключать договора страхования грузов с условием об исключении суброгации.

– Во всяком случае, заключая договор страхования груза, страховщик должен сразу уточнять, имеет ли страхователь (или выгодоприобретатель) право предъявлять перевозчику претензию и иск.

– При отсутствии такого права у страхователя (выгодоприобретателя) и страховщик не сможет предъявить требование о возмещении убытков перевозчику, ответственному за утрату, недостачу, гибель или повреждение застрахованного груза.

– Может быть, отсутствие права требования к перевозчику компенсировать **повышением страхового тарифа**?

Уступка страховщиком суброгированного ему права требования

– Николай, а возможна ли **уступка страховщиком** права требования, перешедшего к нему в порядке суброгации, **третьим лицам**, в частности лицам, которые не являются страховыми организациями?

– До 2007 года российская судебная практика по вопросам уступки страховщиком путем простой цессии суброгированного требования третьим лицам, которые не являются страховыми организациями, на поставленный вопрос отвечала неоднозначно.

– Посуди сам. В большинстве случаев российские суды выносили решение:

Поскольку выплата страхового возмещения может быть осуществлена только страховщиком, каким является лицо, обладающее лицензией на осуществление страховой деятельности, то норма ч. 1 ст. 965 ГК РФ исключает возможность перехода прав требований в порядке суброгации к третьим лицам, не являющимся страховщиками.

(см., например, Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 01.10.2004 г. № КГ-А40/8837-04. <http://www.fasmo.arbitr.ru/practice/index.htm>).

– Хотя, при обращении страховщиков в кассационный суд, последний иногда констатировал:

Реализация права, полученного в порядке суброгации, не связано с наличием лицензии на осуществление страхования. Законодательство не содержит запрета на уступку права (требования), полученного на основании ст. 965 ГК РФ.

– И вот в 2007 году Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ издает информационное письмо № 120 от 30 октября «О практике применения арбитражными судами положений главы 24 ГК РФ», которым информирует арбитражные суды о выработанных рекомендациях.

– Касательно заданного тобой, Георгий, вопроса в этом письме имеется и такая рекомендация:

Уступка страховщиком по договору имущественного страхования права (требования), полученного в порядке суброгации (ст. 965 ГК РФ), **лицу, не имеющему лицензии** на осуществление страховой деятельности, **не противоречит законодательству**.

– Поэтому с появлением письма следует надеяться, что период двоякого толкования возможности уступки страховщиком суброгированного права требования миновал.

– Тем не менее, страховщику, решившему реализовать свое суброгированное право требования усилиями третьего лица, следует прислушаться к совету ведущих российских цивилистов:

«в целях взыскания суммы страхового возмещения с лиц, ответственных за убытки, и избежания споров о правомерности цессии, в случае ее заключения, целесообразно заключить договор на оказание юридических услуг с организацией, специализирующейся на арбитражных спорах, либо с адвокатской организацией».

Российско-украинская суброгация при морской перевозке

– В России и Украине, помимо Гражданских кодексов, переход к страховщику права требования в порядке суброгации предусмотрен еще и ст. 281 КТМ РФ, ст. 274 КТМУ.

– Ст. 282 КТМ РФ и ст. 275 КТМУ устанавливает для страхователя правило, согласно которому страхователь должен **сообщить страховщику все необходимые сведения и передать все документы и доказательства для обеспечения** возможности реализации перешедшего к страховщику в порядке суброгации права требования.

– Если, например, страхователь не передает страховщику оригинал коносамента, лишая страховщика возможности предъявить в порядке суброгации иск к морскому перевозчику, то страховщик должен быть освобожден от выплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

– В споре со страховщиком **перевозчик может использовать** предусмотренные нормативно-транспортными актами **льготы и преимущества**, которые он имеет против страхователя – отправителя или получателя груза.

– К ним, в частности, относится следующее:

(1) Сокращенный **период ответственности перевозчика за сохранность** вверенного ему для перевозки груза, который обычно **меньше периода страхования**.

– Так, согласно п. 4 ст. 166 КТМ РФ, второму абзацу ст. 176 КТМУ ответственность морского перевозчика возникает с момента принятия груза к перевозке и продолжается до момента выдачи груза получателю.

– Учитывая то, что в подавляющем большинстве случаев договор страхования груза заключается на условии «от склада до склада», груз находится на страховании на всем пути следования, включая и те периоды, когда груз еще (или уже) не в ведении морского перевозчика.

– Естественно, что убытки, возникшие в такие периоды, морской перевозчик возмещать ни грузовладельцу, ни страховщику не будет.

(2) Отсутствие вины перевозчика в причиненном грузу ущербе.

– По прямому указанию закона **перевозчик несет имущественную ответственность** за утрату, недостачу и повреждение груза **только при наличии его вины** (п. 1 ст. 166 КТМ РФ, первый абзац ст. 176 КТМУ).

– Страховщик, напротив, обязан выплатить страховое возмещение и тогда, когда убытки не связаны с чьей-либо виной либо обусловлены действием непреодолимой силы.

– В последних случаях перевозчик не отвечает ни перед грузовладельцем, ни перед страховщиком груза.

(3) **Различные сроки исковой давности** для споров, возникающих из договора морской перевозки груза и договора его страхования.

– Срок исковой давности составляет один год для требований, возникающих из договора морской перевозки груза (п. 1 ст. 408 КТМ РФ, ст. 388 КТМУ) и два года для требований, возникающих из договора морского страхования груза (п. 1 ст. 409 КТМ РФ, ст. 388 КТМУ).

(4) **Ограничение ответственности перевозчика.**

– Страховщик возмещает страхователю убытки **в пределах страховой суммы**, а иногда **и сверх** (см. ст. 276 КТМ РФ, ст. 268 КТМУ).

– А вот **предел ответственности морского перевозчика**, устанавливаемый нормативными транспортными актами, во многих случаях **значительно ниже**.

– Не подлежит сомнению, что морской перевозчик воспользуется ограничением своей ответственности в споре не только с грузовладельцем, но и с заменившим его в порядке суброгации страховщиком.

(5) **Обязательное соблюдение претензионного порядка.**

– По прямому указанию пункта 1 статьи 403 КТМ РФ обязательным является заявление перевозчику претензии до предъявления ему иска в связи с каботажной перевозкой груза.

– Следовательно, претензионный порядок не обязателен для споров с перевозчиком, возникающих из перевозки груза между российскими и иностранными портами.

– В Украине с 2005 года после внесения изменений в статью 383 КТМУ претензионный порядок вместо обязательного стал возможным, независимо от того, осуществлялась ли перевозка в каботажном или заграничном сообщении.

– Поэтому если в порядке суброгации отправителя или получателя груза заменяет страховщик, то он должен быть готов к соблюдению установленных правил в отношении претензионного порядка.

– По крайней мере, проверить соблюдение этих правил отправителем или получателем груза.

(6) Ограниченный круг лиц, которым **возможна передача права на предъявление претензий и исков**.

– Передача права на предъявление претензий и исков допускается только отправите-

лем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику.

– Такое правило установлено статьей 404 КТМ РФ и статьей 380 КТМУ.

– При этом передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе (накладной, квитанции).

– А сам коносамент или иной перевозочный документ должен быть в оригинале.

Суброгация – не абандон

– Отдельно хочется сказать, что **суброгация – не абандон**.

– Желание возникло в связи с тем, что в украинской страховой литературе довольно часто можно встретить нечто, похожее на следующее: «Такой институт страхового права, каковым является абандон, близкий по своей сути к институту суброгации».

– Скорей всего поводом для такого мнения является статья 269 КТМУ с названием «Суброгация», говорящая о переходе к страховщику прав на застрахованное имущество в случае выплаты им возмещения в размере страховой суммы.

– Как мы уже понимаем, в этой статье речь идет о 1-й категории права страховщика на суброгацию.

– О 2-й категории права страховщика на суброгацию говорится в статье 274 КТМУ – Право страховщика в отношении третьих лиц, которая в принципе повторяет статью 993 ГКУ.

– Но мы уже не будем останавливаться на особенностях КТМУ в отношении суброгации, а лишь подчеркнем, что суброгация не абандон.

– Обратившись, например, к статьям 278, 279 КТМ РФ или статьям 271, 272 КТМУ, читатель сможет без труда рассмотреть вопросы, регулирующие институт абандона.

– Согласен. Только констатируем, что после выплаты страхового возмещения в порядке абандона страховщик сохраняет право на суброгацию.

– Итак, суброгация – неотъемлемая черта процесса урегулирования убытков. Давайте посмотрим на противоположную сторону этого процесса. Против кого заявляется суброгация? Какие права и какие страховые полисы имеет причинитель ущерба – перевозчик или ответственный хранитель? Об этом – наша заключительная, 18-я глава.

– Перед тем, как перейти к ней, процитируем еще раз Герреро. Он пишет, что процент убытков, возмещаемых по суброгации, упал с 15% в 70-х до 10% в 2000-х. Но! Подчеркивает автор, именно эти 10% могут быть решающими – в убытке окажется страховщик или получит прибыль.

– А что касается причин падения – он считает, что это случилось из-за (Guerrero, p. 50):

“because of the contraction of liability under the contract of carriage and the expansion of liability under the contract of insurance”.

«из-за уменьшения [объема] ответственности по договору перевозки и расширения [объема] ответственности по договору страхования».

– Про расширение объема ответственности по договорам страхования мы уже проходили главах 9–12. Наша глава 18 – об ответственности по договорам перевозки и страховании ответственности по договорам перевозки.

ГЛАВА XVIII = CHAPTER XVIII ПРАВА И СТРАХОВАНИЕ ПРИЧИНИТЕЛЕЙ ВРЕДА = THE WRONGDOER: RIGHTS AND INSURANCES

Кто он – получатель иска по суброгации?

- Итак, страхователь груза получил возмещение от своего страховщика. Оформил суброгацию. Заявил претензию стороне, причинившей ущерб грузу.
- А теперь страховщик груза, вооруженный суброгацией, обращается – сначала с претензией, а потом с иском – **к тому, кто причинил вред грузу**.
- А кто это?

- Чаще всего – **перевозчик = Carrier**. Морской, речной, автомобильный, авиационный, железнодорожный.
- Или **экспедитор = Freight Forwarder**. Организатор перевозки, в особенности, мультимодальной – с использованием разных средств транспорта.
- А могут это быть **другие участники транспортной цепочки**? Груз часто повреждается грузчиками. Или операторами склада.
- Эти лица – назовем их **прочими участниками транспортного процесса** – редко несут ответственность самостоятельно. Возьмем грузчиков – в зависимости от условий перевозки, они работают или на грузовладельцев, или на перевозчиков.
- Или на фрахтователей. Но в особенности взаимоотношений с последними мы вдаваться не будем.

Транспортный оператор: принципал или агент?

- Итак, ответчиком по претензии или иску на основании суброгации является перевозчик. Или экспедитор.
- Всех этих лиц часто называют – **Транспортный Оператор = Transport Operator**. Еще его переводят как «Оператор Перевозки».
- Он также может являться **Договорным Перевозчиком = Contracting Carrier**.
- По Справочнику ТТ Клуба (с. 11, данные ниже), **Transport Operator** – person undertaking transport of cargo, either directly or through a subcontractor = **Транспортный Оператор** – это лицо, берущее на себя перевозку груза, непосредственно или через субконтрактора.

- Одной из моих первых прочитанных книг – в страховании ответственности перевозчиков – была написана **Вильямом Тетлеем**. «Перевозка грузов морем» = Carriage of Goods by Sea by **William Tetley**. Кстати, так – CoGSA – называется и многие англоязычные законы, регулирующие предмет нашей главы.
- Проверил я тебя, Георгий. Многое ты с 1984 года позабыл. Книга называлась – и называется, в 2008 году вышло 4-е издание на английском – **Marine Cargo Claims**. А на русском это были «Претензии и иски при перевозке грузов морем». Изданы в 1983 году в издательстве «Транспорт» и, кажется, не переиздавались.
- Правильно, извини! Так вот, в книге говорилось, что **самый большой кошмар** для грузовых интересов – подать иск не должному лицу или с пропуском срока исковой давности.
- В том-то и дело, что компания, с которой общаются грузовые интересы – прежде всего, отправители – может быть в отношении договора перевозки **или принципалом, или агентом**.
- Если иск подается агенту – может выясниться, что он мало, за что отвечает.

- **ТТ Клуб** в своем Справочнике **Handbook on the Conventions for the International Carriage of Goods** от 2009 года выделяет следующие **критерии отделения** агента от принципала (с. 14):

(i) в какой роли указывается в транспортном документе сторона договора, обеспечивающая перевозку: как **Перевозчик = Carrier** либо как **Агент = as agent**;

(ii) приняла ли на себя, по формулировкам договора, эта сторона обязательство **осуществить** перевозку = **to undertake the carriage** – или только **организовать** ее = **to arrange it**;

(iii) выставляет ли эта сторона счет **за все транспортные услуги** – или только на сумму **своей комиссии** (bills all-in charge or commission fee only)?

– Наша заключительная, 18-я глава, посвящена правам и страхованию потенциальных «обидчиков» грузовладельца и его страховщиков. Потенциальных причинителей вреда – транспортных операторов. Перевозчиков и экспедиторов.

– Состоит глава 18 **из двух частей**:

(1) **законодательство** об ответственности причинителей вреда – транспортных операторов / перевозчиков,

(2) **страхование** их ответственности за несохранную перевозку груза.

ЧАСТЬ 1. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИЧИНИТЕЛЕЙ ВРЕДА

Международное право: публичное и частное

– Начинаем первую часть. И первый вопрос – «законодательство какой страны»? Опять Англии?

– Э-э-э, нет. Международное.

– Что такое «международное законодательство»? Которое «между народами»? То есть на границах? На нейтральное полосе, где, по Высоцкому, «цветы необычайной красоты»?

– Нет. Давай создадим – краткую! – картину. Наш груз едет из Аргентины в Россию – на грузовике, судне и потом по железной дороге.

– Говядина, наверно? Она там такая вкууусная!

– Точно. Океанский перевозчик груз повредил – разморозил. Мясо покупала реально – российская, а юридически – швейцарская компания. Перевозчик – фактически сидит в Гамбурге, юридически – компания панамская. Страховщик – в Англии. **Кто к кому куда пойдет с претензией / иском по суброгации?**

– Да, придется окунуться в **юридическую теорию**. Это нам-то – не юристам.

– Но мы с ней так часто соприкасаемся. Я как пришел в Ингосстрах в 1984-м – ничего в праве перевозок не понимал. Купил книгу «Международное частное морское право» – кажется, Маковского. Начал именно с нее – потом уж продолжил Тетлеем.

– Маковского – одного из наших **корифеев морского права** советских времен? Наравне с блистательными Ивановым, Кокиным, Масловым, Мусиным, Старостиным, Федоровым. Вот люди были! Впрочем, с Георгием Георгиевичем Ивановым и сейчас, к счастью, можно пообщаться – задора своего он не утратил. А Анатолий Алексеевич Старостин – ты ж сам говорил, твой сосед в Лондоне.

– Дай Бог им здоровья! Жаль, что книга осталась в Ингосе. Она так мне мозги расставила по местам! А сейчас ее даже в Интернете не найти.

– В книге ты прочитал, что **международное право – это фикция**. Нет права, «висящего в воздухе» между народами. Есть **внутригосударственное, национальное право** – которое включает некоторые элементы международных договоренностей.

– **Международные договоренности бывают двух видов**.

(1) Регулирующие отношения на **межгосударственном** уровне. Эта отрасль называется «Международное **публичное** право» (МПП) = International **Public** Law.

(2) Регулирующие отношения **между частными лицами** – юридическими и физическими. Это – «Международное **частное** право» (МЧП) = International **private** law. По-американски PIL = Private International Law.

– Значительно старше, чем МЧП – и мне не совсем понятно, как они связаны – **Международное коммерческое право (МКП)**. Называется красиво на латыни “*Lex mercatoria*”. – Я бы сказал, что МКП – это часть МЧП. МКП – в плане договоров между частными лицами – базис. Договор купли-продажи – вот то, с чего международный оборот начинается. А уж потом идут транспорт, страхование, финансы.

– Каким образом отношения сторон становятся **международными**?

– Если выполняется **одно из условий**:

- (1) **субъект** правоотношения – иностранное лицо,
- (2) **объект** правоотношения находится за границей – с точки зрения хотя бы одного из субъектов,
- (3) **юридический факт**, с которым связано правоотношение, имеет место за границей.

– Надо подчеркнуть: когда говорится о правоотношениях – речь **не идет только о договорах**. Тех, что еще называются «**внешнеэкономическими сделками**». Возможны и **недоговорные правоотношения** – например, из причинения **вреда = деликтные = tort**.

Материальное и процессуальное право

– Если частные лица – стороны правоотношения – не достигают договоренности, они идут в суд или в арбитраж. И тогда их отношения подчиняются отрасли **процессуального права**, которая называется «**Международный гражданский процесс**» (МГП).

– Видишь, мы уже поняли, что право подразделяется на **материальное и процессуальное**. Какое из них главнее?

– У английского страховщика аргентинского мяса есть два вопроса: **в суд / арбитраж какой страны** идти на панамско-немецкого перевозчика – и **право какой страны** будет этот суд использовать.

– Правильно. Все возвращается к знаменитой позиции, которая должна быть в любом договоре перевозки – и страхования. **Юрисдикция и применимое право = Jurisdiction and (Applicable) Law**.

– В этом самом заголовке заложен **конфликт права процессуального и материального**. Грузовладельца обидели. Скажем, по законодательству английскому он получит больше возмещения, чем по китайскому – будет действовать материальное право. Но имеет ли он возможность подать иск в английский суд? Что говорит об этом процессуальное право?

– И, что важнее – будет ли решение английского суда обязательно для панамского перевозчика? Можно ли **обеспечить его исполнение = to enforce the decision**?

– А если грузополучатель обратился в российский суд – а перевозчик с обратным иском – **превентивным** – в английский? Такое сплошь и рядом случается.

– Вот потому международное частное право и называли долго – **коллизийным. Collision law**. Столкновения между судами или грузовиками тут ни при чем.

– Речь о том, чтобы решить этот главный вопрос – исходя из множества потенциально применимых к нашей перевозке законодательств – аргентинского, российского, панамского, английского и пр. – где и по какому праву судиться?

– То есть разрешить **вопрос коллизии разных законодательств**. Коллизийным правом МЧП не ограничивается – но с него начинается.

– Кстати, знаешь, что по-французски «столкновение» – «абордаж»? Abordage? Насколько это романтичнее звучит, чем collision... «Абордажное право»...

Конвенции – действующие и нет

– А еще больше романтики придает МЧП это загадочное слово – «**Конвенция**» =

Convention. Мы при социализме его очень хорошо знали. Читали Ильфа и Петрова с их «Арбатовской Конвенцией».

– Конвенция – это **многосторонний межгосударственный договор**.

– Интересно, что договариваются между собой **государства** – или их представители. Но то, о чем они договорились – **касается частных лиц**. То есть Конвенция получается – по форме инструментом публичного права, по направленности – частного.

– Давай в юридические дебри не будем заходить, а? Для нас важен **порядок** становления **Конвенции. Вступления ее в силу**. Вот собрались представители государств. Один-два-десять-двадцать лет (!) пообсуждали цели и формулировки международного договора – Конвенции. Создали текст Конвенции. А потом что?

– Ого. Потом – возможен **целый ряд действий**. Важно помнить одно – от подписания Конвенции до ее вступления в силу может пройти очень много времени. Поэтому давай глянем на одну из морских Конвенций – даже не будем ее называть. Посмотрим, как она описывает **порядок вступления ее самой в силу**.

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

Article IX

(a) The present Convention shall remain **open for signature** at the Headquarters of the Organization from 1 November 1974 until 1 July 1975 and shall thereafter remain **open for accession**.

States may **become parties** to the present Convention by:

- (i) **signature** without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (ii) **signature** subject to ratification, acceptance or approval, followed by **ratification, acceptance or approval**; or
- (iii) **accession**.

(b) Ratification, acceptance, approval or accession shall be **effected by the deposit of an instrument** to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Entry into force

Article X

(a) The present Convention shall **enter into force twelve months after** the date on which not less than twenty-five States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, **have become parties** to it in accordance with article IX.

Подписание, ратификация, принятие, утверждение и присоединение

Статья IX

(a) Настоящая Конвенция будет **открыта для подписания** в Штаб-Квартире Организации начиная с 1 ноября 1974 года до 1 июля 1975 года, после чего она будет **открыта для присоединения**.

Государства могут **стать Сторонами** настоящей Конвенции посредством:

- (i) **подписания** без согласия на ратификацию, принятие или утверждение, или
- (ii) **подписания** с условием ратификации, принятия или утверждения, за которым следует **ратификация, принятие или утверждение**, или
- (iii) **присоединения**.

(b) Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются посредством **депонирования соответствующего юридического акта** у Генерального Секретаря Организации.

Вступление в силу

Статья X

(a) Настоящая Конвенция **вступит в силу через двенадцать месяцев после даты**, на которую не менее 25 государств, общий торговый флот которых составляет не менее 50 процентов брутто-тоннажа мирового торгового флота, **станут ее [Конвенции] сторонами** в соответствии со Статьей IX.

– Это ж – морская Конвенция! А «Организация» - это ИМО, Международная Морская Организация, что в Лондоне на Набережной Альберта, правильно? Как у моряков все просто – 50% мирового тоннажа...

– Да. Но не так все просто. ИМО = ММО ведет отчетность по каждой Конвенции – смотри

их сайт imo.org. Вот страничка из него – **Конвенции, вступившие в силу** (по состоянию на январь 2013 года):

Таблица 18.1. Морские конвенции

Instrument Юридический акт	Date of entry into force Дата вступления в силу	No. of Contracting States / Parties Число стран-членов	% world tonnage % мирового тоннажа
IMO Convention	17-Mar-58	170	97.16
SOLAS 1974	25-May-80	162	99.20
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	117	96.86
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	104	95.70
LL 1966	21-Jul-68	161	99.19
LL Protocol 1988	03-Feb-00	98	95.96
TONNAGE 1969	18-Jul-82	152	99.06
COLREG 1972	15-Jul-77	155	98.71
CSC 1972	06-Sep-77	78	60.95
1993 amendments	<i>Not yet in force</i>	9	6.18
STCW 1978	28-Apr-84	157	99.23
STCW-F 1995	29-Sep-12	16	4.37

– Что тут интересного? То, что Протокол к СОЛАС 1978 года – вступил в силу через три года, в 81 году. А Протокол 88 года – только через 12, в 2000 году. Кстати, отсюда ясно, чьи статьи IX и X ты привел чуть выше – СОЛАСовские.

– Да. К Конвенциям о самой IMO, о спасании жизни на море – SOLAS, об ограничении ответственности – LL, о тоннаже, о столкновениях судов – ColReg, о подготовке и квалификации моряков – STCW – присоединились по 95–99 процентов мирового тоннажа.

– А к модификации STCW 95 года – только 4%. И все равно она вступила в силу.

– Кстати, к грузовым перевозкам ни одна из этих Конвенций прямо не относится – разве что, LL. Мы потому и не даем их расшифровки.

Вступление в силу Конвенций – длительный период

– Для нас важно другое. Вступление Конвенции в силу занимает длительный период. И является трехступенчатым процессом – отражающим переплетенность международного и внутринационального законодательства.

(1) Сначала Конвенция **принимается = подписывается = is signed**.

(2) Потом положения Конвенции **имплементируются = implemented = вводятся в национальные законодательства** стран-участников – посредством **ратификации = ratification** (три метода, см. выше) или **присоединения = accession**. На методах останавливаться не будем.

(3) И только когда число подписавших – или введших в законодательство (возможны разные варианты!) превышает определенный порог – число стран ли, процент тоннажа или еще какой – **Конвенция вступает в силу**.

– Только для стран – ее Членов = сторон.

– Что важно нам понимать?

(1) Многие Конвенции разрабатываются – но **в силу так и не вступают**. Но таков

вес их положений – что даже и в недействующем виде они начинают влиять на международный оборот. Идеи влияют – а не юридическая сила документа.

(2) Вступление в силу – **длительный процесс**.

(3) Конвенции действительны не для всех стран – а **только для членов Конвенций**.

Транспортные Конвенции – баланс интересов

– А теперь – поняв соотношение международного и внутригосударственного права на примере Конвенций - смело переходим к транспортным Конвенциям.

– Законодательство в международном транспорте – это постоянные попытки установить **баланс интересов грузовладельцев и перевозчиков**. Если XIX век характеризовался сильной позицией перевозчиков – прежде всего, морских – то в течение всего XX века положение грузовых интересов улучшалось.

– Соответственно, происходило – и происходит сейчас, в XXI веке – наступление на права перевозчиков. Увеличение объема их ответственности = сумм лимитов и снижение числа возможностей уйти от ответственности.

– Поэтому и Конвенций в каждой отрасли немало. Каждая из них – шаг в сторону грузовладельцев.

– Ниже мы перечисляем многие из Конвенций - и действующие, и недействующие.

– В каждой Конвенции нас **интересуют четыре момента**:

- (1) на каких лиц распространяется,
- (2) между какими странами действует,
- (3) лимит ответственности,
- (4) условия освобождения от ответственности.

– Наш источник – публикация незабвенного и любимого **ТТ Клуба (о нем потом) от 2009 года** – Handbook on the Conventions for the International Carriage of Goods. Данные уже чуть подустарели.

Таблица 18.2. Транспортные конвенции

Type of transport / Convention	Вид перевозок / Конвенция	Принятие	Вступление в силу	
			The UK	РФ
SEA	МОРСКИЕ			
Hague Rules	Гаагские Правила	1924		
Hague-Visby Rules	Правила Гаагские-Висби	1968	X	X
HVR: SDR Protocol	Протокол СПЗ к ПГВ	1979	X	X
Hamburg Rules	Гамбургские Правила	1978		
INLAND WATERWAYS	ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ			
CMNI Budapest	КПГВ Будапешт	2001		X
ROAD	АВТОДОРОЖНЫЕ			
CMR	КДПГ	1956	X	X
CMR Protocol	Протокол к КДПГ	1978	X	X
RAIL	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ			
Bern (CIM)	Бернские Конвенции (СИМ)	1890		

COTIF (CIM)	КОТИФ (СИМ)	1980	X	
Protocol	Протокол	1990	X	
COTIF (CIM)	КОТИФ (СИМ)	1999	X	
SMGS	СМГС	1951/1992		X
AIR	ВОЗДУШНЫЕ			
Warsaw Convention	Варшавская Конвенция	1929	X	X
Warsaw / Hague Rules	Варшавские / Гаагские Правила	1959	X	X
Guatemala Protocol	Гватемальский Протокол	1971		
Guadalajara Conv.	Гвадалахарская Конвенция	1961	X	X
Montreal Protocol 4	Монреальский Протокол 4	1975	X	
Montreal Convenion	Монреальская Конвенция	1999		
MULTIMODAL	МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ			
Rotterdam Rules	Роттердамские Правила	2008		

– Что видим и думаем?

– Конвенций много. Мы показали их отражение в законодательстве только двух стран – Великобритании и России. А стран-то – под 200. Поэтому всегда важно понимать, в какой стране – какие действуют.

ВКРАПЛЕНИЕ: РФ и СССР

– Вот, для примера, информация из Handbook по Российской Федерации:
Pursuant to a notification of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation dated 13th January 1992, the Russian Federation **is now a party to all treaties to which the U.S.S.R. was a party**. Russia had ratified the convention on the 1st February 1913 = В соответствии с извещением МИД РФ от 13го января 1992го года, **Российская Федерация теперь является участником всех договоров, в которых участвовал СССР**. Данную конвенцию Россия ратифицировала 1 декабря 1913 года.

– Речь о **правопреемстве = laws of succession**. При чем в этом абзаце – двухступенчатом: СССР от царской России – РФ от СССР. Ведь речь-то – о Конвенции по столкновениям 1910 года.

– А есть еще другое соотношение международного и национального права: страна Конвенцию **не приняла** – не ратифицировала, не присоединилась – но **приняла Закон, отражающий** все или большую часть положений Конвенции.

– Чаще всего это случалось **с морскими Конвенциями**. Так с Гаагскими / Гаагскими-Висби / Протоколом СПЗ поступили (каждая страна – с разными Правилами) – Аргентина, Австралия, Бангладеш, Канада, Китай, Эстония, Германия, Исландия, Индия, Индонезия, Иран, Израиль, Оман, Пакистан, Панама, Филиппины, Португалия, Южная Африка, Таиланд, Украина, ОАЭ, Венесуэла, Вьетнам.

– Список твой этот последний сколь хорош, столь и бесполезен. Понимаю, просто для иллюстрации. В каждой стране **положение разное**. Наши читатели должны четко представлять, к какому “лагерю” Правил и Конвенций какая из интересующих его стран принадлежит.

– А может быть и **конфликт Конвенций**. В стране отправителя действуют Гаагские – Висби Правила, в стране получателя – Гамбургские.

– Тогда, что касается применимого права, приходится сравнивать тексты самих Конвенций – с формулировками соответствующих национальных договоров.

Юрисдикция – *forum shopping*

– В нашей извечной **дихотомии** права и юрисдикции – иногда не понять, что первично. Грузовладельцу, предположим, выгодней разбирательство на основании бельгийского права – но подать в суд в Бельгии он не может.

– В некоторых Конвенциях вопросы юрисдикции определяются четко. Например, **прямо указывается, в суд какой страны** должны направляться иски, в Гамбургских правилах, в КДПГ, СИМ, Монреальской Конвенции.

– Если в Конвенции прямого указания нет – используются **общие правила**. Хотя таких общих правил очень много.

– Вот выдержка из учебника, имеющего дело с применимым правом. Такие же правила могут касаться юрисдикции:

Особенности применимого к договору международной перевозки права заключаются в действии **общих коллизионных привязок** (закон места нахождения вещи, совершения договора, причинения вреда) и их трансформации в **специальные** (закон дороги отправления; порта назначения; места столкновения судов и т.п.). Автономия воли является генеральной коллизионной привязкой договора международной перевозки как вторичной внешнеторговой сделки. **При отсутствии соглашения** сторон о праве применяется **критерий наиболее тесной связи**, который понимается как **закон места жительства или основного места деятельности** той стороны отношения, которая **осуществляет исполнение**, имеющее решающее значение для содержания договора (**право страны перевозчика** – подп. 6 п. 3 ст. 1211 ГК РФ).

– Наиболее распространенное правило – иск следует подавать **по месту нахождения ответчика / перевозчика = *in the domicile of the defendant / carrier***.

– Определить **домициль = место нахождения / основное место деятельности** – совсем не просто. Как с тем сидящим в Гамбурге перевозчиком говядины – который, на самом деле, является панамской компанией.

– Это ты специально Гамбург и гамбургеры (из говядины) связал? А если наш читатель проглатывает главу 18 до или вместо обеда?

– Просим тогда нас извинить и считать, что мы имеем место со... скажем, перевозкой неаппетитных автомобилей. Так вот, по юрисдикции в спорах внутри стран ЕС действуют региональные договоренности – например, Regulation 2001/44/ЕС. Помимо прочего, они защищают интересы частных физических лиц – те могут подавать иски в суд своей страны.

– Международная **подсудность и подведомственность** споров (два разных аспекта) – громадная тема, и затрагивать мы ее здесь не будем.

– Только еще раз напомним, что **forum shopping** – поиск наилучшей юрисдикции – как термин пока не устарел. Значит, существует и явление. Ущемили Ваши права – сразу определяйтесь (с привлечением юристов и брокеров, конечно), в суде какой страны Вам выгодней судиться.

Расчетные единицы – **СПЗ = SDR и прочие**

– До того, как перейдем к конкретным Конвенциям – пару слов о денежных расчетах. В начале XX века привязка была к **реальным национальным валютам или к условным единицам**, стоимость которых пересчитывалась через их золотое содержание.

– Пример одной из условных единиц – **франк Пуанкаре**. Он приравнивался в стоимости 65.5 мг золота пробы 900/1000.

– С конца 1970-х большинство Конвенций перешли на **СПЗ = СДР = SDR = *Special Drawing Rights* = Специальные права заимствования**. Эта единица была введена IMF = МВФ = Международным валютным фондом.

- Как когда-то существовавший Переводной Рубль (Вы, наверно, и не слышали о таком?) – СДР является отражением стоимости **корзины валют**. В Корзину входят Евро, Доллар США, английский фунт и японская йена.
- В январе 2013 года 1 доллар составлял примерно 0.65 от 1 СДР. 1 SDR = 1.536 USD (помните о прямых и обратных валютных курсах).
- Ниже Вы увидите цифры типа 2 СДР за 1 кг = $2 / 0.65 = 2 \times 1.536 = 3.07$ доллара. Сайтов, дающих понятие о сегодняшних и исторических курсах СДР – десятки. Начинайте с www.imf.org.

Последовательность рассмотрения

– Эта часть нашей последней главы строится так:

- (1) Перевозки грузов морем:
 - (а) Гаагские Правила и их редакции;
 - (б) К каким перевозкам применимы;
 - (в) определение перевозчика;
 - (г) ограничение ответственности перевозчика – исключения;
 - (д) ограничение ответственности перевозчика – лимиты;
 - (е) Гамбургские Правила;
 - (ж) международные перевозки по внутренним водным путям.
- (2) Международные автомобильные перевозки.
- (3) Международные железнодорожные перевозки.
- (4) Международные авиационные перевозки.
- (5) Мультимодальные перевозки и ответственность экспедиторов. Роттердамские правила.
- (6) Ответственность прочих участников транспортной цепочки.

(1) МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Гаагские и Гаагские / Висби и Гамбургские Правила

- Попытки нахождения баланса интересов начались **на национальных уровнях** – например, в США с закона **Harter Act** 1893 года. В 1936 году он был сменен законом о Перевозке грузов морем – **COGSA 1936 = Carriage of Goods by Sea Act**.
- А продолжились они на уровне международном в 1924 году. Тогда была принята **первая международная Конвенция** по морским перевозкам – повсеместно именуемая «**Гаагскими Правилами**» = **Hague Rules**.
- Прочитайте и вдумайтесь в их название. Давайте дальше развивать Ваше знание языков – подключим французский, традиционно – один из двух языков международной юриспруденции.

Брюссельская Конвенция 1924 = Гаагские Правила 1922

Брюссельская Конвенция об **унификации некоторых правил о коносаментах** = International convention for the **unification of certain rules of law relating to Bills of lading** = Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissance. Известна как Гаагские Правила = Hague Rules = HR = Règles de La Haye.

- Конвенция Брюссельская, а называется «Гаагскими правилами». Интересно!
- Собственно Гаагские правила – это документ, который был принят на сентябрьской 1921 года Гаагской конференции **Международного морского комитета (ММК)**. Отсюда и название этих Правил.
- Существующий с 1897 года ММК = **Comité Maritime International** – расположен в Бельгии, в Антверпене. Учрежден работающей с 1873 года **Ассоциацией Международного Права = International Law Association**, сайт <http://www.ila-hq.org>.
- Комитет и Ассоциация разрабатывали Правила при участии Международной торговой палаты (International Chamber of Commerce). Своей целью организации ставили установление баланса интересов судовладельцев, отправителей и получателей грузов, банков и морских страховщиков.

– В состав рабочей группы по разработке проекта Правил входили, помимо представителей интересов грузовладельцев и судовладельцев, также и представители страховых и кредитных учреждений.

– Окончательная редакция Гаагских Правил появилась в 1922 году. Это был первый шаг в унификации международного морского законодательства. Правила предполагалось **включать в коносаменты** подобно Йорк-Антверпенским правилам.

– Чтобы придать Правилам особый вес, была созвана **специальная дипломатическая конференция** для их принятия в форме межправительственной конвенции.

– Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах была заключена 25 августа 1924 года. В ней почти полностью воспроизводятся Гаагские Правила. Вступила она в силу 2 июня 1931 года.

– Интересно, Гаага – один из немногих европейских городов, название которого на картах пишется с определенным артиклем: The Hague = Den Haag.

– Не забываем, что Гаагским правилам предшествовал Закон Хартера. Два документа очень близки. Различия между ними – скорее, лингвистические и стилистические.

– Язык Гаагских Правил – это в первую очередь язык английской фрахтовой практики и язык английских коносаментных оговорок.

– В Правилах было закреплено более или менее сбалансированное **деление риска перевозки между судном и грузом**.

– Что способствовало развитию **двойной системы страхования – груза и ответственности**.

– В соответствии с Правилами перевозчик отвечает за груз с **момента его погрузки на судно и до его выгрузки**. Обозначается это как **tackle to tackle** – «от такелажа до такелажа», то есть от зацепления груза стропами на причале в порту отгрузки – до отцепления строп в порту выгрузки.

– Перевозчик **не отвечает за немореходность судна**, возникшую во время рейса, если до начала рейса он проявил должную заботливость в приведении судна в мореходное состояние.

– Правила резко сократили возможность включения перевозчиком в коносамент различных оговорок, до этого сводивших к минимуму его ответственность.

– А также провели разграничение между навигационными и коммерческими ошибками капитана и других лиц экипажа, исключив коммерческие ошибки из сферы действия **оговорки о небрежности = negligence clause**.

Гаагские Правила: сфера применения

– Правила применяются **ко всякому коносаменту = В/Л или любому подобному ему документу**, выданному в одной из стран, подписавшей Брюссельскую конвенцию или присоединившейся к ней = **issued in a Contracting State**.

– Почему к коносаменту?

– Видимо потому, что составители Гаагских Правил учитывали в первую очередь интересы сторон, которые нуждались в обеспечении стабильного оборота коносаментов как оборотных документов.

– К таким сторонам, в частности, относятся банки, иные кредитные учреждения и страховщики.

– Была и вторая возможность применения Правил – если об этом существовала соответствующая Оговорка в коносаменте. Обычно это – **Оговорка ПарамOUNT = Paramount Clause**. Paramount переводится как «первостепенная, главенствующая». Эта оговорка определяла, право какой страны – принявшей Гаагские Правила – распространяется на данный коносамент.

– Многие перевозчики имеют **собственные условия перевозки = standard trading conditions**. Если коносамент выдавался в Договаривающемся государстве, а условия

перевозки предполагали более узкий объем ответственности перевозчика – Конвенция имела преимущество.

– А вот если Конвенция действовала на основании Оговорки Парамант – приходилось анализировать весь договор, чтобы выяснить, какой документ имеет преимущество – Конвенция или Условия Перевозки.

– Конвенция не действовала в отношении **агентов** перевозчиков. Только – в отношении принципалов.

Гагские Правила: Перевозчик

– Правила не содержат четкого определения перевозчика как такового.

– А указывают лишь, что в это понятие входит также собственник судна или фрахтователь, если они являются стороной договора перевозки с отправителем.

Главная обязанность перевозчика и исключения из ответственности

– Пожалуй, наиболее цитируемая часть Конвенции – Статьи III и IV, определяющие основные обязанности и исключения из ответственности перевозчика. Их придется привести почти полностью – **практически, из них выросло все современное транспортное право.**

– Перевод мы взяли с сайта <http://logisticsinfo.ru/> – вот только чуть его развили. Например, знаменитые **loss or damage** – это **потери и убытки** (то есть **финансовая** сторона вопроса) – или **гибель и повреждение** (то есть **материальное = физическое** воплощение убытков?). Да и чаще все же loss переводится как «утрата»...

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to **exercise due diligence to:**

(a) Make the ship **seaworthy**.

(b) Properly **man, equip and supply the ship**.

(c) Make the **holds**, refrigerating and cool chambers, and all other **parts of the ship in which goods are carried**, fit and safe for their **reception, carriage and preservation**.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall **properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge** the goods carried...

Статья 3

1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его **проявить разумную заботливость о том**, чтобы:

а) привести судно в **мореходное** состояние;

б) надлежащим образом **укомплектовать людьми, снабдить и снабдить судно**;

в) приспособить и привести в состояние, **пригодное и безопасное для приема, перевозки и сохранения грузов трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна**, в которых перевозятся грузы.

2. Без ущерба для положений статьи 4, перевозчик должен **надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их...**

Article 4

1. **Neither** the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from **unseaworthiness unless** caused by **want of due diligence** on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3.

Whenever **loss or damage** has resulted from unseaworthiness the **burden of proving the exercise of due diligence** shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. **Neither the carrier nor the ship shall be responsible** for loss or damage arising or resulting from:

(a) **Act, neglect, or default** of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the **navigation or in the management of the ship**.

(b) **Fire**, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

(c) **Perils, dangers and accidents of the sea** or other navigable waters.

(d) **Act of God**.

(e) **Act of war**.

(f) **Act of public enemies**.

(g) **Arrest or restraint** or princes, rulers or people, or seizure under legal process.

(h) **Quarantine** restrictions.

(i) **Act** or omission of the **shipper or owner** of the goods, his agent or representative.

Статья 4

1. **Ни** перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки [за гибель или повреждение? ГГ], возникшие вследствие или явившиеся результатом **немореходности, если** только эта немореходность не вызвана **отсутствием [недостатком? ГГ] разумной заботливости** со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным и обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудованием и снабжением, и приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозят грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 статьи 3.

Если **потери или убытки** возникли вследствие немореходности, **бремя доказывания проявления разумной заботливости** возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей статьей.

2. **Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки возникшие вследствие** или явившиеся результатом:

(a) **действий, небрежности или упущения** капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика **в судождении или управлении судном**;

(b) **пожара**, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

(c) рисков, **опасностей** или случайностей **на море** или в других судоходных водах;

(d) **непреодолимой силы**;

(e) **военных** действий;

(f) действий **антиобщественных элементов**;

(g) **ареста или задержания** властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

(h) **карантинных** ограничений;

(i) **действий** или упущений **отправителя или собственника грузов**, его агента или представителя;

(j) **Strikes or lockouts** or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.

(k) **Riots and civil commotions.**

(l) **Saving** or attempting to save **life or property** at sea.

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from **inherent defect, quality or vice of the goods.**

(n) Insufficiency of **packing.**

(o) Insufficiency or inadequacy of **marks.**

(p) **Latent defects** not discoverable by due diligence.

(q) **Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier**, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the **burden of proof** shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

(j) **забастовок или локаутов** либо приостановления или задержки работ по каким-либо причинам полностью или частично;

(k) **восстаний и народных волнений**;

(l) **спасания** или попытки спасания **жизней либо имущества** на море;

(m) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за **скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов**;

(n) недостаточности **упаковки**;

(o) неполноты или недостатков **маркировки**;

(p) **скрытых дефектов**, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

(q) **всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика** и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако **бремя доказывания** возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.

Каталог исключений

– Нравится мне в переводе замена Act of God действием непреодолимой силы. А вообще, **каталог исключений** сильно смахивает на исключения из покрытия по страхованию грузов.

– Нет, в грузовых оговорках исключений значительно меньше – что является аргументом в споре: «нужно ли страхование грузов, если страхуется ответственность перевозчика?»

– По ICC автоматически страхуются случаи (b), (c), (d), (l), (q). А позиции (a), (e), (f), (g), (h), (j), (k) можно застраховать на дополнительных условиях.

– Итого 12 из 17!

– Важно: за 90 лет каждый из этих пунктов, да что там – букв или слов были **неоднократно и пристрастно обсуждены** / оспорены в судах.

– Возьмем (c) «**морские опасности**» = **Perils of the Sea**. Они определяются, как волнение силой никак не меньше 9 баллов. Говорится, к другому состоянию моря, пусть даже и к сильному шторму, судно должно быть приготовлено.

– Очень серьезное исключение – (1) «навигационная ошибка».

ВКРАПЛЕНИЕ: Правило о навигационной ошибке

- О праве перевозчика иметь в коносаменте условия, снимающие с него ответственность за свою собственную вину и за вину своих служащих, дискутировали еще в XIX веке.
- Главные участники дискуссии – США, отстаивавшие интересы грузовладельцев, и Великобритании, которая представляла интересы судовладельцев.
- В США перевозчик нес практически абсолютную ответственность за груз, вверенный ему для перевозки.
- В те времена непокрытая страхованием абсолютная ответственность тормозила развитие больших судоходных обществ.
- Ведь грузовые убытки в один день могли поставить судовладельца на грань банкротства.
- Был найден компромисс – на перевозчика возлагалась ответственность за виновное причинение убытка при погрузке, укладке или доставке груза, но при определенных обстоятельствах с него снималась ответственность за приведение судна в мореходное состояние.
- Законодательно такой компромисс нашел свое отражение в Harter Act – Законе Хартера, принятом Конгрессом США 18 февраля 1893 года.
- Правило о навигационной ошибке открывает каталог исключений, содержащийся в Гагских Правилах, и **включает как ошибку в судовождении, так и ошибку в управлении судном.**
- Гагская редакция правила о навигационной ошибке отличается от редакции, использованной в Законе Хартера.
- Американский закон говорил о **faults or errors = ошибках**, Гагские правила это же самое понятие выражают через **acts, neglect or default = действия или упущение.**
- Со дня зарождения правила о навигационной ошибке под сомнение ставилась сама правомерность сохранения этого исключения из ответственности морского перевозчика.
- Хотя подобное условие имелось практически во всех договорах морской перевозки под названием **оговорки о небрежности – negligence clause.**
- Но для некоторых стран правило о навигационной ошибке было парадоксальным и чужеродным.
- Например, Япония при подписании Брюссельской конвенции сделала оговорку о том, что она не принимает, если иное не будет сообщено отдельно, положения правила о навигационной ошибке.
- Споры относительно того, является ли это правовое решение удачным и приемлемым, не прекращаются до сих пор.

Заботиться о грузе

- Важная формулировка касается **главной обязанности** перевозчика – **properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge = надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.**
- Мы не уверены, что используемый нами перевод – единственно правильный. Перевели бы не «грузить, обрабатывать» – а «погрузить, обработать». Да вот только не знаем соответствующую форму to stow – укладывать – «уложить»? «Заботиться» или «позаботиться»?
- «Погрузить, обработать, уложить, перевезти, сохранить, позаботиться и разгрузить груз». Так тоже хорошо.
- Это – не просто выдержка из Конвенции. Это – **алгоритм правильного поведения перевозчика.** Отсюда, кстати, выводятся требования и **мореходности судна = seaworthiness**, и его **пригодности для перевозки груза = cargoworthiness.**
- Если перевозчик нарушает одну из позиций – например, по укладке груза – он полу-

чает претензию / иск. Идет разбирательство – а обязан ли он был укладывать? Не обязанность ли это грузчиков, нанятых отправителем? А была ли нормальной упаковка для укладки, например, картонных коробок в 5 ярусов? И т.д.

Выдача коносамента

– Получив груз и приняв его в свое ведение, **перевозчик, капитан или агент перевозчика должен выдать коносамент** отправителю по его требованию.

– В качестве груза Правила определяют **любой груз** – предметы, товары и изделия любого рода, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе.

– Все сведения о грузе для внесения их в коносамент должны быть представлены отправителем перевозчику в письменном виде до момента начала погрузки груза на борт судна.

– Полный перечень данных и сведений, обязательных для коносамента, Правилами не определен.

– Тем не менее, установлено, что среди имеющихся в нем данных и сведений о грузе, **коносамент обязательно должен содержать**:

(а) **маркировку**, необходимую для идентификации упакованных и неупакованных генеральных грузов;

(б) **число** мест или предметов либо количество **или вес**, в зависимости от того, как эти сведения письменно указаны отправителем;

(в) **внешний вид и видимое состояние груза** [этим явно указывается на то, что прием груза к перевозке, впрочем, как и его выдача, производится по наружному осмотру].

Презумпция – *prima facie*

– Такой коносамент создает ***prima facie* = до доказательства обратного - презумпцию приема перевозчиком груза** таким, как он описан в коносаменте.

– А если перевозчик не уверен в состоянии и количества груза?

– Очень часто в коносаменте можно увидеть набранную типографским способом оговорку перевозчика ***all particulars furnished by shipper, carriers make no representation = все сведения о грузе представлены отправителем и перевозчиком не подтверждаются***.

– Или отметку ***STC = Said to Contain*** – «По утверждению [отправителя], содержит...»

– Такой шаг перевозчика понятен – при нынешних объемах перевозимых морем грузов реально контролировать не только качество, но и количество передаваемых ему отправителем грузов перевозчик не в состоянии.

– Форма коносамента Гаагскими Правилами не определена.

– Забегая вперед, скажем, что форма коносамента не установлена также ни Гаагско-Висбийскими, ни Гамбургскими правилами.

– Поэтому каждый перевозчик вправе выпускать свои проформы коносамента при условии, что их содержание не противоречит императивным требованиям Конвенций.

Презюмируемая ответственность

– Гаагские Правила распространялись на перевозки по коносаментам. Если перевозчик выдавал «чистый» *k/c = clean b/l* – то есть без отметок – предполагалось, что груз принят в сохранном состоянии и в количестве, указанном в коносаменте.

– **Отметки = оговорки = *clauses*** в коносаменте – большая и серьезная тема. Представитель перевозчика – капитан или агент – увидев, что груз поврежден, должен отметить это в *k/c*. Но тогда окажется, что груз принят к перевозке поврежденным. Банк откажется – от лица покупателя – за него платить. Поэтому отправитель не соглашается на внесение каких-либо оговорок. Ведь иначе он не получит платеж за груз.

– Отправитель может предложить перевозчику выдать **гарантию** – что он будет отвечать за все убытки. Но это означает, что перевозчик вносит в *k/c* заведомо ложную информацию. Квалифицируется это, как мошенничество. Перевозчик теряет свою собственную страховую защиту по полису *P&I*.

– Столь же много проблем с количеством. Например, принимается опломбированный контейнер. Перевозчик пишет **STC = Said to contain** = по заявлению [отправителя], содержится [в контейнере]... И такая небольшая оговорка отправителя не удовлетворит.

– Все почему? Выдача чистого коносамента и доставка поврежденного груза / недоставка части груза / части мест – ведет к автоматическому перенесению **бремени доказывания** отсутствия вины = **burden of proof** – на перевозчика. Чистый коносамент при факте повреждения или недостачи груза – приводит к тому, что перевозчик доказывает, что груз поврежден не во время транспортировки.

– Перевозчик тогда изначально «плывет против течения» – пытается снять с себя презюмируемую вину. Используется термин **prima facie** = выдача чистого к/с является доказательством состояния и количества груза «**в порядке опровержимой презумпции**».

– И опровергать презумпцию должен Перевозчик.

Претензии и иски к перевозчику, сроки их предъявления

– В отношении претензий речь идет о порядке и сроках подачи письменных **уведомлений = notices**.

– Именно так – уведомлением – Гаагские правила называют претензии, которые предъявляются перевозчику в целях возможного досудебного решения споров или сохранения принципа презумированной вины перевозчика при рассмотрении дел в исковом порядке.

– Поэтому наш вывод – претензионный характер требований к перевозчику Гаагскими Правилами установлен, но носит факультативный характер.

– Уведомление перевозчику или его агенту о видимых (очевидных) потерях или убытках должно быть сделано получателем **в порту выгрузки до или во время выдачи грузов**.

– Требования к уведомлению – письменное, с указанием общего характера потерь или повреждений.

– Выгрузка без такого уведомления или превышение срока его предъявления, если не будет доказано иного, создает презумпцию сдачи груза перевозчиком в соответствии с его описанием в коносаменте, например, «в хорошем по внешнему виду состоянии».

– При неочевидных потерях и убытках уведомление должно быть направлено **получателем** в течение **трех дней с момента сдачи груза перевозчиком получателю**.

– Подача **уведомления не требуется**, если состояние груза в процессе его сдачи-приема было установлено совместно перевозчиком и получателем – после совместного сюрвея.

– Срок исковой давности (СИД) – один год. Начинает течь с даты выдачи груза или с даты, когда груз должен был быть выдан.

– One year from the date of **delivery** / from the date cargo **should have been delivered**.

– После истечения этого срока перевозчик и судно освобождаются от всякой ответственности за потери или убытки по грузу.

Гаагские Правила: ответственность перевозчика

– Система ответственности по Гаагским Правилам следующая:

(а) **ответственность перевозчика строится на принципе априорной презумпции его вины;**

(б) **правила относительно ответственности перевозчика и исключения из его ответственности описаны детально и являются императивными;**

(в) **распределение рисков таково, что перевозчик несет ответственность за ошибки в обращении с грузом, но не за навигационные риски, в частности, перевозчик не отвечает за навигационную ошибку его служащих;**

(г) **многие обязательства перевозчика сформулированы не как обязательства по достижению цели, а как обязательства по проявлению должной заботы о грузе.**

– Вспомним Каталог исключений. Помимо него и немореходности, в Правилах предусмотрены еще два **случая освобождения перевозчика** от ответственности за потери или убытки по грузу:

– возникшие в результате **разумной девиации для спасания или попытки спасти** людей либо имущество на море (развитие позиции (I) – речь о девиации);

– причиненные в связи с тем, что отправитель **заведомо ложно объявил в коносаменте** характер груза или его стоимость.

– Отдельным обстоятельством следует считать исключение ответственности перевозчика за потери и убытки, которые могут возникнуть вследствие **уничтожения или обезвреживания им легко воспламеняющихся, взрывчатых или опасных грузов**.

– Исключение ответственности устанавливается по двум основаниям, приводящим к уничтожению или обезвреживанию указанных грузов:

(1) когда перевозчик **не знал о природе** и характере груза и потому согласился его перевозить;

(2) когда **груз**, погруженный с ведома перевозчика, **стал опасным** для судна и других грузов.

– Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, если при этом не имели места действия, вина или небрежность отправителя, а также его агентов или служащих.

– Вот и все предусмотренные Гаагскими Правилами основания для освобождения перевозчика от ответственности за перевозимый груз. Для статистики – их 21.

Ограничение ответственности – 100 фунтов

– Если аргументы перевозчика о снятии с него ответственности за несохранную перевозку груза «не сработали» - начинаются выяснения, **сколько перевозчик должен оплатить**.

– Возникает вопрос о **сумме ограничения ответственности**. Гаагские Правила были добры к перевозчику. Говорилось, что, если в коносамент **не внесена объявленная стоимость груза – no Declared value inserted** (а перевозки по к/с с **объявленной стоимостью – ad valorem B/L** – до сих пор редкость)

– то перевозчик отвечает в сумме **100 английских фунтов за упаковку или единицу / место груза = per package or unit**.

– Интересно, что везде в наших официальных переводах package or unit толкуется как «место или единица» груза. Собственно package = упаковка – исчезает.

– Сколько споров возникло – и возникает – из-за **этих 100 фунтов**. Например, в Советском Союзе курсы валют были очень условны. В 1960-х Никита Сергеевич приравнял один фунт – он тогда был серьезной валютой – к 2.5 рублям. И в Кодекс Торгового Мореплавания 1968 года вошло ограничение в **250 рублей за единицу** груза.

– Сейчас и в России, и в большинстве стран о 100 фунтах давно забыли. В 1988 году в Англии было принято решение по делу The Rosa. В нем 100 фунтов образца 1924 года были приравнены ни мало ни много к **6,630.50 тогдашним фунтам**. То есть валюта английская обесценилась за 64 года в 66 раз!

– По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем груза может быть **установлена иная**, большая, чем 100 фунтов стерлингов, максимальная сумма.

– С обязательным включением такого увеличения в коносамент, выданный отправителю.

– Тогда именно эта сумма становится пределом ответственности перевозчика

– Увеличение размеров ответственности перевозчика обычно используется в качестве конкурентного преимущества для привлечения большей грузовой базы.

– Немного иным путем пошли США при принятии в 1936 году своего **COGSA 1936 года**, основывающегося на Гаагских Правилах.

– Считая, что Гааские Правила предусматривают недостаточную компенсацию получателям ущерба по грузу, США вместо GBP100 установили **US\$500**.

Гаагские Правила: что не урегулировано или не определено

– Формально **стороны договора морской перевозки** не определены.
 – Хотя из текста Правил следует, что сторонами договора морской перевозки изначально являются перевозчик и отправитель.
 – После приема перевозчиком груза в свое ведение он выдает коносамент по требованию отправителя.
 – Получатель является лицом, наделенным правом на получение груза.
 – Он же имеет право предъявлять претензии и иски перевозчику.
 – Поэтому можно считать, что после приема груза в порту выгрузки получатель становится стороной договора перевозки.

– В Правилах ничего не говорится о сроках, при наступлении которых груз считается полностью утраченным.
 – Равно как и не определена ответственность перевозчика за нарушение срока доставки (за задержку доставки) груза.
 – Место и порядок судебного разбирательства или возможность арбитража не предусмотрены.
 – Не предусмотрена и возможность перехода права на предъявление иска от получателя к отправителю или страховщику груза.

– Тем не менее, получив международный статус, Гаагские Правила явились **одним из самых успешных опытов унификации** морского частного права.

– В короткий срок они были **восприняты правовыми системами** большинства развитых государств.
 – Положения Правил были включены в национальное законодательство Франции, Великобритании, членов Британского содружества, США, Германии, СССР, Греции, Индонезии, Бельгии, Турции, Нидерландов и Японии.
 – Длительное время 80% всех морских перевозок грузов осуществлялись на судах, плавающих под флагами стран-участниц Брюссельской Конвенции 1924 года или стран, включивших ее основные правила в национальное законодательство.
 – Основное значение Гаагских Правил заключается в том, что, установив минимальную ответственность перевозчика, они тем самым достаточно **четко распределили риски между перевозчиком и грузовладельцем**.
 – Что создало соответствующую **базу для страхования** груза и страхования ответственности перевозчика.

– Но в начале 60-х годов Гаагские Правила было уже за что критиковать:

(1) баланс, установленный компромиссом 1924 года, был существенно нарушен – отказ от золотого фунта и снижение стоимости валют привело к тому, что реальная сумма ограничения ответственности перевозчика составляла лишь 1/10 от первоначально установленной суммы.

Место или единица или упаковка груза – полемика

– В отношении правила «100 фунтов стерлингов за упаковку или место / единицу груза» = per package or unit – среди исследователей морского права имеется мнение, что оно изначально было неудачным в двух отношениях:
 – Во-первых, введение предела ответственности по месту = единице груза сразу же поставило вопрос - как применять правило в отношении **крупногабаритных и массовых грузов**, когда нет места (единицы) груза в обычном понимании.
 – Судебная практика склонна признавать местом (единицей) любое **внешне обособленное количество груза**, например, контейнер или вагон, а в отношении массовых

грузов использует понятие **фрахтовой единицы**, то есть единицы измерения, на базе которой исчисляется фрахт.

– «Фрахтовой» – практики придерживались в США. Например, дело ***Gulf Italia Co. v American Eex*** 1958 года. Трактор весом 43,319 фунтов, частично закрытый деревянной обшивкой, был погружен на судно. Во время рейса трактор был сильно поврежден. Перевозчик утверждал, что его ответственность не должна превышать US\$500. Однако суд счел, что трактор не является местом, и ответственность перевозчика должна быть ограничена суммой US\$500 за каждую единицу, на основе которой рассчитывался фрахт.

– Во-вторых, отсутствие в Брюссельской конвенции специальной оговорки **о золотом содержании лимита ответственности** привело к установлению отдельными странами различного предела ответственности и к неоднократным его пересмотрам.

(2) Контейнерная революция обострила вопрос - что является грузовым местом при ограничении ответственности.

(3) В торговле между индустриально развитыми странами использование коносамента резко снизилось, что повлекло сужение применения императивных норм Гаагских правил.

(4) Появление на международной арене большого числа развивающихся государств порождало политическую подоплеку пересмотра Правил.

– Адаптировать нормы Гаагских Правил к новым условиям можно было внесением соответствующих изменений.

– На состоявшейся в 1968 году в Брюсселе конференции был принят Протокол изменений и дополнений к Брюссельской конвенции 1924 года, вносивший ряд поправок и изменений в Гаагские правила.

– Протокол 1968 года получил название «Правила Висби».

Гаагские-Висби Правила 1968 и Протокол 1979

– По-русски пишется «Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.) (с изменениями от 23 февраля 1968 г.)».

– По-английски – Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25 August 1924 – «Протокол об изменении Конвенции».

– И называется он Visby Rules = Règles de Visby. Но по-русски мы чаще пишем о **Гаагских-Висби Правилах**. Собственно, и по английски – **HVR = Hague-Visby Rules**.

– Приняты Правила 23 февраля 1968 года. Вступили в силу 23 июня 1977 года.

– А потом был еще один Протокол. Protocole DTS = **SDR Protocol** от 21 декабря 1979 года. Вступил в силу 14 февраля 1984 года. Протокол о **переходе на расчеты в СДР** – в Специальных Правах Заимствования.

– Что касается объема ответственности, положения HVR и Протокола 1979 года схожи.

Основные изменения: HR – HRV

– Основные изменения, вносимые в Гаагские Правила Протоколом 1968 года, сводятся к следующему:

(1) перевозчик **не может опровергать презумпцию приема** груза таким, как он описан в коносаменте, если коносамент передан третьему добросовестному держателю;

(2) **срок исковой давности** может быть **продлен** соглашением, заключенным сторонами после того, как возникло основание для иска;

(3) устанавливается отдельный срок для **регрессных исков**.

Регрессные иски

– **Регрессный иск** может быть предъявлен по истечении годового СИД = но в течение **трех месяцев** со дня, когда лицо, предъявившее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

(4) Регрессный иск заявляется, в частности, **договорным перевозчиком – фактическому**. Например – экспедитором – судовладельцу. Это – следствие изменений в HVR – в них введен новый термин – **Транспортный Оператор / Логистическая компания = *Transport and Logistics Operator***. А также NVOС = перевозчик – несудовладелец.

– То есть круг **договорных перевозчиков** = contracting carriers – **расширен**.

(5) В HVR изменен предел материальной ответственности перевозчика - введена **дуалистическая система**. Если **характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки** и не внесены в коносамент, то перевозчик отвечает в следующей сумме:

– эквивалент **10,000 франков** за место или единицу груза **либо 30 франков за 1 кг брутто-веса** утраченного или поврежденного груза, **в зависимости от того, какая сумма больше**.

Франк Пуанкаре

– Как видим, новшеств несколько:

(а) вместо фунтов введен франк Пуанкаре – **условная денежная единица**, обеспеченная содержанием 65,5 мг золота 900 пробы – т.н. **золотой франк** или **Franc Poinscare = франк Пуанкаре**. Дата перевода возмещаемой суммы в национальную валюту определяется по закону суда, рассматривающего дело;

(б) появляется **вторая составляющая ответственности** перевозчика – **брутто вес груза** = gross weight;

(в) уточнено, о каких «потерях и убытках, причиненных грузам или в связи с ними» идет речь – утрата или повреждение груза = loss or damage.

Стоимость груза

(6) В HVR в явном виде указано, что общая сумма, подлежащая возмещению перевозчиком, исчисляется исходя из **стоимости груза в том месте и в тот день**, где и когда он был **выгружен** / планировался к выгрузке с судна в соответствии с коносаментом.

– Как и в HR, убыток грузовладельца рассчитывается как снижение цены груза с учетом его стоимости **в неповрежденном состоянии на момент прибытия = *Sound Arrived Value***. Очень похоже на методы расчета убытка по страхованию грузов – см. главу 16, метод РАМ.

(7) Конкретизируется, что **стоимость** груза определяется **по цене на товарной бирже** либо, если нет такой цены, — по существующей **рыночной** цене, а если нет ни той, ни другой цены, — исходя из **обычной стоимости** грузов того же рода и качества. – Налицо проявление принципа исчисления стоимости товара по его рыночной цене с целью определения размера возмещения по грузу. Аналогичная норма присутствует и в статье 169 КТМ РФ.

Контейнерная оговорка

(8) В HVR введена так называемая **контейнерная оговорка**, устанавливающая порядок исчисления количества мест груза в тех случаях, когда эти грузы перевозятся в контейнерах или иных транспортных приспособлениях.

– **Количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте как упакованных в контейнере, на поддоне или подобном приспособлении и не оспоренных перевозчиком, считается количеством мест или единиц груза для целей ограничения ответственности.** Когда же количество мест или единиц не указано – контейнер, поддон или приспособление вместе с погруженным в/на него грузом считается **одним местом или единицей груза.**

ВКРАПЛЕНИЕ: Применение Контейнерной оговорки

Скажем, перевозите Вы условный груз А, легкий, но дорогой – стоит 250,000 франков. Упаковали его в контейнер на 20 поддонах, вес брутто составил 5,000 кг. Передали морскому перевозчику, но не застраховали. Контейнер смыло за борт.

На что Вы можете рассчитывать в плане возмещения от перевозчика, если коносамент регулируется Правилами Висби?

(а) Если, не застраховав груз, Вы совершили вторую ошибку – допустили, что в коносаменте записано – **5,000 кг груза А в контейнере:**

Перевозчик ограничит ответственность в большей из сумм:

1 место × 10,000 франков или

5,000 кг × 30 франков.

Ограничение – 150,000 франков.

Ваш убыток – **100,000 франков** (250K – 150K).

(б) Если Вы были осмотрительны, и в коносаменте имеется запись – **5,000кг груза А на 20 поддонах в контейнере:**

Перевозчик может ограничить ответственность в сумме:

20 мест × 10,000 франков или

5,000 кг × 30 франков.

Большая сумма – 200,000.

Поэтому Ваш убыток – всего **50,000 франков** (250K – 200K).

– Мы помним, что одна из проблем возникает из-за использования магического сокращения STC = Said to contain– «по заявлению, содержит». В результате записи 1 container STC 20 pallets - контейнер может быть признан единицей груза. Но в каждой стране трактовка STC разная!

Лишение права на ограничение

(9) Перевозчик **не вправе воспользоваться ограничением** ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с **намерением** причинить ущерб **либо по самонадеянности и с сознанием возможности** причинения ущерба.

– Текст соответствующей статьи IV(5)(е) таков: Перевозчик лишается права на ограничение, если “the loss or damage resulted from an act or omission done **with intent** to cause such loss or damage or **recklessly and with knowledge** that such loss or damage **would probably result**”.

– Как у нас говорят – «умышленные или грубонеосторожные действия».

– Это – очень важное нововведение. Оно стало началом серьезной тенденции в международном праве – попыток заявителей исков **лишить** перевозчика / судовладельца **возможности ограничить** свою ответственность.

– Пересекается оно с исключениями ответственности страховщика. Как мы писали, на Западе чаще всего страховщик не отвечает за умышленные действия страхователя. А у нас – за умышленные и грубонеосторожные. Ох, и сложно на практике эти самые грубонеосторожные доказать! Я-то знаю – первый раз доказывал своему страхователю аж в 1986 году. Доказал, кстати.

(10) Положения об **освобождении** от ответственности или ее **ограничении** распространяются на любой иск к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор перевозки, **независимо** от того, основан иск на **договоре** или на причинении вреда (**деликте**).

(11) **Служащий или агент** перевозчика вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности или ее ограничении, на которые вправе ссылаться перевозчик, если иск предъявляется к служащему или агенту.

– Однако, так же как и перевозчик, они теряют это право, если доказано, что ущерб явился результатом умышленных или грубонеосторожных действий.

Применение HVR

(12) Положения Брюссельской конвенции **применяются** к любому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

- (a) коносамент **выдан** в государстве-участнике Конвенции; либо
- (b) перевозка осуществляется **из порта**, находящегося в государстве-участнике государства = if the sea carriage **commences from a port** in a Contracting State, либо
- (c) коносамент предусматривает, что правила Конвенции применяются к этому коносаменту, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица (чаще всего – в силу Оговорки Парамант).

– Нововведение здесь – пункт (b) – перевозки из портов стран-участников Конвенции.

– Для того, чтобы перевозка груза подпала под юрисдикцию Правил значения не имеют:

- промежуточные порты и порты назначения груза;
- национальная принадлежность отправителя и получателя;
- национальная принадлежность иных заинтересованных лиц (перевозчика, фрахтователя, агента перевозчика и пр.).

Страны-участники

– На январь 2013 года мы насчитали 72 страны, подписавшие оба протокола Брюссельской конвенции – 1924 и 1968 года.

– Из них наиболее широко участвующие в морских перевозках и **ратифицировавшие** Брюссельскую конвенцию: Бельгия (р. 2.06.1930), Венгрия (р. 2.06.1930), Испания (р. 20.06.1930), Италия (р. 7.10.1938), Польша (р. 26.10.1936), Румыния (р. 4.08.1937), США (р. 29.06.1937), Франция (р. 4.01.1937), Югославия (р. 17. 04.1959), Япония (р. 1.07.1957).

– Что примечательно – денонсировали Конвенцию 1924 года Великобритания (р. 2.06.1930 - д. 13.06.1977) и Нидерланды (р. 18.08.1956 - д. 26. 04.1982). Как видим, денонсация – акт не обязательный для перехода на более поздние варианты Конвенции.

Исключения

(13) Каталог исключений той же длины, что и в HR – от (a) до (q). Но **формулировки несколько изменены**. Например, «навигационная ошибка» теперь и квалифицируется, как **ошибка** – (a) **error of navigation** in the management of the ship = **ошибка в вождении** или управлении судном. Сработал американский подход.

– Кстати, существенно понимать, **чья ошибка** является основанием для исключения. Капитана, офицеров – или всех членов команды. В разных странах на этот вопрос даются разные ответы.

– Изучение конкретных различий в каталоге мы предоставляем Вам, читатель! Все же наша книга – о страховании грузов, а не перевозчиков.

Брюссельский Протокол от 21 декабря 1979 года

– Официально – это Протокол об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаментах от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года.

– А более кратко – **Протокол об изменении Гагско-Висбийских правил**. Принят 21 декабря 1979 года в Брюсселе на 13-й сессии Дипломатической конференции по морскому праву.

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

- Протоколом 1979 года вводятся следующие изменения в Гаагско-Висбийские Правила.
- Во-первых, изменяется **единица расчетов** пределов ответственности перевозчика.
- Вместо золотого франка стала использоваться синтетическая валюта МВФ – **Special Drawing Rights (SDR) = Специальные права заимствования (СДР)**, международный код согласно ISO 4217 – XDR (960). Поэтому Протокол 1979 года еще называют **SDR Протоколом**.
- Во-вторых, **предел ответственности** перевозчика **повышается до**

666.67 SDR за место или единицу либо
2 SDR за один килограмм брутто-веса
утраченного или поврежденного груза,
в зависимости от того, какая сумма выше =
666.67 units of account per package or unit or
2 units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the
higher.

- Для государств, не являющихся членами МВФ, оставлена возможность использовать франки Пуанкаре, как определено в Гаагско-Висбийских правилах 1968 года.
- Присоединение к Протоколу 1979г. равносильно присоединению к Гаагско-Висбийским правилам в целом.
- Россия, например, так и поступила, присоединившись в 1999г. к Гаагским Правилам и обоим Протоколам 1968 и 1979 гг. согласно Федеральному закону №17-ФЗ от 06.01.1999 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 года, измененной Протоколом от 23 февраля 1968 года».
- Параллельное существование Гаагских и Гаагско-Висбийских правил означает две группы стран, участниц соответствующего соглашения.
- Другое дело, что плавный переход государств путем ратификации Протоколов 1968 и 1979 гг. из одной конвенции в другую не приводит к существенным изменениям в сути законодательства.
- Гаагские и Гаагско-Висбийские Правила не только построены по **одним и тем же принципам**, но и имеют **более половины одинаковых статей**.
- Иначе обстоит дело с Гамбургскими Правилами.

Морская перевозка: Гамбургские правила

- В Гамбурге с 6 по 31 марта 1978 года проходила Конференция ООН по морской перевозке грузов. Заметьте – ООН, международной организации – а не группы стран, как при принятии Конвенции 1924 года.
- На Конференции 30 марта 1978 года была принята новая Конвенция – Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила).
- Разработка проекта новой конвенции осуществлялась с 1972 по 1976 годы в **United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) = Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)**. Инициатива исходила от развивающихся стран, настаивавших на создании нового правового режима морской перевозки груза.
- Гамбургские правила вступили в законную силу с 1 ноября 1992 года.
- На начало 2013 года **статус Правил** (сведения из официального сайта ЮНСИТРАЛ): подписали Конвенцию 28 стран, стран-участниц – 34 (в основном – развивающиеся), из них ратифицировали – 7, присоединились – 27.
- Гамбургские Правила **установили новый правовой режим**, регулирующий права и обязательства грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей согласно договору морской перевозки грузов.

– Одновременно быть участником Правил Гаагских или Висби – и Гамбургских – никак нельзя, даже если и хочется. Если государство принимает Гамбургские Правила – по статье 31 этих Правил оно должно денонсировать Гаагские / Гаагские-Висби.

Гамбургские правила: сфера применения

– Конвенция ООН 1978 года определяет пять признаков, по которым к договору морской перевозки груза применяются положения Гамбургских Правил.

– Правила применяются ко всем договорам морской перевозки между двумя различными государствами, если:

- (1) порт **погрузки** находится в одном из государств - участников Конвенции, или
- (2) порт **выгрузки** находится в одном из государств - участников Конвенции, или
- (3) один из **опционных портов выгрузки** является фактическим портом выгрузки и этот порт находится в одном из государств - участников Конвенции, или
- (4) **коносамент** или другой документ, подтверждающий наличие договора, **выдан** в стране - участнице Конвенции, или
- (5) коносамент или другой документ **предусматривает**, что такой договор **должен регулироваться** положениями Конвенции или законодательством государства, вводящим положения Конвенции в действие.

– Правоприменение Правил **по порту выгрузки** - новая норма в сравнении с Гаагскими и Гаагско-Висбийскими Правилами.

– Интересен пятый признак, из содержания которого можно сделать два важных вывода.

– Во-первых, любая **оговорка в коносаменте** о том, что данный договор перевозки регулируется положениями Гамбургских Правил, является **абсолютной и превалирующей** над национальной принадлежностью портов погрузки или выгрузки.

– Во-вторых, сделав в коносаменте **отсылку на национальное законодательство** страны - участницы Конвенции, можно вообще не указывать на применимость Правил.

– Дополнительно подчеркивается, что Правила применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

– А вот к чартерам Гамбургские Правила не применяются.

– В Гамбургских Правилах сделана попытка урегулировать проблему **сквозных перевозок** – но только частично. Следующая попытка в том же направлении – Роттердамские Правила, о них – позже.

Гамбургские правила: общие положения

– Гамбургские Правила сформулированы в интересах собственника перевозимого груза, а не в интересах перевозчика, как это имеет место в Гаагских и Гаагско-Висбийских Правилах.

– В Гамбургских Правилах впервые определены **правовое положение и статус перевозчика и отправителя груза** – сторон договора международной морской перевозки груза, а также грузополучателя.

– **Перевозчик** - любое лицо, которое или от имени которого **заключен договор** перевозки.

– **Грузоотправителем** является:

- (1) лицо, которое или от имени, или от лица которого **заключен договор** перевозки, либо
- (2) лицо, которое или от имени, или от лица которого **груз фактически сдается перевозчику** в связи с договором морской перевозки.

– Из такого правового положения и статуса отправителя следует, что **договоры международной морской перевозки** груза могут быть **двух видов**:

- (1) **консенсуальный договор** перевозки – заключение которого осуществляется отправителем заблаговременно и не связывается с вручением груза перевозчику;

(2) **реальный (фактический) договор** перевозки – заключаемый лицом, которое фактически сдает груз перевозчику.

– В первом случае права и обязанности сторон по договору возникают с момента его заключения, во втором – лишь с момента приема груза перевозчиком.

– Сам **договор морской перевозки** определяется как любой договор, в соответствии с которым **перевозчик за уплату фрахта обязуется перевести груз морем** из одного порта в другой.

– И еще один немаловажный момент – Гамбургские правила регулируют только собственно морскую часть перевозки.

– И это несмотря на то, что в договор морской перевозки могут быть включены условия о складских операциях с грузами в портах, о перевозке грузов иными видами транспорта, о следовании груза на судне по внутренним водным путям и прочие.

– **Грузополучатель** согласно Гамбургским Правилам – лицо, **управомоченное на получение** груза.

– То есть, **субъект договора** международной морской перевозки груза, но **не сторона** его.

– Гамбургскими Правилами определено понятие **фактический перевозчик = actual carrier**.

– Таковым является лицо, которому перевозчиком **поручено** осуществление перевозки груза или части перевозки = any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been **entrusted by the carrier**.

– Новый для нас термин – entrusted = поручено.

– Следовательно, грузоотправитель не состоит в договорных отношениях с фактическим перевозчиком.

– Понятия «перевозчик», «грузоотправитель» и «грузополучатель» включают в себя их агентов и служащих.

– В сравнении с HV / HVR, в понятие **Груза дополнительно** включаются палубные грузы, живые животные, а также консолидирующие грузы контейнеры, паллеты и иные приспособления, формирующие укрупненные места.

– При условии, что такие контейнеры, паллеты и прочие приспособления **предоставлены грузоотправителем = supplied by the Shipper**.

– А зачем окончание предложения ты полужирным выделил?

– Потому что в Гамбургских Правилах по отношению к грузу ключевое слово – **«предоставленный» = supplied**.

– И что?

– Можно построить **«Гамбургское» определение груза**: груз – это то, что предоставлено перевозчику грузополучателем или лицом, действующим от его имени, для перевозки.

– Никогда не задумывался, почему иностранное Н почти всегда переводится как русское Г? Hague = Гаага, Hamburg = Гамбург. А вот когда Кате как-то написали фамилию страхователя **Hohol** – а перевели как «Гоголь» – мы почему-то удивились этому новому взгляду на классика. А по тому же правилу – нормально!

Ответственность перевозчика за груз

– Именно такая формулировка – **ответственность** перевозчика за груз = **responsibility of the carrier for the goods** – используется в Гамбургских Правилах.

– Ведь надлежащее исполнение перевозчиком обязанностей по договору морской перевозки заключается в **своевременной доставке груза без изменений его количества и качества**.

– **Период ответственности** перевозчика за груз – период, в течение которого груз находится в его ведении – с момента, когда перевозчик **принял груз** от грузоотправителя = **taken over the goods** – до момента, когда он **доставил** груз путем его **передачи** грузополучателю или иным образом = **delivered the goods by handing over the goods to the consignee or otherwise**.

– Это во временном измерении, в **географическом** – это порт погрузки (отправления) – перевозка – порт разгрузки (назначения).

– Перевозчик несет императивную ответственность за **ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в его доставке**, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился **в его ведении** = The carrier is liable **for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery**, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were **in his charge** (ст. 5 Правил).

– Важно: задержки нет в Гаагско-Висбийских Правилах.

– А знаешь, что еще для нас важно? Все тот же термин **loss**, который мы обсуждали в главе 16. В этом переводе отчетливо видно: loss – это и «**ущерб**», и «**утрата**». А еще мы переводим loss как «**убыток**».

– В отличие от Гаагских правил основное **правило об ответственности сформулировано в позитивной форме** – «перевозчик отвечает за ущерб...».

– С точки зрения права, Гамбургские Правила вводят **presumed fault or neglect = презумпцию виновности** перевозчика. Вина перевозчика в несохранности и задержке доставки груза презюмируется и **должна им опровергаться**.

– Поэтому отпадает необходимость в специальном регулировании его обязанности по приведению судна в мореходное состояние при перевозках, регулируемых Гамбургскими Правилами.

– Перевозчик освобождается от ответственности если **документально** докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать обстоятельств, вызвавших утрату, повреждение или задержку и их последствия.

Нет каталога исключений

– Доказать это непросто. Ведь перечня общих оснований, дающих перевозчику право на освобождение от ответственности по грузу – каталога исключений – Гамбургские Правила не содержат.

– Более того, от ответственности при «навигационной ошибке» перевозчика они не освобождают.

– Из-за чего, кстати, многие страны не ратифицировали Гамбургские Правила.

– Сохранено лишь **одно исключение** из ответственности, предусмотренное Брюссельской конвенцией 1924 года:

перевозчик не несет ответственности, за исключением общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в доставке груза возникли в результате **мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества на море** = The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from **measures to save life or from reasonable measures to save property** at sea.

– «... **мер по спасанию жизни и разумных мер по спасанию имущества**...». В чем разница?

– Скорей всего в том, что перевозчик, принимая решение о спасании другого судна и находящегося на его борту груза, должен исходить из интересов перевозимого груза.

– И, проводя спасательную операцию, проявлять должную заботливость о перевозимом грузе.

– Одно **исключение** сделано и из презумпции вины перевозчика, если утрата или повреждение груза произошло в результате **пожара**, перевозчик несет ответственность лишь в том случае, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика = if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

– В отношении **задержки** в сдаче (доставке) груза Гамбургскими правилами определено, что таковая имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки в пределах **срока, прямо определенного договором** морской перевозки, а при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы **разумно требовать от заботливого перевозчика** с учетом конкретных обстоятельств = **Delay** in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea **within the time expressly agreed upon** or, in the absence of such agreement, within the time which it would be **reasonable to require of a diligent carrier**, having regard to the circumstances of the case.

– Установлено, что лицо, уполномоченное на получение груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в порту разгрузки в пределах 60 календарных дней по истечении срока доставки, определенного выше.

– Речь идет не о фактической, а о так называемой **юридической утрате** груза.

– Груз может существовать фактически, например, будучи доставленным в другой порт выгрузки. Однако для грузополучателя он будет полностью утраченным, юридически.

– Если впоследствии груз будет найден, вопрос о возможности передачи его получателю решается соглашением сторон.

– Итак, если ущерб грузу нанесен, то самое время предъявить претензию перевозчику.

Претензии и иски, юрисдикция

– Этим вопросам в Гамбургских Правилах отводится отдельная часть V – **Claims and Actions = Требования и Иски**, как это звучит в официальном тексте Конвенции. Не «претензии» – как перевели бы мы.

– Кратко:

(а) **очевидные** утрата или повреждение – уведомление представляется **грузополучателем перевозчику не позднее дня**, следующего за днем передачи груза грузополучателю;

(б) **скрытые** утрата или повреждения – **в течение 15 дней**, следующих за днем передачи груза грузополучателю;

в) **задержка** доставки груза – **в течение 21 дня** после дня передачи груза грузополучателю.

– Уведомление обязательно **письменное**, а в случае потерь или повреждений груза еще и **с указанием общего характера** таких потерь или повреждений.

– Отсутствие или просрочка представления уведомления в случаях (а) и (б) свидетельствуют о доставке перевозчиком груза в соответствии с описанием в перевозочном документе или, если такой документ не выдан, в хорошем состоянии.

– При задержке доставки – компенсация перевозчиком не выплачивается.

– Если груз во время его передачи подвергался **совместному осмотру или инспекции** сторон, **уведомление** о потерях или повреждениях, установленных во время такого осмотра или инспекции, **не представляется**.

– **Срок исковой давности продлен**: для судебных или арбитражных разбирательств – 2 года.

– Исчисление СИД начинается в день, когда перевозчик **доставил** груз или часть груза или, в случаях, если груз не был доставлен, в последний день, когда груз **должен быть доставлен** = on the day on which the carrier has **delivered** the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the **goods should have been delivered**.

- Лицо, против которого возбуждается иск, может в любое время в течение СИД **продлить этот срок** путем письменного заявления истцу.
- Иск о возмещении ущерба, предъявляемый должнику, может быть подан даже по истечении срока давности, если он предъявляется в течение времени, определенного законом государства, в котором было начато судебное разбирательство.
- Однако это время должно быть не менее девяноста дней [те же 3 месяца как и в Гаагско-Висбийских Правилах], начиная с того момента, когда лицо, возбуждающее иск о возмещении ущерба, урегулировало данные претензии или само получило уведомление о возбуждении против него судебного дела.
- Гамбургские правила содержит статьи о **юрисдикции и арбитраже**, которые сформулированы таким образом, что практически сводят к **минимуму возможность** рассмотрения спора **по месту нахождения перевозчика**.

Ограничения ответственности перевозчика

- Конвенцией определены пределы ответственности перевозчика по грузу.
- В отношении ущерба за утрату или повреждение груза ответственность перевозчика ограничивается суммой, полученной в результате сравнения двух величин –

835 СДР за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и

2.5 СДР за каждый килограмм брутто-веса

утраченного или поврежденного груза =

835 units of account per package or other shipping unit or

2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged,
whichever is the higher

- Большая из двух величин и будет являться пределом ответственности перевозчика.

Грузовое место

- В качестве грузовых мест или единиц отгрузки понимаются используемые для объединения товаров контейнеры, паллеты и иные подобные приспособления – но только если они, а не размещенные в них грузы, **указаны в коносаменте** или ином перевозочном документе в качестве перевозимого груза.

- Очень непрост текст на английском (Статья 6(2)(a)):

Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

- Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика, переводятся из СДР в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты **на дату судебного решения** или на дату, **согласованную** сторонами договора перевозки.

- Ответственность перевозчика за **нарушение сроков доставки** груза определяется по принципу возмещения перевозчиком только **исключительной неустойки**.

- Неустойка (штраф за задержку груза) не может быть выше **2.5-кратной ставки фрахта**, которая была уплачена или подлежит уплате за задержанный в доставке груз. Однако совокупный размер штрафа (исключительной неустойки) не может превышать размера фрахта по договору морской перевозки груза = limited to an amount equivalent to **two and a half times the freight payable** for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

- В случае **повреждения и задержки** применяются все те же 835 или 2.5 СДР.

- Как и в HV / HVR, установленные Гамбургскими Правилами **пределы** ответственности перевозчика **не являются императивными**. Они не могут быть уменьшены – но могут быть увеличены по согласованию сторон.

Лишение права на ограничение

– Перевозчик, его служащие и агенты **теряют право на ограничение** ответственности, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке груза явились результатом их действий или упущений, совершенных с **намерением** причинить ущерб либо **по самонадеянности и с сознанием возможности** причинения ущерба = resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the **intent** to cause such loss, damage or delay, or **recklessly and with knowledge** that such loss, damage or delay would probably result. Аналог Гаагских-Висби Правил.

Нечистый к/с и гарантийные письма

– Согласно Правилам перевозчик обязан указать в коносаменте внешнее состояние груза и его упаковки. Обычно он вносит в коносамент стандартную оговорку: **shipped in apparent good order and condition** = **груз погружен в хорошем по внешнему виду состоянии**.

– Но даже отсутствие такой записи может создавать презумпцию хорошего состояния груза.

– Например, п. 2 ст. 145 КТМ РФ устанавливает, что если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в нем внешнее состояние груза, считается, что в коносаменте указано хорошее состояние груза.

– Такое положение обстоит и с оговоркой в коносаменте: **weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown** = **масса, мера, качество, количество, состояние, содержимое и стоимость неизвестны**.

– Эта оговорка применяется при перевозке грузов наливом, насыпью или навалом, когда данные о количестве и качестве принимаемого груза проверить затруднительно или невозможно.

– Обе оговорки могут служить основанием для освобождения перевозчика от ответственности за недостачу груза. И перекладывают **бремя доказательства** факта утраты на грузовладельца.

– Вместе с тем, наличие подобных оговорок в коносаменте **снижает доказательственную силу и значение коносамента** как товарораспорядительного документа.

– Коносамент с такими оговорками становится «**нечистым**» = «грязным» – “claused, unclean или qualified”.

– А с нечистым коносаментом могут возникнуть проблемы.

– Во-первых, банк, кредитующий товарные сделки под обеспечение коносаментами, может не принять такой коносамент к своему обращению.

– Во-вторых, при аккредитивной форме оплаты стоимости товара против грузовых документов, требуется комплект **clean** = **чистых** коносаментов.

– Вследствие этого получила распространение практика выдачи отправителями **letter of indemnity back letter** = **гарантийного письма** в обмен на чистые коносаменты.

– В гарантийном письме отправитель обязуется возместить перевозчику убытки, которые могут возникнуть у последнего при сдаче груза получателю. Практика эта всегда была «полузаконной».

– В Гамбургских Правилах впервые получили определенное урегулирование вопросы оговорок в коносаменте и вопросы гарантийных писем.

– В них имеется правило, согласно которому **перевозчик**, включая в коносамент данные о грузе, если он знает или имеет достаточные основания подозревать, что эти **данные неточно** соответствуют принятому грузу, либо он не имел разумной возможности проверить эти данные, **может внести в коносамент соответствующую оговорку**.

– В оговорке он должен конкретно **указать на эти неточности**, на основания для подозрений или на отсутствие разумной возможности проверки.

– **А любое гарантийное письмо или соглашение**, по которому грузоотправитель обязуется возместить перевозчику ущерб, вытекающий из того, что перевозчик выдает коносамент без оговорок, **является недействительным** в отношении любой **третьей стороны**, которой был передан коносамент.

– При этом перевозчик лишается права на ограничение ответственности, предусмотренное Гамбургскими Правилами.

Морские Конвенции – обобщение. Роттердамские Правила – чуть позже

– Мы изучили три с половиной действующих режима правового регулирования морских перевозок. В принципе, надо бы перейти к пятому – Роттердамским Правилам. Но они пока существуют только на бумаге, не действуют. К тому же, касаются и морских перевозок, и мультимодальных. Поэтому мы рассмотрим их попозже, в мультимодальном разделе.

– А для закрепления напомним, что в настоящее время морские перевозки регламентируются **тремя правовыми режимами**: 1) Гаагскими, 2) Гаагско-Висбийскими (с Протоколом 1979 года или без него) и 3) Гамбургскими Правилами.

– При этом все эти Правила действуют параллельно.

– Как отступление - Украина не участвует ни в одной из рассмотренных выше Конвенций.

– В завершение морской тематики приводим пределы ответственности морского перевозчика в соответствии с международными и национальными нормативно-правовыми актами:

Таблица 18.3. Пределы ответственности морского перевозчика

Нормативно-правовой акт	Место или единица груза	1 кг веса брутто	Задержка доставки
Гаагские Правила	£100	—	—
Гаагско-Висбийские Правила	£10,000	£30	—
СДР Протокол 1979г.	666.67 SDR	2 SDR	—
Гамбургские правила	835 SDR	2.5 SDR	2.5 ставки фрахта
Роттердамские Правила	875 SDR	3 SDR	2.5 ставки фрахта
COGSA, 1936, США	US\$500	—	—
КТМ РФ	666.67 SDR	2 SDR	размер фрахта

– Как видим, прежде чем отправить груз в рейс, отправителю следует изучить представленные ему документы и условия перевозки.

– Первое, на что необходимо обратить внимание - какими нормами регулируется данная перевозка.

– Ссылка на применяемое право обычно находится в разделе коносамента Carrier's Responsibility = Ответственность перевозчика, оговорка Парамаунт – Paramount Clause.

Конвенции об ограничении ответственности

– А что касается морских перевозок – упомянем еще об одной системе Конвенций. Они так и называются – **Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям = Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims.**

– Они касаются все того же вопроса – баланса интересов судовладельцев и третьих лиц. Распространяются они не только и не столько на грузовые перевозки – а на все требования к судовладельцу. **Требования различного характера** – в связи с убытками от столкновения судов, от повреждения береговых объектов, в связи с расходами по подъему затонувших судов, с претензиями за гибель и нанесение вреда здоровью людей.

– Они **не распространяются на** вопросы охраны **окружающей среды** и ответствен-

ность за ее загрязнение. По этому направлению есть целый ряд отдельных «загрязнительных ограничительных» Конвенций, которые мы изучать не будем.

— К **грузовым перевозкам** Конвенции об ограничении также **относятся**. Так что знать о них нам надо.

— Основной идеей этих Конвенций было **введение общего лимита ответственности судовладельца** и иных лиц, за действия которых он отвечает — включая капитана, команду и служащих судовладельца.

— **Развитие** «ограничительных» Конвенций шло по пути, аналогичному «грузовым». Немного их опережая.

— Почти одновременно с Гаагскими Правилами была принята Международная конвенция об унификации некоторых правил об **ограничении ответственности собственников морских судов 1924**. В ней лимитом считалась стоимость судна.

— Но вводился и принципиально новый лимит — **рассчитывавшийся от размеров судна**. От нетто-регистрационного тоннажа — *net*. Применялись, конечно же, фунты — 8 фунтов с тонны. То есть владелец 20,000го судна мог ограничить свою ответственность суммой в 160,000 фунтов. Судна в 18,433 тонны (см. ниже) — 147,464 фунтов.

— В 1924-м это были огромные деньги. Стоящий сейчас в районе 500,000 фунтов дом в Лондоне тогда продавался за 10,000...

— Но все проходит. Фунт обесценился. В 1957 году была принята новая Конвенция, основывавшаяся на Франках Пуанкаре. Называлась **Конвенция об ограничении ответственности судовладельцев 1957 года = Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships 1957**. Вошла в силу в 1968 году. А в 1979 году, «как обычно», к ней был принят Протокол СДР.

— Параллельно была принята новая Конвенция, с более высокими лимитами — **Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 = Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims**. И, «как во всех приличных семьях», в **1996 году** к ней был принят **Протокол**, установивший еще более серьезные лимиты.

— Лимиты тоже считаются от размеров судна — только **от специально рассчитываемых размеров**, от условного тоннажа. **Требования делятся** на

(1) относящиеся к смерти или травмам = *loss of life or personal injury claims* и

(2) относящиеся к имуществу = *property claims*.

— По ним устанавливаются **разные лимиты**. Лимиты снижаются по мере роста размера судна. Если заявляются требования обоих типов — личные и имущественные — то обычно применяется больший лимит.

— Хотим, чтобы Вы составили общее представление о лимитах. Для этого даем небольшую выдержку из таблицы. Ее мы взяли у хорошей юридической фирмы Hill Dickinson, с которой давно дружим. Смотрите www.hilldickinson.com/pdf/LimitationOfLiability.pdf.

Требования	Конвенция 1957 с SDR Протоколом	Конвенция 1976 без Протокола 1996
Личные = Loss of Life or personal injury	3,100 Золотых франков за тонну = Gold Francs/ ton СДР Протокол: 206.67 SDR/ton	Up to 500 tons = до 2,000 тонн – 333,000 SDR. Plus for each additional ton = за каждую дополнительную тонну 501–3,000 tons – 500 SDR/ton 3,001–30,000 tons – 333 SDR/ton 30,001–70,000 tons – 250 SDR/ton 70,001 tons upwards = и выше – 167 SDR/ton

Имущественные = Property Claims	1,000 Gold Francs/ton. СДР Протокол: 66.67 SDR/ton	Up to 500 tons – 167,000 SDR Plus for each additional ton: 501–30,000 tons – 167 SDR/ton 30,001–70,000 tons – 125 SDR/ton 70,001 tons upward – 83 SDR/ton
---------------------------------	--	---

– Хилл Дикинсоны в качестве примера взяли судно интересного тоннажа – 18,433. Вот соответствующие расчеты по нему.

- (1) 1957 с СДР Протоколом – СДР 3,809,548 по личным и 1,228,928 по имущественным.
 (2) 1976 – СДР 6,722,189 по личным и 3,161,811 по имущественным.
 (3) Протокол 1996 к Конвенции 1976 – 15,146,400 по личным и 7,573,200 по имущественным.

– Протокол 1996 года в силу пока не вошел. Как видите, тенденция та же самая, что и в «грузовых» Конвенциях – **повышение пределов ответственности. Склонение баланса не в пользу судовладельцев.**

– Действительно, по тому же судну в 18,433 тонны – по имущественным требованиям: 147 тысяч фунтов по Конвенции 1924 / 1,228 тысяч по 1957 / 3,161 тысяч по 1976 / 7,573 тысячи по Протоколу 1996. Даже по действующим Конвенциям рост за 50 лет – в 12 раз, если брать тогдашние курсы фунта и СДР к доллару.

– Как обычно, **разные Конвенции и Протоколы приняты в разных странах.** И наш любимый вопрос об юрисдикции и применимом праве поднимается опять.

– По советскому КТМ 1968 года ответственность была ограничена 20 рублями с тонны – все тот же курс в 2.5 за фунт.

– А в новый КТМ совсем недавно – 14 июня 2011 года – Федеральным Законом 141-ФЗ внесены изменения, поднявшие лимиты на уровень Протокола 1996 года. Вот так – во всем мире Протокол еще в силу не вошел – а в России уже действует.

– Наверно, это – отражение того факта, что Россия ослабевает, как морская держава. Грузы-то все больше возятся на чужих судах. Вот и отстаиваются интересы заявителей претензий к судовладельцам – а не самих судовладельцев. Но это – так, замечание на полях.

– Отметим, что в Конвенциях 1957 и 1976 существует **возможность утраты** судовладельцем права на ограничение. А на дальнейших деталях Конвенций останавливаться не будем.

– На этом закончим с морскими Конвенциями и морскими перевозками – переходим к неморским.

– Минуточку! А реки?

Перевозки по внутренним водным путям – CMNI / КПГВ

– Оказывается, старейшая область международного регулирования! Еще Венский Конгресс 1815 года учредил Центральную Комиссию по **навигации на Рейне (CCNR)**. Принципы навигации закреплены в Маннгеймской (Mannheim) 1868го и Страсбургской 1963го Конвенциях. Главный введенный ими принцип – свободы навигации = freedom of navigation.

– Дунаем занялись после Второй Мировой. В 1948 году принята Дунайская Конвенция.

– Аналог Гамбургских Правил на реке – Будапештская Конвенция о **договоре перевозки грузов по внутренним водным путям** 2001 года (**КПГВ**) = **CMNI** – Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by **Inland Waterways**. Депозитарий – правительство Венгрии. Действует с 1 апреля 2005 года. Россия является членом с 1 августа 2008 года.

– Как и морские соглашения, КПГВ говорит о перевозках по транспортному документу. Правда, выдача его не является обязательной. Проформу документа разработали в 2006-м.

– Конвенция действует в отношении перевозок по внутренним водным путям и регулирует действия Перевозчиков = Carriers, к которым относятся и NVOC, и транспортные и логистические операторы. Мультимодальные перевозки КПГВ не охватываются – за исключением сочетания морских и речных отправок.

– Имеется **каталог исключений** – небольшой, из 8 позиций, в основном – действия грузовых интересов, недостатки груза или его упаковки или маркировки, перевозки грузов на палубе и животных.

– Интересно, что три наиболее спорных исключения могут быть внесены в договор **по согласованию сторон**. Это –

(1) **навигационная ошибка** = nautical fault (при условии мореходности судна. Термин «рекоходность», очевидно, пока не изобрели),

(2) **пожар или взрыв** (если заявитель претензии не докажет вины перевозчика), и

(3) **дефекты судна** = defects of the vessel, существовавшие до начала перевозки (интересная позиция, ранее нам **не встречавшаяся**).

– Разработанный в 2006 году CMNI Transport Document эти три исключения уже содержит. Ох уж эти перевозчики!

– **Пределы ответственности** аналогичны Гамбургским Правилам – 666.7 СДР за место или 2 СДР за килограмм брутто-веса.

– Интересно рассматривается вечный вопрос о **количестве мест в контейнере**. Если оно не было указано – а контейнер пропал – то применяется **особый лимит**: 1,500 СДР за сам контейнер и 25,000 СДР за содержавшиеся в нем грузы.

– Право на ограничение теряется в случае умышленных или грубонеосторожных действий перевозчика.

– Срок исковой давности – один год.

– В целом – получается своеобразный компромисс между Гаагскими-Висби и Гамбургскими Правилами. А теперь переберемся на сушу.

– Только добавим – как и на море, существует Конвенция об ограничении ответственности судовладельца – сродни вышерассмотренным Конвенциям 1957 и 1976. Это – the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN), принятая 1 марта 1973 года.

(2) АВТОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КДПГ = CMR

– Международные автомобильные перевозки серьезно развились после Второй мировой войны. Сначала появилась Женевская **Конвенция о дорожном движении** 1949 года – измененная Венской Конвенцией ООН 1968 года, которая, в свою очередь, была дополнена в Женеве в 1971 году. По этим договорам были стандартизованы **Правила дорожного движения** и согласованы формы **водительских прав**.

– **Конвенция о дорожных знаках и сигналах** тоже была принята в Вене в 1968 году, вступила в силу в 1978 году. Так что известные всем нам – даже и неавтомобилистам – знаки на дорогах были унифицированы совсем недавно, 35 лет назад (пишем эти строки в 2013 году). В 1973-м к этой Конвенции был принят Протокол о разметке дорог.

– Получается, транспортный грузовой документ – и все международные перевозки – унифицировали раньше, чем дорожные знаки? Интересно!

– Да. Объект нашего исследования – КДПГ – был принят в Женеве в 1956 году.

– Называется интересующее нас соглашение – **Женевская конвенция о Договоре Международной Дорожной Перевозки Грузов** 1956 года (КДПГ) = **CMR = Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road**.

– В транспортном и страховом обиходе она обычно именуется ЦМР или КДПГ.

– Конвенция подписана 19 мая 1956 года. Вступила в силу 18 июля 1960 года. Для СССР – 1 декабря 1983 года, а Россия, как нам уже известно, является правопреемником СССР. В Беларуси КДПГ вступила в действие 4 июля 1993 года. Украина присоединилась 1 августа 2006 года. КДПГ распространяется на Европейские страны и некоторые

страны Азии и Африки. Участвуют 55 стран.

– 5 июля 1978 года был принят СДР-Протокол к Конвенции.

– **Текст Конвенции** находится на <http://www.unecsc.org> – сайте Экономической Комиссии ООН по Европе. Официальный перевод на русский мы пока не нашли. Для нас наиболее user-friendly оказался текст на белорусском сайте <http://www.logists.by>.

Сфера применения КДПГ

– Конвенция применяется к перевозкам – **ИЗ или В одну** из Договаривающихся стран.
– Страны-члены могут решить использовать принципы КДПГ и во внутренних перевозках. Стороны перевозки, не подпадающей под КДПГ, также могут принять такое решение.

– Подпадают под действие Конвенции не только перевозки на грузовиках по автодорогам – но и любой момент пребывания груза на грузовике. Если грузовик в момент убытка находится не на дороге, а, например, в море – на борту парома – КДПГ все равно действует.

– Если груз перевозится несколькими компаниями – они называются **последовательными перевозчиками = successive carriers**. Претензии за повреждение или недоставку груза могут предъявляться любому из них.

Накладная CMR

– В отличие от морских Конвенций, концентрирующихся на коносаменте – по ЦМР транспортный документ – **CMR consignment note = Транспортная Накладная КДПГ** – в принципе, может и не выписываться. Для применения Конвенции важен сам факт **международной перевозки**.

– В 2008 году семь стран подписали Дополнительный Протокол о возможности использования **Электронных накладных – e-CMR**.

– В статье 6-й Конвенции подробно описывается **содержание Накладной**. Наш русский перевод – с сайта <http://www.far-aerf.ru> – с некоторыми нашими правками.

– Интересно было, например, увидеть в переводе термин «Транспортный агент» вместо перевозчика. В следующей таблице claimant был переведен как «лицо, правомочное по договору» – тоже любопытно. "Instructions" – «приказ».

– А уж что говорить о том, что глава V Claims and actions переводится как «Рекламации и иски». Столько отличий от нашей морской терминологии!

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;

(d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;

(e) The name and address of the consignee;

(f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;

(g) The number of packages and their special marks and numbers;

Статья 6

1. Накладная должна содержать следующие сведения:

(a) место и дата ее составления;

(b) имя и адрес отправителя;

(c) имя и адрес перевозчика (транспортного агента);

(d) место и дата приема груза к перевозке и место его доставки;

(e) имя и адрес получателя;

(f) принятое обозначение характера груза и вид его упаковки и, для опасных грузов, соответствующий опознавательный знак;

(g) количество грузомест, их особая маркировка и нумерация;

(h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;

(i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);

(j) The requisite instructions for Customs and other formalities;

(k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

(h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;

(i) связанные с перевозкой расходы (стоимость перевозки, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);

(j) инструкции, необходимые для соблюдения таможенных и иных формальностей;

(k) указание, что перевозка производится согласно положениям настоящей Конвенции, независимо от любой оговорки об обратном.

– Часть 2-я статьи 6 содержит еще 7 позиций, которые могут включаться в Накладную при необходимости. К ним относится запрет перегрузок = transshipments, объявление стоимости груза = a declaration of the value of the goods, инструкции перевозчику касательно страхования груза, срок, в который должна быть произведена транспортировка и пр.

– «А все-таки море останется морем!»! Как мне нравится, что перегрузка – transshipment = с судна на судно – а не transtruckment!

Вина перевозчика и исключения

– **Вина** перевозчика за повреждение или недостачу груза **презюмируется**. **Основные исключения** – вина или неправильные инструкции отправителя / скрытый порок груза / обстоятельства, которые перевозчик не мог избежать.

– **Дефектное состояние** транспортного средства **не снимает** ответственность с перевозчика.

– Существует еще – пусть и короткий – **каталог исключений** из 6 позиций: перевозка в открытых грузовиках / недостаточность упаковки / действия отправителя или получателя / природа некоторых подверженных повреждениям грузов / недостаточность маркировки / перевозка животных.

– **Бремя доказывания** исключений лежит на перевозчике.

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring **between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.**

Глава IV.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 17

1. Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза и за его повреждение, произошедшие в промежуток времени **между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за задержку в доставке.**

2. The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the **wrongful act or neglect of the claimant**, by the **instructions** of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by **inherent vice** of the goods or through **circumstances which the carrier could not avoid** and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall **not be relieved** of liability by reason of the **defective condition of the vehicle** used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have **hired the vehicle** or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the **special risks inherent** in one or more of the following **circumstances**:

- (a) use of **open unsheeted vehicles**, when their use has been **expressly agreed** and specified in the consignment note;
- (b) the **lack of, or defective condition of packing** in the case of goods which, by their nature, are **liable to wastage or to be damaged** when not packed or when not properly packed;
- (c) **handling**, loading, stowage or unloading of the goods **by the sender, the consignee or person acting** on behalf of the sender or the consignee;
- (d) **the nature** of certain kinds of goods which **particularly exposes them to total or partial loss or to damage**, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
- (e) **insufficiency or inadequacy of marks or numbers** on the packages;
- (f) the carriage of **livestock**.

2. Перевозчик освобождается от этой ответственности, если потеря груза, его повреждение или задержка были вызваны **незаконным действием или упущением правомочного по договору лица**, его **инструкциями**, данными не в связи с действием или упущением перевозчика, каким-либо **внутренним пороком** самого груза или **обстоятельствами**, которых перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.

3. Перевозчик не может быть освобожден от ответственности вследствие **дефектного состояния транспортного средства**, которым он пользуется для осуществления перевозки, или незаконного действия или упущения лица, у которого он взял транспортное средство **в аренду**, или агентов либо служащих последнего.

4. С учетом пунктов 2 и 5 статьи 18 перевозчик освобождается от ответственности, когда потеря или повреждение груза возникают из **особых рисков, неразрывно** связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже **обстоятельств**:

- (a) с использованием **открытых транспортных средств**, если такое использование было **прямо оговорено и указано** в накладной;
- (b) с **отсутствием или повреждением упаковки грузов**, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки или при неудовлетворительной их упаковке;
- (c) с **обработкой**, погрузкой, размещением или выгрузкой груза **отправителем или получателем, или лицами**, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
- (d) с **природой** некоторых грузов, которая делает их **особо подверженными полной или частичной гибели или повреждению**, в частности, посредством поломки, ржавления, разложения, усушки, утечки, нормальной потери или нападения паразитов и грызунов;
- (e) с **недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации** грузовых мест;
- (f) с перевозкой **животных**.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have **contributed to the loss, damage or delay**.

Article 18

1. **The burden of proving** that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall **rest upon the carrier**.

5. В тех случаях, когда согласно настоящей статье перевозчик не несет ответственности за некоторые обстоятельства, вызвавшие ущерб, лежащая на нем ответственность ограничивается лишь той мерой, в какой он отвечает согласно настоящей статье за обстоятельства, **способствовавшие** причинению ущерба.

Статья 18

1. **На перевозчике лежит бремя доказывания** того, что потеря груза, его повреждение или задержка были вызваны обстоятельствами, указанными в п. 2 ст. 17.

Извещение и сроки исковой давности

– **Извещение** о явном повреждении / недостатке груза должно делаться получателем немедленно по получению груза. В неочевидных – not apparent – случаях на это выделяется 7 дней.

– В морских перевозках спор начинается с направления претензии перевозчику. В случае отказа заявляется иск в суд или в арбитраж. По КДПГ **не предусматривается обязательный досудебный = претензионный** порядок урегулирования споров. Дело сразу передается в суд.

– **Срок исковой давности – один год**. Интересно, что их начало течения зависит от **вида убытка** (статья 32(1)):

(1) частичный убыток, повреждение и задержка = partial loss, damage and delay – СИД отсчитывается с даты доставки = one year from the date of delivery;

(2) полная гибель = total loss – 30 дней с согласованной даты доставки. Вернее – с истечения согласованного временного лимита = с истечения согласованного срока перевозки = 30 days after the expiry of agreed time-limit. Если такового не было – один год и 60 дней с момента принятия груза = when taken over by the carrier;

(3) прочие убытки – 3 месяца с заключения договора = after the making of the contract.

(4) В случае умышленного поведения = wilful misconduct – от тех же дат считается удлинённый СИД в три года.

Стоимость груза – FOB, в отличие от моря

– Для начала – об уникальности КДПГ. Убыток по грузу рассчитывается (ст. 23(1)) как **снижение стоимости груза** по сравнению с моментом **принятия груза к перевозке** = by reference to the value of the goods at the place and time at which they were **accepted for carriage**. То есть – речь идет об аналоге цены FOB – а не CIF или ее эквивалента, как в наших «морских» Конвенциях.

– Увидим дальше – какой подход используется не только на автодорогах.

– Очень любопытен последующий **алгоритм определения стоимости** груза на тот момент (23(2)):

2. “The **value of the goods** shall be fixed according to the **commodity exchange price** or, if there is no such price, according to the **current market price** or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to **normal value of goods** of the same kind and quality.” = 2. «**Стоимость груза** определяется на **основании биржевой котировки**, или за отсутствием таковой на основании **текущей рыночной цены**, или же при отсутствии и той и другой на **основании обычной стоимости товара такого же рода и качества**».

– Конечно, по поводу обычной или нормальной стоимости ломаются копыта... А с переводом commodity exchange price как биржевой котировки согласиться трудно. Скорее

– «цена на оптовой товарной бирже».

– На практике арбитражи и суды чаще всего **берут инвойсную цену** товара, хотя теоретически такой подход неверен. Но как же сложно доказать рыночную цену!

Объявленная стоимость – и Ценность груза

– Как и везде – в накладную по статье 24 может быть внесена **Объявленная стоимость** груза – **Declared Value**.

– Не просто указана инвойсная цена – а сделана **специальная оговорка о повышении предела ответственности** перевозчика и уплате ему за это **дополнительного вознаграждения**.

– Еще одна, для нас новая, позиция - объявление в Накладной the amount of a **special interest in delivery** – статья 26(1). Мы увидели, что она переводится как **«объявленная ценность груза»**. Условие – оплата повышенных провозных платежей.

– По идее, это – **«особый интерес в доставке груза»**. Так во многих случаях и переводится.

– Такой специальный интерес надо не только объявить – но и доказать в случае убытка. Это – чуть ли не единственная в международном праве **возможность возместить косвенные убытки** грузовладельцев. Например, убытки в связи с резким ростом цен. Вспомним, что цены-то мы определяем в месте отправления, а если в месте прибытия они намного выше?

– Кстати, чуть ли не первый раз мы встречаемся с переводом **value** как **«ценность»**. Целую книгу написали – а в соответствующей главе о таком значении value даже не подумали. Хорошо иногда взглянуть с другого аспекта – неморского!

– Так это – потому, что в Конвенции две статьи об объявлении – стоимости по 24-й и ценности = специального интереса по 26-й.

Ограничение ответственности и потеря права

– Есть, как и во всех Конвенциях, сумма ограничения. В Конвенции 1956 года она привязывалась **к золотым франкам**.

– Статья 23(3) Конвенции 1956 года гласит: «Размер возмещения не может, однако, превышать **25 франков** за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается **золотой франк** весом 10/31 грамма золота 0,900 пробы» = 3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

– Интересная деталь: **в дополнение** к этому лимиту возмещаются carriage charges, Customs duties and other charges = оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы. То есть – **от цены FOB** как базы возмещения мы возвращаемся к аналогу **C&F = Cost and Freight**. Вернее, CIF – ведь страховая премия относится к «прочим расходам».

– Такое дополнение касается только случаев **полной и частичной гибели** – total and partial loss. Во втором случае возмещается только соответствующая пропорция платежей.

– «Прочие расходы» могут – в разных юрисдикциях – включать **таможенные пошлины** = **custom duties**. А по таким грузам, как сигареты и алкоголь, суммы пошлин могут быть очень велики. Поэтому важен выбор юрисдикции спора.

– Предел ответственности за **задержку** = **delay** – сумма **провозных платежей** = carriage charges.

– Как и во многих Конвенциях, право перевозчика на ограничение ответственности может быть **утрачено в случае его wilful misconduct**. Переводится это как **«умышленные неправомерные действия»** перевозчика. Однако, в разных юрисдикциях этому

термину может придаваться **различное значение**. Например, в Германии его трактовка очень широка и может включать грубую небрежность = gross negligence.

Loss – убыток, гибель или потеря?

- Любопытно, что **loss** везде переводится как «**потеря**». При этом **partial loss** = «**частичная потеря**» - явно воспринимается как полная гибель части грузовой партии.
- Никакого сходства с «нашим морским» восприятием **partial loss** как любого убытка – не связанного с полной гибелью!
- Возмещение в случае просрочки в доставке ограничено платой за перевозку.

Протокол об СДР и Россия

- Протокол о Расчетах в СДР = SDR = СПЗ был принят в 1978 году.
- Предел ответственности закреплен на планке 8.33 СДР за килограмм – **значительно выше, чем по любой из «морских» Конвенций**.
- Точная цитата из Протокола: 1) пункт 3 [статьи 23] заменен следующим текстом: «3. Однако размер возмещения не может превышать **8,33 расчетных единиц за килограмм недостающего веса брутто**».
- Сложный практический момент, связанный с СДР-Протоколом. **Россия** пока – на январь 2013 года – **к Протоколу не присоединилась**. Но, с другой стороны, на практике – я исследовал не один форум – никто не знает, **как рассчитать рублевый или доллар-овый эквивалент франков**.
- Пишется, что обычно арбитражи применяют на практике рублевый эквивалент 8.33 СДР.

Судебная и арбитражная практика

- Можно сказать, что КДПГ – **самая известная восточноевропейским юристам транспортная Конвенция**. Во-первых, количество автомобильных перевозок велико. Во-вторых, значительно выше, чем на море, процент грузовладельцев и перевозчиков, находящихся в нашем регионе. А значит – споры рассматриваются здесь – а не передаются, как это часто бывает на море, в английские или иные западные суды или арбитражи.
- Поэтому и практика применения КДПГ огромна. Хотя лет ей немного, начались серьезные споры с монополизацией отрасли автомобильных перевозок в 1990 году.
- В Интернете больше всего прецедентов относится к Беларуси. Это и понятно – страна лежит в сердце Европы, транзит огромен. Приведем пример с сайта spravka-jurist.com – об обязанностях получателя.

ВКРАПЛЕНИЕ: Пример спора по КДПГ

Получателем груза нарушен установленный ст. 30 КДПГ порядок принятия груза и направления претензии относительно качества выполненной перевозки.

Экспедитор обратился в суд с иском к перевозчику о взыскании с него убытков, причиненных повреждением перевозимого груза.

Истец указал, что в соответствии с договором об организации международных автомобильных перевозок он направил ответчику транспортный заказ на перевозку груза. При приемке груза получатель обнаружил, что **водителем самостоятельно, во избежание перегруза по осям, была произведена разборка паллет** и перераспределен груз, вследствие чего произошло **нарушение целостности паллет и загрязнение** перевозимого груза. Микробиологической экспертизой установлена непригодность груза для дальнейшего целевого использования. Таким образом, сумма иска была определена в размере стоимости испорченного груза.

Суд отказал в удовлетворении заявленных требований, исходя из следующего. **В нарушение требований КДПГ грузополучатель при получении груза**

не сделал соответствующих оговорок в CMR-накладной и **не приостановил выгрузку**. Проведение **экспертизы** было выполнено получателем в **одностороннем** порядке, без уведомления представителей перевозчика. **Претензия** направлена перевозчику **по истечении установленного КДПГ семидневного срока**. Таким образом, в соответствии со ст. 30 КДПГ имеется **основание для презумпции** того факта, что груз был **принят получателем в состоянии, описанном в CMR-накладной**. Водитель перевозчика действительно произвел перераспределение груза и нарушил целостность паллет, однако **причинно-следственная связь между действиями водителя по нарушению транспортной упаковки груза и невозможностью его дальнейшего использования не доказана**.

– Вот еще несколько заголовков с отличного государственного court.gov.by/upload/MKonv_Borovzova.doc. Какое? Белорусского или беларуского – спросил я свою жену, белоруску....

– **Отправитель ответственен** за всякий ущерб, который может быть причинен отсутствием, недостаточностью или неправильностью **документов, прилагаемых к накладной**, за исключением случаев вины перевозчика.

– **Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей**.

Здесь шла речь о перевозке Беларусь-Россия. Грузовик подвергся **разбойному нападению**. Перевозчик ссылался на то, что в соответствии с пунктом 2 статьи 17 КДПГ перевозчик освобождается от ответственности, если потеря груза, его повреждение или опоздание произошли вследствие обстоятельств, избежать которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить. Суд, однако, удовлетворил заявленные требования в полном объеме – посчитав, что действия **водителя** свидетельствуют об **отсутствии должной заботливости** с его стороны. Так, находясь в кабине автомобиля, в момент разбойного нападения, водитель не подал звуковой сигнал, имея сотовый телефон, не вызвал милицию для оперативного задержания преступников.

– При принятии груза **перевозчик обязан проверить внешнее состояние груза и его упаковки**.

– Передача **заказчиком перевозки права** другим организациям или гражданам **на предъявление претензий или исков не допускается**, за исключением случаев передачи такого права **экспедитору**, а также – грузоотправителем грузополучателю или грузополучателем грузоотправителю при осуществлении в товарно-транспортной соответствующей записи (помните наши исследования в главе о Суброгации?)

– Договор перевозки **устанавливается накладной**. **Отсутствие**, неправильность или потеря накладной **не отражаются** ни на существовании, ни на **действительности договора** перевозки.

– **Спасибо** неизвестному нам автору подборки **Боровцовой!** Кратко – и создает представление о характере споров.

– А что касается практики перевозок вообще – то мы считаем одним из ведущих экспертов в этой области **Анатолия Шмелева** – Руссюрвей, Минск. Как глубоки его исследования в области стандартов крепления грузов на грузовиках! Пишите Анатолию Васильевичу на minsk@rus-survey.ru.

TIR-Карнет

– Завершая автодорожный раздел, мы должны упомянуть о TIR-Карнете. Непосредственно к взаимоотношениям грузовладельцев и перевозчиков эта тема не относится.

– TIR – это чтобы Вы вспомнили виденные Вами наклейки на бортах грузовиков. А вообще – это книжка МДП – таможенный документ, позволяющий перевозчику не оплачивать таможенные пошлины и сборы и не предъявлять груз к таможенному осмотру.

– По поводу TIR существует целая Конвенция – Женевская таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Принята она 14 октября 1975 года – к ней отсылаем.

– По Конвенции МДП гарантируется возмещение неоплаченных таможенных пошлин – если таковые оказываются подлежащими к оплате – в сумме 60 тысяч евро. Это дало начало целой отдельной отрасли страхования – которая к нашему исследованию прямо не относится.

– Но мы все же упомянули ее – в главе XII – куда и направляем Вас за деталями.

«А дорога серою лентою вьется»...

– Завершаем раздел по автодорогам – одой водителям от ГГ. Я наездил по европейским моторвеям не один десяток лет и тысяч километров. Моторвеи во многих случаях платные. Да и вообще «легковушки» редко пересекают границы. Переехал незаметно в отрогах Пиренеев испано-французскую – и уже километров через двадцать-тридцать испанские номера, даже летом, исчезают. Это только наши, английские, на французских дорогах встречаются за многие сотни километров от Кале.

– Мало легковушек – но много грузовиков. И так приятно видеть российские, литовские, белорусские, молдавские, украинские номера! Хочется посигналить: «Держись, браток!» Но вряд ли «в-пути-шофер-дальнобойщик» правильно воспримет гудок машины с английскими номерами.

– Поэтому – гуднем здесь, на бумаге: «Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло!»

– От дорог автомобильных – к железным!

(3) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ БЕРНСКИЕ КОНВЕНЦИИ / СОГЛАШЕНИЕ СМГС

Бернские железнодорожные конвенции – ЦИМ, ЦИВ и КОТИФ

– Бернские железнодорожные конвенции – основная норма международного частного права в отношении договора железнодорожной перевозки.

– **Первым нормативным актом** в этой области стала **International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail = Международная Конвенция о железнодорожных перевозках грузов**. Иногда ее называют Международной Грузовой Конвенцией = **МГК – Конвенция СИМ (ЦИМ)**.

– Конвенция принята еще в 1890 году в Берне (Швейцария) европейскими железными дорогами. Первоначально в ней участвовало 9 европейских стран, в том числе и Россия. Было у нее **Центральное Бюро**. Пересматривалась МГК в 1928 и 1938 году.

– Получается, международное регулирование перевозок грузов началось именно с железных дорог, а не с моря! Интересно.

– **Вторая Бернская Конвенция** была принята в 1923 году. Касалась она **железнодорожных перевозок пассажиров и багажа**. Сокращенно Международная Пассажирская Конвенция **МПК – Конвенция СИВ (ЦИВ)**.

– В соответствии с Конвенциями МГК и МПК международные железнодорожные сообщения осуществлялись вплоть до 1980 года.

Конвенция COTIF (1980) = КОТИФ (1980)

– 9 мая 1980 года была принята третья Бернская Конвенция - **Convention concerning International Carriage by Rail of 9 May 1980 = Конвенция о международных железнодорожных перевозках** от 9 мая 1980 года. Известна ныне как **COTIF (1980) = КОТИФ (1980)** – от французского **Convention relative aux transports internationaux ferroviaires**. Она вобрала в себя МГК и МПК. Вступила в силу 1 мая 1985 года, участники – 29 стран.

– Этот же день является днем появления **Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) = Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)**.

– Состоит КОТИФ из основного текста, Протокола и приложений. Текст касается Организации – целей, финансов и пр. А нас интересуют **Приложения** – содержащие Единые предписания = Uniform Rules:

Приложение А касается Договора международной железнодорожной перевозки **пассажиров и багажа** (ЦИВ),

Приложение В = Appendix В содержит Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) – **Единые правовые предписания ЦИМ – Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail (CIM)**

– Есть еще 4 Дополнения = Annex. В них помещены **Регламенты = Regulations**: I – о перевозке опасных грузов = the International **Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)**; II – о железнодорожной **буксировке вагонов**, принадлежащих частным собственникам = the International **Haulage of Private Owners' Wagons by Rail (RIP)**; III – о **перевозке контейнеров (RICO)**; IV – о **перевозке экспресс посылок (RIEX)**.

– Получилось, что первая Бернская Конвенция стала **Uniform Rules = Едиными правовыми предписаниями** и вторым приложением третьей Конвенции, а вторая Бернская – первым приложением.

– И чтобы отличить первую **CIM** Конвенцию от одноименного приложения в КОТИФ, последнее именуют во всех источниках и изданиях как **COTIF (CIM)** или **CIM-COTIF**.

1999 Protocol = Вильнюсский Протокол

– Изменения и обновления ждали и третью Бернскую Конвенцию. В Вильнюсе в мае 1999-го приняли изменения к Третьей Конвенции, разработанные **International Rail Transport Committee – CIT = ЦИТ - Международным комитетом железнодорожного транспорта**.

– Оформлены в виде Протокола. Подписали его 33 государства, ратифицировали 30. Вступил в силу **с 1 июля 2006 года**.

– Интересный факт – Великобритания ратифицировала Протокол 29/6/2006 – за день до его вступления в силу.

Конвенция COTIF (1999) = КОТИФ (1999)

– Теперь наша железнодорожная конвенция имеет следующее название: Convention concerning **International Carriage by Rail (COTIF)** of 9 May 1980 in the version of the Modification of Protocol of 3 June 1999 = Конвенция о **международных железнодорожных перевозках** (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года.

– КОТИФ (1999) охватывает саму Конвенцию, Протокол о привилегиях и иммунитетах КОТИФ и **семь Приложений**. В приложениях содержатся **Единые правовые предписания = Uniform Rules или Регламенты = Regulations** по следующим направлениям:

- **Appendix A** = Приложение А – Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of **Passengers by Rail (CIV)** = Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке **пассажиров** (ЦИВ).
- **Appendix B** – Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of **Goods by Rail (CIM)** = Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной **перевозке грузов** (ЦИМ).

– Прочие приложения сейчас нас интересуют меньше. Для справки, они касаются: С – **Опасных грузов (RID)**, D – **использования вагонов** в международном железнодорожном сообщении = **(CUV)**, E – об **использовании инфраструктуры (CUI)**, F – об **утверждении технических стандартов** к железнодорожному оборудованию **(APRU)**, G – о **допуске** железнодорожного оборудования **(ATMF)**.

– Приложения = предписания постоянно изменяются и дополняются. Например, по опасным грузам были изменения в 2009 и 2011 годах, а сейчас с 1 января 2013 года действуют RID 2013.

– В отношении предмета нашего внимания – груза, его перевозки и страхования – для нас **наибольший интерес представляет Приложение В - ЦИМ**.

Перевозка грузов. Uniform Rules CIM = ЕП ЦИМ

- Существует и другой перевод Uniform Rules – Единые правила.
- Но мы будем пользоваться официальным переводом Российской Федерации Конвенции КОТИФ (1999), где **Uniform Rules – Единые правовые предписания**.
- А для краткости обозначим нейтральным – **ER CIM – ЕП ЦИМ = Единые предписания**, а может, и правила.
- В них 52 статьи и пять разделов.

– ЕП ЦИМ **применяются**:

(1) К любому договору железнодорожной перевозки грузов за **reward = плату**, если **place of taking over = место приема** груза и **place designated for delivery = место, предусмотренное для выдачи**, расположены в **двух различных государствах-членах** Конвенции, не зависимо от **place of business = места деятельности** и национальной принадлежности сторон договора перевозки.

– Например, под юрисдикцию ЕП ЦИМ подпадет договор перевозки груза в Испанию, заключенный отправителем – российской компанией, действующей на территории Швейцарии.

(2) То же, если **хотя бы одно из двух государств** является участником Конвенции при обязательном соблюдении условия, что стороны договора перевозки согласились следовать ЕП ЦИМ.

(3) К единому договору международной перевозки, включающей помимо **transfrontier carriage by rail = железнодорожной перевозки через границу** – еще и автомобильные перевозки или перевозки по **inland waterway = внутренним судоходным линиям** внутри государства-члена Конвенции.

(4) К единому договору международной перевозки, включающей помимо железнодорожной перевозки, морскую перевозку или перевозку через границу по внутренней судоходной линии, если морская перевозка или перевозка по внутренней судоходной линии производится **по линиям, внесенным в перечень линий**.

Линии ЦИМ

– **Перечень линий ЦИМ = CIM list lines** – вещь интересная. Из всей своей инфраструктуры **государства выделяют линии** – железнодорожные, железнодорожно-водные и железнодорожно-морские линии – к которым применяются положения ЕП ЦИМ.

– Найти перечень можно на сайте ОТИФ <http://www.otif.org>, где содержатся:

CIM list of railway lines – перечень железнодорожных линий ЦИМ;

CIM list of maritime and inland waterway services – перечень морских и внутренних судоходных линий ЦИМ.

– Например, с территории Англии действуют всего две морские линии ЦИМ: Харвич – Зеебрюгге (Бельгия) и Ливерпуль – Дублин. Вторая работает под юрисдикцией КОТИФ 1980 – поскольку к Протоколу 1999 Ирландия не присоединилась.

Договор перевозки и грузы

– Согласно ЕП ЦИМ тип договора перевозки может быть любым – **консенсуальным или реальным**.

– Накладная оформляется после заключения договора. Поэтому договор перевозки чаще всего является консенсуальным.

– Договор заключает **consignor = отправитель** с **carrier = перевозчиком**.

– Который **entrust = поручает** полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку **substitute carrier = фактическому перевозчику**.

– Последний не заключает договор перевозки с отправителем.

– Что интересно – в договоре само понятие «груз» не определено.

– К категории грузов отнесены:

- живые животные;
- железнодорожный подвижной состав, перевозимый на своих осях = railway vehicles running on their own wheels;
- интермодальные транспортные единицы = intermodal transport units - контейнеры, swap body = съемные кузова, semi-trailer = полуприцепы и иные аналогичные грузовые единицы, используемые для интермодальной перевозки.

– Получатель является лицом, уполномоченным на получение груза.

– Он может не принимать накладную и отказаться от приема груза.

– Отказ получателя от приема груза может последовать даже после получения им накладной и уплаты перевозчику всех причитающихся платежей.

SMGS = СМГС

– Вторым нормативно-правовым актом в секторе международных железнодорожных перевозок является СМГС.

– **СМГС = Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении** – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires. Интересно, что SMGS – калька русской аббревиатуры.

– Соглашение СМГС заключено на неопределенный срок в 1951 году бывшими социалистическими странами Европы и Азии – и Ираном.

– Подписано представителями министерств или центральных государственных органов, ведающих железными дорогами – является **межведомственным международным договором**.

– Текст Соглашения составлен на китайском (!) и русском языках. Вступило оно в силу с 1 ноября 1951 года. Неоднократно изменялось.

– В 1997 году в Баку, на 19-м заседании Совета по железнодорожному транспорту, было принято **Соглашение между железнодорожными администрациями** государств-участников СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии об особенностях применения отдельных норм СМГС.

– Которое действует с 1 июля 1998 года.

– Структурно СМГС состоит из текста самого Соглашения – преамбула, восемь разделов, насчитывающих 41 статью – и 22-х приложений к нему.

– В основном тексте Соглашения излагаются общие правила перевозок грузов. Перевозки специфических грузов регулируют **специальные положения**, оформленные в виде прилагаемых к Соглашению правил.

– Перечислим только несколько:

- Правила перевозок опасных грузов (приложение 2);
- Правила перевозок грузов в сопровождении проводников отправителя или получателя (приложение 3);
- Правила перевозок скоропортящихся грузов (приложение 4);
- Правила перевозок контейнеров (приложение 8);
- Правила перевозок грузов на поддонах (приложение 9);
- Правила перевозок вагонов, не принадлежащих железной дороге (приложение 10);
- Правила перевозок автопоездов, автомобилей, прицепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов (приложение 21).

- Соглашение носит закрытый характер – его положения распространяются только на перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении по сети железных дорог стран-участниц.
- Другая особенность: в СМГС **отсутствует понятие «перевозчик»** - оно заменено тождественным понятием «железная дорога».
- Это следствие того, что все редакции Соглашения базируются на нормах советского и российского железнодорожного права.
- В соответствии с положениями СМГС договор перевозки груза в международном сообщении является реальным (фактическим) договором, сторонами которого выступают железная дорога в качестве перевозчика и отправитель груза.

География применения КОТИФ и СМГС

- Лучше всего видна на картинке, взятой на сайте CIT.



Рис. 18.1. Государства – участники КОТИФ и СМГС

- Есть государства, участвующие в правовом поле только КОТИФ или только СМГС. Но есть и государства-участники одновременно двух правовых систем – это Эстония, Латвия, Литва, Польша, Россия (Калининградская область), Украина, Венгрия, Болгария.
- В настоящее время членами организации ОТИФ являются **47 государств** на территории Европы, Северной Африки и Ближнего Востока. Из них Ирак, Ирландия, Италия, Ливан и Швеция используют ЦИМ-КОТИФ (1980), остальные – ЦИМ-КОТИФ (1999). Сейчас членство Ирака и Ливана приостановлено из-за отсутствия международных железнодорожных перевозок с этими государствами.
- Присоединиться к КОТИФ могут не только отдельные государства, но и региональные организации экономической интеграции. С 1 июля 2011 года это сделал **Европейский союз** – после пересмотра в 2009 году приложений Е, F и G к КОТИФ и приведения их в соответствие с законодательством ЕС.
- Разработанные ОТИФ единые предписания регламентируют транспортное сообщения **по сети железных дорог, общая протяженность которых составляет 250,000 км.**
- И дополнительные перевозки на **17,000 км судоходных линий и внутренних водных путей.**

- Однако **существование двух различных транспортных прав** – ЦИМ-КОТИФ и СМГС – на практике представляет собой большое препятствие.
- Так как при осуществлении перевозок приходится проводить повторное оформление отправок – **резекспедицию**. Ответственность железных дорог возникает по правилам СМГС или СОТИФ. Соответственно, претензии и иски к железным дорогам должны предъявляться отдельно по каждому из этих договоров и притом только их участниками.
- Еще одно неудобство – СМГС накладная не распространяется на морские участки пути.
- Первым шагом в устранении перечисленных неудобств была разработка единой ЦИМ-СМГС накладной.

Накладная ЦИМ-СМГС

- На киевской конференции по международному железнодорожному транспортному праву – октябрь 2003 года – Комитет СИТ (ЦИТ) взял на себя обязательство разработать единую накладную.
- Проект подразделялся на два этапа.
- На первом этапе была разработана единая накладная ЦИМ-СМГС, которая с 1 сентября 2006 года была доступна для использования во всех перевозках между странами ЦИМ и СМГС.
- С 1 января 2006 года начата реализация второго этапа проекта, целью которого является гармонизация положений по ответственности ЕП ЦИМ и СМГС.
- Тем не менее, использование при перевозках между зонами ЦИМ-КОТИФ и СМГС единой накладной не снимает все проблемы.
- Кардинальным решением является присоединение к КОТИФ.
- Что в свое время сделала Россия и Украина.

Россия и Украина. Присоединение к КОТИФ

- Россия присоединилась к Конвенции КОТИФ Федеральным законом от 17 июля 2009 года №152-ФЗ. Присоединилась **своеобразным образом**.
- Во-первых, оставила за собой право не применять Приложения А, С, D, E, F, G к КОТИФ.
- Во-вторых, заявила, что **будет применять Приложение В – ЕП ЦИМ** – к **перевозкам, осуществляемым на части** железнодорожной инфраструктуры Калининградской и Октябрьской дорог: от причала паромного комплекса Балтийск до припортовой железнодорожной станции Балтийск (2.8 км), а также от причала паромного комплекса Усть-Луга до припортовой железнодорожной станции Лужская (1.7 км). Всего – на протяжении **четырёх с небольшим километров**.
- Закон вступил в силу 1 августа 2009 года, а Конвенция КОТИФ (1999) для РФ – 1 февраля 2010 года.
- Почему на территории России нормы КОТИФ применяются избирательно?
- Как объясняется в пояснительной записке Комитета по транспорту Госдумы – распространение действия КОТИФ на всю сеть железных дорог России нецелесообразно в связи **с существенными отличиями правовых норм КОТИФ от транспортного права РФ**.
- Ибо существует разный порядок исчисления сроков доставки грузов, неодинакова мера ответственности за утрату груза.
- Тем не менее, после вступления РФ в ОТИФ и присоединения к КОТИФ появилась возможность оформления перевозок грузов **унифицированной накладной ЦИМ-СМГС**.
- И стали возможны контейнерные перевозки грузов по накладной ЦИМ в железнодорожно-паромном сообщении между Германией и Россией по маршрутам Засниц – Балтийск и Засниц – Усть-Луга.

– **Украина** присоединилась к КОТИФ немного раньше – в 2003 году. Соответствующий Закон вступил в силу 18.07.2003 года, а Конвенция КОТИФ (1980) для Украины – 1 января 2004 года.

– Затем 26 октября 2007 года Украина присоединилась и к Конвенции КОТИФ (1999), которая для нее вступила в силу с 01 ноября 2007 года.

– Украина с 2003 года участвует в ЦИМ-КОТИФ отдельными участками железных дорог колеи 1435 мм.

– Это участки на территории Украины назначением на станциях Чоп, Есень, Батеве, Беркасова, Страбичево, Мукачево, Чернотиссов, Дьяково, Мостиска I, Мостиска II, Ягодин, Любомль, Ковель, Вадул-Сирет и транзитом на участке Чоп – Дьяково.

– А также участком паромный комплекс Ильичевск – станция Ильичевск-Паромна шириной 1520 мм.

– Перечисленные участки железных дорог включены в **перечень линий ЦИМ**, по ним перевозки осуществляются по накладным ЦИМ.

– Вся остальная сеть Украины участвует в международных грузовых перевозках в соответствии с правилами и положениями СМГС.

Ответственность перевозчика – ЕП ЦИМ

– Ответственность перевозчика определяется следующим образом:

Article 23 Basis of liability

§ 1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the **total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery** and for the **loss or damage resulting from the transit period being exceeded**, whatever the railway infrastructure used.

Статья 23 Обоснование ответственности

§ 1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с **полной или частичной утратой или повреждением груза с момента приема его к перевозке до момента его выдачи**, также как и за **ущерб, причиненный в результате превышения срока доставки** груза, какова бы ни была используемая железнодорожная инфраструктура.

– Из чего следует:

(1) ответственность перевозчика за груз построена по принципу его **априорно презумируемой вины**;

(2) **период ответственности - с момента приема груза к перевозке в пункте отправления до момента его выдачи** в пункте назначения.

– При этом перевозчик несет ответственность за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозки, например, **managers of the railway infrastructure = управляющих железнодорожной инфраструктурой**.

Ответственность перевозчика – СМГС

– Железная дорога несет ответственность только за:

(1) ущерб, возникший вследствие:

- полной или частичной утраты груза;
- недостачи массы;
- повреждения груза;
- порчи или снижения качества груза по другим причинам;

(2) просрочку в доставке груза.

– Период ответственности – с момента принятия груза к перевозке до выдачи его на станции назначения.

– В случае переотправки груза в страны, железные дороги которых не участвуют в СМГС, до оформления перевозки груза по накладной другого соглашения.

– Это же правило действует, если перевозка оформлена по накладной ЦИМ-СМГС.

- В отношении перевозки груза в прямом международном железнодорожном сообщении соблюдается **принцип солидарной ответственности** железных дорог.
- В отличие от других конвенций международного частного транспортного права, СМГС по общему правилу **не декларирует принцип презумпции вины перевозчика** – железной дороги.

Освобождение перевозчика от ответственности – ЕП ЦИМ

- Несмотря на императивно установленную ответственность, у перевозчика **есть основания для освобождения его от ответственности**:

Article 23 Basis of liability

§ 2. The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the **fault of the person entitled, by an order** given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an **inherent defect in the goods** (decay, wastage etc.) or by **circumstances which the carrier could not avoid** and the consequences of which he was unable to prevent.

Статья 23 Обоснование ответственности

§ 2. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утрата, повреждение или просрочка в доставке произошли **по вине правомочного лица**, в связи с **исполнением его распоряжения**, данного им не вследствие ошибки перевозчика, а также **в связи с внутренними дефектами груза** (внутреннее повреждение, убыль и т.д.) или **обстоятельствами, которых перевозчик не смог избежать** и последствия которых не мог предотвратить.

- Бремя доказывания наличия основания для освобождения лежит на перевозчике.
- Более того, в этой же 23 статье ЕП ЦИМ определен перечень **special risks = особых рисков** - причин и обстоятельств, по которым перевозчик освобождается от ответственности.
- Это тот же **каталог исключений**:

§ 3. The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage **arises from the special risks** inherent in one or more of the following circumstances:

- a). **carriage in open wagons** pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note subject to damage sustained by the goods **because of atmospheric influences** ...;
- b). absence or inadequacy of packaging ...;
- c). loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d). **the nature of certain goods** which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through **breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage**;
- e). **irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages**;
- f). carriage of live animals;
- g). carriage which, ... must be **accompanied by an attendant**, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

– При перевозке в железнодорожно-морском сообщении по линиям, внесенным в перечень CIM list of maritime and inland waterway services, каталог исключений из ответственности перевозчика согласно статье 38 ЕП ЦИМ пополняется следующим:

- a). **fire**, if the carrier proves that it was **not caused by his act or default**, or that of the master, a mariner, the pilot or the carrier's servants;
- b). saving or attempting to save life or property at sea;
- c). **loading of goods on the deck** of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
- d). **perils, dangers and accidents of the sea** or other navigable waters.

– Перевозчик может воспользоваться крайними четырьмя основаниями доказав, что они произошли на водном участке пути.

§ 3. Перевозчик освобождается от ответственности в той мере, в которой утеря или повреждение груза **возникают из особых рисков**, связанных с одним или несколькими из следующих обстоятельств:

- a). **перевозка** осуществляется в **открытых вагонах** согласно Общим условиям перевозки или когда это было определено оговорено и указано в накладной, при условии, что ущерб причинен грузу **из-за атмосферных воздействий** ...
- б). отсутствие или несоответствие упаковки грузов ...;
- в). погрузка грузов отправителем или выгрузка получателем;
- г). **естественные свойства некоторых грузов**, вследствие которых они подвержены полной или частичной утрате или повреждению, в частности в результате **поломки, ржавления, скрытых дефектов и самопроизвольной порчи, усушки, утруски**;
- д). **неправильное**, неточное или неполное наименование или нумерация **грузовых мест**;
- е). перевозка живых животных;
- ж). **перевозка**, которая ... должна осуществляться в **сопровождении проводника**, если утеря или повреждение возникли вследствие риска, который проводник должен был предотвратить.

- a). **пожар**, если перевозчик докажет, что он **произошел не по его вине**, а также не по вине капитана, команды судна, лоцмана или лиц, находящихся на службе перевозчика;
- б). спасение или попытка к спасению людей и имущества на море;
- в). **погрузка груза на палубе**, если отправитель дал свое согласие на это в накладной и если груз не перевозится в железнодорожных вагонах;
- г) **риски, опасности или несчастные случаи на море** или на иных судоходных водных путях.

– И есть еще одно – ядерное – основание для освобождения перевозчика от ответственности.

Освобождение перевозчика от ответственности – СМГС

– Соглашение также имеет каталог исключений, но с большим, чем в ЕП ЦИМ, количеством обстоятельств, освобождающих железную дорогу от ответственности.

– Их можно разделить на две группы в зависимости от порядка и правил доказывания вины железной дороги.

– **Первая группа** – всего **два основания** освобождения от ответственности, **возлагающие бремя доказывания на перевозчика**:

(1) обстоятельства, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело;

(2) вина или требования отправителя или получателя.

– **Вторая группа** – обстоятельства, при которых **бремя доказывания вины перевозчика лежит на отправителе или получателе**.

– За неимением места мы не будем приводить здесь этот каталог исключений из 16 позиций. Они все на нашем уровне развития уже предсказуемы – качество груза и упаковки / погрузка или выгрузка грузовладельцами / неправильное описание грузов / естественная убыль / использование непригодного контейнера или вагона / недостача при сдаче груза в исправной таре или обвязке – или при выдаче с исправными пломбами.

– Любые **доказательства сторон** являются не абсолютными, а **опровержимыми** – другой стороне нужно только представить доказательства, свидетельствующие об обратном.

Ограничение ответственности перевозчика – ЕП ЦИМ

– Вопросам **compensation = компенсации** перевозчиком убытков по перевозимому грузу посвящены статьи 30–35 ЕП ЦИМ. Мы используем перевод «компенсация», чтобы не путать его со страховым возмещением.

– Очень интересно! **Размер компенсации**, в зависимости от вида убытка, рассчитывается:

1 полная или частичная утрата груза:

а). на основе **commodity exchange quotation = биржевого курса**, а за неимением такового – на основе **current market price = текущей рыночной цены**, а за неимением ни того, ни другого – на основе **usual value = потребительской стоимости** грузов подобного рода и качества **on the day and at the place where the goods were taken over = в день и в месте приема груза к перевозке**;

б). **но не более 17 SDR за каждый недостающий килограмм веса брутто**;

в). кроме того, стоимость перевозки груза, **customs duties already paid = оплаченные таможенные сборы** и прочие суммы, израсходованные на перевозку утраченного груза.

2. повреждение груза:

а). на основе применения к стоимости груза, определенной одним из указанных выше в 1а) способов, **percentage of loss in value = процента снижения стоимости** этого груза, установленного в месте назначения;

б). **но не более суммы компенсации за полную утрату...**;

в). **плюс указанные в 1в) расходы с учетом процента снижения стоимости**.

– Способ определения процента снижения стоимости, который отражает степень повреждения груза, не установлен.

3 ущерб, возникший в результате **exceeding the transit period = просрочки в доставке** груза – в виде исключительной неустойки, ограниченной **four times the**

carriage charge – 4-кратным размером стоимости перевозки неутраченной части отправки...

– То есть нам опять встретился уже знакомый «**автодорожный**» способ **определения стоимости – в месте отправления плюс расходы** в связи с перевозкой.

– Вот только **лимит – самый высокий** из тех, что мы до сих пор видели. 17 СДР за килограмм!

Ограничение ответственности при недостатке массы груза - СМГС

– Такое вот название имеет статья 24 СМГС.

– В которой приводится довольно увесистый перечень грузов, для которых установлены **допускаемые нормы убыли массы** – за которые железная дорога ответственности не несет.

– Советуем страховщикам найти его, чтобы ориентироваться в **определении франшизы** при заключении договоров страхования грузов.

Объявление ценности = Declaration of value

– Рассмотренные выше пределы ответственности перевозчика согласно ЕП ЦИМ не являются императивными – стороны могут договориться об объявлении ценности груза (ст. 34 ЕП ЦИМ).

– Объявление ценности предусмотрено и в СМГС.

– Соглашение содержит **перечень грузов, объявление** ценности которых для отправителя является **обязательным**.

– Это драгоценные металлы, камни и изделия из них, ценные меха, заснятые фильмы, произведения искусств, антикварные и домашние вещи.

Заинтересованность в доставке = Interest in delivery

– Отправитель по соглашению с перевозчиком может задекларировать свою **special interest in delivery = специальную заинтересованность в доставке** на случай полной или частичной утраты груза, его повреждения, а также превышения сроков доставки.

– Интерес возникает из того, что предусмотренные ЕП ЦИМ выплаты по указанным выше основаниям могут не покрыть возможные убытки – неполучение прибыли – отправителя или получателя в его коммерческой деятельности.

– Интерес, выраженный в конкретной сумме или в процентах, должен быть указан в накладной.

– Правила о заинтересованности в доставке имеются и в СМГС.

– **Любопытное правило** – особенно для страховщиков груза. Выходит – грузовладелец может получить от ж/д возмещение в большей сумме, чем от страховщиков!

Утрата права на ограничение ответственности =

Loss of right to invoke the limits of liability

– Уже много раз встречавшееся нам правило: действия **намеренные** = with intent to cause – или **грубонеосторожные** = reckless and with knowledge that loss or damage would result – лишают перевозчика права на ограничение ответственности. По ЦИМ.

– СМГС не имеет соответствующего положения.

Кажущееся сходство ЕП ЦИМ и страхования

– Что из ЕП ЦИМ бросается в глаза?

– Положения ЕП ЦИМ по ответственности перевозчика перекликаются с рассмотренными ранее условиями выплаты страхового возмещения страховщиком.

– Судите сами:

- рыночная цена утраченного или поврежденного груза – и – страховая стоимость по полису без согласованной стоимости;
- 17SDR – и – лимит страховщика на страховой случай, если таковой предусмотрен;

- процент снижения стоимости груза – и – РАМ способ определения меры возмещения;
 - нормы естественной убыли – и – франшиза;
 - объявление ценности – и – полис с согласованной стоимостью.
- Вот только получить компенсацию у перевозчика гораздо сложнее, чем страховое возмещение у страховщика.

Ограничение ответственности перевозчика – СМГС

– **СМГС**, пожалуй, является **единственным** нормативным актом международного частного транспортного права, который **не содержит предела ответственности перевозчика**.

– И это не смотря на то, что СМГС содержит статью 23 с названием **Пределы ответственности**.

– Второй параграф которой устанавливает – дословно – железная дорога в любом случае ее ответственности **не должна возмещать убытки в большей сумме, чем при полной утрате груза**.

– Отсутствие предела ответственности как такового означает лишь одно - железная дорога должна в **полном размере возместить** стоимость полностью или частично утраченного груза.

– Расчет **размера возмещения** основывается на (а) цене, указанной в счете иностранного поставщика – то есть **контрактной цене товара** и (б) провозных платежах, таможенных сборах и других расходы по перевозке, если они не включены в его цену.

– Если стоимость не может быть определена указанным порядком, то она устанавливается государственной экспертизой.

– При повреждении, порче или снижении качества груза берутся процент снижения стоимости груза и часть расходов.

– Штраф за просрочку в доставке ограничен 30% от провозной платы.

Претензии к перевозчику – ЦИМ

– Претензионный порядок требований к перевозчику носит факультативный характер – **непредъявление претензии к перевозчику не влечет потерю права на предъявление иска**.

– Иск к перевозчику должен быть заявлен **в течение срока исковой давности**. Важно, что правом на иск и правом на страховое возмещение обладает либо отправитель, либо получатель, но **не оба одновременно**.

Претензии к перевозчику – СМГС

– **Претензионный порядок** предъявления требований к железной дороге носит императивный характер, другими словами – **обязателен**. Непредъявление претензии к железной дороге влечет за собой потерю права на предъявление иска.

– Срок претензионной давности совмещен со сроком исковой давности и именуется: **Срок претензионной и исковой давности – 9 месяцев**.

– А по требованиям **в отношении просрочки в доставке – всего 2 месяца**.

23 и 5 франков – чем не франшиза?

– СМГС в своей статье 29 – Претензии – имеет одно интересное положение, освобождающее железную дорогу от рассмотрения претензий.

– По § 4 Претензии по одной накладной на сумму **до 23 швейцарских франков включительно не подлежат удовлетворению и не предъявляются**.

– В отношении частных лиц и просрочки в доставке груза сумма поменьше - 5 швейцарских франков. Чем не франшиза?

Проценты на суммы возмещений = Interest

- ЕП ЦИМ и СМГС предусматривают проценты на выплачиваемую перевозчиком (железной дорогой) сумму компенсации (возмещения).
- Вот только правила их начисления разные.
- В отношении процентов ЕП ЦИМ кратки – статья 37 устанавливает лимит в 5% годовых со дня предъявления претензии. По нынешним временам – высокая ставка!
- По статье 28 СМГС ставка **4% годовых** на причитающуюся сумму.

Иски к перевозчику – ЦИМ. Надо ли принимать груз?

- Начнем с важного момента – **Extinction of right of action = Права подачи иска.**
- Ему посвящен § 1 статьи 47 ЦИМа:

Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

С момента принятия груза правомочным лицом прекращаются (аннулируются) все права на иски к перевозчику, возникающие из договора перевозки в случае частичной утраты, повреждения или просрочки в доставке.

- Интересно! Что получается: для сохранения права на иск не нужно принимать груз?
- Не совсем так, но все по порядку.
- Дело в том, что по ЦИМ **принимать груз** у перевозчика – **право получателя, а не его обязанность.**
- И ему, получателю, решать, принимать или не принимать груз с частичной утратой, поврежденный или просроченный в доставке.
- А вот чтобы, приняв груз, сохранить и право на иск ему нужно выполнить **ряд необходимых действий:**

- а). В случае **явной** частичной утраты или повреждения
 - **до принятия груза asks = потребовать** от перевозчика составления **report = коммерческого акта.**
- б). В случае **неявного ущерба**, который был обнаружен лишь после принятия груза
 - **сразу же** после обнаружения ущерба, **но не позднее 7 дней** с момента приема груза, **потребовать коммерческий акт;**
 - в этот же срок **доказать, что ущерб возник** в период между приемом груза к перевозке и его выдачей.
- в). В случае просрочки в доставке
 - в течение **60 дней asserted rights = предъявить свои права** перевозчику.

- При явной частичной утрате или повреждении груза право на иск сохраняется и тогда, когда **коммерческий акт (КА) не был составлен по вине перевозчика.**
- Итак, при частичном ущербе грузу решающим фактором является своевременность составления КА, а не предъявления претензии.
- В КА фиксируется состояние груза, его вес и, по мере возможности, extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence = размеры и причина ущерба, момент его возникновения.
- Тогда, при наличии КА, дальнейшие события могут развиваться по сценарию:



Рис. 18.2. ЦИМ – подача иска перевозчику. Вариант первый

или, учитывая не обязательность претензии:

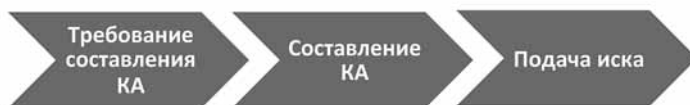


Рис. 18.3. ЦИМ – подача иска перевозчику. Вариант второй

– То есть при частичном ущербе действует правило: нет коммерческого акта – нет права на иск.

– При задержке в доставке действует только связка:



Рис. 18.4. ЦИМ – подача иска перевозчику при задержке

– Иски могут предъявляться только к первому или последнему перевозчику.

– Или к перевозчику, осуществлявшему часть перевозки, во время которой возникло **обстоятельство, ставшее причиной предъявления иска = event giving rise to the proceedings**.

– Если у **plaintiff = истца** есть выбор между несколькими перевозчиками, то право выбора **extinguished = теряется**, если иск предъявлен одному из них.

– Иски подаются только в суды на территории государств - участников КОТИФ.

– **Срок исковой давности = period of limitation for an action – СИД = один год** – со срока доставки или, при частичной утрате, повреждении или просрочке - со дня выдачи груза.

Иски к перевозчику – СМГС

– Иск предъявляется только к той национальной железной дороге, к которой была заявлена претензия. Отправитель должен предъявлять иски к ж/д страны отправления, а получатель – страны назначения груза.

– Иск может быть предъявлен **только после заявления претензии и только в двух случаях**:

- 1) несоблюдения железной дорогой срока рассмотрения претензии;
- 2) получения от железной дороги уведомления об отклонении претензии полностью или частично.

– Срок претензионной и исковой давности исчисляется со дня выдачи груза или, при полной гибели - с 30-го дня после истечения срока доставки.

– Возможность продления срока претензионной и исковой давности, а также возможность арбитражного разбирательства не установлены.

Преимущества ЕП ЦИМ

– В заключение нашего железнодорожного исследования констатируем тот факт, что из двух нормативно-правовых актов только ЕП ЦИМ предусматривают:

- (1) расширение на договорной основе ответственности перевозчика в пользу грузовладельца;
- (2) модель фактического перевозчика;
- (3) утрату перевозчиком права на ограничение ответственности;
- (4) освобождение перевозчика от ответственности в случае ядерного происшествия;

- (5) ответственность перевозчика за своих работников и других лиц, услугами которых он пользуется для выполнения перевозок;
- (6) императивность применения положений ЦИМ-КОТИФ.

(4) АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВАРШАВСКАЯ И МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИИ

– Воздушные перевозки пассажиров, их багажа и грузов регулируются, с одной стороны, нормативно-правовыми актами, являющимися так называемой «**Варшавской правовой системой**», и, с другой стороны – **Montreal Convention 1999 = Монреальской конвенцией 1999 года**.

– Сразу обусловимся, что указанные акты мы будем рассматривать **только с точки зрения их применимости к воздушным грузоперевозкам**.

Варшавская правовая система

– Наберитесь терпения, приводим официальные названия составляющих систему нормативно-правовых актов:

- 1) **Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention)** – Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 года (**Варшавская конвенция**);
- 2) **Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (Hague Protocol 1955)** – Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенный в Гааге 28 сентября 1955 года (**Гаагский протокол**);
- 3) **Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara, on 18 September 1961 (Guadalajara Convention 1961)** – Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору, подписанная в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (**Гвадалахарская конвенция**);
- 4) **Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Guatemala City, on 8 March 1971 (Guatemala City Protocol 1971)** – Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в городе Гватемала 8 марта 1971 года (**Гватемальский протокол**) – не вступил в силу;
- 5) **Additional Protocol No.1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Signed at Montreal on 25 September 1975** – **Дополнительный протокол № 1** об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года;
- 6) **Additional Protocol No.2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975** – **Дополнительный протокол № 2** об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября

1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года;

- 7) **Additional Protocol No.3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocols Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971, Signed at Montreal on 25 September 1975** – **Дополнительный протокол № 3** об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года и в Гватемале 8 марта 1971 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года;
- 8) **Montreal Protocol No.4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955, Signed at Montreal on 25 September 1975** – **Монреальский протокол № 4** об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, подписанный в Монреале 25 сентября 1975 года.

– Всего 8 нормативно-правовых актов. Участие государства в одном из этих актов не всегда означает его участие в других. Это мы увидим ниже.

– В основе этой правовой системы лежит Варшавская Конвенция 1929 года.

Варшавская Конвенция = Warsaw Convention

– Конвенция вступила в силу с 13 февраля 1933 года. Через два года после «морских» Гаагских Правил.

– В свое время Варшавскую Конвенцию ратифицировали или присоединились к ней 152 страны.

– Конвенция действует в отношении перевозок **пассажиров, багажа и грузов, performed by aircraft for reward = осуществляемых воздушным судном за плату**, при которых места отправления и назначения находятся:

- а) либо на территории двух государств, являющихся участниками Конвенции;
- б) либо на территории одного государства-участника Конвенции с предусмотренной остановкой на территории другого государства, независимо от того, является ли это государство участником Конвенции.

– Она также применяется к **gratuitous = бесплатным** перевозкам, осуществляемым судном **air transport undertaking = предприятия воздушных перевозок**. Исключаются почтовые перевозки.

Перевозочный документ и ответственность перевозчика

– Документ, которым оформляется перевозка груза и подтверждается факт заключения договора на такую перевозку, в Конвенции не называется.

– А просто именуется – **Air Consignment Note = воздушно-перевозочный документ (ВПД)**.

– ВПД состоит из трех подлинных экземпляров, **заполняется отправителем и вручается им перевозчику** вместе с грузом – с отметками «для перевозчика», «для получателя», третий – возвращается отправителю по принятии груза к перевозке.

– ВПД должен содержать сведения о месте отправки груза и месте его назначения, данные о массе, размере, количестве, объеме и состоянии груза, сведения об упаковке, числе грузовых мест и т.д. Общий перечень сведений насчитывает 17 пунктов.

– Последний – **уведомление отправителя** о том, что перевозка подпадает под действие Варшавской конвенции.

– Каждый перевозчик имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему ВПД, любой отправитель вправе требовать от перевозчика принятия этого документа.

– Интересно – это **первая Конвенция**, по которой перевозочный документ **составляется грузовладельцем** – не перевозчиком.

– Отсутствие, неправильность оформления или утеря ВПД не влияет ни на существование, ни на действительность самого договора перевозки.

– Отправитель обязан подготовить и приложить к ВПД документы, necessary to meet the formalities of customs, octroi or police = необходимы для выполнения таможенных, налоговых и полицейских формальностей.

– Вопросам **ответственности перевозчика** посвящена отдельная – третья – глава Конвенции.

– Ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза наступает при наличии вины перевозчика, которая презюмируется:

The carrier is liable **for damage** sustained in the event of the destruction or loss of, or **of damage** to, any registered luggage or **any goods**, if the occurrence which caused the damage so sustained took place **during the carriage by air**.

Перевозчик несет ответственность **за вред**, происшедший в случае уничтожения, потери или **повреждения** любого зарегистрированного багажа или **любого груза**, если происшествие, причинившее вред, произошло **во время воздушной перевозки**.

– Следовательно, **claimant = заявителю претензии** о несохранной перевозке груза не нужно доказывать, что перевозчик был виноват.

– Воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого **goods are in charge of the carrier = груз находится в распоряжении перевозчика**.

– Независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома. Более того, к воздушной перевозке относятся наземная, морская или речная перевозки вне аэродрома – если они осуществляются **in the performance = во исполнение** договора воздушной перевозки.

– Воздушная перевозка несколькими последовательными перевозчиками рассматривается как единая перевозка.

– Хотя вопрос о сроке доставки груза в место назначения Конвенцией и не регламентирован, перевозчик отвечает за задержку при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза.

– Груз считается утерянным, если он не прибывает по истечении **7 дней** со дня, в который должен быть доставлен.

– Конвенция **не определяет конкретных правил**, по которым должен определяться **размер вреда**, причиненного перевозчиком вследствие полной или частичной утраты, повреждения или задержки в доставке груза.

– Размер вреда определяется на основе норм применимого национального права.

– Перевозчик освобождается от ответственности если докажет, что им или его агентами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что такие меры невозможно было принять.

– **Нет каталога событий**, освобождающих перевозчика от ответственности.

– Императивно установлено лишь одно основание для освобождения – **negligent pilotage = небрежное самолетовождение**:

In the carriage of goods and luggage the carrier is not liable if he proves that the damage was occasioned by negligent pilotage or negligence in the handling of the aircraft or in navigation and that, in all other respects, he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage.

При перевозке груза и багажа перевозчик не несет ответственности, если докажет, что вред причинен вследствие ошибки в самолетовождении или в управлении воздушным судном или в навигации, и что во всех других отношениях он и его агенты приняли все необходимые меры для избежания вреда.

– Перевозчик не вправе ссылаться на положения, которые exclude or limit his liability = исключают или ограничивают его ответственность, если вред причинен wilful misconduct = умышленными действиями перевозчика или вследствие default on his part = его вины, equivalent to wilful misconduct = равнозначной умысле.

– Ответственность авиаперевозчика за груз ограничена **monetary cap = денежным пределом в 250 francs per kilogram = 250 франков [Пуанкаре] за килограмм фактического веса** утерянного, поврежденного или задержанного груза = **actual weight of the lost, damaged, or delayed goods**

– Исключение – **special declaration of the value at delivery = особое заявление о заинтересованности в доставке**. Должно делаться отправителем в момент сдачи груза перевозчику.

– Важно: любые договоренности сторон об освобождении перевозчика от ответственности или уменьшении предела его ответственности, **предусмотренного Конвенцией = laid down in this Convention**, являются **null and void = недействительными**.

– Согласно положениям Конвенции **претензионный порядок** рассмотрения споров **обязательный**:

Receipt by the person entitled to delivery of luggage or goods **without complaint is prima facie evidence** that the same have been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage.

Получение уполномоченным лицом поставки багажа и груза **без претензии**, является **презумпцией доказательства**, что поставка была доставлена в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

– В случае повреждения груза претензия должна быть заявлена **forthwith = немедленно** при обнаружении повреждения, но **at the latest = не позднее 7 дней** со дня получения груза.

– Скорей всего, семь дней относятся к неявным повреждениям.

– При задержке в доставке получатель должен заявить претензию не позднее 14 дней со дня, в который груз был **placed at his disposal = передан в его распоряжение**.

– Претензию заявить можно двумя способами:

1) внесением в ВПД соответствующей оговорки;

2) отправлением в адрес перевозчика **separate notice in writing = отдельного письменного извещения**.

– **Failing complaint = при отсутствии претензии** в установленные сроки **no action shall lie against the carrier = иск не может быть предъявлен перевозчику**.

– В отличие от иных конвенций, **Варшавская конвенция** вместо срока исковой давности **устанавливает преклюзивный (пресекальный) срок в два года**:

The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within **two years, reckoned** from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

Право на возмещение убытков погашается, если иск не был предъявлен в течение **двух лет, исчисляемых** со дня прибытия в место назначения или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня остановки перевозки.

– **Преклюзивный срок** – время, предоставленное законом для совершения определенного акта, необходимого, чтобы сохранить свое право или защитить свои интересы. В данном случае таким актом является предъявление иска.

– Разработчики Варшавской Конвенции имели своей целью установить единый срок давности, который не мог бы произвольно продлеваться по правилам внутреннего законодательства государств.

– Иск должен быть предъявлен в пределах территории одной из стран участниц Конвенции – в стране назначения или в стране, связанной с перевозчиком (место расположения главного офиса и пр.).

– В случаях перевозок груза, осуществляемых **various successive carriers = несколькими последовательными перевозчиками**, отправитель вправе предъявить иск первому перевозчику, получатель – последнему. И любой из них – к перевозчику, совершавшему перевозку, в течение которой произошел убыток.

– Эти перевозчики будут нести **jointly and severally liable = солидарную ответственность** перед отправителем и получателем.

Гаагский протокол = The Hague Protocol

– Варшавская Конвенция явилась хорошей базой. Но над ней появилось **слишком много «надстроек»** – такого количества Протоколов мы не видели ни на одном виде транспорта.

– Гаагский Протокол от 1955 года вступил в силу 1 августа 1963 года. Его участники – 137 государств. Краткое английское сокращенное название **второй редакции** Варшавской конвенции – **Warsaw-Hague Convention 1955**.

– Посмотрим, что изменилось применительно к грузу.

– ВПД приобрел название – **air waybill = авианакладная**. Она может быть **negotiable air waybill = оборотной авианакладной**.

– Значительно сократился перечень сведений, обязательных для внесения в авианакладную – до трех пунктов вместо 17:

- а) указание места отправления / назначения;
- б) указание места остановки, если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же страны;

в) **notice to the consignor = уведомление отправителя** о том, что к перевозке применяются положения Варшавской Конвенции.

– Свою подпись на авианакладной перевозчик должен поставить **prior to the loading = до погрузки груза** на борт воздушного судна. В Конвенции – **on acceptance of the goods = по принятии груза**.

– **Опущено положение о небрежном самолетовождении** – negligent pilotage – как основании для освобождения перевозчика от ответственности.

– Однако предусмотрена возможность включения в договор перевозки оговорки, освобождающей перевозчика от ответственности за потери и повреждения, являющиеся результатом свойственного перевозимому грузу **inherent defect, quality or vice = внутреннего недостатка, качества или порока**.

– Введена новая, уточняющая формула **расчета денежного предела**, касающаяся расчета веса при установлении предела возмещения.

– Введена дополнительная статья 25А, наделяющая служащих или агентов перевозчика, действовавших в рамках своих служебных обязанностей, правом ссылаться на ограничение ответственности.

– Увеличены сроки для заявления претензии перевозчику: при повреждении груза – 14 дней, при задержке в доставке – 21 день.

Гвадалахарская конвенция = Guadalajara Convention

– Совершена в Гвадалахаре, Мексика, в 1961 году. Вступила в силу 1 мая 1964 года. **Зарегистрирована в ООН и в International Civil Aviation Organization (ICAO)** = Международной организации гражданской авиации (**ИКАО**). 84 страны – участника.

– Гвадалахарская конвенция дополняет сразу два нормативных акта – либо Warsaw Convention 1929, либо Warsaw-Hague Convention 1955. Получилось, возникли сразу две новых редакции Варшавской конвенции – третья **Warsaw Convention 1929 supplemented by Guadalajara Convention 1961** и четвертая – **Warsaw-Hague Convention 1955 supplemented by Guadalajara Convention 1961**.

– Гвадалахарская конвенция дает возможность перевозчику, который не заключил договор перевозки, но фактически ее осуществляет, ссылаться на условия и ограничения ответственности по Конвенции.

– Важнейшие положения Гвадалахарской конвенции заключаются в следующем:

1) Закреплены понятия фактического = **actual carrier** и договорного = **contracting carrier** перевозчиков. Первый – это авиакомпания, предоставляющая грузовладельцу воздушное судно, находящееся у нее по **code-share agreement** = договору воздушного чартера, аренды или иного правового основания.

2) Договорной и фактический перевозчик подпадают под действие Варшавской конвенции:

- договорной – в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре;
- фактический – только в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

3) **Acts and omissions = действия или бездействие** фактического перевозчика, его служащих и агентов признаются действиями или бездействием договорного перевозчика, и наоборот.

4) Распоряжения и претензии грузовладельца, которые даются или предъявляются перевозчику на основании Варшавской конвенции, могут быть **addressed = обращены** как к договорному, так и к фактическому перевозчику.

5) Иск о возмещении вреда, причиненного при перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может быть предъявлен по выбору либо к фактическому, либо к договорному перевозчику, либо **against both together or separately = к обоим, совместно или в отдельности**.

6) Предел ответственности един для фактического и договорного перевозчиков. – При этом фактический перевозчик освобождается от ответственности, если утрата или повреждение груза причинены вследствие его **inherent defect, quality or vice** = особых естественных свойств или недоброкачества.

Гватемальский протокол = Guatemala City Protocol 1971

– В 1971 году в городе Гватемала было достигнуто соглашение в виде протокола о внесении в Warsaw-Hague Convention 1955 = Варшавско-Гаагскую конвенцию 1955.

– Гватемальский протокол увеличивает предел ответственности перевозчика в отношении пассажиров и их багажа – но ничего не изменяет в отношении груза.

– Поэтому рассматривать его не будем – ибо в силу он так и не вступил – из 55 участников Протокол подписали 21, а ратифицировали еще меньше.

Монреальские протоколы

– Всего Монреальских протоколов четыре, и все они подписаны 25 сентября 1975 года. Их появление вызвали действия International Monetary Fund (IMF) = Международного валютного фонда (МВФ) по **демонетизации золота**. В результате стало невозможно устанавливать официальные цены франка Пуанкаре по отношению к национальной валюте.

– Монреальские протоколы **заменяли** расчетную денежную единицу – **франк Пуанкаре** – на **SDR = СПЗ**.

– И установили **предел** ответственности перевозчика за груз в **17SDR**.

– Это, во-первых. А во-вторых, они вводят ответственность авиаперевозчика **незави-**

симо от его вины. На первый взгляд, такая мера неблагоприятна для авиаперевозчика, однако она **упрощает для грузовладельца процедуру возмещения вреда.**

– И **стимулирует авиаперевозчиков страховать свою ответственность.**

– Условно Монреальские протоколы можно разделить на две группы.

– Первую группу составляют Montreal Additional Protocols №1, 2, 3 of 1975 (**MAP 1, MAP 2, MAP 3**) – Монреальские дополнительные протоколы № 1, 2 и 3 от 1975 года.

– Эти протоколы сугубо технически **заменяли 250 франков Пуанкаре на 17 SDR** за килограмм в соответствующих конвенциях:

- MAP 1 – в Варшавской конвенции 1929, которая преобрела очередную – **пятую** редакцию – **Warsaw-MAP 1 Convention 1975**;
- MAP 2 – в Варшавско-Гаагской конвенции 1955, **шестая** редакция – **Warsaw-Hague-MAP 2 Convention 1975**;
- MAP 3 – в Варшавско-Гаагско-Гватемальской конвенции 1971.

– Помним: ни MAP 3, ни Конвенция 1971 года не вступили в силу.

– А протоколы MAP 1 и MAP 2 вступили в силу 15 февраля 1996 года.

– Во вторую группу Монреальских протоколов входит всего один – «грузовой» протокол № 4.

Монреальский протокол №4 = Montreal Protocol №4 = MAP 4

– Внес значительные изменения в систему ответственности перевозчика за несохранность груза, установленную Варшавско-Гаагской конвенцией 1955.

– MAP 4 вступил в силу 14 июня 1998 года, был принят более 50 государствами.

– Так и появилась последняя – **десятая** – действующая редакция Варшавской конвенции – Варшавско-Гаагская конвенция 1955, измененная и дополненная Монреальским протоколом № 4 – **Warsaw-Hague-MAP 4 Convention 1975**.

– Подожди, а где 7-я, 8-я и 9-я редакции?

– Таковыми соответственно являются MAP 1–3 к Гвадалахарской Конвенции.

– Итак, десятая редакция. Помимо денежного предела в 17SDR она имеет следующие существенные новации:

1) Правила применения при грузовых авиаперевозках электронно-вычислительных устройств.

– Их суть – замена бумажных накладных **any other means which would preserve a record of the carriage – любыми другими средствами, сохраняющими запись о предстоящей перевозке.**

– При оформлении электронной авианакладной по требованию грузоотправителя ему выдается **receipt for the cargo = квитанция на груз.**

– Квитанция должна позволять опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в электронной записи.

2) Авианакладная обязательно должна содержать: а) указание пунктов отправления и назначения, б) **weight of the consignment = вес отправки.**

3) Ответственность авиаперевозчика за несохранность груза наступает независимо от его вины. А за просрочку – при наличии вины.

4) Перевозчик не несет ответственности, если докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли **resulted solely = исключительно в результате** одного или нескольких следующих обстоятельств:

- a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or his servants or agents;
- c) an act of war or an armed conflict;
- d) an act of public authority carried out in connexion with the entry, exit or transit of the cargo.

- a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- b) неправильной упаковки груза лицом, иным, чем перевозчик, его служащие или агенты;
- c) акта войны или вооруженного конфликта;
- d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

5) Устанавливается **contributory negligence of the claimant = контрибутивная – встречная – вина лица, заявляющего требование**

In the carriage of cargo, if the carrier proves that the **damage was caused by or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation**, or the person from whom he derives his rights, **the carrier shall be wholly or partly exonerated from his liability** to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage.

Если при перевозке груза перевозчик докажет, что **вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, незаконный акт или недосмотр лица, требующего возмещения**, или лиц, от которых производны права последнего, **перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности** перед лицом, заявляющим требование, в той мере, в какой такие небрежность, незаконный акт или недосмотр причинили вред или способствовали его причинению.

– При перевозке груза встречная вина может лежать на отправителе или получателе груза.

– «Незаконный акт или недосмотр» относятся к преднамеренным действиям.

– Ими могут быть ложные заявления веса или содержимого упаковок, что приводит к задержке в таможенной очистке.

6) **Денежный предел признан максимумом ответственности** перевозчика, который не подлежит превышению ни при каких обстоятельствах, даже если доказано наличие грубой вины перевозчика.

– Вот, пожалуй, и все, чем характерна в отношении воздушных грузоперевозок, в частности, 10-я редакция Варшавской конвенции, и, в целом, **Варшавская правовая система**.

– Она громоздка и архаична, а потому ей пришла на смену Монреальская конвенция.

Монреальская конвенция = Montreal Convention 1999

– Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Done at Montreal on 28 May 1999 = Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Совершенная в Монреале 28 мая 1999 года. Подписана в штаб-квартире ИКАО полномочными представителями 52 государств. Вступила в силу 4 ноября 2003 года.

– С этого дня в мире появились **две международные воздушные правовые системы**.

– На 1 августа 2012 года **103 из 191** государств-членов ИКАО ратифицировали или присоединились к Монреальской конвенции. В том числе, все члены Евросоюза и сам ЕС, как региональная организация экономической интеграции.

– На авиакомпании этих государств – включающих Россию и Украину – приходится более 92% мировых авиаперевозок.

– Некоторые государства-участники Монреальской конвенции одновременно участву-

ют в одной или нескольких конвенциях, представляющих собой различные редакции Варшавской конвенции.

– Однако нормы, правила и положения Монреальской конвенции имеют преимущественную силу.

– По большому счету, **Монреальская конвенция – не новый акт, а очередная – одиннадцатая – редакция Варшавской конвенции.**

– Однако, в ней имеются четыре кардинальные новшества.

(1) Изменено регулирование ответственности авиаперевозчика **перед пассажирами** – вводится **двухуровневая система ответственности перед пассажирами** в случае смерти или телесного повреждения.

– Первый уровень – объективная ответственность в размере до 100,000 SDR независимо от вины перевозчика. Второй – основывается на презумпции вины перевозчика и **не предусматривает ограничения ответственности.**

(2) Важное отличие **от всех иных транспортных конвенций: условие о наличии страхования ответственности авиаперевозчика.**

– Статья 50 Конвенции изложена в повелительной форме:

Article 50. Insurance

States Parties shall require their **carriers to maintain adequate insurance covering their liability** under this Convention. **A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance** covering its liability under this Convention.

Статья 50. Страхование

Государства-участники требуют, чтобы их **перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности** в соответствии с настоящей Конвенцией. **Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования** своей ответственности по настоящей Конвенции.

– Выполняя условие статьи 50 Конвенции, ЕС, как участник Монреальской конвенции, определил требования по страхованию ответственности авиаперевозчика в Regulation (EC) No.785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air Carriers and aircraft operators = Директиве ЕС №785/2004 «О требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов». Директива вступила в силу 30 апреля 2004 года. Применяется ко всем авиаперевозчикам и операторам воздушных судов, выполняющим полеты в пределах территории, из или над территорией государств – членов ЕС.

– В отношении страхования ответственности по грузу директива содержит требование – 17 SDR за каждый килограмм.

(3) Пересмотры **пределов ответственности:**

Article 24. Review of Limits

1. ... the limits of liability ... shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals ... by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision ... The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the **States whose currencies comprise the Special Drawing Right**...

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties...

Статья 24. Пересмотр пределов

1. ... пределы ответственности ... пересматриваются депозитарием каждые пять лет ... с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра ... Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен **в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования**...

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников...

– Своим письмом от 04.11.2009 года ИКАО как депозитарий напоминает о вступлении в силу с 30.12.2009 года для всех государств – участников Монреальской конвенции **пересмотренных пределов ответственности**: уже **19 SDR за каждый килограмм груза**. – **Самый высокий** из пока встречавшихся нам лимитов – и самый новый!

(4) Сам перевозчик в одностороннем порядке может **установить пределы своей ответственности выше**, нежели те, которые установлены Конвенцией.

– В остальном положения Монреальской конвенции сходны с крайними редакциями Варшавской конвенции.

– Боле того, в части, касаемой авиагрузоперевозок, положения Монреальской конвенции практически те же, что и положения **Warsaw-Hague-MAP 4 Convention 1975**.

– Что, рассмотрели все виды транспорта?

– Не касались толком почты.

– Есть еще трубопроводный транспорт.

– Считается, что на нем не существует договора перевозки. Отсутствует центральная сторона этого договора – перевозчик.

– Что ж, перейдем к сочетанию разных видов транспорта. К мультимодализму – к смешанным перевозкам.

(5) МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ = СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Мультимодализм и Роттердамские Правила – есть связь?

– Скажем сразу – нет связи! Мультимодализм – не вошедшая в силу Конвенция ООН 1980 года – имеет дело с мультимодальными перевозками. А Роттердамские Правила – тоже не вошедшие в силу – с морскими перевозками, к которым присоединяются перевозки другими видами транспорта.

– Но если Роттердамские и Мультимодальная 1980 года когда-то войдут в силу (что маловероятно) – они будут взаимопротиворечивы. Чтобы в стране действовали Роттердамские, она должна отказаться от Мультимодальной.

– С терминологией у нас все время проблемы. Будем использовать термин «мультимодальные перевозки» – осознавая, что чаще всего в русском варианте они называются «смешанными».

Роттердамские Правила

– Роттердамские Правила мы все же рассмотрим. В качестве теоретического экскурса. – Вот доказательство того, как мы правильно все исследуем. Уже изучили с нашим читателем последовательность вступления в силу международных Конвенций.

– Итак. **Роттердамские Правила – это Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» («Роттердамские правила»)** от 11 декабря 2008 года = ***United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea***. Предложена в Нью-Йорке 11 декабря 2008 года.

– Ну вот, опять: Нью-Йорк, а Правила Роттердамские.

– Разработаны Comité Maritime International, а затем Uncitral.

– Подписаны в Роттердаме 29 сентября 2009 года 21 страной. По состоянию на январь 2013 года **подписантов = signatories – 24**.

– Вступят в силу, когда их примут = **ратифицируют** 20 стран. Станут Parties = Participants = участниками Конвенции. Как мы знаем, это означает ***Ratification/ Accession / Acceptance / Approval*** /и, в некоторых Конвенциях, ***Definitive signature***.

– Так вот, на тот же январь 2013 года ее ратифицировали = приняли **всего 2 страны**. Наша передовая **Испания** – 19 января 2011 года – и столь же передовое, хоть и малоизвестное, **Того** – 17 июля 2012 года. Смотрите подробности на <http://www.rotterdamrules2009.com> и на <http://treaties.un.org>.

– И вдруг мы читаем в российском Интернете:

ВКРАПЛЕНИЕ: Неправильное понимание ратификации

Швеция **одобрила** Роттердамские правила

Швеция стала двадцать четвертой страной, **ратифицировавшей** Роттердамские правила..., сообщает пресс-служба порта Роттердам. Швеция одобрила правила 20 июля 2011 года. Они **вступят в силу через год** после того, как их **ратифицируют** 20 стран. На сегодняшний день Роттердамские правила **ратифицировали** следующие страны: Армения, Камерун (и далее список из 24 стран)...

– То есть Швеция не ратифицировала – а подписалась?

– Да. И ратифицирует ли еще кто-то, кроме двоих – очень не ясно. Поэтому многие обозреватели прочат Роттердамским такое же **бесславное существование**, как упомянутой **Мультимодальной Конвенции – United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods**, Женева, 24 мая 1980 года. Подписали ее 6 стран, **участники = participants – 11 стран**. А чтобы она вошла в силу, **нужно участие 30 стран**. Что очень маловероятно.

– Так **зачем нам нужно знать** о Роттердамской и о Мультимодальной?

– Затем, что они хотя бы определяют общее направление движению юридической мысли в области мультимодальных = смешанных перевозок. И в области морских перевозок – тоже.

– Поэтому мы **ОЧЕНЬ** кратко перечислим нововведения Роттердамских.

Роттердамские Правила – новые позиции

(1) В отличие от Гаагских-Висби и Гамбургских – действуют не **tackle-to-tackle** – от погрузки до разгрузки – а **door-to-door** – от двери до двери. От **принятия до доставки** груза – the duty of the carrier begins when the carrier **receives the goods** for carriage and ends when the goods are **delivered** (Art 13). На складе! Который далеко не всегда расположен в порту.

– То есть Правила по сути являются мультимодальными.

– Но с **обязательным наличием морской** перевозки – пусть и небольшой – the sea leg might be only a minor part of the carriage as a whole. Мультимодальные перевозки без морской составляющей под действие Правил не подпадают.

(2) Требование **мореходности = seaworthiness** – действует не только в начале рейса, но и **на всем его протяжении** = continuous seaworthiness obligation.

(3) **Отменена «навигационная ошибка»** = nautical fault defence. Значит, может уйти в прошлое институт общей аварии.

(4) **Перевозочных документов** только **два типа**: оборотоспособные и нет. Коносамент как таковой не выделяется из прочих документов.

(5) Возможно использование **электронных документов** = allow for more **e-commerce**.

(6) По «**объемным контрактам**» можно отходить от положений Правил – например, повышать уровень ответственности. It allows parties to certain “**volume**” **contracts to opt-out of some liability rules** set in the Convention. Это – повод для конкуренции между перевозчиками.

(7) **Срок исковой давности** = prescription period – два года с момента **доставки** или с момента, когда груз должен был быть доставлен = two years following the day the goods were delivered or should have been delivered.

(8) **Пределы ответственности** – 875 СДР за единицу или 3 СДР за килограмм груза. Единица называется shipping unit. «Места и упаковки» забыты.

Объемные контракты

– Много еще будут о Роттердамских Правилах писать. Да и их принятие – **повод для грузовладельцев требовать** от перевозчиков заключения **договоров «в духе Роттердамских»**. **Свободу договора** же никто не отменял!

– Поэтому интересно понятие «**объемных контрактов**» = **volume contracts**. Объявляет какой-нибудь супермаркет – типа Теско – тендер на перевозки своих грузов по всему миру. И говорит в тендере – «забудьте про Гаагские-Висби или Гамбургские Правила. Мы хотим, чтобы наши грузы возились по-новому. На базе Роттердамских Правил».

– А уж о том, как в таких контрактах выворачиваются наизнанку условия страхования... лучше и не вспоминать.

Мультимодальные перевозки

– Прежде, чем переходить к сложному вопросу мультимодальных перевозок – посмотрим, что это такое.

– При этом не будем вдаваться в длительную полемику о терминах. Смешанные, интермодальные, комбинированные, сквозные... Конвенция о Мультимодальных – хоть и не вступившая в силу. О них и будем писать. А интересующихся терминологией отправим в нашу Главу XIII – там мы уже пытались разобраться в этом обилии терминов.

– Интересно, что в Западной юридической литературе мультимодальные противопоставляются **унимодальным = unimodal**. Понятно, что имеются в виду перевозки одним видом транспорта – в отличие от «интермодальных».

– Не прав ты – язык тоже развивается. На интернете полно рекламы унимодальных перевозок – даже чисто по-английски спелленгуют их как «юнимодальные».

– Кстати, на том же Интернете встретил – на автомобильном сайте kardan36.ru – достаточно четкое разделение мульти- и интермодальных перевозок:

Мульти- и интермодальные – транспортный документ

«Мультимодальные – перевозка грузов по **единому транспортному документу с использованием нескольких видов транспорта**.

Интермодальные – используется **несколько видов транспортных документов**, что соответственно влечет за собой распределение ответственности. Груз транспортирует-

ся через несколько мест назначения, как и при мультимодальных перевозках, – транспортировка осуществляется несколькими видами транспорта».

– То есть в мультимодализме опять **все сводится к тому же транспортному документу**. С чего начинали в Гаагских Правилах – с коносамента – к тому и вернулись.

– Прежде, чем окунуться в юридические аспекты мультимодализма – еще раз о том, **зачем их изучать**.

Мультимодальные = контейнерные

– В Интернете на вопрос «объем мультимодальных перевозок» вылезает статистика перевозок контейнеров. Именно массовое введение контейнеров в 1960-х привело к расцвету мультимодализма.

– Точную статистику найти непросто, а хочется. Попробовал русский Интернет – наткнулся на интересную методичку 2009 года аж **Кировского филиала МИИТа** – Института / Университета Путей Сообщения – <http://rudocs.exdat.com/docs/index-39360.html?page=3> Там – любопытное **обобщение грузоперевозок внутри России**.

– А для Николая, полюбившего железку, вот цифра: «Общая протяженность **железных дорог 42 основных стран мира** составляет 915 тыс. км. В последние годы в общемировом значении этот показатель сократился на 100 тыс. км». Так в полную силу и не заработавший БАМ сюда относится? А ведь стоил почти 18 млрд рублей – самая большая инфраструктурная стройка социализма. А романтика, а песни...

– Интересно, что в этой же методичке протяженность трубопроводов определяется в 450 тыс. км. Много, а юриспруденции по ним ну совсем нет.

– Вернемся к сердцевине **мультимодализма – к контейнерам**. Вот интересная, хоть и старая цифра. В 1999 году **стоимость всех экспортированных товаров в мире** составила 5.5 трлн долларов. Из них 4.2 трлн пришлось на **промышленные товары = manufactured goods**. А именно они и перевозятся в контейнерах.

– **Скучная для нашего региона** цифра. Россия, базирующая свое благосостояние на непромышленных товарах, относится к тем 1.3 трлн – то есть к 23% мировой торговли.

– **Интересная для нашей отрасли** цифра. Надо готовиться – что **страховать мы будем в основном контейнерные перевозки**. Ну, или иметь дело с их страхованием, поскольку страхуются-то они в основном в странах-производителях и экспортерах.

– Попытался найти какие-то **цифры по контейнерным перевозкам**. Не смог, хотя существует, например, такое интересное издание, как Containerisation International Yearbook.

– Есть отрывочные и разноплановые данные. По контейнерам – **Мировой оборот контейнеров в портах = world port container throughput** – число движений контейнеров в портах = port handling movements. Еще называется container port traffic.

– Посмотрите на рост: от примерно 85 млн TEU в 1990 году – 225 млн в 2000 году – **до 531 млн в 2010 году**.

– Сайт unctad.org: в оценочных 531 млн в 2010 году лидировали: Китай со 128 млн, Сингапур 29, Гонконг 23, Корея 18, Малайзия – 17, ОАЭ – 15. То есть – Ближний Восток и Юго-Восточная Азия.

– Другой показатель – **количество погруженных контейнеров = loaded TEU**. Помним, все считается в **TEU = ТЭУ** – эквиваленте 20-футового контейнера.

– Итак, удивитесь: в **2013 году будет погружено 155 млн ТЭУ**. Даже если соотнести погрузки 2013-го с оборотом 2010-го – что неверно – получается 155 и 531. То есть **каждый контейнер проходит 3–4 операции в портах: погрузка / перегрузка / выгрузка**. Вот вам и **мультимодализм** – с точки зрения **использования разных судов**, все на том же море. А ведь есть еще и суша!

– А теперь по портам – маленькая выписочка с сайта <http://www.worldshipping.org> – 50 самых больших контейнерных портов в мире – top 50 world container ports Тут не понять – по погрузкам или по обороту. Решим – что по обороту.

ВКРАПЛЕНИЕ: В каких портах оборачиваются контейнеры

	Port, Country	Volume 2010 (Million TEUS)	Volume 2011 (Million TEUS)
1	Shanghai, China	29.07	31.74
2	Singapore, Singapore	28.43	29.94
3	Hong Kong, China	23.70	24.38
4	Shenzhen, China	22.51	22.57
5	Busan, South Korea	14.18	16.17
10	Rotterdam, Netherlands	11.14	11.88
14	Hamburg, Germany	7.91	9.04
15	Antwerp, Belgium	8.47	8.66
16	Los Angeles, U.S.A.	7.83	7.94
21	Long Beach, U.S.A.	6.26	6.06
22	Bremen/Bremerhaven, Germany	4.89	5.92
25	New York-New Jersey, U.S.A.	5.29	5.50
31	Valencia, Spain	4.20	4.30
36	Felixstowe, U.K.	3.81	3.74
37	Algeciras Bay, Spain	2.80	3.60
38	Colon, Panama	2.81	3.37
40	Balboa, Panama	2.76	3.23

– Как видите, много строчек я убрал. Почему? А потому, что из топ-50 только 7 приходится на Европу, 4 на США, 3 на Японию, по одному – на Турцию и Канаду. Все остальные 34 – порты «стран третьего мира». Россия в топ 50 не входит.

– **«Третий мир» по этой таблице** – это Китай – Сингапур – Южная Корея – ОАЭ – Малайзия – Таиланд – Индонезия – Вьетнам – Индия – Шри-Ланка – Саудовская Аравия – Египет – Филиппины. 14 из 50 портов – Китай.

– Опять же, это мы к чему? К тому – **кто заинтересован в развитии** регулирования мультимодализма.

– А так же к тому – **что мы страхуем**. И где «гнезятся» мировые перевозки.

– А получается, что «гнезятся» они ВНУТРИ Востока. Ближнего и ЮВА. В Европу приходят жалкие крохи.

– Вот там и надо заниматься страхованием! Только китайский выучить...

Регулирование мультимодализма – два направления

– Не этим ли объясняется относительная юридическая недоработанность мультимодальных перевозок? Как мы видели, морские и автомобильные Конвенции разрабатывались в Европе – Гаага, Женева, Роттердам.

– Не прав ты! Начались попытки в 1930-х. Попытки чего? Регулирования.

– **Регулирования мультимодальности в двух направлениях.**

(1) Согласование использования **одного транспортного документа** на несколько стадий перевозки.

(2) Возможность заявления **требований к одному лицу**, а не ко всем перевозчикам.

Две юридические концепции – Network и Uniform

– Все уперлось в две юридические концепции. *Network system v Uniform system*. Понимаю, что правильный перевод – **системы сетевой и унифицированной ответственности**.

– Все просто. **На каждый отдельный вид транспорта Конвенции есть. А на их ком-**

бинацию – нет. Вот груз поврежден или не доставлен. **На каком этапе утрачен или поврежден?** Надо выяснить.

– **Сетевая = network система** говорит: **к каждому этапу применяются его собственные нормы**. К морским перевозкам – Гаагские-Висби или Гамбургские. К автомобильным – КДПГ. И так далее.

– По-английски: **Network: applicable liability rules will depend on identifying the unimodal stage of transport where the loss or damage occurs** – применяются правила ответственности в зависимости от того, на каком унимодальном этапе произошел убыток. Но имеются и нормы, регулирующие ответственность в случае невозможности установления этапа = **fall-back provisions** in case a loss cannot be localised.

– А по **унифицированной = uniform** – перевозчик, вернее, оператор перевозки **отвечает вне зависимости от того, где произошел убыток**. **Same rules apply to the entire multimodal transport** – одни и те же правила применяются ко всей перевозке.

– Мы же помним – лимит ответственности на море значительно ниже, чем на суше и в воздухе.

– А, с другой стороны – возьмем контейнер. Приехал груз. Не подмоченный (можно установить, пресной или соленой водой – хоть какой-то ключ), а поврежденный вследствие плохого крепления на паллетах. Где он с паллет соскочил – на грузовике или на пароходе?

– Поэтому и считается: **унифицированная система** отвечает интересам **грузовладельцев**. **Сетевая** – интересам **перевозчиков**. И в борьбе за создание единого мультимодального регулирования эти подходы постоянно сталкиваются.

История мультимодального регулирования

– Посмотрим на историю. Первый проект регулировочного документа создан Unidroit в 1965 году, на заре мультимодализма. Основывался он на КДПГ. В 1969 году CMI создал проект «Токийский Правил» - конечно, базировавшихся на Гаагских. К 1970 году под эгидой ООН их свели в единый «Rome Draft» – «Римский проект». Затем был создан TCM Draft.

– А в 1980 году – выработана **мультимодальная = МТ Конвенция**. Convention on the Multimodal Transportation of Goods. Как мы уже видели – для ее вхождения в силу требуются 30 участников. Пока в наличии только 11. Норвегия и Венесуэла подписали – но не присоединились. Члены: Бурунди – Чили – Грузия – Ливан – Либерия – Малави – Мексика – Марокко – Руанда – Сенегал – Замбия.

– Либерия присоединилась последней – 16 сентября 2005 года. До нее Ливан – 1 июня 2001 года, до него Грузия – 21 марта 1996 года (это при Эдуарде Амвросиевиче еще? Ага, его в 2003-м загамсахурдили) – Марокко в 1993-м – Замбия в 1991-м. Пять стран за 23 года. Остальные 6 – в 1980-х. «С такими темпами мы к коммунизму не придем!» Да и страны-то какие... Мультимодальные гиганты!

– В 1992 году были разработаны стандартные договорные условия для включения в транспортные договоры – **UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents = Правила для транспортных документов на смешанную** [мультимодальную! Опять о терминах спорим! – но действительно, в российском обиходе multimodal в основном переводится как «смешанная»] **перевозку ЮНКТАД / МТП** (Международной Торговой Палаты).

– Хорошие Правила. Но они – **рекомендуемые условия договора** перевозки. Не являются частью международного или национального законодательства – а потому подчиняются действию таковых. А как полюбили все слово «Правила»!

– Да, в них, кстати, есть определение **мультимодального договора перевозки**: the

multimodal transport contract being defined as a **single contract** for the carriage of goods by **at least two different modes of transport** – **единый договор** перевозки грузов **по крайней мере двумя** различными **видами транспорта**. Перевозка по морю на двух-трех разных судах мультимодальной не является.

– Правила не прошли незамеченными – были приняты в качестве основы в стандартный коносамент ФИАТА = FIATA.

– **Оборотный мультимодальный транспортный коносамент ФИАТА – ФБЛ = Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL.**

– Фиатовский коносамент – FBL – и является на данный момент **главным инструментом мультимодализма**. Впервые созданный в 1970 году, его теперешняя форма образца 1992 года базируется на Правилах ЮНКТАД / МТП за тот же год.

– Опять все свелось к коносаменту!

Многоуровневая система регулирования

– Прежде, чем мы окунемся в ФБЛ – еще одно напоминание. В отсутствие унифицированного подхода к регулированию мультимодализма в мире сложилась интересная многоуровневая система.

(1) существуют **Унимодальные конвенции = Unimodal conventions**, которые могут применяться и к мультимодальной перевозке в силу действия сетевого принципа;

(2) есть целый ряд **региональных или субрегиональных соглашений по мультимодализму**. В частности, они действуют в Латинской Америке (The Andean Community = ALADI), в Юго-Восточной Азии (ASEAN), в странах Южного Общего Рынка (MERCOSUR);

(3) в некоторых странах мультимодальные перевозки регулируются **национальным законодательством**, например, в Германии, Голландии, Индии (экспортные перевозки), Китае (если есть морской участок);

(4) наконец, используются **стандартные проформы договоров перевозки**, наиболее известным из которых является Фиатовский ФБЛ. Есть и другие – MULTIDOC 95, разработанный БИМКО = Baltic and International Maritime Council; TT Club series 100, разработанный страховщиком, о котором речь ниже.

– Очень разношерстно, но работает. И успешно! В Индии в 1993 году был принят Закон о мультимодальной перевозке грузов = The Multimodal Transportation of Goods Act 1993 (MMTG). В нем введено понятие Договора мультимодальной (смешанной) перевозки = Multimodal Transport Contract, а также ее оператора = MTO = Multimodal Transport Operator. Последний и отвечает за организацию всей транспортной цепочки.

Коносамент ФИАТА

– Интересно, что в самом распространенном в мультимодальном мире документе – Коносаменте ФИАТА – понятие МТО не используется. Ведь сама ФИАТА – это организация экспедиторов – International Federation of Freight Forwarders Associations = FIATA. К операциям экспедиторов коносамент и применяется.

– Коротко о некоторых основных положениях FBL. **Стоимость** погибшего / поврежденного / недоставленного товара определяется по **месту доставки** товара. Аналогично – в морских Гаагских/Висби правилах. На автомобильном, воздушном и железнодорожном видах транспорта используется прямо противоположный принцип оценки - в месте отправки товара с добавлением фрахта и других расходов.

– Сходство с морем – еще в том, что сохранены освобождения перевозчика от ответственности в случае навигационной, или морской, ошибки = nautical fault и при пожаре, а также за немореходность судна, проявившуюся во время рейса.

– **Ограничение ответственности – 8.33 СДР** за 1 кг, как в дорожной КДПГ. Однако применяется оно, только если перевозка **не включала морской или речной отрезок** - в этом случае лимит всего 2 СДР.

– ФБЛ использует **принцип сетевой ответственности** = network liability: если был заключен отдельный договор на участок перевозки, где произошел убыток – применяются пределы ответственности по законодательству этого вида транспорта.

– То есть даже если был морской участок, но выдана накладная СМР и была дорожная перевозка – используется 8.33 СДР за 1 кг. А по ж/д – и вообще 17 СДР!

– Предел ответственности – **666.67 СДР за место или упаковку груза**. Применяется поместное или повесовое ограничение – по выбору грузовладельца.

– Интересно, что нами обойденная **МТ Конвенция** практиковала аналогичный подход, но с большими суммами: 920 СДР за место или иную транспортную единицу = other shipping unit / 8.33 СДР за килограмм, если не было водной перевозки / 2.75 СДР за килограмм – если была.

– Коносаменты ФИАТА бывают оборото- и необоротоспособными – negotiable and non-negotiable. Они представляют собой документ о праве собственности на груз = document of title.

– ФИАТА описывает свою систему как **самую прогрессивную в современных условиях систему поставки товаров**, включающую следующие звенья:

- (а) единый перевозчик – экспедитор;
- (б) единый тариф – ставка экспедитора за все расстояние перевозки;
- (в) единый транспортный документ – коносамент ФИАТА;
- (г) единая ответственность – ответственность экспедитора.

– Только всегда надо помнить: проформа коносамента – это форма добровольного договора между сторонами. Если действуют иные законодательные нормы – положения договора могут оказаться недействительными.

ЮРИСДИКЦИЯ СПОРОВ – ВСЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК

– В Коносаменте ФИАТА четко определено, что иски должны подаваться по месту нахождения экспедитора = at the place of business as stated in FBL.

– Далеко не во всех случаях конвенции или договоры столько четко и ограниченно определяют юрисдикцию. **Конфликт юрисдикций** может проявляться в двух вариантах: **отрицательном и положительном**. В первом два или более государства отказывают истцу в том, что дело подсудно их национальным судам. Во втором – подтверждают подсудность. И то, и другое создает проблемы для одной из сторон спора.

Международная подсудность

– В литературе содержатся виды **международной подсудности**:

- (1) **исключительная** – спор подсуден только судам определенного государства с исключением его из подсудности судам любого другого государства;
- (2) **альтернативная** – стороны имеют право выбора между судами своих государств, если эти суды в равной степени компетентны рассматривать данный спор;
- (3) **договорная** – подсудность устанавливается на основе соглашения сторон в пользу суда любого государства.

– Договорная подсудность работает через **пророгационные или дерогационные соглашения**. В первом – дело, формально неподсудное местному суду, все же передается ему на рассмотрение. Во втором – наоборот, подсудное дело исключается из компетенции данного суда. Они взаимозависимы: пророгационное соглашение для суда одной страны одновременно является дерогационным в другой.

Признание и исполнение иностранных судебных решений

– Заключили соглашение не в пользу судов страны ответчика. Истец выиграл дело за границей – и что? Как ему получить возмещение? Если ответчик отказывается платить добровольно – речь идет о признании и исполнении иностранного решения.

– Международные соглашения о признании не всегда предусматривают автоматическое исполнение.

– В литературе говорится, что принудительное исполнение возможно только в силу соответствующего распоряжения компетентных властей того государства, где исполнение испрашивается. Законодательство предусматривает специальную процедуру по разрешению исполнения. Общее для всех государств – принцип взаимности как условие принудительного исполнения.

– Вопрос этот – признания и исполнения – **ключевой для всей нашей книги**. А вот рассматривать его мы не будем. Иначе придется еще один том писать.

– А ключевой он потому, что – мы убеждаем читателя в том, что **работать с иностранными страховщиками – и перевозчиками** – по иностранным правилам – возможно и интересно.

– Но если мы – грузовладельцы – хотим востребовать должное с иностранного страховщика или перевозчика, а он **платить не хочет** – что нам остается делать? Идти в суд или арбитраж, чаще всего, своей страны или третьего государства – и надеяться, что решения в Вашу пользу будут признаны и исполнены соответствующими органами страны страховщика или перевозчика.

– Что касается страхования, то мы знаем выход: использовать хорошего страхового брокера, который приведет Вас не только к интересному иностранному страховщику – но еще и к тому, кто платит безоговорочно, без споров. Ведь только небольшая часть страховых убытков заканчивается спором между сторонами.

– На этой оптимистической ноте мы и завершим первую часть главы 18. И посмотрим, как страхуются сами перевозчики и экспедиторы.

ЧАСТЬ 2. СТРАХОВАНИЕ ПРИЧИНТЕЛЕЙ ВРЕДА

Не двойное ли страхование – груза?

– Итак, мы изучили принципы, объем и исключения из ответственности перевозчиков и экспедиторов. А теперь – как они страхуются?

– А **зачем** вообще они страхуются? «Зачем страховаться»? – иногда спрашивают нас начинающие перевозчики. «Ведь груз же застрахован, если мы повредим его – грузовладелец пойдет к своей страховой компании и получит возмещение убытков».

– Вопрос этот, действительно, задавали в 90-х – начале «нулевых», когда в нашем регионе вся система внешней торговли чуть ли не начиналась заново. Тогда и о суброгациях речь не шла – почти не было специалистов. А сейчас-то мы о них – о требованиях страховщиков на основании суброгации – знаем хорошо. Знаем, что заявление претензии / иска лицу, виновному в убытке – для страховщика груза отличный способ сокращения его собственных расходов.

– Так что нужно перевозчику страховаться! А вот можно ли?

– О-о-о, вот тут мы вступили в тему... Скажем так – в РФ страховать ответственность сложно. Но можно. За границей проще.

– Давай все же по порядку.

Что такое страхование ответственности?

– Не будем давать научно-юридических определений. В российской литературе идет такая долгоиграющая полемика, что лучше в нее не влезать.

– По сути: на лицо возлагается ответственность за что-то. Возлагается по закону, по договору – или даже по соглашению сторон (что для россиян будет спорным моментом). Лицо должно выплатить суммы третьему лицу. Вот **возложение ответственности** и страхуется по полису.

– Возложение ответственности или платежи?

– Большой вопрос. Но давай попробуем по порядку.

Деликтная и договорная ответственность

– Законодательство вообще – и наше российское в частности – делит ответственность и ее страхование на две большие части: **деликтную = за причинение вреда и договорную**.

– Посвящается этим частям две статьи ГК РФ. Никуда не денешься – надо их воспроизвести почти полностью.

ВКРАПЛЕНИЕ: ГК РФ о страховании ответственности

Статья 931. Страхование ответственности за причинение вреда

1. По договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован **риск ответственности самого страхователя или иного лица**, на которое такая ответственность может быть возложена.

2. Лицо, риск ответственности которого за причинение вреда застрахован, должно быть названо в договоре страхования...

3. Договор страхования риска ответственности за причинение вреда считается заключенным **в пользу лиц, которым может быть причинен вред (выгодоприобретателей)**, даже если договор заключен в пользу страхователя или иного лица, ответственных за причинение вреда, либо в договоре не сказано, в чью пользу он заключен.

4. В случае, когда... страхование обязательно, а также в других случаях,... лицо, в пользу которого считается заключенным договор страхования, вправе **предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении вреда в пределах страховой суммы**.

Статья 932. Страхование ответственности по договору

1. Страхование риска ответственности за нарушение договора **допускается в случаях, предусмотренных законом**.

2. По договору страхования риска ответственности за нарушение договора может быть застрахован **только риск ответственности самого страхователя**. Договор страхования, не соответствующий этому требованию, ничтожен.

3. Риск ответственности за нарушение договора считается застрахованным **в пользу стороны, перед которой по условиям этого договора страхователь должен нести соответствующую ответственность**, – выгодоприобретателя, даже если договор страхования заключен в пользу другого лица либо в нем не сказано, в чью пользу он заключен.

– А вот как это страхование классифицируется

Статья 430. Договор в пользу третьего лица

1. Договором **в пользу третьего лица** признается договор, в котором стороны установили, что должник обязан произвести **исполнение не кредитору, а** указанному или не указанному в договоре **третьему лицу**, имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу.

– Ответственность бывает **деликтная = за причинение вреда – и договорная**. В России **страхование ее бывает: за причинение вреда – и по договору**.

– **Первое** ничем **не ограничено**. **Второе незаконно** – если **только не предусмотрено законом**.

– Вот с этого и надо начинать. До 2012 года страхование ответственности перевозчика за несохранную перевозку груза в РФ было незаконно. Хотя договоры такие существовали и даже признавались судами. Суды чаще всего закрывали глаза на этот запрет.

– 14 июня 2012 года был принят **Закон N 67-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности перевозчика»**. Казалось бы – вот оно, нашу сферу легализовали! Но речь в Законе идет **только** об ответственности «за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров».

- Так что для нашей с тобой темы – страхование ответственности перевозчиков и экспедиторов груза – закон 2012 года ничего не изменил. Оно незаконно.
- И все же я занимался этим страхованием с 1984 года! Был первым страховщиком ответственности автоперевозчиков и экспедиторов в Союзе! Начиная с 1990 года. До этого такие договора были – но разовые. А мы – Ингосстрах и ТТ Клуб – тогда, 10 января 1990 года, застраховали все Совтрансавто – гигант международных автомобильных перевозок.
- Да и P&I – страхование ответственности судовладельцев – существовал в Союзе с 1967 года. А Ингосстрах занимался им с 1971 года. А ты, Георгий?
- С 1984 года и по сей день.

– Так что давай поступим так. Оставим споры нашим ученым-правоведам. Можно страховать договорную ответственность, нельзя... Примем позицию многих российских судов, **закроем глаза на запрет статьи 932** – и изучим особенности этого вида страхования.

– **Определение** которого возьмем у «Консультанта Плюс» на <http://www.consultant.ru/law/review/fed/iw2012-07-10.html> – с купюрами:

При страховании ответственности «страховщик обязан произвести **страховые выплаты... компенсации расходов лица...** в связи с возникшей в соответствии с законом (договором) его **обязанностью возместить причиненный им вред другим лицам** (их имуществу, жизни, здоровью или среде обитания)».

– Вот все равно не любим науку. И что мы такого тут вычитали? Страхуются компенсации расходов лица, у которого возникла обязанность возместить вред. Да еще обычное игнорирование терминами.

– Да, тот факт, что liability переводится на русский как «ответственность / обязательство(а) / обязанности» – мне уже 25 лет покоя не дает, с тех пор, как Правила UK P&I Club на русский вместе с Леонидом Зеленовым переводил.

– Так давай временно забудем о российских реалиях. Что там Англия придумала в страховании ответственности?

MIA о страховании ответственности

– Вот что мы нашли в нашей «библии» - Marine Insurance Act 1906. Секции 3, 5 и 74.

3. MARINE ADVENTURE AND MARITIME PERILS DEFINED

2. In particular there is a marine adventure where –

c. **Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.**

5. INSURABLE INTEREST DEFINED

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... **incur liability in respect thereof.**

3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МОРСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ И МОРСКИХ РИСКОВ

2. В частности, морское предприятие имеется, если

c. **Какая-либо ответственность перед третьим лицом может быть понесена владельцем или иным заинтересованным или ответственным за застрахованное имущество лицом вследствие морских рисков.**

5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВОГО ИНТЕРЕСА

2. В частности, лицо **заинтересовано** в морском предприятии, если оно имеет, **по закону или общему праву, отношение к предприятию или имуществу**, в него вовлеченному, и может вследствие этого... **понести ответственность в отношении его.**

74. LIABILITIES TO THIRD PARTIES

Where the assured has effected an insurance ... against any liability to a third party, the **measure of indemnity... is the amount paid or payable by him to such third party** in respect of such liability.

74. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ

Если страхователь заключил [договор] страхования какой-либо ответственности перед третьими лицами, **мерой возмещения является сумма, которая им уплачена или должна быть уплачена такому третьему лицу** в отношении такой ответственности.

– Вот и все. Больше о страховании ответственности MIA не пишет. В тексте часто встречается термин liabilities – но в смысле ответственности страховщика перед страхователем – а не в отношении к нашему объекту исследования.

Россия и Англия

– Мы можем нащупать – исходя из вышеприведенных цитат – различие российского и английского подходов к страхованию ответственности?

– Пожалуй, цитат недостаточно. Я добавлю свой опыт работы в этой сфере. Несколько важных моментов.

(1) Количество сторон в договоре.

Россия: страхование в пользу третьего лица. Англия: третье лицо не является субъектом договора, договор направлен на возмещение расходов страхователя.

(2) Прямые отношения страховщика с третьим лицом

Россия: возможно прямое требование третьего лица к страховщику деликтной ответственности. Англия: с 1930-х годов было возможно только требование третьего лица к страхователю – не к страховщику. С середины 2000-х годов это положение стало изменяться вследствие принятия несколько морских конвенций – также касающихся только деликтной ответственности.

Почти однозначно можно сказать, что в страховании ответственности по договору прямые требования к страховщику не допускаются – ни в России, ни в Англии.

(3) Определение страхователя в полисе ответственности

Россия: страхователь должен быть назван в полисе, при этом, в страховании по договору, судя по всему, может быть только один страхователь. Англия: в полисе может быть указано несколько компаний. Например, если речь идет об ответственности морского перевозчика, в полисе могут быть указаны судовладелец и менеджер / оператор судна, а также бербоутный фрахтователь, если он имеется. Кроме того, полис распространяется на компании, за действия которых отвечает страхователь, например – на грузчиков.

(4) Основание возникновения ответственности

Россия: встречается неверная зауженная формулировка – страхуется только ответственность, устанавливаемая по решению суда / арбитража. Англия: покрывается ответственность по договору, включая компромиссные урегулирования споров без признания ответственности.

(5) Платежи страховщика третьим лицам

Россия: страховщик деликтной ответственности осуществляет платежи третьим лицам. Англия: принцип pay to be paid – страхователь оплачивает претензию третьего лица, страховщик возмещает его расходы. Если страхователь разоряется или не может заплатить – возникают проблемы для третьего лица в получении возмещения.

Ответственность по Конвенциям

– Еще один важный аспект страхования ответственности перевозчика – в большинстве Правил страхования подчеркивается, что договор действует только в отношении **стандартных условий перевозки**.

– Под ними понимаются условия, подпадающие **под действие транспортных Конвенций**, отраженных в национальных законодательствах.

– Большинство Правил страхования – и морских, и автомобильных, и воздушных перевозчиков – оговаривают, что страхуются только перевозки, на которые распространяется действие стандартных Конвенций. Гаагских-Висби Правил, КДПГ, Монреальской. Подробнее – см. часть первую этой главы.

– Если перевозчик заключает договор, соглашаясь с грузовладельцем и устанавливая более высокие лимиты ответственности или отказываясь от каких-то своих прав по Конвенциям – страховщик ответственности такие перевозки не покрывает.

– Не покрывает автоматически. Но может – по специальному соглашению.

– Пример отхода от стандартных условий – **перевозки с объявленной стоимостью**. В Конвенциях содержатся лимиты ответственности перевозчика – за килограмм или единицу груза. Если отправитель объявляет стоимость в коносаменте – последний становится **ad valorem b/I** = коносаментом с объявленной стоимостью.

– Такая перевозка будет застрахована только по дополнительному соглашению со страховщиком.

Комплексный вид

– Страхование ответственности – чаще всего, комплексный вид страхования. Покрывается **деликтная и договорная ответственность**.

– За некоторыми исключениями. Возьмем **автоперевозки**. Общегражданская ответственность перед третьими лицами – то, что мы называем «автогражданка» страхуется по одному полису. А ответственность в связи с перевозкой грузов – по-другому. Если перевозка международная – мы называем такой полис **страхованием по CMR = КДПГ** – «автодорожной» Конвенции.

– В полис CMR включается обычно и деликтная ответственность. Например, ответственность перед третьими лицами в связи с грузом. Разлился перевозимый опасный груз, нанес вред имуществу третьих лиц и окружающей среде – а то и здоровью третьих лиц – за это может отвечать автоперевозчик.

– По полису «автогражданки» такие обязательства не покрываются.

– И **морское** страхование ответственности судовладельца – то, что мы называем **P&I, или Shipowners' Liability** – включает **оба направления**.

– Давай только оговоримся, мы P&I сейчас кратко изучим «из любви к искусству». Это – не страхование перевозчика. Это – страхование рисков судовладельца, менеджера или фрахтователя судна, которое включает много рисков. Один из них – страхование ответственности за несохранную перевозку грузов.

– Тогда очень кратко опишем застрахованные в P&I риски. Что касается **деликтной** ответственности, оно распространяется на «автогражданку» на море – которая пока является обязательной только в части вреда окружающей среде. Страхуется и целый ряд иных деликтных рисков – ответственность по столкновениям с другими судами, за повреждение береговых и плавучих сооружений (скажем, причалов и шлюзов), за причинение вреда здоровью и жизни третьих лиц, за загрязнение среды.

– **Договорная** ответственность не ограничивается только перевозками грузов. Важная часть – ответственность перед членами экипажа по договорам найма моряков. Ответственность по договорам буксировки и по иным соглашениям. Ответственность за имущество на борту судна, кроме груза – например, за арендованное оборудование, за контейнеры.

Расходы по защите

– Расходы – большой вопрос в любой сфере страхования ответственности. Прежде всего, при заключении договора, нужно оговаривать, **покрываются ли расходы** или нет. Второй момент – если лимит ответственности страховщика невелик, ограничен одним или несколькими миллионами долларов – то **попадают ли расходы в лимит** или возмещаются отдельно. Третий момент – распространяется ли на них **франшиза**.

– Основной вид расходов – **юридические**. По оспариванию претензий третьих лиц к судовладельцу. Претензий и исков грузовладельцев, владельцев других судов, причалов, загрязненных пляжей и пр. По большим убыткам и юридические расходы бывают громадными.

– А почему их должны возмещать страховщики?

– Вопросом на вопрос. Ты знаешь, как расшифровывается **P&I**?

– **Protection & Indemnity = Защита и возмещение.**

– Правильно. Создавалась моя отрасль страхования в 1860-х годах. Тогда существовали две категории Клубов взаимного страхования. Одни занимались возмещением – **indemnity** – платежей судовладельца по определенным договорам, например, договорам найма команды. Там спорить о чем-то не приходилось. Есть договор, погиб моряк, судовладелец выплатил вдове и детям возмещение по договору – и получил возмещение, **indemnity** – от страховщика.

А в случаях столкновений – **Collision liability** вообще был первым риском, застрахованным отдельно, не по полису имущественному = каско – а по полису ответственности – после столкновений возникали споры. Страховщик защищал интересы застрахованного судовладельца – отсюда страхование **Protection** = защиты.

Позже два вида Клубов объединились – и возникло понятие **P&I**.

– Так что можно разделить **P&I** на 931 и 932 статьи? Страхование деликтной и договорной ответственности?

– Да. Но **P&I = ПиЭндАй** – звучит как-то посимпатичней, чем 931&2.

– Что важно – возникали споры. Назначались эксперты и юристы. Необходимо было нести расходы **для уменьшения убытка** – отклонения или уменьшения претензии или иска к судовладельцу. Не что иное, как хорошо знакомый нам **Sue & Labour** – только в страховании ответственности.

– Позже к ним добавились **Enquiry expenses** = расходы по расследованию обстоятельств дела. И иные расходы.

Административная ответственность

– Четвертая часть покрываемых по **P&I** рисков – совсем не понятна для восточноевропейского страховщика, а уж тем более, законодателя. Это – **страхование административной ответственности**.

– Самый важный пример – страхование **штрафов = fines**. Прежде всего, за загрязнение среды. Разлили нефть с танкера – возникают расходы по очистке = **clean-up expenses**. А на владельца накладывают штраф = **pollution fine**.

– К возмещаемым – относят штрафы за недостачу груза, ненадлежащее состояние судна, контрабанду, нарушение иммиграционного законодательства и пр.

– Но есть штрафы, **прямо исключенные из покрытия** – за незаконную ловлю рыбы, перегруз судна и пр.

– То есть какие-то виды административных и гражданских правонарушений покрываются страхованием. Какие-то – нет.

Нивелирует страновые различия

– Вроде бы, неправильно страховать явные нарушения законодательства. Но в том и проявляется международная сущность страхования транспортной ответственности. Оно должно действовать глобально.

– Поскольку местные законодательства легко нарушить. Да и различаются они: где-то провоз литра вина – это нормально, а на Востоке и сто миллилитров – контрабанда и нарушение.

– Но есть нарушения случайные, невиновные. А есть **умышленные** – как тот же незаконный лов рыбы или принятие чрезмерного количества груза на судно. На такие страховая защита **не распространяется**.

Ответственность по конвенциям и местному законодательству

– На самом деле, классифицировать покрываемые по P&I риски – дело неблагодарное. Поскольку, во-первых, большинство страховщиков P&I – общества взаимного страхования. Страховые кооперативы. И в их Правилах существует – часто – **Правило Омнибус = Omnibus Rule = Expenses Incidental to the Operation of Ships**. Риски, прямо не оговоренные в Правилах, но связанные с деятельностью судовладельца, могут быть возмещены по решению Директоров Общества.

– С другой стороны, есть много рисков, обусловленных международными конвенциями или местным законодательством. Затонувшее судно мешает судоходству или туризму – его следует убрать. Вид страхования – **wreck removal – удаление остатков кораблекрушения**.

– Ничего себе остатки! Сейчас по этой позиции проходит удаление почти целой Косты Конкордии – Costa Concordia, лежащей у итальянского берега. Говорят, самая дорогостоящая операция по wreck removal в истории P&I – не меньше полумиллиарда долларов.

– Еще – Специальная Компенсация спасателям за предотвращение загрязнения среды – Special Compensation to Salvors. Осуществляется по положениям Международной Конвенции о Спасании = International Salvage Convention.

– И много других рисков, обусловленных спецификой международного или национального права.

Авто- и авиаперевозчики, экспедиторы, фрахтователи

– Вот такой **комплексный вид страхования – P&I**. Как мы писали, страхование ответственности **автоперевозчиков** имеет столь же комплексный характер. Разве что «автогражданка» выделена из него в отдельный договор страхования.

– А вот страхование **ответственности экспедиторов = freight forwarders' liability** – напротив, **почти исключительно договорное**. Ведь экспедитор – это организатор перевозки. Он сам транспортными средствами не оперирует – и чаще всего, не может вызывать деликтную ответственность.

– Схоже с ним страхование ответственности **авиаперевозчиков**. Иногда именуется consigner liability insurance – ответственности за несохранную перевозку груза. Покрывается только договорная ответственность – а все виды деликтной выделяются в отдельный полис(ы).

– **Фрахтователь** – тоже организатор перевозки, но исключительно морской – считается, может вызвать деликтную ответственность. Поэтому **фрахтователи** страхуются по полису **P&I = Charterers P&I**. Вдруг погруженный ими груз самовоспламенится, судно потеряет управление, столкнется с другим судном или с причалом, при разгрузке погибнут или будут травмированы грузчики. Возникнет деликтная ответственность. А их ответственность за повреждение груза, например, теми же грузчиками = стивидорами = stevedores – договорная.

– Так же, как и их ответственность за повреждение самого судна.

– А еще они страхуют бункер – принадлежащее им топливо, находящееся на борту судна. Это уже имущественное страхование. Оформляется чаще всего как грузовое – бункер же «едет» на судне.

– И разнообразные виды расходов, прежде всего, юридических. Для фрахтователей – как и для судовладельцев – существует отдельный вид **страхования юридических расходов**, именуемый **FDD = Freight, Demurrage and Defence**. По нему оказывается юридическая помощь по многим видам споров, а если спор проигран – возмещаются понесенные расходы.

– Вот такой интересный – комплексный вид страхования, фрахтователей. Не только разные виды ответственности и расходов – но и имущественное страхование.

– А вот про страхование ответственности в связи с **железнодорожными, почтовыми и трубопроводными** перевозками мы сказать ничего не можем. Теоретически и по законодательству, ответственность существует. А кто ее страхует – и страхуют ли вообще – сказать затрудняемся.

Автоперевозчики и экспедиторы – специальные виды ответственности по грузу

– В этих двух сферах существуют риски, не присущие морским перевозкам, например:

- **просрочка** в доставке груза или прибытии пассажиров;
- **неправильная засылка** груза;
- **выдача** груза страхователем **в несоответствии с указаниями** о задержке выдачи или без получения соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз.

– Нужно отметить: практика морского страхования – P&I – исключает часть случаев неправильной выдачи грузов. Груз выдается только против оригиналов товарораспорядительных документов – коносаментов.

– Выдача без предъявления коносаментов страхованием не покрывается. Хотя на практике часто имеет место.

Исключения из страхового покрытия

– Надо обратить внимание читателей на эту особенность страхования ответственности по грузу. Не все виды обязательств полисом покрываются. Как я писал в своей «судовладельческой» книге 2000 года – страхованием P&I покрывается только **классическая, идеальная перевозка**.

– **Отклонения от классики** – на море это получение гарантии отправителя при внесении в коносамент неправильных сведений / выдача груза без оригинала коносамент / перевозка груза на палубе без указания об этом в коносаменте / ремонт судна с грузом на борту / девиация = отклонение от намеченного маршрута или выгрузка груза в порту, не указанном в коносаменте – эти и иные случаи **автоматически из покрытия исключаются**. Некоторые из них могут быть застрахованы отдельно. За отдельную премию и по отдельному полису.

– Поэтому и **не может страховщик договорной ответственности – в отличие от страховщика деликтной** – иметь дело **непосредственно с третьим лицом** – заявителем претензии или иска к перевозчику.

– **Разные это объемы ответственности:** перевозчика перед грузовыми интересами – и страховщика ответственности перед своим страхователем.

Аресты судов и гарантии

– Мы пока мало говорили о способах обеспечения требований грузовых интересов. На море самый распространенный – арест перевозящего груз судна. Существует Международная Конвенция по арестам судов = **International Convention on the Arrest of Ships**. Принята в Женеве в 1999 году.

– В первой статье приведен перечень морских исков = Maritime Claims – для обеспечения которых судно может быть арестовано. В частности, это требования, вытекающие из следующих договоров или ситуаций:

(g) any agreement relating to the carriage of goods or passengers on board the ship, whether contained in a charter party or otherwise;

(g) любое соглашение в отношении перевозки грузов или пассажиров на борту судна, будь то содержащееся в чартер-парти или в ином документе;

(h) loss of or damage to or in connection with goods (including luggage) carried on board the ship;

(h) гибель или повреждение груза (включая багаж), перевозимого на борту судна, включая обязательства в связи с такими перевозками;

(i) general average.

(i) общая авария.

– В порту назначения выясняется, что перевозимый груз поврежден или часть его не прибыла. Судно почти всегда арестовывается грузовыми интересами.

– Поэтому важно страховать груз в компаниях, обладающих **сетью агентов** по всему миру. Хотя бы – наладивших отношения с агентами Ллойдс. Поскольку именно на местных агентов страховщика в случае повреждения / недостачи груза возлагаются юридические функции. Они должны **обеспечить арест судна**.

– Понимаем, что могут арестовываться и воздушные суда.

– Перевозчику важно страховаться в компаниях, также имеющих сеть представителей = корреспондентов. Но, что еще более важно – чтобы страховщики имели возможность **выдать гарантию** в случае ареста застрахованного судна.

– Гарантия – это обязательство осуществить платежи по претензии, связанной с несохранной перевозкой груза – если ответственность за нее будет возложена на перевозчика.

– Гарантия может выдаваться страховщиком ответственности = P&I – или банком. Второе имеет место, если грузополучатели отказываются **принять гарантийное письмо** страховщика P&I.

– Конечно, выдача банковской гарантии занимает больше времени. Гарантия – платная услуга. Поэтому перевозчику нужно страховаться в таких компаниях, гарантийные письма которых принимаются грузополучателями без проблем.

Взаимное страхование

– Исторически сложилось, что P&I – ответственность морского перевозчика, шире - судовладельца – страховалась в **Обществах взаимного страхования (ОВС) – P&I Клубах**.

– ОВС – технически, принадлежащий своим членам – в P&I судовладельцам – кооператив, не выводящий прибыли по своим операциям.

– Самые большие Клубы P&I объединены в Международную Группу.

– Она так и называется – **IG = International Group of P&I Clubs**. Сейчас – в 2013 году – в IG 13 Клубов. По одному из Америки, Швеции и Японии, два из Норвегии и 8 – из Англии.

– Я только что написал статью по Клубам по материалам газеты Tradewinds. Вот взятый из нее **перечень IG клубов** – ранжированный исходя из размера Клуба по состоянию на 20/2/2012 (дате начала нового полисного года в мире P&I):

– Gard (Норвегия) / NOE – North of England / UK P&I / Britannia / Japan / Standard / Skuld (Норвегия) / Steamship / WOE – West of England / London / The Swedish Club / The American Club / The Shipowners - SOP.

– Клубы ранжируются по застрахованному в них тоннажу – по брутто-тоннам судов = gross tons = gt. В самом большом Клубе, размеренном и основательном (учебники по 800 страниц выпускает) Норвежском Гарде – 150 млн бт. Во втором, стремительно растущем Ньюкастлском Норсе = NOE – 126 млн судовладельческих плюс 45 млн фрахтовательских.

– Так понимаю, фрахтовательский тоннаж в расчет позиции не входит – поскольку фрахтователи обычно страхуются не на год, а на один или несколько рейсов.

– Раньше Клубы превалировали на P&I-й сцене. Поэтому многие страховщики груза вводят в полисы требование: ответственность морского перевозчика должна быть застрахована только в Клубе IG Group.

Ингосстрах – первый страховщик ответственности в регионе

– Я начал работать в 1984-м в Р&I отделе Ингосстраха. Даже «подотделе», отдел назывался ОСС = Отдел страхования судовладельцев. На самом деле, мы занимались каско и ответственностью и на морском / речном, и на воздушном транспорте. А в 1989-м начали широко осваивать страхование ответственности автомобильного перевозчика и экспедитора.

Р&I Ингосстрах занимался с 1971 года. Каско судов – с 1947. Авиацией, думаю, с 1970-х. Сейчас уж мало кто поверит: в 1989 году во всей Москве страхованием каско судов занималось два специалиста (мои друзья **Андрей Сазонов** и **Сергей Шилин**) – и замначальника отдела **Михаил Арсеньевич Сафронов**. Отличный специалист, он позже стал президентом Ингосстраха.

Страхованием авиации во всем Союзе заведовал тоже один человек – замечательный **Александр Владленович Рыжков**. И его курировал Михаил Арсеньевич. Вдвоем они заложили основы и космического страхования.

Контейнеры страховал **Сергей Гуляевский** – с кураторством того же Михаила Арсеньевича.

Страховал автоперевозчиков и экспедиторов Ваш покорный слуга Георгий Гришин – с поддержкой Михаила Арсеньевича и **Валентина Александровича Морозова**.

А еще 14 человек, включая меня, занимались Р&I. Замначальником был **Александр Павлович Савельев**.

И всем этим руководил прекрасный специалист и человек, наш начальник отдела **Эдуард Федорович Рябинин**. Курировал ОСС вице-президент Ингосстраха **Евгений Иванович Ларионов**.

– У нас в отделе была прекрасная школа. Помимо нашего, только автомобильный и претензионный (грузовой) отдел постоянно общались с иностранцами. Мы – с английскими Клубами и с их корреспондентами по всему миру.

Я работал с Балтийским Морским Пароходством – Петербург, Межевой канал, 5. Его 183 судна ходили по всему миру от Сан-Франциско до Новой Зеландии. Претензии грузовладельцев приходили примерно в 30 валютах – иногда напрямую из тогда экзотических Аргентин или Австралий.

– Отличной школой был Ингосстрах. И сейчас специалисты там прекрасные.

Внеклубная жизнь

– Так я к тому, что вне IG Группы уже в 1980-х годах было несколько игроков. Сейчас их десятки. В России Р&I занимают, кроме Ингоса – Росгосстрах, СОГАЗ, ВСК, Альфа, Согласие, Инвестфлот. В Англии – British Marine, Lodestar, Osprey. В Европе – Raets и Hanseatic. Есть Клубы Китайский и Корейский, Арабский и Индонезийский.

– Так что выбор для перевозчика расширился. А грузовладельцу надо быть в особенности начеку, спрашивать у перевозчика, где он застрахован. И если название страховщика ему не знакомо – уточнять, что это за компания, каков ее опыт.

– Казалось бы, **какое владельцу груза дело до страховщика ответственности перевозчика?** Ан – прямое. Страхование у признанного Р&I страховщика – к которым мы относим IG Группу, некоторых из вышеперечисленных и целый ряд пока не поименованных – верный признак профессионализма и финансового состояния перевозчика.

– Судовладельцы / перевозчики с большим опытом, флотом и надежным финансовым положением обычно страхуются в **Международной Группе**. То, что они туда «попали» – уже **знак качества**.

– Но страхование у лидирующих «аутсайдеров» Группы – Бритиш Марин, Рейтс, Ханзеатик, Ингосстрах, Росгосстрах – тоже важный показатель. И для грузовладельца, и для его страховщика.

– А вот если попадают менее знакомые имена... Разорились когда-то громкие Ocean P&I, South of England P&I. Да с ними связываться и не стоило!

– Так что – всегда спрашивайте своего страхового брокера, если есть сомнения в качестве страховщика Р&I. Он – специалист, он расскажет.

ТТ Клуб

– Автоперевозчики и экспедиторы традиционно не шли путем взаимного страхования. Многие страховые компании во всем мире отлично справляются с вопросами страхования их ответственности. Так же, как и авиационных перевозчиков.

– В конце 1960-х, после Контейнерной революции, стал действовать **ТТ Клуб = Through Transport Club**. Это Общество Взаимного страхования сначала работало только с контейнеровладельцами. Потом переключилось почти на всех остальных участников транспортной цепочки – автоперевозчиков, экспедиторов, портовые власти, операторов складов и терминалов. Отличный там опыт накоплен!

– Вот как сам ТТ Клуб в указанном Handbook на с. 11 перечисляет **операции своих страхователей: Freight Forwarding / Warehouse operations / Slot / Space charter on ships / NVOC = Non-vessel owning carrier / Ship operator – short sea / Barge operator / Haulage operator / Rail operator / Stack train operator / Tank operator / Air charterer / Cargo broker / Truck broker / Customs broker**. Даже и переводить не будем.

– В России – в Союзе – Ингосстрах попытался поработать с ТТ в середине 1980-х – по контейнерам. Потом с 1988-го уже, Ваш покорный – стал сначала беседовать с ТТ о страховании экспедиторов и автоперевозчиков. А с 1990-го начали реально страховать – Совтрансавто и отдельных экспедиторов.

– А уж потом образовался Отдел неморских перевозчиков Ингосстраха – и даже Управление. Появились десятки – нет, сотни специалистов этой отрасли во всех странах региона. Смешно – что начиналось все с одного полиса.

– Выписанного **10 января 1990 года** во время трехсторонней встречи в Лондоне: Совтрансавто – и Ингосстрах и ТТ Клуб. Впору День страховщика неморских перевозчиков вводить – да в это время в России все равно все гуляют...

Когда грузовладельцы встречаются со страхованиями ответственности

– Мы изучили систему страхования ответственности перевозчика. А зачем нам это отклонение от генеральной линии нашей книги?

– Грузовые перевозки – это странная вещь. Страхуются отправитель и получатель груза – а сам груз находится все время у перевозчика. Для страховщика груза важно, насколько надежно это внешнее звено страховой системы.

– Надежность перевозчика устанавливается многими способами – изучением его флота судов или парка автомобилей или самолетов. Его финансового состояния. Его опыта.

– А также проверкой, есть ли у него полис страхования ответственности за несохранную перевозку груза. И кем он выписан – известным страховщиком или только что созданным.

– Итак, при **заключении договора страхования груза** наличие у перевозчика полиса по ответственности и то, кем этот полис выдан – важные факторы для определения премии по страхованию груза.

– А если груз **повреждается или не доставляется** – ответственность за это несет перевозчик. А иметь дело грузовладелец и его страховщик будут с сюрвеерами, назначенными страховщиком ответственности перевозчика.

– И вся последующая корреспонденция – претензионная, может, и исковая – будет идти или с перевозчиком, или с его страховщиком.

До свидания!

– А вообще, все эти четыре стороны заинтересованы в одном. В том, чтобы груз доставлялся до места назначения неповрежденным и полностью.

– Если бы это происходило всегда – и книги нашей не было бы.

– Да она и так, собственно, кончилось.

– До свидания, наш читатель! Спасибо, что прошли с нами весь этот путь. Я заглянул в свои файлы – самые старые в фолдере CIB = Cargo Insurance Book – за 1998 год. Так что со мной – Георгием – эта книга прожила 15 лет.

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

- Да и со мной – Николаем – тема тоже сосуществовала года с 2003 года – десять лет уже.
- Пора и закрыть ее – и перейти к новым страницам и темам.
- Благодарим за внимание! Но не прощаемся – пишите нам всегда на grishins@me.com или на n.solonko@yandex.ru.
- А если сильно захотите застраховаться – то и на wecanhelp@oakinsur.com, на русском или английском.
- До связи, до встречи!

ПРИЛОЖЕНИЕ 9.1
СРАВНЕНИЕ ИСКЛЮЧЕНИЙ В НЕКОТОРЫХ УСЛОВИЯХ
APPENDIX 9.1.
COMPARISON OF EXCLUSIONS IN VARIOUS T&C

ICC(A)	Восточноевропейские условия	Западноевропейск. и междунар. условия
EXCLUSIONS	Eastern European T&C	West European & International T&C
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	INGO: c) malice or gross negligence of the Insured or Beneficiary, or their representatives, and also consequence of infringement by any of the said persons of the established rules of shipment , delivery and storage of cargoes;	Bulstrad: 6.1. deliberate actions or gross negligence on behalf of the assured.... in the course of preparation of the cargo for transportation, as well as ... non-compliance of the above persons with the established rules for transportation , trans-shipment and storage of cargo;
гибель, повреждение или расходы, которые могут быть отнесены на счет умышленных неправомерных действий Страхователя	в) умысла или грубой небрежности Страхователя или Выгодоприобретателя, или их представителей, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных Правил перевозки, пересылки и хранения грузов;	UN: 3.2 ...resulting from the personal act or omission of the assured done with the intent to cause such loss, damage, liability or expense, or recklessly and with knowledge that such loss, damage, liability or expense would probably result;
	3.3.1. умысла... а при морской перевозке - умысла или грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя...	French FPA: 2 wilful misconduct or gross negligence of the Assured or any other beneficiary of the insurance or their servants, representatives or other authorized persons ;
<hr/>		
	(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”	
	OW Allianz: i) violation of the customary pattern of carriage, forwarding and storage of the cargo;	Bulstrad: 6.10 a fraudulent act by any person;
	з) нарушения установленных правил перевозки, пересылки, хранения и складирования грузов;	

f) fire or explosion in consequence of loading of explosive or spontaneously igniting substances and objects, with knowledge of the Insured or Beneficiary, or their representatives, but without knowledge of Ingosstrakh;

е) огня или взрыва вследствие погрузки с ведома Страхователя или Выгодоприобретателя, или их представителей, но без ведома Ингосстраха, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания;

АпКаз: - умысла, халатности или неосторожности Страхователя ... и лиц, состоящих с ними в трудовых / договорных отношениях

АпКаз: нарушения Страхователем...правил противопожарной безопасности;

12) действий Страхователя/Выгодоприобретателя и их работников, совершенных в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения или находящегося под воздействием лекарственных или психотропных средств.

ККР: 1) Insured's (Beneficiary) or their representatives' (agents) *malicious intention* or *carelessness* or *violation* by them of current rules of cargo transportation, reloading and storage of cargo;

УПСК: 4.1.1. Дій або бездіяльності Страхувальника, іншої особи, що має інтерес до Вантажу, або повнолітнього члена його родини, особи на користь якої укладено Договір страхування, їх працівників або інших осіб, що діяли за їх дорученням (усним чи письмовим) або з їх відома, що призвели до настання страхового випадку;

УПСК: 4.1.2. Навмисних дій

УПСК: 4.1.12. Здачі Вантажу до перевезення без зазначення його особливих властивостей, які потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення збереження Вантажу при перевезенні або зберіганні;

УПСК: 4.1.13. Неправильного, несвоєчасного чи неповного оформлення перевізних документів — страхувальником.... вантажовідправником та(або) їх представниками;

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 застрахованного груза

OW Allianz: d) natural leakage, natural loss of weight or volume, natural depreciation or ageing of the cargo;

г) естественной утечки, естественной потери веса или объёма, нормального износа или старения груза;

3.3.8. усушки, утруски, утечки и уменьшения в объеме в пределах норм естественной убыли;

DTV: 2.5.1.3 customary differences or losses in number weight or measure of the goods. If a deductible has been agreed, however, such differences or losses are regarded as covered;

	<p>OW Allianz: c) <u>ullages or differences in weight</u>, quantity and volume customary in the trade which are however held covered subject to a deductible being specially agreed upon;</p> <p>в) <u>обычных</u> в коммерческой практике <u>расхождений по весу, количеству и объему</u>, которые, однако, считаются застрахованными в тех случаях, когда специально согласовывается вычитаемая франшиза;</p>	
	<p>(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”</p> <p>KazALI: <u>различий во взвешивании</u> груза;</p>	<p>Bulstrad: 6.7 <u>variations in weight due to different readings of the measuring instruments, devices or methods / scales difference/;</u></p>
<p>4.3 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 Assuredor prior to the attachment...</p> <p>гибель, повреждение или расходы, причиненные недостаточностью или непригодностью упаковки или подготовки объекта страхования для того, чтобы выдержать нормальные происшествия во время застрахованной перевозки, если эти упаковка или подготовка выполнены Страхователем ...или выполнены до момента вступления в силу данного страхования</p>	<p>е) <u>improper packing or corking of the cargoes and shipment of the cargoes in damaged condition;</u></p> <p>д) <u>несоответствующей упаковки или укупорки</u> грузов и <u>отправления грузов в поврежденном состоянии;</u></p>	<p>DTV: 2.5.1.5 <u>unsuitable packing or incorrect stowage</u> insofar as the Assured acted wilfully or with gross negligence.</p> <p>Finland 2003: 3.1.4 insufficiency or <u>unfitness of the conveyance, of lashing of the cargo,</u> or of the cargo-carrying unit for safe transit which has been or should have been known to the Policyholder upon loading or stowing of the goods</p> <p>OW Allianz: f) inappropriate packing or <u>sealing</u> of the cargo</p>

**(UN)EXTENSIONS = “РАСШИ-
РЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”**

Ergo Rus: 1.1.3. inappropriate packing or crating, inappropriate placement or fixation of cargo, dispatching of cargo in damaged condition;

РГС: к) размещением и креплением грузов на перевозочном средстве с нарушением требований нормативных документов, регламентирующих перевозки по видам транспорта;

а) placing and fixing the cargo at the transportation means without compliance with demands of the documents regulating transportations by different means of transport;

г) shortage of the cargo while the outer packing is intact;

ж) недостачи груза при целости наружной упаковки;

3.1.8. недостачи груза, прибывшего с ненарушенными пломбами отправителя, экспедитора или станции отправления на контейнере, автофургоне или вагоне; недостачи внутри места груза при ненарушенной внешней упаковке;

1.2.7. cargo shortage arrived in a conveyance with an undisturbed lead;

5) утраты, недостачи объекта страхования при отсутствии признаков несанкционированного доступа к грузу, прибывшего с ненарушенными пломбами отправителя, экспедитора или станции отправления, а также органа таможенного контроля на контейнере, вагоне, с ненарушенной обшивкой вагонов, контейнеров, фургонов и т.д., а также недостачи, обнаруженной внутри места груза при не нарушенной внешней упаковке.

Bulstrad: 6.9 partial *deficiency of cargo*, where the external packing is in good shape, whole, intact;

3.1.9. повреждения упаковки при сохранности груза, если переупаковка груза не требуется в соответствии с подпунктами 2.1.2.б), 2.2.4.б), 2.3.3.б) настоящих правил;

БелКент: 4.3.9. обесценения груза в результате загрязнения при отсутствии повреждений наружной упаковки;

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 природой** объекта страхования

3.3.6. ухудшения качества груза вследствие его внутренних свойств, если это не связано с нарушениями условий перевозки;

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

d) effect of temperature, of the air in hold or of specific properties and natural characteristics of the cargo, including shrinkage;

г) влияния температуры, трюмного воздуха или особых свойств и естественных качеств груза, включая усушку;

ERGO RUS: impact of bilge air or natural properties or inner features of cargo, including shrinkage loss, ordinary leakage, loss of weight and volume or ordinary wear of the insured cargo;

влияния трюмного воздуха или естественных свойств и внутренних качеств груза, включая усушку, нормативную утечку, потерю веса и объема или нормативного износа застрахованного груза;

РГС: б) самовозгоранием, брожением, гниением, старением, коррозией и другими особыми свойствами и естественными качествами груза, включая усушку;

a) **Self ignition, brewing, rotting, aging, corrosion,** and other specific features and natural qualities of the cargo, including drying;

УПСК: 4.1.5. Внутрішніх властивостей Вантажу та дії природних причин, в тому числі: трюмного повітря, коливань температури, корозії, гниття, бродіння, набуття запахів, подряпин, рубцювань, відколювань фарби, лакового покриття, емалі, самозаймання;

Ergo Rus: 1.2.9 *temperature impact.*

1.1.1. **влияния температуры.**

БелКент: 4.3.8. подмочки груза **атмосферными осадками и отпотевания судна;**

УПСК: 4.1.7. Підмочення Вантажу атмосферними опадами, якщо це не є наслідком аварії транспортного засобу або стихійного лиха;

РГС: в) **деформацией** грузов **под собственным весом;**

a) **Deformation** of cargo under **its own weight;**

4.5 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)

i) **delay in delivery of cargoes and fall in prices;** neither are indemnified **any other indirect losses** incurred by the Insured, except when under insurance conditions such losses are subject to reimbursement in general average.

Bulstrad: 6.3. inherent vice or the nature of cargo, such as: **parching, shrinkage, self-decay, natural loss of weight /ullage/, pigmentation, discoloration, smell absorption and the like,** except for cases where such loss or damage has occurred due to risks covered by the insurance contract;

DTV: 2.5.1.4 **ordinary humidity or fluctuations in temperature;**

French FPA: 5 **delay in forwarding or arrival** of the insured cargo **unless resulting** from sinking, capsizing or stranding or grounding of the vessel or craft, fire or explosion, collision or contact of the vessel or craft with a fixed movable or floating object including ice; falling aircraft; entry of water causing the vessel or craft to enter a port of refuge and there discharge all or part of its cargo;

гибель, повреждение или расходы, причиненные **задержкой, даже если такая задержка была вызвана застрахованным** риском (за исключением расходов, оплачиваемых по вышеприведенной Оговорке 2).

и) **замедления в доставке грузов и падения цен**. Не возмещаются также всякие **другие косвенные убытки**. Страхователя, кроме тех случаев,

Finland: 3.2.5 This insurance does not cover **loss of time, interest, profit or market or loss caused by late arrival** or other consequential losses.

3.1.7. **задержки в доставке груза**, в том числе, если такая задержка произошла вследствие события, риск наступления которого застрахован;

Norway: 5. **Delay, unless such delay causes a further deterioration of damage otherwise covered** under this insurance during the further transit,

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

OW Allianz: j) price **slump**;

и) падения цен;

4.6 loss damage or expense caused by **insolvency or financial default** of the owners managers....where, at the time of loading..., the Assured are aware...

3.3.2. неплатежеспособности страхователя, выгодоприобретателя, отправителя, перевозчика или экспедитора;

DTV: 2.4.1.5 insolvency or financial default of the shipowner, charterer or operator, or **in respect of any other financial dispute** involving the above parties,

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned.... who has bought

OW Allianz: o) insolvency or **delay in payment** on the part of the shipowner, **freighter** or person who carries out the operation of the vessel, as well as any other **financial trouble** facing the aforementioned parties;

unless: - the Policyholder can prove that he exercised the diligence of a prudent businessman in choosing the above parties or the responsible forwarding agent;

гибель, повреждение или расходы, возникающие из **неплатежеспособности или невыполнения денежных обязательств** (дефолта) владельцев..., если во время погрузкиСтрахователь знал

о) **неплатежеспособности и задержки с оплатой** со стороны судовладельца, **фрахтовщика** или лица, осуществляющего эксплуатацию судна, а также **прочих финансовых проблем**, возникающих с указанными лицами;

- the Policyholder or Assured is the buyer and, under the terms of the sales contract, had no control over the choice of persons involved in the transport of the goods.

Это исключение не применяется, если договор страхования был переуступлен стороне,есликупила ...объект.

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.

с применением атомного или ядерного распада и/или слияния или иной сходной реакции, или радиоактивной силы или вещества.

b) direct or indirect effect of nuclear explosion, radiation or radioactive contamination or connected with any application of an atomic energy and utilization of fissile materials;

б) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

Norway: 11. Chemical, biological, biochemical or electromagnetic weapons.

5.1. In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

По настоящему страхованию ни в коем случае не возмещаются гибель, повреждения или расходы, возникающие из

5.1.1. **unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage... where the Assured are privy (when) loaded**

немореходности судна... или непригодности судна.... для безопасной перевозки объекта страхования, если Страхователь был в курсе на момент погрузки

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

3.3.5. использования для перевозки груза не обусловленного договором страхования вида транспорта;

3.3.9. несоответствия упаковки, контейнера или транспортного средства установленным правилам перевозки определенного вида груза, а также немореходности судна или неподготовленности транспортного средства для перевозки груза, если страхователь или выгодоприобретатель знали или должны были знать об этом.

БелКент: 4.3.7. выбрасывания за борт и смывания волной палубного груза или груза, перевозимого на беспалубном судне;

5.1.2. **unfitness of container or conveyance** for the safe carriage..., where loading prior to attachment ...or by the Assured **KKP: 8) 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;**

непригодности контейнера или иного транспортного средства для безопасной перевозки..., если погрузка выполнялась ... до вступления в силу страхования, или Страхователем или его служащими, и они были в курсе.

8) loading onto **open, not properly covered inland transport facility** (railway carriage, motor vehicle, etc.), **open vessel, on deck or overloading;**

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

a) **warlike operations or warlike measures** of any nature and consequences thereof, damage or destruction caused by mines, torpedoes, bombs and other **instruments of war, actions of pirates,** and also in consequence of civil war, civil commotion and strikes, confiscation, requisition, **arrest or destruction of the cargoes by order of military or civil authorities;**

AIMU: (3) all consequences of hostilities or warlike operations (whether there be a declaration of war or not), **but this Warranty shall not exclude collision** or contact with rockets or similar missiles (other than weapons of war) or with any fixed or floating object (other than a mine or torpedo), stranding, heavy weather, fire or explosion unless caused directly (and independently of the nature of the voyage or service which the vessel concerned or, in the case of collision, any other vessel involved therein, is performing) by a hostile act by or against a belligerent power, and for the purposes of this Warranty "power" includes any authority maintaining naval, military, or air forces in association with a power;

войной, гражданской войной, революцией, восстанием, мятежными действиями или вызванными ими гражданскими волнениями, или любыми враждебными действиями со стороны или против воюющей державы

а) всякого рода военных действий или мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны, пиратских действий, а также вследствие гражданской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения грузов по требованию военных или гражданских властей;

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

3.1.2. военных действий, а также маневров или военных мероприятий

6.2. capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

AIMU: (1) all consequences of capture, seizure, arrest, restraint, detainment, confiscation, preemption, requisition, nationalization, and the consequences thereof or any attempt thereat, whether in time of peace or war and whether lawful or otherwise;

захватом, задержанием, арестом, ограничением свободы или иным задержанием (за исключением пиратства) и их последствиями или попытками предпринять такие действия

3.1.5. изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного груза по распоряжению государственных органов;

DTV: 2.4.1.3 confiscation, deprivation of possession or other acts of authorities;

(UN)EXTENSIONS = “РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”

French FPA: 1 confiscation, sequestration, requisition, blockade running, smuggling, any kind of arrest or seizure

Norway: 7. Measures taken against the goods by State authorities.

Norway: 9. Measures hindering the transport operations, implemented by State authorities.

Norway: 4. 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.

Bulstrad: 6.11 smuggling or prohibited trade;

French FPA: c) the illegal or clandestine trading of cargo.

6.3. **derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.** 3.1.4. столкновения с минами, поражения бомбами, торпедами, снарядами, пулями и иным оружием;

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 **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.

причиненные **любым лицом, действующим по политическим, идеологическим или религиозным мотивам.**

AIMU: (2) 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, terrorist or ideological purposes** and whether any loss, damage or expense resulting therefrom is accidental or intentional.

3.1.6. **террористических акций и противоправных действий по политическим мотивам;**

**GLOBAL (UN) EXTENSIONS
“СОБСТВЕННЫЕ РАСШИРЕНИЯ (НЕ)ПОКРЫТИЯ”**

h) damage to the cargo caused by **worms, rodents and insects;**

Bulstrad: 6.4 mould, fermentation, latent defect, worms, larvae, rodents, insects, except for cases where such loss or damage has occurred due to risks covered

з) повреждения груза червями, грызунами и насекомыми

Bulstrad: 6.5 soiling, staining, discoloration, pigmentation and the like, of bulk cargo in transportation;

14) истечения гарантийных сроков или сроков реализации груза;

Bulstrad: 6.8 theft of the whole vehicle in the case of transportation by land;

14) expiration of a warranty period or the period of goods realization;

1) морального вреда.

2) moral damage;

3.3.3. возврата груза в место отправления;

3.3.4. направления груза в место назначения, не обусловленное в договоре страхования;

РЕСО: м) поломки холодильного оборудования.

KazAll: стихийных бедствий, если территория страхового покрытия объявлена зоной стихийного бедствия до момента заключения договора страхования;

УПСК: 4.1.9. Випадіння Вантажу зі стропів;

УПСК: 4.1.13. 4.2.1. Порушень в роботі електричних схем, механічних неполадок, якщо вони не є наслідком пошкоджень, завданих Вантажу під час транспортування;

УПСК: 4.2.4. Розриву мішків (для Вантажів, які перевозяться в мішках);

KazAll: - хищения груза третьими лицами путем мошенничества, в частности, при их действии под именем другого лица и (или) по поддельным документам;

KazAll - 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

**ОБЩИЕ
ИСКЛЮЧЕНИЯ /**

KazALI 6.9. Основанием для отказа Страховщика в осуществлении страховой выплаты является:

France, Finland: 3.1.9 This insurance does not cover liability to third parties.

**ОБЩИЕ
ОГРАНИЧЕНИЯ**

1) сообщение Страхователем Страховщику заведомо ложных сведений об объекте страхования, страховом риске, страховом случае и его последствиях;

Finland 2003: 3.2.3 costs or expenses for removal or destruction of damaged goods

**GENERAL
EXCLUSIONS /**

2) умышленное непринятие Страхователем и лицами, состоящими с ним в трудовых/ договорных отношениях мер по уменьшению убытков от страхового случая;

Finland 2003: 3.2.3 costs or expenses for cleaning the conveyance, cargo-carrying unit or environment.

**GENERAL
RESTRICTIONS**

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) неуведомление 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.);

9) не соблюдение Страхователем, Застрахованным и (или) Выгодоприобретателем условий и ограничений, оговоренных в настоящих Правилах и договоре страхования.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 10.1 = ADDENDUM 10.1
ПОСТРОЧНОЕ СРАВНЕНИЕ ИСС 1982 и 2009
С НЕОФИЦИАЛЬНЫМ ПЕРЕВОДОМ НА РУССКИЙ
LINE-BY-LINE COMPARISON of ICC 1982 and 2009
WITH AN UNOCCIAL RUSSIAN TRANSLATION**

ПОЯСНЕНИЕ

- Перевод сделан дословный, с целью сравнения двух текстов. Поэтому, конечно, странно воспримется, что servants – это «слуги». Но недаром же в 2009 году servants заменено на employees – «служащие».
- По шрифтам: Arial – текст оговорок 1982 года, Times New Roman – 2009 года.
- Различия в формулировках – подчеркнуты. То, что удалено из 1982 года в варианте 2009 года - ~~зачеркнуто~~. Новое в 2009 году – **выделено**. В нескольких местах обоих вариантов есть *текст курсивом* – сохранен. Если изменений в тексте не было – дается один вариант русского перевода.
- Чтобы много времени не тратить, если Вы еще не сделали этого, прочитайте главу X. Там содержится краткое изложение изменений 2009 года с нашим комментарием – на пользу они Страхователю или нет.

INSTITUTE CARGO CLAUSES (A)
ICC(A)
ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ (A)
Оговорки 252 от 1/1/82
(FOR USE ONLY WITH THE NEW MARINE POLICY FORM)
(для использования только с новой формой морского полиса)
Оговорки 382 от 1/1/2009

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.

RISKS COVERED

Risks

1. 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

По настоящему страхованию покрываются все риски гибели или повреждения предмета страхования, за исключением случаев, перечисленных ниже в Оговорках 4, 5, 6 и 7.

ЗАСТРАХОВАННЫЕ РИСКИ

Риски

По настоящему страхованию покрываются все риски гибели или повреждения предмета страхования, за исключением тех, что исключены по положениям нижеследующих Оговорок 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.

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.

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 нижеприведенным Оговоркам 4, 5, 6 или 7 ~~или по иным условиям настоящего страхования~~.

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.

"Both to Blame Collision Clause"

3. 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.

Условия настоящего страхования расширены на случаи возмещения Страхователю такой доли ответственности по оговорке «Столкновение по обоюдной вине» 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 счет организовать защиту Страхователя от такой претензии.

«Оговорка о столкновении по обоюдной вине»

По настоящему страхованию Страхователю возмещается, в отношении любого застрахованного риска, ответственность по оговорке «Столкновение по обоюдной вине» в договоре перевозки. В случае, если перевозчик заявит претензию на основании указанной оговорки, Страхователь обязуется известить об этом Страховщиков. Последние имеют право за свой счет организовать защиту Страхователя от такой претензии.

EXCLUSIONS

4. In no case shall this insurance cover
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
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
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 объема или нормальный износ застрахованного груза

- 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)

- 4.3. 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

- 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 природой 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)

- 4.5. 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, непосредственно причиненные задержкой, даже если такая задержка была вызвана застрахованным риском (за исключением расходов, оплачиваемых по вышеприведенной Оговорке 2).

гибель, повреждение или расходы, 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

- 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

гибель, повреждение или расходы, возникающие из неплатежеспособности или невыполнения денежных обязательств (дефолта) владельцев, менеджеров, фрахтователей или операторов судна

гибель, повреждение или расходы, причиненные неплатежеспособностью или невыполнением денежных обязательств (дефолта) 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.**

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.

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.

гибель, повреждение или расходы, возникающие из использования любого орудия войны с применением атомного или ядерного распада и/или слияния или иной сходной реакции, или радиоактивной силы или вещества.

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 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. 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.

5.1. 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. **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.**
Вышеприведенное 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.
- 5.2. 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:
- 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.
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.
Страховщики отказываются от своего права ссылаться на нарушение подразумеваемого существенного условия мореходности судна и пригодности судна для перевозки предмета страхования до места назначения.
6. In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by
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
- 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
- 6.2. capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 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

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.

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

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

Ни в коем случае по настоящему страхованию не покрываются гибель, повреждение или расходы:

7.1. caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.1. caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

причиненные 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

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.

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**

причиненные любым террористом или лицом, действующим по политическим мотивам.

причиненные 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.**

причиненные любым лицом, действующим по политическим, идеологическим или религиозным мотивам.

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

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 ДЕЙСТВИЯ СТРАХОВАНИЯ

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:

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 delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,
- 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, **после доставки на получательский или на иной окончательный склад или место хранения в указанном здесь месте назначения,**
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 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
- 8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
- 8.1.2.2 for allocation or distribution, or
- 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
- 8.1.2.1 **для хранения иного, нежели в ходе нормальной перевозки, или**
- 8.1.2.2 **для разделения или распределения, 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 разделения или распределения, 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 решат 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.

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.

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 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

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 transhipment 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 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.

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.

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

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 запроса о продлении покрытия, когда страхование останется в силе, при условии оплаты дополнительной премии, если таковая будет потребована Андеррайтерами*, либо

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 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

- 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 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

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 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.

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 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.

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.

Change of Voyage

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, риск считается застрахованным по премии и на условиях, подлежащих согласованию, с условием немедленного извещения Андеррайтеров.

Изменение рейса

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.

CLAIMS

11.1. In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

Insurable Interest

11.1. In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

УБЫТКИ

Для того, чтобы получить возмещение по настоящему страхованию, Страхователь должен иметь страховой интерес в предмете страхования на момент убытка.

Страховой интерес

Для того, чтобы получить возмещение по настоящему страхованию, Страхователь должен иметь страховой интерес в предмете страхования на момент убытка.

- 11.2. Subject to 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Underwriters were not.

- 11.2. Subject to **Clause** 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

С учетом вышеприведенного п. 11.1., Страхователь имеет право получить возмещение по застрахованному убытку, имевшему место в течение периода, покрытого настоящим страхованием, несмотря на то, что убыток произошел до того, как был заключен договор страхования, за исключением случаев, когда Страхователь знал об убытке, а Андеррайтеры не знали.

С учетом вышеприведенной **Оговорки** 11.1, Страхователь имеет право получить возмещение по застрахованному убытку, имевшему место в течение периода, покрытого настоящим страхованием, несмотря на то, что убыток произошел до того, как был заключен договор страхования, за исключением случаев, когда Страхователь знал об убытке, а Страховщики не знали.

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured **hereunder**. This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

Forwarding Charges

12. Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter **insured** is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter **insured** to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.

Если вследствие воздействия покрытого настоящим страхованием риска, застрахованная перевозка прекратится в порту или месте, иных, чем то, до которого предмет покрыт по настоящему страхованию, Андеррайтеры возместят Страхователю любые надлежащим образом и разумно понесенные дополнительные расходы по разгрузке, хранению и довозке предмета до места назначения, до которого он застрахован по настоящему страхованию.

Данная Оговорка 12, не применяющаяся к расходам по общей аварии или спасению, подчиняется действию исключений, содержащихся в вышеприведенных Оговорках 4, 5, 6 и 7, и не включает расходы, возникающие вследствие вины, небрежности, неплатежеспособности или финансовой несостоятельности (дефолта) Страхователя или его слуг.

12. **Расходы по довозке**

Если вследствие воздействия покрытого настоящим страхованием риска, застрахованная перевозка прекратится в порту или месте, иных, чем то, до которого предмет **страхования** покрыт по настоящему страхованию, Страховщики возместят Страхователю любые надлежащим образом и разумно понесенные дополнительные расходы по разгрузке, хранению и перевозке предмета **страхования** до места назначения, до которого он застрахован по настоящему страхованию.

Данная Оговорка 12, не применяющаяся к расходам по общей аварии или спасению, подчиняется действию исключений, содержащихся в вышеприведенных Оговорках 4, 5, 6 и 7, и не включает расходы, возникающие вследствие вины, небрежности, неплатежеспособности или финансовой несостоятельности (дефолта) Страхователя или его служащих.

13. 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 to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

Constructive Total Loss

13. 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.

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 до места назначения, до которого он застрахован, превысят его стоимость по прибытию.

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.

- 14.1. If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the cargo insured herein the agreed value of the cargo shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.
In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.
- Increased Value**
- 14.1. If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.
In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.
- Если Страхователь заключил страхование Повышенной Стоимости в отношении застрахованного здесь груза, согласованная стоимость груза считается увеличенной до общей суммы, застрахованной по настоящему страхованию и всем страхованиям Повышенной Стоимости, покрывающим убыток; и ответственность по настоящему страхованию будет пропорциональна отношению данной страховой суммы к такой общей страховой сумме.
В случае убытка Страхователь должен предоставить Андеррайтерам сведения о суммах, застрахованных по всем иным страхованиям.
- Повышенная Стоимость**
- 14.1. Если Страхователь заключил страхование Повышенной Стоимости в отношении застрахованного по настоящему страхованию предмета, согласованная стоимость предмета страхования считается увеличенной до общей суммы, застрахованной по настоящему страхованию и всем страхованиям Повышенной Стоимости, покрывающим убыток; и ответственность по настоящему страхованию будет пропорциональна отношению страховой суммы по настоящему страхованию к такой общей страховой сумме.
В случае убытка Страхователь должен предоставить Страховщикам сведения о суммах, застрахованных по всем иным страхованиям.
- 14.2. Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:
The agreed value of the cargo shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the cargo by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured herein bears to such total amount insured.
In the event of claim the Assured shall provide the Underwriters with evidence of the amounts insured under all other insurances.
- 14.2. Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply:
The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.
In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

Если настоящее страхование заключено на Повышенную Стоимость, применяется следующая оговорка:

Согласованная стоимость груза считается равной общей сумме, застрахованной по первичному страхованию и всем страхованиям Повышенной Стоимости, покрывающим убыток и заключенным Страхователем в отношении груза, и ответственность по настоящему страхованию будет пропорциональна отношению данной страховой суммы к такой общей страховой сумме.

В случае убытка Страхователь должен предоставить Андеррайтерам сведения о суммах, застрахованных по всем иным страхованиям.

Если настоящее страхование заключено на Повышенную Стоимость, применяется следующая оговорка:

Согласованная стоимость предмета страхования считается равной общей сумме, застрахованной по первичному страхованию и всем страхованиям Повышенной Стоимости, покрывающим убыток и заключенным Страхователем в отношении предмета страхования, и ответственность по настоящему страхованию будет пропорциональна отношению по настоящему страхованию страховой суммы к такой общей страховой сумме.

В случае убытка Страхователь должен предоставить Страховщикам сведения о суммах, застрахованных по всем иным страхованиям.

BENEFIT OF INSURANCE

15. This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.

ВЫГОДОПРИБРЕТЕНИЕ

По этому страхованию выгодоприобретателем не может быть перевозчик или иной ответственный хранитель.

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, Это страхование

покрывает Страхователя, под которым понимается лицо, обращающееся за возмещением, либо в качестве лица, которое, или от имени которого был оформлен договор страхования, либо в качестве правопреемника,

- 15.2. shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

Не может быть расширено с тем, чтобы выгодоприобретателем по нему был перевозчик или ответственный хранитель.

MINIMISING LOSSES

16. It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

Duty of Assured

16. It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

МИНИМИЗАЦИЯ УБЫТКОВ

Обязанностью Страхователя и его слуг и агентов в отношении возмещаемого убытка является:

Обязанность Страхователя

Обязанностью Страхователя и его служащих и агентов в отношении возмещаемого убытка является:

- 16.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,
and
- 16.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss,
and
принимать такие меры, которые были бы разумны для предотвращения или уменьшения такого убытка, и
- 16.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised
- 16.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised
обеспечить, чтобы все права требования против перевозчиков, ответственных хранителей или других третьих лиц соответствующим образом сохранены и осуществлены
and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.
and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.
а Андеррайтеры возместят Страхователю, в дополнение к любому покрываемому по настоящему страхованию убытку, любые расходы, целесообразно и разумно понесенные при выполнении этих обязанностей.
а Страховщики возместят Страхователю, в дополнение к любому покрываемому по настоящему страхованию убытку, любые расходы, целесообразно и разумно понесенные при выполнении этих обязанностей.
17. Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
Waiver
17. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
Меры, принятые Страхователем или Андеррайтерами с целью спасения, защиты или восстановления предмета страхования, не могут быть расценены как отказ или принятие абандона, или иным образом ущемить права любой из сторон.
Отказ
Меры, принятые Страхователем или Страховщиком с целью спасения, защиты или восстановления предмета страхования, не могут быть расценены как отказ или принятие абандона, или иным образом ущемить права любой из сторон.
- AVOIDANCE OF DELAY**
18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.
18. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

ИЗБЕЖАНИЕ ЗАДЕРЖЕК

Условием настоящего страхования является то, что Страхователь будет действовать с разумной поспешностью во всех обстоятельствах, которые он контролирует.

LAW AND PRACTICE

19. This insurance is subject to English law and practice.

19. This insurance is subject to English law and practice.

ПРАВО И ПРАКТИКА

Настоящее страхование подчиняется английскому праву и обычаям.

NOTE:-

It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.

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.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Страхователь обязан, как только ему станет известно о событии, «считающемся застрахованным» по настоящему страхованию, незамедлительно известить Андеррайтеров, и право на такое покрытие зависит от выполнения этого обязательства.

Если продолжение покрытия?? затребует по Оговорке 9, или подается извещение об изменении пункта назначения по Оговорке 10, существует обязательство незамедлительно известить Страховщиков, и право на такое покрытие зависит от выполнения этого обязательства.

© Copyright: 11/08 – Lloyd's Market Association (LMA) and International Underwriting Association of London (IUA).

© Копирайт: 11/08 – Ассоциация Рынка Ллойдс (LMA) и Лондонская Международная Ассоциация Андеррайтеров (IUA).

ПРИЛОЖЕНИЕ 11.1
БИБЛИОТЕКА ОГОВОРОВ = CLAUSES LIBRARY

– Я бы назвал это приложение «**Библиотечка**». На Бодлейскую Библиотеку в Оксфорде она пока не тянет.

– Да и к тому же, у нашей – идея «первого ознакомления». Дальше – надо лезть в конкретные документы.

– В основном, она написана по книге 1998 года **Marine Cargo Clauses. A collection of Non-Institute Clause**, автор **Joe Felice-Pace**, издана **Witherby & Co Ltd**.

– И самое смешное, что в Интернете есть ссылки еще на одну книгу с таким же названием. Она преподносится, как второе издание, но вышедшее в 1997 году.

– А еще я использовал бумажные носители: файлы, оставшиеся у меня еще с времен Блэкбалси, то есть до 1993 года.

– Что для нас важно. **Морское страхование развивается стремительно**. В особенности, ввод оговорки 2009 года серьезно изменил лицо отрасли. Ушли – почти – в прошлое некоторые понятия. Например, Held Covered – остается покрытым.

– Поэтому и библиотечку свою мы делаем, скажем, для ознакомления с богатством нашей отрасли. Подчеркивая, что, во-первых, многие оговорки уже **устарели**. Во-вторых, она **не претендует на полноту**.

– С тем, сколько проблем и какого рода, может возникнуть на пути начинающего грузового андеррайтера.

– А с другой стороны, если не мы, то кто?

– Вот что еще хочу подчеркнуть. Надо читать эти оговорки, надо. Потому, что они создают четкое впечатление: **страховщики готовы идти навстречу страхователю**. Включать дополнительные условия страхования. Но!

– Но! страхователю, **которого они знают**. Которому доверяют.

– А отсюда – печальное заключение. У нас часто страховщики и страхователи стоят «по разные стороны прилавка». А тут – они чаще – **партнеры, помогающие друг другу**.

– Ничего, и мы к этому постепенно приходим!

– Для экономии места ввели некоторые сокращения:

AddPrem = ДопПрем = при условии уплаты дополнительной премии

Если не = если не вызвано покрытой опасностью

Exc = Exclusion = Исключение

Ext = Extension = Расширение

Incl = Inclusion = Включение, расширение

InstC = Institute Clause = ИнстОг = Институтская оговорка

Много = есть очень много разных версий оговорки

ОтКов = Открытый Ковер (применяется в)

Стр-ль = Страхователь

Стр-щик = Страховщик

C = Clause(s)

Warr = Warranty = Существенное условие = CV

72 Hour Seepage and Pollution Buy-Back C	«72-часовое» покрытие Утечки и Загрязнения: покр-ся, только если Ст-ль узнал в теч. 72 часов с момента загрязнения / утечки
Accessories	Принадлежности (автомобилей, кража покр-ся только при краже а/м)
Accumulation C	Кумуляция: рисков по откр. полису – покр-ся в двойном лимите полиса

Additional Coverage / Special Conditions	
Aircraft C	Самолеты: термины, связанные с мореплаванием, применяются и к авиац. рискам
Airfreight Replacement / Charges C	Оговорка об авиаперевозке ремонтируемых или сменных частей. Лимит – стоимость предмета
All Risks Extension	Все риски – расширение. Много. Внимание на исключения!
Apportionment of Recoveries Clause	Распределение возмещений: от третьих лиц идут и Стр-кам, и Стр-лям, в пропорции к понесенным убыткам
Approved General Merchandise Definition	Определение генеральных грузов (не представляют собой спец. рисков, не подвержены особым убыткам)
Arbitration C	Арбитражная оговорка. Много. Очень важна. Имеет много разных редакций.
Arts and Antiques C	
Assured Acting as Carrier	Стр-ль выступает как перевозчик: и отвечает на основании договора перевозки.
Atmospheric / Climatic Conditions	Искл. воздействия атмосферных или климатических условий (шоколад, электроника)
Attachment / Termination of Transit	Начало / Окончание перевозки. Много
Average C	
Bailee C	Ответственный хранитель: Стр-ль должен обеспечивать права требования к нему
Basis of Valuation C	Метод оценки: например, CIF+10%. Может включать таможенную пошлину = Duty
Bending and Twisting Ex / Twisting Ex C	Искл. прогиба и скручивания, если не вызваны застр. риском – металл. грузы
Bigham C (US)	Ам. оговорка – претензии по общей аварии – лимит на расходы на перевозку грузов
Bills of Lading C	Коносаменты: покр-ся акцепт Стр-лем поддельных перевозочных документов
Blowing of Tins Ex (+Bursting)	Вздутие и взрыв консервов: искл., если не вызваны застр. риском
Books and Records C	Книги учета: Ст-ль обязан их вести и давать доступ к ним Ст-кам
Bulk Oil	Нефть наливом
Brands C (Destruction of damaged goods)	Товарные знаки (Уничтожение поврежденных грузов): для предотвращения подделок
Brands C (Removal of labels)	Товарные знаки (Удаление этикеток)
Brands and Trade Marks	Товарные знаки и фирменные марки
Breakage Clauses	Поломка. Много. Искл., если не...
Brokers Cancellation C	Расторжение договора брокером (в случае неуплаты премии). Много. Важно!
Bruising Exclusion	Искл. смятий в результате ударов
Buyers Interest Contingency Risks C	Интерес покупателя – непредвиденные обстоятельства. Много. ОткКовер. Продавец не застраховал груз должным образом.

Cancellation C	Расторжение договора. Много. ОткКовер. Нотисы о расторжении. Военные риски – 7 дней.
Capital Equipment C	Основное оборудование: покр-ся также аренда замены, лимит – страховая сумма. Искл. поломка
Captions	Заголовки: использовались в Ог до 2009, составляли часть текста оговорок
Cargo ISM End	МКУБ – Груз
Cartons and/or Cases C	Коробки и ящики: повреждение покр-ся, искл. износ (презентационные упаковки = presentation boxes)
Casing Warranty	Грузы должны отгружаться в ящиках
Certificate C	Сертификаты: могут выписываться Ст-лем, с условием ссылки на Оговорки
Change of Destination / Deviation / Delay C	Изменение Назначения / Девиация / Задержка: по воле Ст-ля, покр-ся при согласовании со Ст-ком
Change of Interest or Voyage Clause	Изменение груза или маршрута: покр-ся при согласовании со Ст-ком
Charterers C	Фрахтователи: Ст-ки отказываются от прав требования к Ст-лям как фрахтователям судов
Chipping Ex	Выбоины – искл., если не...
Claims Control C	Контроль за убытками: перестрахование
Claims Cooperation C	Сотрудничество в урегулировании убытков: перестрахование
Claims Quantum C	Сумма претензии: если оспаривается только сумма, Ст-ки должны делать предварительный платеж (Payment of Account) в 75% от согласованной суммы
Claims Settlement Authority	Полномочия на оплату убытков: даются брокерам или агентам на небольшие убытки
Classification C	Классификационная Оговорка
Classification C, AIMU	Классификационная Оговорка Американского Института Морского Страхования
Clause Paramount	Превалирующая оговорка. Много. Изменение маршрута – покрытие может оставаться в силе
“Claused” Bills of Lading	Коносаменты «С оговорками» («нечистые», «грязные» - Оговорка «Упаковка недостаточна»: риск покр-ся при условии сюрвея в месте назначения
Cleaning, Dying, Repair or Renovation Ex	Чистка, Крашение, Ремонт или Реновация – убытки, вызванные этим, не покр-ся
Climatic Conditions C	Климатические условия – не покр-ся
Coins Warr	Монеты – Оговорка. Отгружаются только в сейфах или запираемых помещениях, стоимость заявляется перевозчику
Co-insurance C	Сострахование. Аналогично франшизе, применяется по хрупким грузам.
Co-mingling C	Смешение: риск смешения навалочных грузов покр-ся, но убыток разделяется с владельцем другого, смешавшегося, груза
Commodity Trades	Массовые товары: покр-ся в соответствии с условиями, требуемыми соответств. торговой ассоциацией

Concealed Damage Extension C / Undiscovered Loss C	Скрытое повреждение: покр-ся. Контейн. грузы, строительные контракты – повреждения вскрываются не сразу, м.б. лимит в днях
Condensation C	Конденсация – м. покр-ся по контейнерным перевозкам
Conditions of Coverage	Условия перевозки
Confiscation and Detention Ex	Конфискация и задержание – искл. Много
Confiscation and Expropriation Clause	Конфискация и экспроприация. Много
Consolidation, Repacking and/or Breakdown C	Консолидация грузовых мест, переупаковка и/или поломка – убытки покр-ся и при нахождении у специалистов по этим операциям
Container Recoopering C	Ремонт контейнеров – не больших, чаще – деревянных – покр-ся
Container Clause (Handover Agreement)	Контейнерная Оговорка (Соглашение о передаче)
Container Shipments = Cov/Sweating and Condensation	Контейнерные отгрузки: покр-ся недостачи и повреждения груза в рез-те отпотевания / конденсации
Containerisation C	Контейнеризация: груз может отправляться в контейнерах
Contamination Ex / Incl C	Загрязнение – искл. риска
Contingency Insurance for Assured as Consignee	Страхование Грузополучателя от непредвиденных обстоятельств
Contribution C	Пропорциональная ответственность: если есть иной полис в отношении груза (напр. неморской), морской Ст-к отвечает только за часть убытка
Conveyance C	Транспортное средство: определяется как approved = одобренное – или уже, как powered = самодвижущееся, самоходное
Control of Damaged Goods	Контроль за поврежденными грузами: предотвратить попадание к конкурентам
Country Damage C	Повреждение грузов в стране происхождения: до погрузки, кас. грузов в кипах / мешках. Ст-ки оплачивают, только если Ст-ль не может переложить убытки на отправителей / др. лиц
Craft C	Портовые плавсредства: покр-ся перевозки на них
Crop Dates Warr	СУ о дате урожая: должна указываться
Crushing C	Сминание: перевозки шляп. Не покр-ся, если не...
Cutting C	Отрезание (поврежденной части). Много: тросы, трубы, черепицы.
Damaged Goods C	Поврежденные грузы: Ст-к обяз-ся не продавать поврежд. грузы на аукционе, не получив согласия Ст-ля
Date of Shipment(s) Warr	СУ – Дата отгрузки: не позже, чем...
Dates Fumigating Warr	СУ – фумигация фиников
Debris Removal C	Удаление остатков: покр-ся, но исключая риски загрязнения и/или удаления с судна / тр/сп.
Declaration of Risks	Заявление / декларация рисков / отгрузок
Deconsolidation and Unpacking Coverage	Разбивка партий / распаковка – покр-ся

Delay in Opening Cases C	Задержка с открытием ящиков: убытки покр-ся, если даже открыты после 60 дней по прибытию – но если Ст-ки предв-но извещены
Deliberate Damage – Pollution Hazard C	Намеренное повреждение – Угроза загрязнения: покр-ся
Denting Ex	Вмятины – искл., если не...
Depreciation Ex	Обесценение – искл.
Deprivation C	Лишение права – покр-ся. Дается Ст-лям с хорошей репутацией, покр-ся неполучение экспортных лицензий в теч. 6 месяцев
Deterioration Ex	Порча – исключение
Difference in Conditions C (DIC)	Оговорка о разнице в условиях страхования. Если убытки не покр-ся по полису продавца – их покроют Ст-ки покупателя
Direct Discharge Warr	СУсловие – прямая выгрузка: без лихтеров или иных вспомогательных плав. средств
Discoloration Ex	Обесцвечивание – искл.
Dismantling and/or Installation C	Демонтаж и/или установка: покр-ся, расширяя покрытие от склад-склад до демонт./установка
Documents, Slides, Prints or Plans C	Документы, Слайды, Распечатки или Планы: чаще всего, не покр-ся
Dock Strikes or Labour C	Портовые забастовки или трудовые конфликты: покрытие сохраняется при уплате доп. премии
Due Diligence C	Должная заботливость: Ст-ль должен проявлять для избежания или уменьшения убытков
Duration of Coverage C	Период покрытия: шире, чем предусмотрено условиями договора купли-продажи
Duty C	Таможенная пошлина. Включается в Стр. Сумму
Duty and/or Collect Freight	
Electrical Derangement Ex / Inc	Электрическая поломка – искл./вкл.
Electronic Derangement Ex / Inc	Электронная поломка – искл./вкл.
Embargo / Prohibition C	Эмбарго / Запрет: искл. убытков после введения. До – оплачивается фрахт на возврат
Errors and Omissions	Ошибки и упущения : покр-ся
Excess All Claims C	Франшиза: по каждому убытку или иная
Deductibles C	
Excess General Average C	Превышение – ОбАвария: доп. страхование, по кот. покр-ся суммы, не возмещенные по ОБАВ вследствие недострахования
Excess Per Item C	Франшиза по единице груза
Exhibition and/or Demonstration Risks Ext / Exhibition Risks C	Выставочные и/или демонстрационные риски – Расш. Много. Только как дополнение к морск. полису. Важно обеспечение сохранности, особенно во время выставки и обратного перемещения
Excise Goods	Акцизные товары
Explosion C	Взрыв – покр-ся

Fitness of Container C	Пригодность контейнера: если он предоставлен третьей стороной, не годен – убытки покр-ся
FOB/FAS Insurance	Страхование на период сухопутной перевозки
FOB Shipments C	Отруски FOB: покрываются от завода-изготовителя до погрузки на судно
Fogging Ex	Затуманивание – искл.: по стр. фотонегативов
Foreign Currency	Иностранная валюта: метод пересчета
Frozen Foods	Замороженные пищевые продукты
Frozen Meat	Замороженное мясо
Full Container Load Warr	СУ – Полная загрузка контейнера (не догружается другими грузами)
Fumigation C / Warr	Фумигация: убытки в ходе неплановой покр-ся. СУ – должна проводиться фумигация до отгрузки
Furniture in Transit (by sea and air) C	Перевозки мебели (морем и воздухом). Много. Шире период, лимиты на хрупкие вещи. Искл. – если не была профессионально упакована
Garbling C	Отсортровка: табак. Поврежденный отбирается и продается, за целый возмещение не выпл-ся
General Average C	Оговорка об общей аварии
General Average Guarantee C	Общая авария – гарантия: выдается Ллойдс
General Average in Full C	Общая авария – полностью: выплачивается, несмотря на недострахование
General Average, Salvage and Special Charges C	Общая авария, спасание и специальные расходы. Много. Определяются согл. договору перевозки.
Glass C	Стекло: искл. стоимость битого стекла, но покр-ся ремонт повреждений стеклом (мебель, картины)
Goods at Repairers Ext / Process C	Товары в ремонте: покр-ся, если застрахованы и на период их возврата из ремонта
Goods in Vehicles under the Control of Insured and/or their Employees	Грузы в тр/сп. под контролем Ст-ля или его служащих: покр-ся, искл.: если оставлены не под присмотром
Goods Purchased on CIF Terms	Грузы, купленные на условиях CIF: если полис Продавца уже, Ст-к Покуп-ля оплатит убытки и получит права требования к Продавцу
Goods purchased on FOB, FAS or similar terms	Товары, купленные на условиях FOB, FAS: покр-ся убытки до погрузки, Ст-ль суброгирует Ст-ку права требования к продавцу
Guaranteed outturn extension	Гарантированная выгрузка: нефти
Held Covered C	Остается покрытым (сейчас почти не употр-ся): неза-явленные грузы / изменения рейса при условии согласия лидеров-Ст-ков
Hijacking C	Похищение – искл.
Hold Fumigation Warr	СУ – фумигация трюмов
Hook Damage Ex C	Повреждение крюками – искл.
Household Goods and Personal Effects Conditions	Домашняя утварь и личные вещи – условия покрытия. Много. Шире период, недострахование
Hulls of Vessels or Other Crafts Made or Intended to be Waterborne or Airborne	Корпуса судов или средств, изготовленных для плавания / полетов: покр-ся только во время перевозки как груза, вкл. хранение

Important Instructions in Event of Claim	Важные инструкции в случае убытка: извещение, принятие мер по уменьшению
Important Notice C	Важное объявление: конкретный порядок действий в случае убытка
Inaccuracy C	Неточность: в описании риска – покр-ся
Increased Value C	Повышенная стоимость. Много. Иногда – покр-ся суммы налогов или пошлин
Infestation Ex	Заражение – искл. Зерно, мука, кофе, фрукты
Inland Transit / Transport Conditions = Transit by Inland Transport	Сухопутные перевозки. Много условий покрытия: тр/ср не ост-ся без присмотра или ост-ся на охраняемой стоянке, оборудовано иммобилайзером
Inchmaree C = Liner Negligence Clause	Инчмари – США: покр-ся взрывы котлов, поломки валов, скрытые дефекты, небрежность команды судна
Institute Clauses	Институтские Оговорки
Interlocking C	Убытки на стыке лет: перестрахование, опл-ся пропорционально отв-ти Перест-ля
Inuring C	Быть на пользу: это стр-ние не заключается в пользу третьих лиц (других стр-ков, перевозчиков)
Inspection of Records	Проверка учета
Issue of Certificates C	Выпуск Сертификатов: Ст-ком или Ст-лем
“J” Form Cargo (“J” Form) = Marine Law and Practice C	Старая оговорка, времен существования SG Полиса. “J” Форма применялась к неморским перевозкам. Оговорка распространяла на “J” форму морское право и практику
The Jason C	Оговорка Jason (судебное решение США 1912): оговорка в договорах перевозки, по которой гр-вльцы обязаны оплачивать долю по ОбАв. Такая же оговорка в стр. полисе покрывает такие платежи
Jetty C	Причал: но оговорка не о нем – о том, что в портовых складах должен проводиться сюрвей, кражи после него страхованием не покр-ся
Jurisdiction C	Юрисдикция – оговорка. ОЧЕНЬ много. И Очень важно
Label C Ext / Exc	Оговорка об Этикетках Расш / Искл: могут покр-ся только расходы по приведению в перв. состояние, стоимость новых этикеток, вкл. их пересылку
Land Transit All risks cargo clauses	Оговорки по страхованию наземных перевозок
Land Transit C (Fire, Collision or Overturning)	Сухопутные перевозки (Пожар, столкновение, переворачивание): предоставляют огранич. покрытие
Late Discovery C	Позднее обнаружение (повреждения) (см. Concealed Damage)
Letter of Credit C	Аккредитивы. Много. Стр-ки могут выписывать документы, соотв-ие требованиям аккредитивов
Levy C	Пошлина: вкл-ся в Страховую сумму
Liability of Carrier C	Ответственность перевозчика: нечасто используемая оговорка, снимает со Ст-ля необходимость доказывания наличия ответственности перевозчика

Liability of Carriers, Bailees or Other Third Parties C	Ответственность перевозчиков, ответственных хранителей или третьих лиц: Ст-ль обязан сохранить право требования к ним
Limit of Liability Exceeded	Превышение лимита ответственности: если СтрСумма превышает лимит, Ст-ль все равно должен заявить отгрузку по ОтКоверу, но Ст-ки будут отвечать только за пропорциональную часть риска
Limitation of Indemnity C	Ограничение возмещения: огранич-ся фактически-ми расходами на ремонт / пересылку, но не свыше СтрСуммы.
Livestock C	Скот – много. Покр-ся смерть на борту, 24 часа после разгрузки, содержание в порту убежища и пр.
Loading and Unloading C	Погрузка и выгрузка: убытки покр-ся
Local Policies C	Местные полисы: там, где закон-во обязывает страховать в местных компаниях, Ст-ки обеспечивают получение таких местных полисов (весь СНГ!)
Locking Warr	СУ – закрыто на замок – перевозка а/м
Loss of weight Ex	Потеря веса – искл. (орехи, казеин и пр.)
Loss Payable / Payee C	Убытки оплачиваются... Много. Обычно – банку.
Machinery Parts Replacement C	Замена частей оборудования: покр-ся только расходы на ремонт или замену части плюс на транспорт, но не свыше Страховой Суммы всей единицы оборудования
Malicious Damage Clause, Institute, 266	Злоумышленный ущерб, ИнстОг
Malicious Damage and Sabotage C	Злоумышленный ущерб и саботаж: расширение к страх-ям грузов на неморских условиях.
MAR Policy Form	MAR – Проформа морского полиса
Marine Extension C	Морское расширение – применяется морское право и практика
Marine Law and Practice C	Морское законодательство и практика = См. “J” Form
Marine Pollution Ex C	Морское загрязнение, искл.
Pollution Exc	
Mechanical Breakdown C	Механическая поломка – искл.
Mechanical Electrical and Electronic Derangement Exc / Inc C	Механическая, электрическая и электронная поломка – искл., если не...
Mildew Ex C	Плесень, искл.
Moth and Vermin Damage Ex	Моль и вредители, повреждение искл.: сырой шелк и пр. грузы
Mould and Mildew Ex	Грибок и плесень, искл.: резина, сигареты, табак
Mildew Ex C	
Musical Instruments C	Музыкальные инструменты: не покр-ся атмосферное воздействие, повреждение струн и пр.
Name of Insured (Extension) C	Наименование Стр-ля – Расш.: для ОткрПол, расширяет покрытие на связанные компании
Natural Rubber	Природная резина
Negligence C	Небрежность, много. Покр-ся убытки в связи с небрежностью команды судна

New Crop Warr	Новый урожай – СУ: покр-ся грузы только нового урожая
New Drums Warr	Новые бочки – СУ
New Plant &/or Equipment &/or Machinery C	Схоже с Replacement C: покр-ся только расходы на замену / ремонт части / единицы оборудования. Не покр-ся поломки. Не покр-ся царапины, поверхностный дефекты (denting, marring), перекраска
No Survey C	Непроведение сюрвея
Non-Contribution C	Неразделение: в случае наличия другого страхования, данный полис не покрывает убытки
Non-Declaration C	Незаявление [стоимости]: покр-ся убытки даже если Ст-ль не объявил стоимость груза и/или не занес ее в коносамент
Non-Delivery C / Non-Delivery Losses C	Непоставка – убытки. Необходимость срочного заявления. Покрывает и задержку в поставке: модные товары, выставки, “just in time” – после 30/60 дней
Oils, Seeds and Fats	Масла, семена и жиры
On deck Shipments C	Перевозки на палубе – грузы в контейнерах – покр-ся выбрасывание / смывание / утрата за бортом. Много
On Deck / Under Deck Shipment Warr	СУ: разрешена / не разрешена перевозка на палубе
Onus of Proof C	Бремя доказывания – на Стр-ле
Overcarriage C	«Пере-возка» – очевидно, доставка не по назначению, груз покр-ся до начального места назначения
Oxidisation Ex	См. Pitting and Oxidisation Ex C
Packers' Premises Ext C	Склады / помещения упаковочных фирм – груз по-крыт
Packing C	Упаковка – Ог использовалась до 2009 года
Pairs and Sets C	Пары и наборы – покр-ся только часть, без учета «особой стоимости» = special value набора
Paramount War C	Превалирующая Оговорка о Военных рисках – в основном, исп. в страховании каско: не покрываются наземные военные риски. Сейчас – могут покр-ся
Partial Loss C	Частичный убыток – покр-ся только стоимости поврежденной части целой единицы имущества, вкл. расходы по оценке части (cost of appraisal)
Personal Effects Conds	См. Household Goods and Personal Effects Conditions
P.G.M Personal Effects C	Личные вещи – оговорка P.G.M – широкая
Picking C	Выщипывание, отсортировка поврежденной части груза (хлопка), которая продается с уценкой
Picture Glass C	Картинное стекло: бой не покр-ся, но покр-ся повреждение картин
Pilferage C	См. Theft, Pilferage, Short and/or Non-Delivery C
Pitting and Oxidisation Ex C	Разъедание (раковинная коррозия) и Окисление – искл.: тонколистый металл
Policy Proof of Interest (PPI)	Полис – подтверждение интереса. Устаревшее понятие – полис, не требовавший подтверждения наличия интереса Стр-ля в предмете страхования

Pollution End	Загрязнение – покр-ся, только по имуществу, в результате внезапного случайного загрязнения
Pollution Exc Marine Pollution Ex C	Загрязнение (морское) – не покр-ся
Pollution Hazard – Deliberate Damage	Риск загрязнения – намеренный ущерб: меры по указанию властей для предотвращения загрязнения
Port Delay C	Задержка в порту: покр-ся по согласованию, если судно не разгружено после 60 дней после прибытия
Postal Sendings C	Почтовые отправки: покрытие с момента отправки из офиса / со склада отправителя. Нужно подтверждение отправки = proof of posting
Potential Duty C	Возможная пошлина
Precedence of Conditions	Приоритетность условий
Private Motor Vehicles Exc	См. Vehicle Exc
Process C	В обработке: убытки не покр-ся – если груз направляется на ремонт. См. Goods at Repairers Ext.
Professional Packing Warr	Профессиональная упаковка – СУ
Profit-Sharing Agreement C / Profit Commission C	Разделение прибыли / комиссия от прибыли. Много. Раньше было 15% от 85%, сейчас чаще 15 от 70%.
Proof of Posting Warr	Подтверждение отправки – СУ: в случае убытка
Proof of Value Warr	Подтверждение стоимости – СУ: в случае убытка
Quarterly Notice C	Расторжение – квартал: можно расторгнуть ОткКов по окончанию квартала – с предв. извещением
Radioactive Contamination Exc – RACE	Радиоактивное заражение – искл.
Railwagons Supplied by Shipowners and Others	Ж/д вагоны, предоставленные судовладельцами и пр. – редкий случай, Ст-ль несет отв-ть за повреждение
Reasonable Despatch C	Разумное поспешание – СУ – заменено в ICC 2009
Reconditioned and/or Refurbished Used Goods	Отремонтированные / подновленные товары секонд-хэнд
Recoopering / Repackaging Clause	Оговорка о ремонте тары / переупаковке
Recording Equipment and the like and other Capital Equipment C	Записывающее оборудование и иное Основное оборудование и пр.: покр-ся аренда замены, лимит – страховая сумма. Искл. поломка
Refrigerating Machinery Breakdown C	Поломка рефрижераторного оборудования: покр-ся если более 24 последовательных часов
Refused / Returned Shipments Clause Returned Goods C	Отклоненные / возвращенные отгрузки – покр-ся на время задержки / возврата
Reinforcing Bars, Rods, Mesh, Steel Sheets, Steel Pipes, Tin Plate and Similar Interests	Арматура, стержни, стальная сетка, стальное полотно, стальные трубы, оловянное полотно и др. грузы – искл. скручивание, сгибание, ржавление, окисление, обесцвечивание, если только об этом не заявлено до убытка.
Re-issue Clauses A, B	Повторный выпуск – облигаций, оборотных инструментов, банкнот: покр-ся только расходы на выпуск, не номинальная стоимость – за искл. случаев предъявления пропавших цен/бум третьим лицом

Rejection Inc C	Отказ – вкл.: отказ или требование уничтожения импортных грузов властями страны импортера
Release C	См. Waiver and/or Release C
Removal of Debris / Cost of Transfer C	Удаление остатков / стоимость перемещения (на др. тр/ср): покр-ся, с лимитом. и искл. загрязн. ДопПрем.
Repacking C / Exc	Переупаковка – Ог или Искл. Если покр-ся, то только вследствие возд. застрах. опасности, даже если груз не поврежден, и даже если делается в месте назначения. Reballage = перекиповка.
Repainting Exc	Перекраска – искл.: по а/м секунд-хенд
Repairs Effected by the Assured	Ремонт силами страхователя – расходы тоже возмещаются, с учетом возможных расходов на ремонт третьими лицами
Replacement C (Institute), 161 / 372	
Replacement C – Proportional Valuation, 373	
Replacement C – Obsolete Parts, JC2008/023	
Replacement (Machinery) C	Замещение – ИнстОг: лимит – ремонт части и перевозка
Required by Law	Требуется по закону: расходы покр-ся
Restitution Payments C	Расходы по восстановлению: документов. Надо учитывать др. возможности – восст. через банки и пр.
Returned Goods C	См. Refused / Returned Shipments C
Returned Items for Repair C	Предметы, возвращенные для ремонта: искл. естественный износ и естественное ухудшение = gradual deterioration
Returned Shipment C	Возвращенные отгрузки: Много. Важно не покрывать товары на консигнации, комиссии. Покр-ся обычно на более узких условиях, ДопПр
Rust Oxidisation and Discoloration Exc C	Ржавление, Окисление, Обесцвечивание – искл.: металлы, металл. части, если не...
Sabotage C	См. Malicious Damage and Sabotage C
Sale of Damaged Goods C	Продажа поврежденных грузов: если, по мнению Стр-ля, продажа ему во вред, грузы м.б. расценены как КПГ и уничтожены в присутствии предст. Ст-ка
Salvage and Recovery C	Спасенное имущество и возмещения от третьих лиц: полученные после оплаты убытка суммы расцениваются как полученные до оплаты, с перерасчетом платежей
Salvage Waiver C	Отказ от спасенного имущества: фирменные товары – поврежденные – уничтожаются
Scratching Chipping Denting and Bruising Exc C	Царапины, сколы, вмятины, повреждения – искл.: металлы, мебель, столовые приборы
Seals Intact C	Пломбы целы: убытки по недостатке покр-ся, нужно докум. обоснование количества + номера пломб + сюрвей дверных петель.
Second-hand Replacement C	

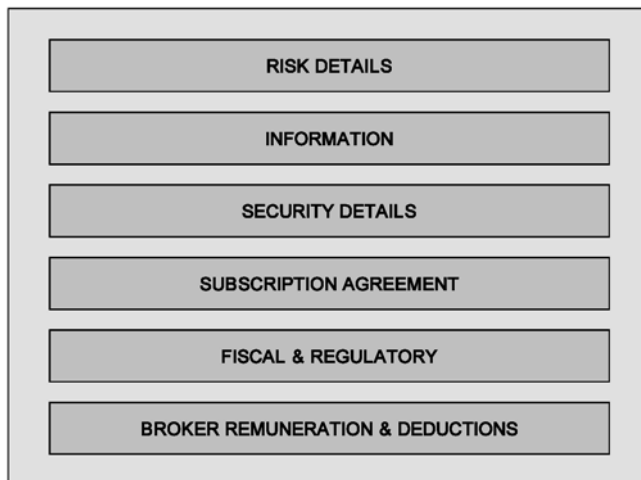
Second-hand Machinery Replacement C	Замена оборудования сэконд-хенд: покр-ся стоимость части + перевозка и ремонт в пропорции, равной отношению ст-ти сек-хэнд и нового оборудования
Seller's Interest C	Интерес продавца. Много оговорок. Покр-ся отказ от грузов или не передача прав собств-ти. Не должно пересекаться со страхованиями Экспортных Кредитов. Вся отгрузка должна быть возвращена / не передана.
Seller's Contingency C	Сходно с Seller's Interest C
Sending by air and post	Отправки по воздуху / почте
Shore C = Shore Risks	Береговые риски: покр-ся в ограниченном объеме
Shipments in Bulk C	Навалом – отгрузки
Short Delivery C	Недоставка
Shortage or Leakage Excess C / Leakage Excess C	Недостача или утечка – франшиза, иногда – 0.5 % от стоимости танка
Simultaneous Payments C	Перестрахование, важно! Перест-ки платят одновременно с Перест-лями
Skimming C	Лушение – схоже с Pickings: отбор поврежденных какао-бобов и зерен кофе.
Small Claims C	Небольшие убытки: Стр-ль может представлять без сюрвея Ст-ков (до 100 фунтов, м.б. больше)
Sorting Charges C	Расходы по разделению (поврежденного груза от целого): разделяются между Ст-ком и Ст-лями
Special Label C	Специальная Огов об Этикетках: повр. грузы не должны продаваться с этикетками или тов. знаками, расходы по удалению покр-ся
Special Valuation C	Специальная Огов об Оценке
Spotting Ex C	Риск образования пятен не покр-ся: перчатки, пятна от дефектных красителей
Sprouting Ex C	Прорастание искл.: клубни растений
Stamp C	Марки: оценка равна 50% от цены каталога Stanley Gibbons, но не более £15 за марку
Standard Design C	Стандартный дизайн
Storage Extension	Складирование – распр.: покр-ся до начала перевозки
Strike Expenses C	Забастовки – расходы: выгрузка в ином порту из-за забастовки, доп. расходы по перевозке покр-ся
Subject-Matter (Extension) C	Очень широкое определение предмета страхования
Subrogation C	Суброгация: обязательство Стр-ля передать Ст-ку право требование к третьим лицам от имени Ст-ля
Subrogation Waiver C	Отказ от суброгации: по MIA, отказ от суброгации приводит к недействительности договора (s. 4-2b), но Ст-ки все чаще соглашаются на отказ от суброгации
Substitution	
Sue and Labour C	Оговорка о предотвращении: Ст-ль может предпринимать действия, согласие Ст-ков не обозначает отказ от или принятие абандона
Suit C	Подача иска: отказ от английской юрисдикции.

Superseding C	Преимущество: содержащиеся в договоре оговорки имеют преимущество перед стандартными оговорками
Survey C	Осмотр=Сюрвей: должен проводиться в любом случае или при убытке, который может превысить определ. сумму. Много
Survey Fees C	Оплата сюрвея: за счет Ст-ков, даже если убыток окажется не покрытым
Suit against Assurer	
Sweating and Condensation Cover	См. Container Shipments
Sweating and Heating Ex C	Отпотевание и нагревание: исключение
Sweating, Heating and Freshwater Damage Ex	Отпотевание, нагревание и подмочка пресной водой: исключение
Termination of Transit C	Окончание перевозки. Много
Termination of Transit Clause (Terrorism) JC2009/056	Оговорка об окончании перевозки в связи с терроризмом
Testing Extension C	Расширение на тестирование: до установки оборудования, вкл. промежут. хранение. ДопПр
Theft, Pilferage, Short and/or Non-Delivery C	Кража, Хищение, Мелкое Хищение, Недостача и Недоставка – покр-ся
Timber	Лес / лесоматериалы
Total Loss of Vessel Only (Cargo) C	Только полная гибель судна (груз): платежи грузовладельцам только в этом случае
Total Loss Only C	Только полная гибель: покрытие ограничено ПГ в следств. ряда опасностей (природные катастроф. и пр.)
Trade Shortage Exc C	Естественная убыль – исключение
Transshipments C	Перегрузки – покр-ся, как обычные, так и прочие
Transit by Inland Transport	Перевозки сухопутным транспортом. См. Inland Transit Conditions
Transit by Insured's Own Vehicles – Security C	Перевозки собственными тр/ср Ст-ля – меры безопасности
Transit Paramount C	Перевозка – преобладающая оговорка
Travellers' Cheques and/or Cash and the Like Ext C	Дорожные чеки и/или наличные и пр. – расширение: только для служащих известного клиента – покр-ся, хотя обычно такое покрытие дается по Travel Policy
Twisting Ex C	Скручивание – искл. см. Bending and Twisting Ex
Unaccompanied Baggage (by Sea or Air) C	Несопровождаемый багаж (морем или по воздуху): шире период, лимит по предмету
Unattended Vehicle Warr	Тр/ср не под надзором – СУ: должно запирается, имобилизоваться и не оставляться на открытой парковке
Under Deck Shipments Warr	Перевозки под палубой – СУ
Undiscovered Loss C	Необнаруженный убыток – см. Concealed Damage
Unexplained Shortages and/or Losses in respect of Imports	Необъяснимые недостачи и/или убытки по импортным грузам: покр-ся, даже если прибыли в опломбированном FCL контейнере

Unpaid Vendor Coverage	Неплатеж продавцу – покр-ся: до оплаты, не м.б. на пользу покупателя, покуп-лю не сообщается о покрыт.
Unpacked Goods C	Неупакованные грузы
Used Goods C	Товары сэконд-хэнд
Used Plant &/or Equipment &/or Machinery C	Сэконд-хэнд оборудование – убыток покр-ся пропорционально отнош. цены сэк-хэнд к цене нового
Valuation C	Оценка – оговорка: CIF + 10% или иная база
Vehicle C	Тр/средства: ограничивается круг используемых
Vehicle Exc	Тр/средства – искл.: царапины, вмятины и пр. / перевозки на палубе / дорожные риски при движении на собств. ходу / утрата инструм. и частей / сюрвей до погрузки
Vehicle in Container C	Тр/средства в контейнере: усл. покрытия сходны с Vehicle Exc + искл-ся повреждение морозом и пр.
Vehicle in Locked Compound / Garage Warr	Тр/средство на закрытой стоянке – СУ: на ночь
Vehicle Locking Warr	Тр/средство – заперто – СУ: заперты двери и багажник
Vehicle under Own Power Warr	Тр/средство на собственном ходу – убытки не покр-ся за искл. погрузки и разгрузки
Vermin Damage Exc	Вредители – повреждение – искл.
Voluntary Storage in Intermediate Warehouse	Добровольное хранение на промежуточном складе – покр-ся, вкл. таможенные склады, не более... дней
Voyage Description C	Описание рейса – в ОткКов, иногда слишком широкое
Waiver and/or Release C Release C	Отказ от прав: Ст-ки могут принимать договоры перевозки с отказом Ст-ля от некоторых прав
Waiver of Subrogation and/or Recourse Rights C	Отказ от суброгации и/или прав требования: слишком широкая оговорка, надо избегать применения
War and Civil War Exc C	Война и гражданская война – искл. Много
War Clause Paramount	Военная оговорка – превалирующая. См. Paramount War
War on Land C LSW1130	Военные риски на суше
Warehousing, Forwarding etc. Charges	Расходы по хранению, пересылке и пр. – покр-ся
Warranty C	Существенное условие: данное страхование должно быть аналогично условиям лидера / иного Ст-ка
Washing-out C	Вымывание: пульпы и иных грузов из кип – покр-ся, расценивается как смывание за борт
Wear and Tear etc. Exc C	Естественный износ – искл.: также исключены убытки от вредителей, атмосферных условий, процессов чистки, сушки, ремонта, реновации, конфискации или задержания таможенной или иными органами

ПРИЛОЖЕНИЕ 15.1
ТЕКСТ MRC. ВЕРСИЯ 1.5 от октября 2012
MRC VERSION 1.5, October 2012

- Наш источник – <http://www.londonmarketgroup.co.uk>. Это уже пятая версия Договора. К моменту, как Вы соберетесь ее освоить – может устареть.
- В тексте мы вынесли в центр страниц и подчеркнули шесть секций MRC – начиная с Деталей риска = Risk Details. Вот как структура Договора показана на сайте:



- Обратите внимание, что последние три секции объединены под необязательным к применению = optional заголовком **CONTRACT ADMINISTRATION AND ADVISORY SECTIONS**: = секции вспомогательные и по администрированию договора. Их обычно страхователям не выдают. Да и все детали из Security – written & signed lines и пр. – тоже. Не хочется «нагружать» внимание внутрирыночными деталями.
- Просим извинить – пример негрузовой. Но структура Договора едина для всех видов страхования.
- Не сильно любят на Лондонском рынке Вордовские таблицы – поэтому некоторые строчки и колонки «поехали».
- Мы сдвинули страницы для экономии места. В оригинальном тексте каждая страница отделена от другой – стоит маркер Page X of Y.

GLOBAL EXAMPLE:

RISK DETAILS:

UNIQUE MARKET

REFERENCE :

TYPE:

B0999ABC123456789

All Risks of Direct Physical Loss or Damage including Boiler Explosion and Machinery Breakdown insurance.

XXXX England Plc.

INSURED:

ADDRESS:

Number 1, Big Boulevard, Milton Keynes, UK

PERIOD:

Effective from:

1 January YYYY at 12:01pm GMT

To:

1 January YYYY at 12:01pm GMT

INTEREST:

Real and Personal Property at the offices of the insured in the UK, Austria New Zealand and Spain, including the additional coverages defined below:

Personal Property of the Insured's Officials and Employees while
on the Premises of the Insured
Improvements and Betterments
Business Interruption (Net Profits and / or Fixed Charges)
Ordinary Payroll
Rental Value / Rental Income
Electronic Data Processing Equipment and Machinery
and as fully defined in the contract wording and clauses referenced
herein.

PAGE X OF Y

LIMITS:

GBP 10,000,000 any one occurrence and in the annual
aggregate

Program Sublimits schedule:

Flood: GBP 2,000,000
any one occurrence

Boiler & Machinery: GBP 2,000,000
any one accident

Program Deductibles schedule:

Each claim for loss or damage shall be subject to a combined
Property Damage and Time Element deductible as follows:

Windstorm / Flood: GBP 2,000

All other perils except for the above: GBP 1,000

INSURED'S

RETENTION:

20% of 100%.

SITUATION:

Offices of the insured in the UK, Spain, New Zealand and Austria.

CONDITIONS:

(Any bespoke wording or clauses will form part of this section, whereas model or registered wordings or clauses can be referred to by reference as per the following example)

XYZ Insurer – Primary Property wording CPROP192 – dated
January 2005

NMA 2914 (Amended Perils) Electronic Data Endorsement A
(Section two sub-limit USD 100,000,000)

LMA 5019 Asbestos Endorsement

NMA 2962 Biological or Chemical Materials Exclusion

LOSS PAYEE:

XXXX Inc. Number 2 Boulevard, Milton Keynes, UK

PAGE X OF Y

SUBJECTIVITIES:

The Insured shall provide to the Insurer a property survey report
on the insured addresses such report to be prepared by MNO
Surveyors ("the Survey"). The Survey shall be so provided by
12:01p.m.GMT on 31 January YYYY ("the Survey Deadline").

Between inception and the Survey Deadline, cover is provided by

the Insurer on the terms and conditions specified in the contract to which this condition is attached ("the Contract Terms").

Where the Survey is not submitted to the Insurer by the Survey Deadline, cover shall terminate at the Survey Deadline.

Where the Survey is submitted to the Insurer by the Survey Deadline, cover shall continue from the Survey Deadline on the Contract Terms until expiry of the period of the contract unless and until terminated in accordance with the following paragraph.

In the event that the Survey is unsatisfactory to the Insurer, the Insurer shall have the right, within 14 days of its receipt, to terminate the contract by serving not less than 14 days notice in writing to the Insured at its address shown in the contract, such notice expiring no earlier than the Survey Deadline.

In the event of termination under this survey condition, the Insured shall be entitled to pro rata return of premium for the unexpired period of the contract unless a loss has arisen for which the Insured seeks indemnity under this contract in which case the Insurers shall remain entitled to the premium specified in the Contract Terms.

To the extent that this survey condition conflicts with any other cancellation, notice and premium provision in the Contract Terms, this survey condition shall prevail.

**CHOICE OF
LAW AND
JURISDICTION:**

This insurance shall be governed by and construed in accordance with the law of England and Wales. Each party agrees to submit to the exclusive jurisdiction of any competent court within England and Wales.

PREMIUM: GBP 1,000,000 (100%) Annual

PREMIUM
PAYMENT TERMS: 60 Day Payment condition – LSW 3001 Premium Payment Clause
PAGE X of Y

**TAXES PAYABLE
BY INSURED AND
ADMINISTERED
BY INSURER(S):**

(For all taxation headings, where there are a large number of locations and/or taxes applicable then it may be more practical to provide the tax information in an attached spreadsheet/tax schedule, which may then be referenced here.)

UK	IPT at 6% on UK Gross Premium (GBP 550,000)
Spain	Premium tax at 6% (on GBP 200,000 Gross Premium) Consorcio (formerly CLEA) at 1.5% (on GBP 200,000 Gross Premium) Consorcio (extraordinary risks) at 0.021% of the Sum Insured (EUR 13,500,000)

Austria

Premium Tax at 11% (on GBP 50,000 Gross Premium)
Fire Brigade Charge at 4% of 20% of Gross Premium apportioned to fire only risks (GBP 10,000)

**TAXES PAYABLE
BY INSURERS AND
ADMINISTERED
BY INSURED, OR THEIR AGENT:**

(For all taxation headings, where there are a large number of locations and/or taxes applicable then it may be more practical to provide the tax information in an attached spreadsheet/tax schedule, which may then be referenced here.)

New Zealand

Income Tax at 2.8% (on GBP 200,000 Gross Premium)
Fire Services Commission Levy 0.076% on New Zealand Sum Insured (NZD 500,000)

**RECORDING,
TRANSMITTING &
STORING
INFORMATION:**

Where Broker XYZ maintains risk and claim data/information/ documents Broker XYZ may hold data/information/documents electronically.

**INSURER
CONTRACT
DOCUMENTATION:**

(An insurer may specify here any insurer contract documentation requirements that apply to them. e.g. need for a policy, or policy endorsements, including the policy form to be used.)

This document details the contract terms entered into by the insurer(s), and constitutes the contract document.

Any further documentation changing this contract, agreed in accordance with the contract change provisions set out in this contract, shall form the evidence of such change

PAGE X OF Y

INFORMATION SECTION:

The following information was provided to insurer(s) to support the assessment of the risk at the time of underwriting.

Client submission dated November YYYY prepared by Producer Inc and seen by all participants hereon and held on file by Broker XYZ Ltd

No losses past five years

EFG Burglar alarm system installed at all locations

ABC Sprinkler system installed at Milton Keynes location

PAGE X OF Y

SECURITY DETAILS**INSURER'S LIABILITY:**

(This clause LMA3333 should be provided in full and not simply referenced.)

LMA3333**(Re)insurer's liability several not joint**

The liability of a (re)insurer under this contract is several and not joint with other (re)insurers party to this contract. A (re)insurer is liable only for the proportion of liability it has underwritten. A (re)insurer is not jointly liable for the proportion of liability underwritten by any other (re)insurer. Nor is a (re)insurer otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract.

The proportion of liability under this contract underwritten by a (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp. This is subject always to the provision concerning "signing" below.

In the case of a Lloyd's syndicate, each member of the syndicate (rather than the syndicate itself) is a (re)insurer. Each member has underwritten a proportion of the total shown for the syndicate (that total itself being the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). The liability of each member of the syndicate is several and not joint with other members. A member is liable only for that member's proportion. A member is not jointly liable for any other member's proportion. Nor is any member otherwise responsible for any liability of any other (re)insurer that may underwrite this contract. The business address of each member is Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA. The identity of each member of a Lloyd's syndicate and their respective proportion may be obtained by writing to Market Services, Lloyd's, at the above address.

Proportion of liability

Unless there is "signing" (see below), the proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together) is shown next to its stamp and is referred to as its "written line".

PAGE X OF Y

Where this contract permits, written lines, or certain written lines, may be adjusted ("signed"). In that case a schedule is to be appended to this contract to show the definitive proportion of liability under this contract underwritten by each (re)insurer (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of the syndicate taken together). A definitive proportion (or, in the case of a Lloyd's syndicate, the total of the proportions underwritten by all the members of a Lloyd's syndicate taken together) is referred to as a "signed line".

The signed lines shown in the schedule will prevail over the written lines unless a proven error in calculation has occurred.

Although reference is made at various points in this clause to “this contract” in the singular, where the circumstances so require this should be read as a reference to contracts in the plural.

ORDER HEREON: 80% of 100%

**BASIS OF
WRITTEN LINES:** Percentage of whole.

**SIGNING
PROVISIONS:** In the event that the written lines hereon exceed 100% of the order, any lines written “to stand” will be allocated in full and all other lines will be signed down in equal proportions so that the aggregate signed lines are equal to 100% of the order without further agreement of any of the insurers.

However:

- a) in the event that the placement of the order is not completed by the commencement date of the period of insurance then all lines written by that date will be signed in full;
- b) the signed lines resulting from the application of the above provisions can be varied, before or after the commencement date of the period of insurance, by the documented agreement of the insured and all insurers whose lines are to be varied. The variation to the contracts will take effect only when all such insurers have agreed, with the resulting variation in signed lines commencing from the date set out in that agreement.

PAGE X OF Y

**WRITTEN
LINES:**

In a co-insurance placement, following (re)insurers may, but are not obliged to, follow the premium charged by the slip leader.

(Re)insurers may not seek to guarantee for themselves terms as favourable as those which others subsequently achieve during the placement.

(The above text is recommended for use, directly under the Written Lines heading, within open market multiple insurer contracts).

Each insurer enters their written line here (with continuation pages as necessary)

(Optionally, page numbering of the contract document may cease at the end of the Security Details section where this is preceded by the Risk Details & Information sections i.e. a new numbering sequence may be used in the remainder of the document; incorporating the Subscription Agreement, Fiscal & Regulatory & Broker Remuneration & Deductions sections. It is also optional for the broker to insert a divider at this point.)

PAGE X OF Y

CONTRACT ADMINISTRATION AND ADVISORY SECTIONS:

(The above is an optional heading.)

SUBSCRIPTION AGREEMENT SECTION

SLIP LEADER:

ABC Syndicate (nnnn)

(The heading name of Slip Leader, rather than Contract Leader, has been retained in order to maintain consistency with the GUA and other publications).

BASIS OF AGREEMENT

TO CONTRACT CHANGES:

GUA (October 2001) with Non–Marine Schedule (October 2001)

(Note: This existing MRC model text references the applicable contract change agreement practice e.g. GUA or AVS100B).

(Note: This new model text promotes the use of ACORD messaging as the means of endorsement submission, agreement and notification).

PAGE X OF Y

OTHER AGREEMENT

**PARTIES FOR
CONTRACT CHANGES,
FOR PART 2 GUA CHANGES
ONLY:**

Slip leader only to agree part two changes.

AGREEMENT

**PARTIES FOR
CONTRACT CHANGES,
FOR THEIR PROPORTION
ONLY:**

DEF Company Ltd to agree all contract changes.

BASIS OF CLAIMS

AGREEMENT:

Claims to be managed in accordance with:

i) The Lloyd's Claims Scheme (Combined), or as amended or any successor thereto.

(N.B. The applicable Scheme/part will be determined by the rules and scope of the Scheme(s)).

ii) IUA claims agreement practices.

iii) The practices of any company(ies) electing to agree claims in respect of their own participation.

CLAIMS AGREEMENT

PARTIES:

i) For Lloyd's syndicates

The leading Lloyd's syndicate and, where required by the applicable Lloyd's Claims Scheme, the second Lloyd's syndicate and/or the Scheme Service Provider.

The second Lloyd's Syndicate is JKL (1234).

(Where known by the broker, they may insert the second Lloyd's Syndicate name here – or may leave space for the relevant underwriter to apply their stamp below).

- ii) Those companies acting in accordance with the IUA claims agreement practices, excepting those that may have opted out via iii below.

(The companies that apply the IUA claims agreement practices do not need to be individually identified here).

- iii) Those companies that have specifically elected to agree claims in respect of their own participation.

DEF Company

PAGE X OF Y

(Where known by the broker, the company(ies) electing to agree claims in respect of their own participation can be recorded here by the broker – otherwise this should be indicated by the relevant company(ies) placing their stamp(s) under this heading).

- iv) All other subscribing insurers that are not party to the Lloyd's/IUA claims agreement practices, each in respect of their own participation.

(Companies that are not a party to the IUA Claims Agreement Practices will be handled under this category; they do not need to be individually identified).

**CLAIMS
ADMINISTRATION:**

Broker XYZ and insurers agree that any claims hereunder (including any claims related costs/ fees) will be notified and administered via ECF with any payment(s) processed via CLASS, unless both parties agree to do otherwise.

**RULES AND EXTENT
OF ANY OTHER
DELEGATED CLAIMS
AUTHORITY:**

None, unless otherwise specified here by any of the claims agreement parties shown above.

**EXPERT(S)
FEES COLLECTION:**

ANO Ltd to collect fees for all contract security, including overseas.

**SETTLEMENT
DUE DATE:**

1st April YYYY.

BUREAU

ARRANGEMENTS: (e.g. an appropriate premium processing clause)

PAGE X OF Y

FISCAL AND REGULATORY SECTION

TAX PAYABLE BY

INSURER(S):

(For all taxation headings, where there are a large number of locations and/or taxes applicable then it may be more practical to provide the tax information in an attached spreadsheet/tax schedule, which may then be referenced here.)

UK	None applicable
Spain	Fire Brigade Charge at 5% of 20% of Gross Premium apportioned to fire only risks (GBP 40,000)
Austria	Fire Brigade Charge at 4% of 20% of Gross Premium apportioned to fire only risks (GBP 10,000).
New Zealand	Income Tax and Fire Services Commission administered by the insured/their agent as specified within Risk Details.

COUNTRY OF ORIGIN: UK

OVERSEAS BROKER: None

SURPLUS LINES

BROKER: None

ALLOCATION OF

PREMIUM TO CODING: (Enter Risk Code(s) and any allocation.)

P3 (100%)

REGULATORY CLIENT

CLASSIFICATION: Large Risk

PAGE X OF Y

BROKER REMUNERATION & DEDUCTIONS SECTION

FEE PAYABLE

BY CLIENT?: No

TOTAL BROKERAGE: Z%

OTHER

DEDUCTIONS

FROM PREMIUM: 5% Survey fee payable to XYZ Inc

PAGE X OF Y

**ПРИЛОЖЕНИЕ 16
РАСЧЕТЫ ПО ОБЩЕЙ АВАРИИ**

Приложение 16.1. РАСЧЕТ АВАРИЙНЫХ ВЗНОСОВ ДЛЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ ОБЩЕЙ АВАРИИ

Интерес	Стоимость, С	Частная Авария = ЧА	Общая Авария			Стоимость по прибытии	Контрибуционная Стоимость = КС	КД = ОА/ КС	ОА взнос = КД * С
			Пожертвование = ОАП	Расходы = ОАР	Всего ОА				
Судовладельца	22,000,000	0	0	0	0	22,000,000	22,000,000	0.075 или 7.5%	1,650,000
Грузовладельца А	15,000,000	0	470,000	0	470,000	14,530,000	15,000,000		1,125,000
Грузовладельца Б	1,000,000	1,000,000	0	0	0	0	0		0
Грузовладельца В	2,500,000	0	2,500,000	0	2,500,000	0	2,500,000		187,500
Фрахтователя А	500,000	0	0	30,000	30,000	470,000	500,000		37,500
Итого:	41,000,000	1,000,000	2,970,000	30,000	3,000,000	37,000,000	40,000,000	–	3,000,000

Приложение 16.2. ОБЩАЯ КАРТИНА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ УБЫТКОВ И ИХ ВОЗМЕЩЕНИЕ ЗА СЧЕТ АВАРИЙНЫХ ВЗНОСОВ

Интерес	Стоимость	Частная Авария = ЧА	Общая Авария = ОА	Общесудовладельческий взнос = ОАВ	ОА Убыток ОАУ = ОА + ОАВ	Возмещение из фонда ОА	Баланс расчетов по ОА
Судовладельца	22,000,000	0	0	1,650,000	1,650,000	0	-1,650,000
Грузовладельца А	15,000,000	0	470,000	1,125,000	1,595,000	470,000	-1,125,000
Грузовладельца Б	1,000,000	1,000,000	0	0	0	0	0
Грузовладельца В	2,500,000	0	2,500,000	187,500	2,687,500	2,500,000	-187,500
Фрахтователя А	500,000	0	30,000	37,500	67,500	30,000	-37,500
Итого:	41,000,000	1,000,000	3,000,000	3,000,000	6,000,000	3,000,000	-3,000,000

**Приложение 16.3. РАСЧЕТ АВАРИЙНЫХ ВЗНOSОВ ДЛЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ ПОЖЕРТВОВАННОГО ГРУЗА И УТРАЧЕННОГО ФРАХТА
ПРИ АКТЕ ОА**

- 1) Пример того, как рассчитываются аварийные взносы, когда общеаварийные убытки причинены пожертвованием имуществом.
- 2) Основная позиция расчетов – в процентах аварийные взносы относительно контрибуционных стоимостей (КС) должны быть равны.

Интерес	Стоимость = С	Частная Авария = ЧА	Общая Авария = ОА	Стоимость по прибытии	Контрибуционная Стоимость = КС	КД	Аварийный Взнос= ОАВ	% взноса к КС
Судно	14,000,000	1,550,000	0	12,450,000	12,450,000	0.044 или 4.4%	547,800	4.40%
Груз А	6,000,000	200,000	1,000,000	4,800,000	5,800,000		255,200	4.40%
Груз Б	4,000,000	300,000	0	3,700,000	3,700,000		162,800	4.40%
Груз В	2,000,000	0	0	2,000,000	2,000,000		88,000	4.40%
Фрахт	1,200,000	50,000	100,000	1,050,000	1,050,000		46,200	4.40%
Итого:	27,200,000	2,100,000	1,100,000	22,950,000	25,000,000	–	1,100,000	4.40%

Приложение 16.4. РАСЧЕТ АВАРИЙНЫХ ВЗНОСОВ ДЛЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ ОБЩЕАВАРИЙНЫХ РАСХОДОВ

- 1) Пример того, как рассчитываются аварийные взносы, когда общеаварийные убытки состоят только из расходов.
- 2) Основная позиция расчетов – аварийные взносы пропорциональны контрибуционным стоимостям (КС) имущества.

Интерес	Контрибуционная стоимость		Общеаварийные расходы		КД	Аварийный Взнос = ОАВ	Возмещаемая сумма
	в денежных ед.	в %	в денеж ных ед.	в %			
Судно	12,450,000	49.80%	1,150,000	100.00%	0.046	572,700	1,150,000
Груз А	5,800,000	23.20%	0	0		266,800	0
Груз Б	3,700,000	14.80%	0	0		170,200	0
Груз В	2,000,000	8.00%	0	0		92,000	0
Фрахт	1,050,000	4.20%	0	0		48,300	0
Итого:	25,000,000	100.00%	1,150,000	100.00%	–	1,150,000	1,150,000

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

**ОГЛАСОДЕРЖАНИЕ 2. ДЛИННОЕ. ОЧЕНЬ ДЛИННОЕ,
НО ВЫ НАЙДЕТЕ ЗДЕСЬ ВСЕ, ЧТО ВАМ НУЖНО
CONTENTS-GUIDE 2. LONG. VERY LONG.
BUT YOU'LL FIND EVERYTHING YOU NEED.**

Глава / Влож.	Стр.
ТОМ 1	
-IV ОГЛАСОДЕРЖАНИЕ 1. КРАТКОЕ. CONTENTS-GUIDE 1. CONCISE.	5
Что читать? Собственно, уже читаете / Рис -4.1. Ступеньки в познании грузового страхования.	
-III ГЛАВНЫЕ ПЕСНИ О СТАРОМ. ВСТУПЛЕНИЕ-1. PREFACE 1.	9
Почему грузы? Сейчас?	
«Вот стою, держу весло»... / Старые ритмы / Начало / Что знают специалисты МЭО / Немного пост- и советской истории / Что сначала страхуют? / Дошло дело и до грузов / Страхование тянется за фрахтованием / Грузы страхуются дважды? / Термины / Рис. -3.1. Кто, кому и что платит / Страхуются дважды? / Страхуются даже не компании – функции. Страховые интересы / Первые или третьи лица / Рис. -3.2. Первое и третье лицо в грузовом страховании / Виды договоров страхования / Об этом и споем / Совсем старая песнь – Закон, касающийся некоторых страховых аспектов торговли / Страховой арбитраж, 1601 / Барселона, XV век / ВЫВОД ВСТУПЛЕНИЯ-1 / О страховании грузов / Груз = cargo / «Журавль», а не «грязь»! / НАШ ПЛАН. Об ОГЛАСОДЕРЖАНИИ / Учебник английского.	
-II ОГЛАСОДЕРЖАНИЕ 2. ДЛИННОЕ. CONTENTS-GUIDE 2. DETAILED.	923
Где то, что надо? Длинное оказалось очень – в конец отнесли. Если хотите сначала не читать весь текст, а посмотреть, где что – загляните туда!	
-I ВСТУПЛЕНИЕ-2. PREFACE 2. О ФОРМЕ, ДРУЗЬЯХ-СПОНСОРАХ и СОДЕРЖАНИИ	17
О нашей форме – диалог / Пишите нам / Тире, Мак/РС и прочие формальности / Спасибо! / Для кого? / О чем пишем? / ПЛАН и ЛИТЕРАТУРА / Еще по форме.	
ПОЕХАЛИ! А был ли у римлян ноль?	23
I ПОЧЕМУ И ЗАЧЕМ – СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ? CARGO INSURANCE. WHY, or WHY?	24
Эгоизм и альтруизм / СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ – ОНО ОСОБОЕ / Первое профессиональное страхование. Древнее / Личные мотивы / Страновые мотивы / Оно такое маленькое! / Swiss Re: Морское страхование будет всегда! / Уникальность страхования грузов / Рис. 1.1. Семь особенностей груза / ГРУЗ – ЭТО ТОВАР В ДВИЖЕНИИ.	

	СЕМЬ ОТЛИЧИЙ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ	27
	(1) Кто застрахован? Покупатель и продавец. Рис. 1.2. Кому оплачивать убыток по грузу?	
	(2) Стоимость и цена. Рис. 1.3. Увеличение цены товара в пути.	
	(3) Товар или его перемещение. Рис. 1.4. Двойственность имущественного интереса.	
	(4) Товар в движении.	
	(5) От Пенсильвании до Пензы.	
	(6) От забора до обеда. Период страхования. Рис 1.5. Период страхования груза – даты или события?	
	(7) В руках перевозчика.	
Вл. 1.1.	Классификационная Оговорка = Classification Clause	32
	Вложения / Оговорки. Англицизмы / Классификационная Оговорка / Седьмая особенность – груз у перевозчика.	
	Про все семь особенностей / Кто наши читатели?	36
	ЗАЧЕМ? (1) ЗАЧЕМ НУЖНО?	36
	Можно ли заработать на страховании? / Не выгода – защита / Распределительная функция страхования / Stabilizer of commerce.	
	ВЕДЬ ПЕРЕВОЗЧИК СТРАХУЕТСЯ!	38
	ЗАЧЕМ? (2) .	39
	ЗАЧЕМ НУЖНО ЗАНИМАТЬСЯ СТРАХОВАНИЕМ?	
	Если не Вы, то противная сторона / Чужая Страховая Компания.	
	ВЫ, НАШ ЧИТАТЕЛЬ – ЭКСПОРТЕР	39
	А ЕСЛИ ВЫ – ИМПОРТЕР	
	А ЕСЛИ ВЫ – ЭКСПЕДИТОР. ИЛИ ПЕРЕВОЗЧИК	
	Цена вопроса / Все или отдельную отправку /	40
	ВЫВОД ГЛАВЫ I.	
Вл. 1.2.	Договор страхования грузов = Cargo insurance contract	41
	Основные условия.	
Вл. 1.3.	Пример одной перевозки = A story of one sea voyage	44
	Одна учебная претензия, или История грузового рейса (почти невыдуманного) / Рекомендации, выводы и задания – по прочитанному.	
II	ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ = INSURANCE BASICS	47
	Что мы изучаем? / ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ / ГК и КТМ РФ / Marine Insurance Act = MIA / Прочие английские определения / Вкрапление: Форма риск-менеджмента / Обещание = Promise	47
	ЮРИДИЧЕСКИЙ ПОДХОД. КАКОЕ ПРАВО? / Юрисдикция / Юрисдикция и применимое право – разные вопросы / Право, или законодательство / Вкрапление: Английская юрисдикция: привлекательность для олигархов / Английское право / Право – английское. Относится только к морскому – или ко всему страхованию?	51
	КЛАССИФИКАЦИЯ СТРАХОВАНИЯ: ЕС / РФ / Выводы по классификации. Главное – перевозка. Или транспортировка.	54
	МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ / Статистика IUMI / Табл. 2.1. Страховая премия 2010 года / Лидеры в морском и в страховании грузов / Великобритания – лидер в морском / Морское страхование в глобальной статистике / Вывод по статистике / Россия – и аналогичные процессы в регионе / Убытки / Страхование грузов в мире и в регионе / Морское страхование и страхование грузов. А наземные перевозки?	55

МОРЕ и НЕМОРЕ / Применимость MIA к неморским перевозкам / Вкрапление: «Улица и море» / Две предпосылки нашей книги / Наши источники / Применимость морских принципов – по закону и по договоренности / Буква договора или намерения сторон? / Английское право – морское? / Потребители и специалисты / Вкрапление: Переписка с Британской Ассоциацией Страхового Права / Вывод по Морю – Неморю.	60
ПРИНЦИПЫ СТРАХОВАНИЯ = PRINCIPLES OF INSURANCE Три документа – три договора – три отрасли права. Или четыре? / Принципы страхования.	65
ПРИНЦИП НАИВЫСШЕГО ДОВЕРИЯ СТОРОН = UTMOST GOOD FAITH Термины: Размышления андеррайтера о риске с учетом презентации обстоятельств / Non-disclosure and misrepresentation / Умственный процесс – основанный на доверии / Вкрапление: Лорд Мансфилд / Подписанные документы или устные обещания? / Consumer and commercial / MIA о Доверии – Секции 17 и 18 / Ubertimae Fidei по-русски / Сообщение заведомо ложных сведений – или несообщение / Потребители и профессионалы. Опт и розница / Что сообщать? MIA о презентации = представлении = описании = representation / Разные аспекты несообщения / Warranty = существенное условие договора / Андеррайтер тоже связан uberrimae fidei / Посредники / Модификация принципа. Non-vitiatio / Вкрапление: Неморской пример / Модификация принципа доверия в страховании грузов / Оговорки GAFTA / Вывод по доверию.	66
ПРИНЦИП НАЛИЧИЯ ИМУЩЕСТВЕННОГО = СТРАХОВОГО ИНТЕРЕСА = INSURABLE INTEREST Пари / Принципы возмещения и страхового интереса / Произошел убыток – два главных вопроса: Кому и сколько платить? / Страховой интерес / Вкрапление: <i>Le Cras v Hughes</i> / «Интерес неконкретного вида» / Объект страхования – интерес: <i>Castellain v Preston</i> 1883 / Subject-Matter Insured = Предмет страхования / Украина: Интерес – не объект, а предмет / Marine Insurance Act 1906 о страховом интересе / Сравним с Восточноевропейскими примерами / Закон о Страховании РФ / КТМ РФ / Имущественный или страховой интерес? Мера заинтересованности / Украина: Интерес – не объект, а предмет.	76
ИНТЕРЕСЫ ЛИЦА. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ / НАШЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТРАХОВАТЕЛЯ / Важные положения MIA по интересу: размер и уступка прав / Сложно понять, кто страхователь / Концепция страхового интереса устарела? / Интерес – вне моря / Вывод по интересу – основные черты.	84
ПРИНЦИП ВОЗМЕЩЕНИЯ = INDEMNITY PRINCIPLE <i>Castellain v Preston</i> , 1883 / Возмещение – фундаментальный принцип страхования / Морю – Неморю / Вкрапление: Уважаемый судья Бретт / Возмещение / Россия – возмещение / Понести убытки.	87
СТРАХОВАЯ СУММА И СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ / Рис. 2.1. Стоимость – ущерб – сумма – возмещение / Проблемы соотношения стоимости и суммы? / Вкрапление: Простейший пример / Возмещение: теория и практика / Английский подход / Согласованная Стоимость = Agreed Value. Оцененный полис = Valued Policy / Для определения возмещения / Вкрапление: Пример расчетов / Способы возмещения убытков / Неполное возмещение / Франшизы / Лимиты.	89

	ПРИНЦИП ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННОЙ СВЯЗИ = ПРИЧИННОСТИ	97
	ПРИНЦИП = CAUSATION PRINCIPLE	
	or THE PRINCIPLE OF PROXIMATE CAUSE? =	
	или ПРИНЦИП НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ ПРИЧИНЫ?	
	Виды убытков и опасности / Опасность – ПРИЧИНА ли убытка? / Вкрапление: Самый известный прецедент по causation: Leyland Shipping / Виды договоров страхования: от всех рисков и от поименованных опасностей / Два вида договоров имущественного страхования / Вкрапление: Сегодняшний печальный пример / Калейдоскоп причин / Термины / Поезд или цепочка или сеть? / Все же – цепь. Proximate Cause / Множественность причин – но их можно обобщить. Условия страхования. Оговорки / Как составляются списки исключений. Случайность / Вкрапление: Wear and tear.	
Вл. 2.1.	Институтские Оговорки = Institute Clauses.	102
	Не обязательны для применения / Нумерация Оговорок / Бремя доказывания.	
	ПРИНЦИП СУБРОГАЦИИ = SUBROGATION	104
	ПРИНЦИП СОУЧАСТИЯ = КОНТРИБУЦИИ = CONTRIBUTION	104
	ПРИНЦИП УМЕНЬШЕНИЯ УБЫТКА = LOSS MINIMISATION	105
	ВЫВОД по ГЛАВЕ II	106
	Рис. 2.2 Принципы – соотношение / Fig. 2.3. Principles and their correlation.	107
	ВСТУПЛЕНИЕ к Главам III–XVIII	108
III	СТРАХОВАТЕЛЬ. СТРАХОВОЙ ИНТЕРЕС. ИНКОТЕРМС	109
	THE INSURED. INSURABLE INTEREST. INCOTERMS	
	Вкрапление: Пример / Страхователь / Термины / Определение Страхователя / «В пределах интересов» / Вкрапление: У кого есть интерес / Оригинал страхового документа / Интерес: риск или собственность? Или владение? / Вкрапление: Моменты переходов / Перевозка груза = три перехода интереса.	
	СТАНДАРТНЫЕ УСЛОВИЯ ПОСТАВКИ –	113
	ИНКОТЕРМС = INCOTERMS	
	Инкотермс 2010: 11 терминов / Две группы в 2010 году / Распределение риска и расходов – по стадиям / Рис. 3.1. Распределение риска и расходов продавца / Переход риска / Страхователь по E, C, F – и по D / Страхование / Краткое изложение Инкотермс на английском / Обязанность организовать / Где используются / Значение Инкотермс для страхования / Вкрапление: Термины договоров перевозки / Противоречат ли Инкотермс условиям страхования? / Вкрапление: Aton v Miall [1928] / Вкрапление: Сэр Скраттон / Партнерство страхователя и страховщика / Страховой интерес или возмещение? / Еще один механизм – RPI и FPI / Lost or not lost? Ретроактивное покрытие / Рис. 3.2. Два значения ретроактивного покрытия груза / Вкрапление: Wunsche Handelsgesellschaft / Вкрапление: New South Wales Leather / Условия поставки и покрытие / Страхователь или выгодоприобретатель? Assured or assignee? / Assignment = Передача прав / Кто такой страхователь? Компания или конкретное лицо? / Вкрапление: Alter ego компании / Вкрапление: Costa Concordia / Продавец и покупатель – разные интересы.	
	ОТКЛОНЕНИЕ. Нестандартные случаи страховых интересов сто-	123
	рон	
Вл. 3.1.	Интерес продавца = Seller's Interest.	123

Вл. 3.2.	Страхование Грузополучателя от непредвиденных обстоятельств = Contingency Insurance for Assured as Consignee. Конфиденциальность.	125
Вл. 3.3.	Разница в условиях страхования = Difference in conditions = DIC.	127
Вл. 3.4.	Страхование на период сухопутной перевозки – до начала водной = FOB/FAS Insurance.	128
	Еще дополнительные покрытия / Нестандартные покрытия вызваны несоответствиями.	
	ИТАК, КТО ТАКОЙ СТРАХОВАТЕЛЬ?	129
	КОНОСАМЕНТ = K/C = B/L = Bill of Lading Типы коносаментов / CIF – Straight / FOB – Order.	129
	КТО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ СТРАХОВАТЕЛЕМ?	130
	ЕЩЕ ИНТЕРЕСЫ? Вкрапление: Возможные проблемы с переходом интереса / Суброгация – основывается на страховом интересе.	130
IV	ПРЕДМЕТ СТРАХОВАНИЯ = SUBJECT-MATTER INSURED ТОВАР ИЛИ ЕГО ПЕРЕМЕЩЕНИЕ? = GOODS OR THEIR MOVEMENT? Вкрапление: Идет судно по Босфору / Двойственность Объекта и Предмета страхования / Рис.4.1. Объект и предмет страхования / Имущество и расходы / Интерес и предмет страхования – немецкие условия DTV / Что такое груз? / Loss of adventure и фрустрация. «Срыв перевозки»? / Вкрапление: Rodocanachi / Предмет страхования / Предмет – Риск / Опасность – Убыток / Что? От чего-1? От чего-2? / Структура книги – главы IV, VII–XII / Рис. 4.2. Что страхуется и от чего.	132
	ЧТО ОТЛИЧАЕТ ГРУЗ? Определение / Груз – перемещается / Груз – имеет стоимость. Specie / Груз – имеет физические и рыночные свойства. Specie / Груз – и упаковка / Много особенностей / MIA о предмете страхования / Законность предприятия. Санкции / Грузовые документы / Свойства и характеристики грузов / Вкрапление: Физические свойства грузов / Классификация грузов.	136
Вл. 4.1.	Англоязычная классификация – группы грузов. Пример рисков в одной из групп / Названия некоторых грузов / Узнаем грузы через оговорки.	141
Вл. 4.2.	Немецкая классификация грузов в зависимости от степени опасности. Источники: IMO и BIMCO – как перевозить грузы / IMSBC – Классификация навалочных грузов.	144
Вл. 4.3.	Российская тарифная сетка, применяемая при страховании грузов. Таблица № 1 расчета тарифов для страхового покрытия «С ответственностью за все риски» / Тарифов нет.	147
Вл. 4.4.	Английская классификация по требуемым условиям страхования. Страхование – деятельность не бумажная.	149
	УПАКОВКА	151
Вл. 4.5.	Оговорка об упаковке = Packing clause.	151
Вл. 4.6.	Оговорка о ремонте тары / переупаковке = Reccoopering / repackaging clause.	152
	КОНТЕЙНЕРЫ	152
Вл. 4.7.	Виды контейнеров. Вкрапление: Контейнерная оговорка (Соглашение о передаче).	152

V	СТРАХОВАЯ СТОИМОСТЬ / СТРАХОВАЯ СУММА / ИНЫЕ ДЕНЕЖНЫЕ АСПЕКТЫ = INSURABLE VALUE / SUM INSURED / OTHER MONETARY ISSUES	154
	Возмещение – и Стоимость / Цена / Страховая сумма / Вкрапление: Человек купил машину / Рис. 5.1. Изменение стоимости машины / Страховая стоимость – два подхода. Рынок – и договоренность / Расходы / Стоимость: Действительная. Реальная. Рыночная / Восста- новительная / Стоимость в страховании грузов / Английский термин – Страховабельная / Страховая сумма = Sum Insured / Несовпадение Страховой Суммы и Страховой Стоимости / Недострахование и.... Перестрахование? / Российские (и континентальные) последствия несовпадения.	
Вл. 5.1.	Гражданский Кодекс и Кодекс Торгового Мореплавания РФ О страховой сумме и страховой стоимости.	158
	Еще российские термины / Цена, стоимость – и ценность / согласо- ванная стоимость = Agreed Value. Оцененный Полис = Valued Policy / Согласованная стоимость не оспаривается / Basis of Valuation = База определения стоимости / Оговорка о предварительной стоимости для договоров страхования грузов = Institute Provisional Value clause for cargo contracts cl.305 01/05/1984 / Что на риске / Налоги и пошлины / Вкрапление: Пошлина на украденный в стране получателя товар / +10 или +30% – прибыль? / Оспаривание стоимости – DTV / Рас- четы премии в связи с CIF / Вкрапление: Формулы для интересую- щихся / Точки и запятые / Страховая сумма: предел ответственности страховщика / Полная и частичная гибель: оценка и обесценение / New for old / Обесценение = Depreciation / Оговорка об Обесценении = Depreciation Clause / Обесценение – термины / PAM и SLM / Не бывает точного возмещения / Вкрапление: Сложность расчета GSV и GDV / Практика применения PAM и SLM / Применение PAM и SLM / Иные термины, связанные с определением действительной стоимости / DTV – немецкие условия – о страховой стоимости / Еще термины для определения действительной стоимости / СУММА и СТОИМОСТЬ.	
	СУММА ВОЗМЕЩЕНИЯ: ЛИМИТЫ И ФРАНШИЗЫ.	171
	Лимиты ответственности / Лимит-1. Обязан ли страховщик платить больше страховой суммы? / Лимит 1.2. Расходы / Предотвращение = Sue & Labour.	
Вл. 5.2.	Оговорка об уборке остатков JC1991/001 02/01/91 = Debris Removal clause.	173
	Авиаперевозки / Сопутствующие расходы 1.2.(2) – лимитированы / Лимит в ином значении – ответственность по рейсу или по месту. Дно и локация / Страхование по «первому риску» / Плавающие коверы / Сублимиты.	
	ФРАНШИЗЫ. Техника франшиз / Практика франшиз / Суммы – еще моменты.	177

VI	ПЕРИОД И ГЕОГРАФИЯ ПОКРЫТИЯ = DURATION AND GEOGRAPHICAL SCOPE OF COVER	179
	От забора до обеда / Периоды и география / Глобальные критерии: годовой контракт = генеральный полис о периоде и географии / Начало действия договора: восточноевропейский подход – уплата премии / Географические рамки / Примеры географических ограничений / Отдельные перевозки: Период и география / ICC = ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ / Период покрытия / Важно! Вся перевозка страхуется? / Начало – Отгрузка / Перевозка = Transit / Вкрапление: От Ллойдс / Окончание: Доставка или разгрузка? Delivery or unloading? / Нормальная перевозка / Смена пункта назначения / Опять нормальная перевозка – море / Нормальная перевозка – еще изменения / Английский язык – when and then.	
Вл. 6.1.	Институтские оговорки по страхованию грузов (A) = Institute Cargo Clauses (A) = ICC (A). Период покрытия = duration of cover.	186
	Схема – попытка обобщения вариантов окончания покрытия / Обобщение моментов окончания страхования – ICC / Сухопутные перевозки – 8.1 и 8.2 / Морские и неморские перевозки – 8.3, 9 и 10 / Окончание покрытия – пока все! / Хранение – в ходе транспортировки или нет / Некоторые детали. Немного исторической и анекдотической информации о периоде покрытия / До погрузки / Во время перевозки / Разгрузка и после.	190
VII	ЗАСТРАХОВАННЫЕ ОПАСНОСТИ, или РИСКИ INSURE DPERILS = RISKS	195
	НАША КНИГА – ЧТО ПРОШЛИ, ЧТО ПРЕДСТОИТ	195
	Трехэлементная структура события, на случай наступления которого производится страхование / Ущерб и убыток / От чего мы страхуем? / Рис. 7.1. Практика страхования – условия страхования – главы VII–XII.	
	ИТАК – РИСКИ = ОПАСНОСТИ = PERILS. Риски = Опасности? / Россия: ГК – ЗОСД – КТМ о риске / Украина – Закон о Страховании / КТМ РФ: Степень риска – и опасности/случайности / С нашей точки зрения, «риск» – это «опасность». Risk = peril / Характеристики риска = опасности / Краткий перечень основных рисков от Swiss Re / Perils of the sea. Понимание терминов / Вкрапление: Perils of the Sea / Сухопутные термины / Все риски – и поименованные риски / Причинно-следственная связь – важна / Будем изучать ICC.	196
Вл. 7.1.	Institute Cargo Clauses (A) = ICC (A) = Институтские оговорки по страхованию грузов (A). Застрахованные и исключенные опасности = риски= covered and excluded risks.	202
	Почему мы привели текст целиком? / Застрахованные и исключенные опасности – ICC(A) / ИСКЛЮЧЕНИЙ – четыре группы / Общие исключения / Исключения в КТМ РФ / Умысел и грубая неосторожность. Кого? / Но зачем исключать нарушения правил перевозки? / Назад к опасностям. Бремя доказывания.	207
	ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННАЯ СВЯЗЬ. СТЕПЕНИ ПСС. Рис. 7.2. Связь опасности и убытка / Причиненный = Caused – главный термин / Causa proxima non remota spectator / Содействующие факторы = Contributing factors / А важны ли различия в терминах? / Вкрапление: Связи. Взрыв на судне / Переходим к ICC(B) и (C).	209

Вл. 7.2.	Оговорки о страховании грузов (В) и (С) Института Лондонских Страховщиков: Застрахованные опасности = Institute Cargo Clauses (В) and (С): Risks covered.	213
	Узкое покрытие / Противоправные действия = malicious или wrongful? / Разные виды умысла / Основные отличия В и С – от А / Практическое применение А В С / Восьмая степень прочности ПСС / Разные по силе связи опасности / Третья группа – причина и следствие слиты. Девятая степень / Много степеней / Назад к (В) и (С). Первая и вторая группы / Группы опасностей / Все прочие условия / TPND = Theft, Pilferage, Non-delivery of entire packages = Кража, хищение, недоставка целых мест / Кража и хищение / Недостача – недоставка / Разница в понимании оговорок. Или в формулировке? / Читайте тексты! Wordings.	214
Вл. 7.3.	Русские и украинские переводы опасностей в оговорках (В) и (С).	219
	Понимание опасностей / Sinking and capsize / Grounding и Stranding / Fire и Explosion / А Украина? А славянские языки? / Виды опасностей / Вывод главы VII.	220
VIII	ВИДЫ УБЫТКОВ = LOSSES TYPES	223
	Рис. 8.1. И снова: Практика страхования – условия страхования – главы VII–XII / Наша схема видов убытков / Физические и экономические и юридические / АНГЛИЙСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ВИДОВ УБЫТКОВ / Particular Average = Частная авария = PA / Partial Loss = Частичный убыток / Схема 8.1. Виды убытков / AVERAGE / Petty average / Average – история / Доступность информации в сети / Великая несправедливость Интернета / Первоисточники английского / К аварии / Авария в условиях страхования / Полная гибель и Частичный убыток (ПГ и ЧУ) / Specie / MIA – Виды убытков.	223
	ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ. ФАКТИЧЕСКАЯ (ФПГ). Три ситуации ФПГ / Утрата природы / Безвозвратное лишение / Пираты. Masfieldv Amlin / Possession, dominion and title. Юридическое право на груз / Лишить собственности или владения?	231
	КОНСТРУКТИВНАЯ ПОЛНАЯ ГИБЕЛЬ (КПГ). Случаи КПГ – MIA / Маловероятность / Balance of probabilities. Теория вероятностей / Вкрапление / Вывод: Субъективность КПГ. Степень вероятности / Расходы и суммы / Компромиссная полная гибель / Вкрапление: Failure to deliver clause = Оговорка о недоставке груза / Объявление КПГ. Абандон / Заявление об абандоне.	236
	PARTIAL LOSS = ЧАСТИЧНЫЙ УБЫТОК. РАЗНЫЕ ВИДЫ ЧУ / Мера возмещения.	243
	GENERAL AVERAGE = ОБЩАЯ АВАРИЯ (ОА). Общеаварийная терминология / Схема 8.2. Общеаварийные термины = General Average / Определения ОАА – на русском / MIA – перевод ГГ / MIA – перевод Виктора Лепика / КТМ РФ / Йорк-Антверпенские правила 1974 г. / Основные характеристики общеаварийного акта.	244
Вл.8.1.	Еще раз об общей аварии – из книги 2000 года «Штурмовать далеко море...» / Йорк-Антверпенские правила / 12. Определение Общей Аварии / Анализируем определение YAR / 13. Пожертвования и Расходы / 14. С Точки Зрения Страховщиков.	248

	PARTICULAR AVERAGE = PA = ЧАСТНАЯ АВАРИЯ = ЧА	251
	РАСХОДЫ = ВЗНОСЫ. Схема 8.3. / Схема 8.4. / Схема 9.2. Виды убытков.	2528
	ВСТУПЛЕНИЕ К ГЛАВАМ IX–XII	255
IX	УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ: ИСТОРИЯ И ОБЪЕМ ПОКРЫТИЯ TERMS AND CONDITIONS: HISTORY AND SCOPE OF COVER	256
	Условия или Оговорки? / От всех и не от всех рисков / От разных видов убытков.	
	ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ. АНГЛИЙСКИЕ?	
	АНГЛИЙСКИЕ УСЛОВИЯ ИСС – АВС / Противоправные действия / Умысел / Не только третьих лиц / Различия. В и С – уже / Риски С / Риски В / Риски А.	258
	ИСТОРИЧЕСКАЯ МЕТАМОРФОЗА АНГЛИЙСКИХ УСЛОВИЙ / Краткая история страхования грузов. Начало: XIII–XVII век / От истории – к страхованию. XVII век – «кофейный» / Вкрапление: А почему кофейня-то? / SG ФОРМА – 1779.	260
Вл. 9.1.	Ллойдовская форма полиса SG. Пересмотрена 12 января 1779 / Позиции полиса SG.	264
	Еще раньше. XIV–XV / Вкрапление: Урок латыни – полис 1425 / Formulaire de la police d'Anvers de 1593 / American Institute Cargo Clauses 2004 – Free of particular average – American conditions (FPAAC) / Вкрапление: Первые шаги Ллойдс, или атмосфера принятия формы SG / Сострахование / 10 июня 1720 года / Значение Страхования в XVIII / Конкуренты или Соучастники? / Отец Нового Ллойдс / Английско-немецкое / Полисы Сообщества / Борьба за морское владычество и ставки премии / Вывод по SG-Форме.	267
	ОГОВОРКИ. ICC – 1912 / FPA = Free from particular average = Без ответственности за частную аварию / Франшиза. Условная и безусловная / Меморандум / Вкрапление / Снова FPA / Sinking и Burning / Причинная связь / FPA – текст.	271
	WA = With Average = с ответственностью за частную аварию = с ответственностью за частичный убыток / Схема. 8.4. Виды убытков / Расширение FPA / WA / Вкрапление: Insurance Company of North America. Average terms / Вкрапление: Условия Chubb – F.P.A. Clause.	276
Вл. 9.2.	Правила страхования грузов Ингосстраха / Широта Ингосстраха / Крушение = Wreck. А где sinking?	278
	СРАВНИМ ВСЕ! ИСС (B) + (C) / FPA + WA / FPA + WPA Ингосстраха	281
Вл. 9.3.	Сравнение ИСС(B+C) – FPA+WA АНГЛИЙСКИХ – WPA+FPA ИНГОССТРАХА / Сокращения / Примечание к таблице / FPA / WA не просто заменены ИСС (B) + (C) / Both-to-blame collision – обоюдная вина в столкновении / Unloading etc. – один риск? / Ингосстраховские условия / Ингосстраховские термины = риски.	281
	SUE&LABOUR. Уменьшение или избежание. А расходы на сюрвей? / Доказывание / Еще об S&L / Particular Charges / Схема. 9.1. Виды убытков / Sue&Labour = Оговорка о Предотвращении / Несколько страховых сумм / Схема. 9.2. Виды убытков / Еще о терминах и открытых Ингосстрахом рисках / Прописанность.	285

	ИСТОРИЯ ОГОВОРОВ – ВСЕ РИСКИ / Реформа 1982 года – отход от SG.	291
	МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ. ИНЫЕ ОГОВОРКИ	292
Вл. 9.4.	Названия и основные риски некоторых страновых оговорок / Международные узкие условия.	292
Вл. 9.5.	Риски из некоторых страновых оговорок – в сравнении с ICC (В) / Сравнение Англии и континента / Унификация / Группы рисков / Группы рисков – ICC(В) и прочие / Это – все риски? / Уникален. И очень хорош для неморского страхования.	293
	ВОСТОЧНОЕВРОПЕЙСКАЯ ПРАКТИКА	298
Вл. 9.6.	Правила страхования грузов украинского страховщика. Список (почти) всех рисков и их интересное разделение.	299
	СТРАХОВАНИЕ ХРАНЕНИЯ	301
Вл. 9.7.	Страховое покрытие рисков хранения.	301
	АНГЛИЙСКИЕ ПЕРЕВОДЫ	302
Вл. 9.8.	Правила страхования: перечень (почти) всех рисков / Расходы.	303
	ВЫВОД. УСЛОВИЯ – ПОКРЫВАЕМЫЕ РИСКИ / Вкрапление: Поиграйтесь с рисками в Интернете.	305
	ИСКЛЮЧЕНИЯ. Warranties = Существенные условия / Warranties общие и специальные / Вкрапление: MIA о Warranties / Английская классификация условий договоров страхования / Construction = толкование / Какие бывают Warranties / (Не?)Существенное условие о мореходности / Иные существенные условия / Вкрапление: A sample of warranties = Пример существенных условий / Причины неполучения возмещения / «...И о Чем Грустите Вы?»	306
	ИСКЛЮЧЕНИЯ. Группы исключений в MIA / Исключения в ICC – см. Вложение 7.1. / Общие исключения / Сравнение исключений в ICC и некоторых Восточно- и Западноевропейских условиях.	313
Прил. 9.1.	Сравнение исключений в некоторых условиях / Comparison of exclusions in various T&C	865
	Комментарии к сравнению исключений / 17 Групп исключений / Два вида расходов: предотвращение и устранение последствий / Расходы по устранению: связанные и не связанные с грузом / Вывод по исключениям / Вкрапление: Проверьте себя!	316
X	ОСНОВНЫЕ ПОЗИЦИИ УСЛОВИЙ = MAIN TERMS AND CONDITIONS	325
	Страхование – полис, договор или условия? / Структура ICC / Основные части ICC / FPA – WA оговорки – 1963 / Сравнение 1963 и 1982 / 2009.	
Вл.10.1.	Не короткое. Сравнение оговорок ICC 1982 и 2009 Comparing ICC 1982 and 2009 (in Russian and in English). О применении Оговорок 1982 или 2009.	328

	ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ОГОВОРК (А) – 2009 ПО СРАВНЕНИЮ С 1982. Обновление / Стороны договора / Исключения / Продолжительность покрытия / Обновление / Объект и Предмет / Назад к терминам ICC / Held covered = остается покрытым / MAR / Стороны договора: Страхователь / Добросовестный покупатель / Независимый подрядчик / Исключения: Упаковка – подготовка – укладка в контейнер / Упаковка Страхователями – или Независимыми Подрядчиками / Задержка / Неплатежеспособность или дефолт перевозчика / Ядерные риски, радиоактивность и проч. / Причинно-следственные связи / Немореходность – Негодность. И разные транспортные средства / Немореходность – Негодность / Добросовестный покупатель / «Военные» исключения: Пиратство исключено. Значит, застраховано / «Забастовочные» исключения: терроризм и разные мотивы / Продолжительность покрытия: Начало покрытия / Окончание покрытия / Доставка – выгрузка / Изменение рейса / Claim to fame.	329
	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 / The Main Changes in the ICC (A) 2009 / (1) Updating Vocabulary and Changes in Format / 1 (a) Older Terms Replaced / Removed / (2) Contract Parties / (3) Exclusions / Causation / Conveyances / Unseaworthiness / Unfitness / 3 (g) Terrorism / (4) Duration of Cover / Our overall Conclusion.	336
Прил. 10.1.	Построчное сравнение ICC 1982 и 2009 с неофициальным переводом на русский	881
Вл.10.2.	Краткое сравнение оговорок 1982 и 2009 – Грузовых, военных и забастовочных	346
	Табл. 10.1. Структура институтских оговорок ICC (А, В, С) / Кратко – изменения 2009/1982 / Вкрапление: Проверили себя? / Оговорки и договор / Рис. 10.1. Право – принципы – взаимоотношения в страховании / Германия – ADS и DTV / DTV – Грузовые Условия. Объем покрытия и структура.	347
Вл.10.3.	Структура немецких грузовых условий DTV.	350
	Скандинавия: CEFOR No 261.	351
Вл.10.4.	Структура грузовых оговорок CEFOR 261.	352
	Ингосстрах – Правила Транспортного Страхования Грузов. Правила и Условия и Оговорки и Полисы.	353
Вл.10.5.	Содержание правил страхования грузов – ЭИС, Москва	354
	ЗАВЕРШАЕМ ГЛАВУ X. АНАЛИЗИРУЕМ УСЛОВИЯ И ПРАВИЛА ЧЕ-ТЫРЕХ РЫНКОВ / Условия – примерные / Принципы / Страхователи / Объект – сумма – стоимость – расходы – лимиты / Грузы – маркировка. Конкретика / Транспортные средства / Период страхования / Риски / Виды убытков / Специальные и дополнительные условия.	354
XI	УСЛОВИЯ И ОГОВОРКИ: ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ, РАСШИРЯЮЩИЕ, СУЖАЮЩИЕ, СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ И ИНЫЕ = CONDITIONS AND CLAUSES: ADDITIONAL, EXTENDING, LIMITING, SPECIALISED AND OTHERS	365
	Стандартные договоры – и реальные условия.	
Вл. 11.1.	Ковер-нота по страхованию груза нефти. Структура / Нефть = Bulk Oil – Неширокие условия. Как их расширить?	366

	Две части 11-й: Общая и Особенная / Источники: книги / Страховые Ассоциации / Обозначения Оговорок / Действующие Оговорки = Current Clauses / Endorsement = Аддендум = Приложение / Оговорки – не догма / Наша классификация Оговорок.	368
Часть 1	ОБЩАЯ. УСЛОВИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ КО ВСЕМ ВИДАМ ГРУЗОВ = CONDITIONS APPLICABLE TO ALL TYPES OF GOODS. Структура Части 1.	372
	СТРАХОВЫЕ СУММЫ, СТРАХОВЫЕ СТОИМОСТИ, ЛИМИТЫ. Оговорка о пропорциональном возмещении убытков = Average clause / Оговорка об автоматическом увеличении стоимости = Automatic increased value clause / Оговорка об обесценении = Depreciation clause / Оговорка об Импортной пошлине = Import Duty clause / Оговорка о месте размещения = Institute Location clause CL.66 26/03/80.	372
	РАСХОДЫ. Расходы по предотвращению = Sue and Labour Clause, или Оговорка об обязанности предотвращения или уменьшения убытков / Триединство S&L расходов / Неизбежность угрозы / Сохранение предмета страхования / Чрезвычайность расходов / Соответствующие интересы / Особенности возмещения расходов по S&L оговорке / Оговорка об уборке обломков = Debris Removal Clause JC 1991/001 02/01/91. Построение оговорки / Новый вид расходов или S&L? / Расходы по складированию и перевозке = Warehousing and Forwarding charges / Оговорка о Включении расходов вследствие задержки транспортного средства = Extended to Include Demurrage Charges clause / Расходы – иные.	374
	ГРУЗЫ: УПАКОВКА. Оговорка о Поломке упаковки = Breakage of Packing clause.	378
	ПЕРИОД И ГЕОГРАФИЯ СТРАХОВАНИЯ. Оговорка От склада до склада = Warehouse to Warehouse clause (W-t-W = W2W) / Превалирующая Оговорка о Перевозке = Paramount Transit Clause / Marine Extension Clause / Девиация / Перевозка на палубе – может быть девиацией / Оговорка о вспомогательных судах = Craft Clause / Оговорка о недоставке груза = Failure to deliver clause / Оговорка о продлении покрытия перевозки = Transit Extension Clause / Покрытие де-консолидации и распаковки товаров = Deconsolidation and unpacking coverage.	378
	НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ = LAND TRANSPORTATION. Оговорка о Береговых рисках (ам. усл.) = Shore Clause (A.C.) / Оговорки по страхованию наземной перевозки груза от всех рисков = Land Transit All Risks Cargo clauses.	382
	ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ = CARGOES SENT BY AIR. Основные различия «моря» и «воздуха».	384
	ХРАНЕНИЕ. СТРАХОВАНИЕ УГОЛОВНО НАКАЗУЕМЫХ ДЕЯНИЙ. Условия страхования хранения / Хранение и неправомерное присвоение.	385
Вл. 11.2.	Хранение: страхование рисков неправомерного присвоения. Секция 2 – Страхование Товарных Запасов = Section 2 – Stock Insurance.	386

	РАСШИРЕНИЯ ПОКРЫТИЯ – ПРИМЕРЫ. Оговорка о Преднамеренном повреждении в связи с опасностью загрязнения окружающей среды = Deliberate Damage Pollution Hazard clause / Оговорка о соударении и поломке = Clash and breakage clause / Оговорка о повреждении груза крюком = Hook Damage clause / Оговорка об Утечке = Leakage clause / Оговорка об отпотевании и нагреве = Sweat and heating clause.	390
	ИСКЛЮЧЕНИЯ – ОБЩИЕ. Радиоактивность и Оружие / «Электронные» оговорки / Неупакованные или незащищенные предметы = Unpacked or Unprotected Items.	391
	ИСКЛЮЧЕНИЯ – ПО ВИДАМ ГРУЗОВ.	392
	УРЕГУЛИРОВАНИЕ УБЫТКОВ.	392
	ПРИМЕНИМОЕ ПРАВО И ЮРИСДИКЦИЯ. Институтская оговорка об английской юрисдикции = Institute English Jurisdiction clause CL 358 01/11/1991 / Арбитраж и ADR / Арбитражная Оговорка = Оговорка о праве и практике компании Osprey = Arbitration Clause from Osprey = Osprey Law and Practice Clause / Институтская Оговорка о предъявлении иска (США) = Institute Service of Suit clause (U.S.A.) CL. 355 01/11/92.	392
Часть 2	ОСОБЕННАЯ. УСЛОВИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ К ОТДЕЛЬНЫМ ГРУЗАМ ИЛИ ИХ ГРУППАМ = CONDITIONS SPECIFIC TO INDIVIDUAL CARGOES OR GROUPS THEREOF Структура части 2.	395
	МАССОВЫЕ ГРУЗЫ = COMMODITY TRADES. Федерация Ассоциаций по торговле массовыми товарами / Институтские оговорки по страхованию массовых грузов / Отличия оговорок ICTC (A,B,C) 5/9/83 от оговорок ICC (A,B,C) 1/1/82 / ICC 2009 зародились в Commodities.	396
	ГРУЗЫ ФОСФА= FOSFA TRADES. Еще одна Федерация – ФОСФА / Институтские оговорки по страхованию грузов ФОСФА / Дополнительные к FOSFA Trades оговорки / Самостоятельное развитие отраслей страхования.	398
	ПРОДУКТЫ И ТОВАРЫ, ПЕРЕВОЗИМЫЕ В ОПРЕДЕЛЕННОМ ТЕМПЕРАТУРНОМ РЕЖИМЕ = TEMPERATURE-CONTROLLED CARGOES. Оговорка о скоропортящемся грузе = Perishable goods clause / Оговорка о колебании температуры = Temperature variation clause / Замороженные и охлажденные / Замороженные продукты = Frozen foods / Отличия оговорок IFFC (A) 1/1/86 от оговорок ICC (A) 1/1/82 / 24 последовательных часа / Дополнительные расширяющие покрытие оговорки / Кратко об оговорках IFFC (C) (Excluding Frozen Meat) CL264 1/1/86 / Замороженное мясо = Frozen meat / Отличия оговорок IFMC (A) 1/1/86 от оговорок ICC (A) 1/1/82 / Читайте специальные оговорки! / Ассоциация по мясу и одобренные ею оговорки.	401
	BULK OIL = НЕФТЕПРОДУКТЫ НАЛИВОМ. Расширение покрытия перевозок нефтепродуктов – Guaranteed outturn / Сжиженный газ.	410
	УГОЛЬ = COAL. Отличия угольных оговорок и ICC (B) 253 1/1/82.	414
	ЛЕСОМАТЕРИАЛЫ = TIMBER. Краткий экскурс по морским терминам / Особенности страхования лесных грузов / Вкрапление: Блэски и лесные грузы – начало советского страхования!	415

Часть 2. Продол- жение	ОСОБЕННАЯ (продолжение). РАЗНЫЕ ВИДЫ ГРУЗОВ: НЕСТАН- ДАРТНЫЕ ОГОВОРКИ И УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ = DIFFERENT TYPES OF GOODS: NON-STANDARD CLAUSES AND CONDITIONS	418
	АВТОМОБИЛИ = CARS = VEHICLES. Ограничения страхования перевозок автомобилей / Стандартные и нестандартные оговорки страхования перевозок автомобилей / Период действия = Duration clause / Оценка стоимости и пропорциональное возмещение убытков = Valuation&average clause / Снижение стоимости = Depreciation clause / Дополнительные условия и исключения.	418
	МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ: ЗАМЕНЯТЬ ИЛИ РЕМОНТИРО- ВАТЬ? = MACHINERY: REPLACE OR REPAIR? Вкрапление: Пример наставлений андеррайтерам страховой компании / Физическое по- вреждение или коммерческий убыток? / Оговорка о замене = Institute Replacement Clause CL.161 01/01/1934 / Новые IRC 2008 / Оговорка о замене = Institute replacement clause CL372 01/12/2008 / Часть = Part / Оговорка о замене – пропорциональное определение стоимости = Institute replacement clause – Proportional valuation cl.373 01/12/2008 / Оговорка о замене – Дополнение об устаревших частях = Institute replacement clause – Obsolete parts endorsement JC2008/023 01/12/2008 / Оговорка о замене с использованием воздушного или морского транспорта = Air or sea replacement clause / Electrical and mechanical derangement = Электрические и механические неисправности.	420
	ВЫСТАВКИ И ПРЕДМЕТЫ ИСКУССТВА = ARTS & EXHIBITIONS. Выставки картин и иных произведений искусства / Да Винчи – из Ми- лана на Трафальгарку / Особые исключения / Швейцарский опыт на примере компании Baloise.	427
Вл. 11.3.	Ковер-нота по страхованию выставочного груза	429
	Оговорка о грузовике без присмотра и охраняемой стоянке = Unattended Vehicle and Secure Compound Warranty / Экспонаты для выставки, ярмарки и демонстрации продукции / Исключения при страховании экспонатов.	430
	ЦЕННЫЕ ГРУЗЫ и ПЕРЕВОЗКИ НАЛИЧНОСТИ = SPECIE and CASH-IN-TRANSIT. Расширения покрытия – разные страхователи / Перевозки и хранение.	431
	ВООРУЖЕНИЕ = ARMS	435
	МЕТАЛЛЫ = METALS. Оговорка об исключении коррозии, окисле- ния, обесцвечивания = Rust, oxidisation, discolouration exclusion clause.	436
	СТРАХОВАНИЕ СКОТА = LIVESTOCK INSURANCE	436
	ОТПРАВКИ ПОЧТОЙ = SENDINGS BY POST. Страхование почтовых отправлений в России / и в США / Ограничения и исключения / Осно- вания для отказа в выплате страхового возмещения.	437
	СТРАХОВАНИЕ СЫРЬЯ В ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ЦИКЛЕ = STOCK THROUGHPUT INSURANCE	439
	ДОМАШНЯЯ УТВАРЬ = HOUSEHOLD GOODS AND PERSONAL EFFECTS. Ограничения страхования / Условия страхования / Период действия = Duration Clause / Другие специфические оговорки / Ого- ворка о Парах и наборах = Pairs and sets.	440
	ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ТОВАРЫ = CONSUMER GOODS. Новейший отход от принципа возмещения.	442
	ОГОВОРКА о НЕПРИНЯТИИ ТОВАРА = REJECTION CLAUSE	443

	ОГОВОРКА о ПЕРЕВОЗКАХ ВОЗВРАЩЕННЫХ ТОВАРОВ = RETURN SHIPMENTS CLAUSE	445
Вл. 11.4.	ОСНОВНЫЕ ИНСТИТУТСКИЕ ОГОВОРКИ = THE MAIN INSTITUTE CLAUSES. Изменения в конце 2012 года.	446
Прил. 11.1.	Библиотека Оговорок = Clauses Library	897
XII	СОПУТСТВУЮЩИЕ СТРАХОВАНИЯ = INSURANCES CONTRIBUTORY TO STRAIGHT-FORWARD CARGO. Структура	450
	ВОЕННО-ЗАБАСТОВОЧНЫЙ БЛОК = WAR, STRIKES, ETC. Что отличает пиратство? / Что отличает все социально-политические страхования – географически? / Самый CREAM – Watch list JCC / За хрустальный английский.	451
Вл. 12.1.	JCC CARGO WATCH LIST = «ТРЕВОЖНЫЙ СПИСОК» ОКСГ– Версия 84 на 5/3/2012.	453
	Классификация / Самые опасные / Неавтоматичность покрытия / Различие военных от забастовочных – наследие Гражданской Войны.	455
	ВОЕННЫЕ РИСКИ = WAR RISKS. Эволюция морского страхования грузов от военных рисков / 1898 год – отделение военных рисков от морских. Оговорка F.C.&S. / 1982 год – отдельные оговорки / Стандартные наборы оговорок / Объем покрытия – виды убытков / Покрываемые опасности / Война и гражданская война = War & Civil War / Revolution, Rebellion & Insurrection = Революция, восстание, мятеж, бунт / Вызванные ими гражданские волнения = Civil strife arising there from / Любые враждебные действия воюющей державы или против нее = Any hostile act by or against a belligerent power / Пленение и Захват = Capture & seizure / Наложение ареста, введение ограничения или задержание = Arrest, restraint or detainment / Брошенные средства ведения войны = Derelict weapons of war / О моей (НС) любимой “Both to Blame Collision” оговорке / Исключения в покрытии военных рисков = Exclusions in the cover of war risks / Срыв рейса или путешествия = Frustration of voyage or adventure / Оговорка «Парамаунт», или о первостепенности оговорки Paramount = Paramount clause.	457
	Структура оговорок War Clauses (Cargo)	465
	Табл. 12.1. Структура основных оговорок War Clauses (Cargo)	
	Сравнительный анализ оговорок War Clauses (Cargo). Морская перевозка и военные риски / Существенные отличия между CL383 1/1/09 и CL385 1/1/09 / Оговорка «Перевозка» при страховании военных рисков на море / Соглашение «находящийся на плаву» = Waterborne agreement / Определение морского судна – oversea vessel / Груз, военные риски и портовое судно = Cargo, War risks and Craft / Предельный срок покрытия = Time limit / Авиационная перевозка и военные риски / А какие расходы по спасанию в авиации? / Почта и военные риски / Оговорки Федераций по страхованию военных рисков / Наземная перевозка и военные риски. LSW / Покрытие дополнительных расходов при страховании военных рисков / Прекращение покрытия военных рисков по решению одной из сторон / А как быть с тарификацией военных рисков?	469

ЗАБАСТОВОЧНЫЕ РИСК И УСЛОВИЯ ИХ СТРАХОВАНИЯ / Эволюция морского страхования грузов от забастовочных рисков / Не обязательно на плаву / Стандартные наборы оговорок для покрытия забастовочных рисков / Объем покрытия / Структура оговорок / Опасности, покрываемые оговорками / Особенности покрытия / Забастовочные термины / Террорист / Исключения / Отсутствие и/или нехватка рабочей силы / Срыв рейса или морского предприятия / Война, революция, восстание и т.д. / Исключения по специфическим грузам / Авиагрузы / Исключение немореходности и непригодности транспортных средств / Продолжительность покрытия / Покрытие умышленного повреждения груза.	484
ТЕРРОРИЗМ / Оговорка об окончании перевозки (Терроризм) = Termination of Transit Clause (Terrorism) 2009 JC2009/056 01/01/2009.	496
ПИРАТСТВО и КИДНЭП / Пиратство – морской риск / Определение пиратства – UNCLOS / В частных целях / Как страхуются пиратские риски – Cargo Piracy Notice of Cancellation / Global Cargo Watch List Clause 2011 JC2011/017 / Как защититься от риска пиратства? / География. Вооруженное ограбление – внутренние воды. И Вам – тест / Выбор судна / Прохождение района: конвой и охрана / Семинар Оукшотта – Одесса, 2009: Вклад в историю / Страхование судна и груза – выкуп. Общая авария / Физическое повреждение. Masefield / Тест про вооруженное ограбление.	496
ЗАХВАТ ЗАЛОЖНИКОВ И ВЫКУП = K&R = KIDNAP & RANSOM	502
РАСШИРЕНИЯ СТАНДАРТНОГО ПОЛИСА КАРГО = EXTENSIONS OF THE STANDARD CARGO POLICY	504
УВЕЛИЧЕННАЯ СТОИМОСТЬ = INCREASED VALUE = IV	504
ИНТЕРЕС ПРОДАВЦА = SELLER'S INTEREST (FOB). Нестандартные случаи страховых интересов сторон / Seller's Interest.	505
НЕПРИНЯТЫЕ И ВОЗВРАЩЕННЫЕ ТОВАРЫ = REJECTED AND RETURNED GOODS	505
ИНТЕРЕС ПОКУПАТЕЛЯ = BUYER'S INTEREST. CONTINGENCY INSURANCES = СТРАХОВАНИЯ ОТ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ. РАЗНИЦА В УСЛОВИЯХ = DIFFERENCE IN CONDITIONS (DIC) = DIL. Лицензионный аспект. Admitted Insurers / Contingency и DIC / DIL – Немецкие условия DTV.	506
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕД ТРЕТЬИМИ ЛИЦАМИ = THIRD PARTY LIABILITY (TPL) = GENERAL COMPREHENSIVE LIABILITY INSURANCE (GCL). Можно ли страховать ответственность? / Вкрапление: Бедные венесуэльские рыбаки / Страхование ответственности экспортера.	508
ПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ = POLITICAL AND ECONOMIC PROBLEMS. Political risks = Политические риски / Классификация политических рисков / Политические риски для грузовых интересов / Кто занимается.	509

	ЭКСПОРТНЫЕ КРЕДИТЫ = EXPORT CREDIT	512
	ФИНАНСОВЫЙ БЛОК = FINANCIAL PROBLEMS. CONSEQUENTIAL LOSS = КОСВЕННЫЙ УБЫТОК. ПОТЕРЯ ПРИБЫЛИ / ЗАДЕРЖКА В НАЧАЛЕ РАБОТ = ADVANCED LOSS OF PROFIT / DELAY IN START-UP = ALOP / DSU. Много терминов.	514
	ТРАНСПОРТНЫЙ БЛОК = TRANSPORT-RELATED COVERS. СТРАХОВАНИЕ ФРАХТОВАТЕЛЕЙ = CHARTERERS INSURANCE. Кто такой фрахтователь? / Основные позиции страхования / Пример конкретной котировки / Несколько дополнительных штрихов.	516
	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ЭКСПЕДИТОРОВ = CARRIERS' AND FREIGHT FORWARDERS' LIABILITY	519
	Книжка МДП = TIR Carnet. Страхование ответственности.	519
	А ЧТО ЕЩЕ? Внутреннее / Наземное морское страхование = Inland marine insurance.	520
	ТОМ 2	
	ВСТУПЛЕНИЕ КО ВТОРОМУ ТОМУ	533
XIII	ТРАНСПОРТ: СРЕДСТВА, ИНФРАСТРУКТУРА и ДОКУМЕНТАЦИЯ = TRANSPORT: CONVEYANCES, INFRASTRUCTURE AND DOCUMENTS John Masfield. Cargoes = Грузы / Судьба поэта / Грузовозы = сухогрузы = пароходы / О грузовозах и дорогах, которые они выбирают. План главы XIII / Способы транспортировки груза / Different conveyances / Наша книга – conveyance? / Море или суша? / Статистика перевозок разными видами транспорта – не нашли. РФ / Гигантские транспортные средства / Вкрапление: Морские перевозки. 90%.	534
	МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. Зачем вообще суда нужны? / Техническое состояние средств транспорта / Вкрапление: Старыми бывают не только суда – вагоны / Seaworthiness. Admitted? / Оговорка-то серьезная. С историческими последствиями / Назад, к судам! / Что нужно знать о судне / Зачем вообще суда нужны? / Классификация судов / Типы судов.	539
	Вл. 13.1. Пример классификации судов.	543
	Грузовые суда / Сколько судов и чьи они, и кто на борту? / Характер работы / Размерности / Вкрапление: Seawise Giant = Jahre Viking / Классы.	544
	Вл. 13.2. Ведущие классификационные общества – статистика.	548
	IACS = МАКО и прочие / Флаг судна / Портконтроль / Сертификация – ISMC, SMC, ISPS, BC, CLC / Страхование P&I / Что еще о судах? Термины движения.	548
	ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА – ПРОЧИЕ. ИНФРАСТРУКТУРА. Структура этой части главы 13.	591

	ЯЩИКИ (КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ). Цифры и размеры / Контейнерные транспортные термины / История контейнеров / Некоторые последствия.	552
	МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ. Рис. 13.1. Мультимодальность перевозок / ПЕРЕВОЗЧИК или ОПЕРАТОР? МТО / Конвенция 1980 / Наши сноски (их отсутствие).	554
	ЛОГИСТИКА. Симбиоз пространства и времени.	558
	ПОРТЫ и ПРОЧИЕ МЕСТА ПЕРЕГРУЗКИ. Какие бывают порты / Вкрапление: Port – starboard / Портовые власти / Компании по обработке грузов / Вкрапление: Порт Феликстоу = Felixtowe, Или как важны порты для экономики страны / От портов – к обработке грузов.	559
	ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. Страхование контейнеров – ностальгия.	562
	СЮРВЕИ = ОСМОТРЫ = SURVEYS = INSPECTIONS. Количество груза / Осмотры = Сюрвеи груза. Качество груза / Что осматриваем?	564
Вл. 13.3.	Сюрвейерские работы.	565
	Роль и значение сюрвеев / Сюрвейеры и аджастеры / Активная роль сюрвейера – крепление грузов.	568
Вл. 13.4.	Сюрвейерская оговорка.	570
Вл. 13.5.	Требования к судам и к сюрвейерским осмотрам.	570
	ХРАНЕНИЕ. СКЛАДЫ. Страхование хранения в ходе перевозки / Какие бывают склады / Вкрапление: Классификация складов.	571
Вл. 13.6.	Требования к складу наивысшей категории (A1).	574
	Вкрапление: Требования к хорошему складу.	574
	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ. Лирика / Терминология / Источники / Классификация вагонов.	575
	АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ. Классификация грузовиков / Классификация по видам грузов / Колесная формула.	579
	АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ. Мировой парк транспортных самолетов / Типы грузовых самолетов.	581
Вл. 13.7.	Самые большие грузовые самолеты – технические данные.	582
	Вкрапление: Уникальные грузы АН-124 / Технические моменты / Авиационные контейнеры / Объем перевозок.	583
	ИНФРАСТРУКТУРА. ДОРОГИ	585
	ТРАНСПОРТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ. Коносамент / Правила и Конвенции о Коносаментах / Виды коносаментов / Еще морские документы. Чартер / Расписки / Накладные = waybills. Notes? / Прочие документы.	585
	СТРАХОВЫЕ ОГОВОРКИ. Закончили «подготовительный этап».	589
XIV	КАК ЗАСТРАХОВАТЬ ГРУЗ, или АНДЕРРАЙТИНГ = HOW TO INSURE A CARGO, or UNDERWRITING	591

	Раньше, лет 30 назад / Сейчас / PEN, or the Art / Что такое андеррайтинг? Обработка риска / Страховой и юридический андеррайтинг / Где мы сейчас в нашем исследовании? / Андеррайтинг – дело закрытое? / На рейс или на год / Виды договоров / Страховая сумма в разных договорах / Открытый ковер = Open cover / Location limit = по одному месторасположению? / Открытый ковер: технические моменты / Преимущества открытого ковера перед рейсовым / Прочие моменты / Декларации.	
	КАК ГОТОВИТЬ МАТЕРИАЛ. Первичная обработка информации – шесть пунктов / Прозрачная честность / ОРП. Ингосстрах / К страхователю / Вопросы.	597
Вл. 14.1.	Запрос на минимальную информацию. Неформальный / Основные вопросы / Главная информация – финансовая.	598
Вл. 14.2.	Собственно вопросник по страхованию грузов = Cargo insurance questionnaire.	600
Вл. 14.3.	Анкета-заявление по транспортному страхованию грузов = Application for transport cargo insurance.	602
Вл. 14.4.	Информация о (любом морском) Риске – Пять кластеров. Согласно Walter M. Mellert, Свистс Ре. Многофакторный сравнительный анализ / Андеррайтинг – процесс индивидуальный.	606
	ПРОЦЕСС СТРАХОВОГО АНДЕРРАЙТИНГА – четыре стадии: брать или нет / Условия / Количественная стадия / Качественная стадия / Совокупность / Премия. Ставка / Размер риска – определяется по статистике убытков / Длиннохвостый бизнес / Года календарные – и страховые / Зачем? Чтобы понять степень риска / Тарифы / Надбавка за возраст судна.	609
Вл. 14.5.	Классификация грузов – из рекомендательной таблицы надбавок за возраст (судна) / Информация и еще раз информация – возраст судов / Опять к сеткам ставок.	614
Вл. 14.6.	Структура ставок премии Сингапурского страховщика компании NTUC Income. Личные вещи – опыт Блэкбалси.	616
	Расчеты по годовым страхованиям / Декларации / Бонусы.	618
Вл. 14.7.	Оговорка о комиссии за прибыльность операций = Profit commission clause.	619
	Количественный риск-менеджмент – франшизы и лимиты / Вкрапление: Франшиза в Америке в 1795 / Виды франшиз.	620
	КАЧЕСТВЕННАЯ СТАДИЯ СТРАХОВОГО АНДЕРРАЙТИНГА. СЮРВЕИ. Сюрвей – перевозки нефти. Full Guaranteed Outturn.	621
Вл. 14.8.	Расширение покрытия: гарантированная выгрузка = Guaranteed Outturn Extension. Целый учебник страхования.	623
	Качественная стадия: средства транспорта / Класс судов / Права не будут ущемлены / Флаг, P&I и прочее.	625
Вл. 14.9.	Требования к перевозящим судам. Существенное условие коверноты (открытый годовой ковер).	627
	Другие виды транспорта / Порты и склады / Особые исключения.	628
Вл. 14.10.	Ограничения покрытия по разным группам грузов (NTUC Income).	628
	Ограничения = сужения покрытия. Иные существенные условия / Исключенные и/или проблемные грузы / Вкрапление: Примеры грузов повышенной убыточности / Вкрапление: Стандартные исключения – пример одной страховой компании.	629

	Андеррайтинг и Риск менеджмент / Страхователь и страховщик – тандем или дуэль? / Превенция / Сюрвей – и превенция, и условие страхования / Вкрапление: Перевозка турбины – требования к сюрвею / Завершение андеррайтингового процесса.	631
XV	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 DOCUMENTATION	634
	ВРЕМЕННО-СОБЫТИЙНЫЕ РАМКИ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ. Восточно-западные «ножницы» / Временно-событийные рамки договора / Английское право – MIA – о процессе заключения. To effect / Содержание полиса / ГК РФ. Статья 942. Существенные условия договора страхования / To conclude / Policy? Нет, акцепт заявления / Премия? / Черты общего договора / Заключение договора – Россия. Раздвоение: заключение и вступление в силу = начало действия / Вкрапление: ГК РФ о заключении и вступлении в силу / КТМ однозначней ГК / ГК: Договоренность сторон / Заключение – зримо позже на Востоке, чем на Западе / Ю.Б. Фогельсон – 2012 / Два, три или пять звеньев? И где тут андеррайтинг? / Англия: заключение на звено и на документ короче. Заявление и полис / Другие страны и термины / Применимость общего законодательства к морскому / Вкрапление: Секция Немецкого Закона 2008 года о Больших рисках / Договор страхования: прочие моменты / Uberrimae fidei / Степень формализации / Прекращение договора – не прекращение обязательств!	634
	СТОРОНЫ ДОГОВОРОВ. СТРАХОВОЙ РЫНОК. Множественность сторон / Три схемы работы / Перестрахование / Оговорки: «Прорезывающая» – Об одновременном платеже – О контроле / Отбор перестраховщиков: оффшоры и рейтинги / А-минус и прочие / Еще три схемы работы: страхователь и международный рынок (пере)страхования / Украина переходного периода: от формального перестрахования к реальному / Знать – и соблюдать? / Почему Лондон? / Роль сострахования и брокеров. Ломбард-стрит и Риальто / Посредники бывают разные? / Котировка и размещение риска брокером. Слип / Раздельная ответственность со(пере)страховщиков / Сострахование = «подписание» = Subscription / Линии = процент участия. Written и Signed / Процедура заключения: роль слипа / Оукшотт – пионеры сострахования? / Ковер-нота и ГК РФ / Вкрапление: ГК РФ. Статья 434. Форма договора / Ковер-нота принимается ГК? Но от имени кого подписывается? / Брокер – представитель обеих сторон?	644
Вл. 15.1.	Пример Ковер-ноты.	654
	Где полисы? Закон о Финансах 1959 года / Не ковер-нота – BID. Не полис – IID и/или MRC / Узаконенные посредники – в Ллойдс / Ллойдс – не Корпорация! Общество / Буксировки / Механизм сострахования работает через лидерство – GUA / Специфика механизма Лондонского рынка / Assignee = Правополучатель.	655

	СТРАХОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ. Договор страхования или «о страховании» / Вкрапление: ГК РФ. Статья 941. Страхование по генеральному полису / Construction = «полисостроительство»? Нет, «толкование» / Лондон – впереди / Market reform = реформа рынка / Договорная определенность = Contract certainty / Реформа рынка – содержание / Принципы Договорной Определенности / Определенность: упор на договор / Market reform contract = MRC / MRC – документация / Собственно MRC: структура договора / Стандартные Заголовки = Headings.	660
Вл. 15.2.	Заголовки = Позиции договора MRC (из Версии 1.5 от октября 2012).	666
	14 (12) обязательных позиций / Классификация клиентов / Крупные риски – могут быть «потребительскими» / Опять о полисах / Терминология / Линии – Ордер – Целое и Часть / Вычеты = Deductions и Неполный MRC.	667
Прил. 15.1.	Текст MRC. Версия 1.5 от октября 2012.	911
	Оговорки в MRC: стандартные и bespoke / Subjectivities = Warranties? / Итак. Договорная документация / Наш договор страхования против MRC / Собственно страхование грузов: Генеральный полис против Открытого ковера / Автоматизм и незаявление / Сертификаты / Вкрапление: Содержание Сертификата / Иные рыночные инструменты / Endorsement: Индоссо и Аддендум / Страховая премия. Последствия неоплаты.	671
XVI	СТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ = LOSSES = СТРАХОВЫЕ УБЫТКИ	679
	Мировое богатство и торговля, по группам товаров / Страхование и торговля.	
Вл. 16.1.	Некоторые убытки из заявленных Лондонскому рынку в 2003–2011 годах. XCS Large Cargo Loss Advices.	681
	Анализ больших лондонских убытков. Лидируют «нестандартные» риски / Страховые убытки – идеология / Страховые случаи и убытки – терминология / Страховой риск – страховой случай: трехэлементная конструкция / Вкрапление: Закон о Страховании РФ, Статья 9 / Рис. 16.1. Трехэлементная структура страхового случая / Страхование – защита от вреда / Loss и claim – убыток и претензия – или просто «убыток»? / Страховой убыток – денежная оценка вреда / Losses = Страховые случаи = Страховые убытки.	685
	Страховые случаи – сразу к выплатам? Нет – надо одолеть ВОСЕМЬ СТУПЕНЕЙ / Рис. 16.2. Восемь ступеней к возмещению убытка Степень первая. В одиночку или со страховщиком? Prudent Uninsured – с помощниками / Помощники страхователя. Степень вторая. Sue&Labour. Превенция или предотвращение? / Обязанность страхователя – еще с 1600-х / Возможные шаги / Вкрапление: МАК об уменьшении убытков / Инструкции страхователю. Степень третья. Сохранение права требования к виновному лицу / Вкрапление: Своими словами из Введения в страховое право. Степень четвертая. Извещение страховщика – Notice of loss / Почему важно оперативно известить страховщика? И о чем? / Абандон.	689

	Степень пятая. Доказательство того, что случай – страховой / Доказательственные тройки / Рис. 16.3. Тройка в страховании, русская / Рис. 16.4. «Тройка» в страховании, английская / Кто доказывает? / Сюрвейеры – один, два, три? / Вкрапление: Из практики расследования обстоятельств / Пятая ступень с разных точек зрения. Страховое расследование.	697
	Степень шестая. Сбор и передача документов и вещественных доказательств / Список документов – классификация. Еще «восьмерка» / Расширенный список документов. Для запоминания – «Документарная восьмерка» / Рис. 16.5. Восьмерка документов.	
	Степень седьмая. MEASURE of INDEMNITY = Размер, или мера, или предел возмещения / Курсы валют / Вкрапление: КНИК против Альянса / Изменение цен на товар / Реальные или расчетные = исторические убытки? / PAM и Salvage Loss Method / Страховая сумма и страховая стоимость / Размер, или мера, или предел возмещения – MIA / Мера возмещения при ПГ – полной гибели, фактической или конструктивной / “Partial Total Loss” / Практическое значение заявления об абандоне / Вкрапление: Опасность принятия абандона для страховщика.	704
	ОБЩАЯ АВАРИЯ (OA) = GENERAL AVERAGE (GA). Схема 8.2. Общеаварийные термины = General Average / Стороны OA / Суть расчетов в OA / Пример простой OA / Пример сложной OA от Питера Таунсенда (IUMI 2011) / Отменить OA? Или заменить ее страхованием судовладельца? / Пример возможной Архисложной OA от Питера Таунсенда / Теория OA / Законодательная база урегулирования OA / Ассоциации диспашеров / Что такое диспаша = GA adjustment? / Место составления диспаша / ОАП = GA Sacrifice of Goods = общеаварийное пожертвование грузом / ОАП = GA Sacrifice of Freight = Общеаварийное пожертвование фрахтом / ОАП = GA expenditure = общеаварийные расходы / Триединство OA.	711
	ПРОЦЕДУРА ПРИЗНАНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ OA – ВОСЕМЬ ЭТАПОВ. Рис. 16.6. Восемь этапов урегулирования OA / Этап 1. Декларирование = Объявление OA / Этап 2. Признание OA / Этап 3. Сбор доказательств понесенных убытков / Этап 4. Разделение убытков на ЧА и OA / Этап 5. Составление диспаша / Рис. 16.7. Порядок составления диспаша / Этап 6. Исправление диспаша / Этап 7. Оспаривание диспаша / Этап 8. Исполнение диспаша / Первые дни после акта OA: право перевозчика на залог / GA account = OA счет / GA security = гарантия, или обеспечение по OA / GA bond = OA бонд, или подписка / GA guarantee = OA гарантия / Escrow = эскроу / Вкрапление: Трудности в предоставлении обеспечения (для украинского или российского грузовладельца) / Главное в OA / Расчет ОАВзноса = Calculation of GA contribution / Вкрапление: Примеры расчета и возмещения OA: простой и более сложный.	718
Прил. 16.1–4	Расчеты по Общей аварии – иллюстрации к примерам.	920
	ICC: Покрытие общеаварийного пожертвования грузом / ICC: Покрытие общеаварийного взноса / Предоставляемое оговорками ICC покрытие спасательных взносов.	730

	ОТ ОБЩЕЙ – К ЧАСТНОМУ. Мера возмещения при частичном убытке по грузу / Salvage loss Method (SLM) = убыток с учетом реализации спасенного груза / РАМ и страхование по первому риску / Правила возмещения расходов / Расходы – и общий вопрос выплат сверх страховой суммы / Ответственность перед третьими лицами / Юридические расходы и их страхование / Without prejudice. Ex gratia = Кулантные убытки / Три способа определения меры возмещения – гибель и повреждение / А франшиза?	734
	Восьмая ступень. Страховое требование / Все ли документы приложены? РОА / Вкрапление: Мы сами творим страховую историю: И вот она – долгожданная страхователем выплата возмещения / А что после выплаты возмещения?	746
	А если ОТКАЗ В ВЫПЛАТЕ? Вкрапление: Прочтение страховых документов судом / Суд, арбитраж или ADR = медиация / Срок исковой давности = СИД = Limitation period = Time bar / Разные законодательства: длительность СИД и начало течения / Где и по какому праву? / Длительность периода исковой давности / Момент начала? / Вкрапление: Ужасный асбестоз / Ущерб или инцидент? Шесть моментов начала – кто больше? / Претензии к перевозчику: несоответствие сроков / Кому платить?	748
XVII	СУБРОГАЦИЯ = SUBROGATION	755
	Право обратного требования / Суброгация – не регресс / Что такое суброгация / Применимое право / Первоисточники о суброгации / Существенные особенности суброгации / Суброгация против сострахователей / Английские особенности суброгации / Состраховщики и их права на суброгацию / Недострахование и право на суброгацию по английскому праву / Сохранение права страховщика на суброгацию / Выгодоприобретение и ICC / Российские особенности суброгирования страховщиком прав требования / Комплекс двух прав: требования и на предъявление иска / Вкрапление: Сложности суброгации – ж/д перевозки / Рекомендации страховщику по оформлению договора страхования груза – Ю.Б. Фогельсон / Подводные камни суброгации / Вкрапление: Суброгация и недострахование по-российски / Документальное подтверждение страховщиком своих суброгационных требований / Вкрапление: Суброгация и условия перевозки / Вкрапление: Недоказанность размера ущерба / Допустимость суброгации / Отказ страховщика от суброгации / Уступка страховщиком суброгированного ему права требования / Российско-украинская суброгация при морской перевозке / Суброгация – не абандон.	
XVIII	ПРАВА И СТРАХОВАНИЕ ПРИЧИНИТЕЛЕЙ ВРЕДА = THE WRONGDOER: RIGHTS AND INSURANCES	782
	Кто он – получатель иска по суброгации? / Транспортный оператор: принципал или агент?	
	ЧАСТЬ 1. ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПРИЧИНТЕЛЕЙ ВРЕДА.	783

Международное право: публичное и частное / Материальное и процессуальное право / Конвенции – действующие и нет / Табл. 18.1. Морские конвенции / Вступление в силу Конвенций – длительный период / Транспортные Конвенции – баланс интересов / Табл. 18.2. Транспортные конвенции / Вкрапление: РФ и СССР / Юридикация – forum shopping / Расчетные единицы – СПЗ = SDR и прочие / Последовательность рассмотрения.

(1) МОРСКИЕ и РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

790

Гаагские и Гаагские-Висби, и Гамбургские Правила / Брюссельская Конвенция 1924 = Гаагские Правила 1922 / Гаагские Правила: сфера применения / Гаагские Правила: Перевозчик / Главная обязанность перевозчика и исключения из ответственности / Каталог исключений / Вкрапление: Правило о навигационной ошибке / Заботиться о грузе / Выдача коносамента / Презумпция – *prima facie* / Презюмируемая ответственность / Претензии и иски к перевозчику, сроки их предъявления / Гаагские Правила: ответственность перевозчика / Ограничение ответственности – 100 фунтов / Гаагские Правила: что не урегулировано или не определено / Место или единица или упаковка груза – полемика / Гаагские-Висби Правила 1968 и Протокол 1979 / Основные изменения: HR – HRV / Регрессные иски / Франк Пуанкаре / Стоимость груза / Контейнерная оговорка / Вкрапление: Применение Контейнерной оговорки / Лишение права на ограничение / Применение HVR / Страны-участники / Исключения / Брюссельский Протокол от 21 декабря 1979 года / Морская перевозка: Гамбургские правила / Гамбургские правила: сфера применения / Гамбургские правила: общие положения / Ответственность перевозчика за груз / Нет каталога исключений / Претензии и иски, юрисдикция / Ограничения ответственности перевозчика / Грузовое место / Лишение права на ограничение / Нечистый к/с и гарантийные письма / Морские Конвенции – обобщение. Роттердамские Правила – чуть позже / Табл. 18.3. Пределы ответственности морского перевозчика / Конвенции об ограничении ответственности. Перевозки по внутренним водным путям – CMNI / КПГВ.

(2) АВТОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: КДПГ = СМР

814

Сфера применения КДПГ / Накладная СМР / Вина перевозчика и исключения / Извещение и сроки исковой давности / Стоимость груза – FOB, в отличие от моря / Объявленная стоимость – и Ценность груза / Ограничение ответственности и потеря права / Loss – убыток, гибель или потеря? / Протокол об СДР и Россия / Судебная и арбитражная практика / Вкрапление: Пример спора по КДПГ / TIR-Карнет / «А дорога серую лентою вьется»...

**(3) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
БЕРНСКИЕ КОНВЕНЦИИ / СОГЛАШЕНИЕ СМГС**

822

Бернские железнодорожные конвенции – ЦИМ, ЦИВ и КОТИФ / Конвенция COTIF (1980) = КОТИФ (1980) / 1999 Protocol = Вильнюсский Протокол / Конвенция COTIF (1999) = КОТИФ (1999) / Перевозка грузов. Uniform Rules CIM = ЕП ЦИМ / Линии ЦИМ / Договор перевозки и грузы / SMGS = СМГС / География применения КОТИФ и СМГС / Рис. 18.1. Государства – участники КОТИФ и СМГС / Накладная ЦИМ-СМГС / Россия и Украина. Присоединение к КОТИФ / Ответственность перевозчика – ЕП ЦИМ / Ответственность перевозчика – СМГС / Освобождение перевозчика от ответственности – ЕП ЦИМ / Освобождение перевозчика от ответственности – СМГС / Ограничение ответственности перевозчика – ЕП ЦИМ / Ограничение ответственности при недостатке массы груза – СМГС / Объявление ценности = Declaration of value / Заинтересованность в доставке = Interest in delivery / Утрата права на ограничение ответственности = Loss of right to invoke the limits of liability / Кажущееся сходство ЕП ЦИМ и страхования / Ограничение ответственности перевозчика – СМГС / Претензии к перевозчику – ЦИМ / Претензии к перевозчику – СМГС / 23 и 5 франков – чем не франшиза? / Проценты на суммы возмещений = Interest / Иски к перевозчику – ЦИМ. Надо ли принимать груз? / Рис. 18.2. ЦИМ – подача иска перевозчику. Вариант первый / Рис. 18.3. ЦИМ – подача иска перевозчику. Вариант второй / Рис. 18.4. ЦИМ – подача иска перевозчику при задержке / Иски к перевозчику – СМГС / Преимущества ЕП ЦИМ.

**(4) АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
ВАРШАВСКАЯ И МОНРЕАЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИИ**

836

Варшавская правовая система / Варшавская Конвенция = Warsaw Convention / Перевозочный документ и ответственность перевозчика / Гаагский протокол = The Hague Protocol / Гвадалахарская конвенция = Guadalajara Convention / Гватемальский протокол = Guatemala City Protocol 1971 / Монреальские протоколы / Монреальский протокол №4 = Montreal Protocol №4 = MAP 4 / Монреальская конвенция = Montreal Convention 1999.

(5) МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ = СМЕШАННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

845

Мультимодализм и Роттердамские Правила – есть связь? / Роттердамские Правила / Вкрапление: Неправильное понимание ратификации / Роттердамские Правила – новые позиции / Объемные контракты / Мультимодальные перевозки / Мульти- и интермодальные – транспортный документ / Мультимодальные = контейнерные / Вкрапление: В каких портах оборачиваются контейнеры / Регулирование мультимодализма – два направления / Две юридические концепции – Network и Uniform / История мультимодального регулирования / Многоуровневая система регулирования / Коносамент ФИАТА.

ЮРИСДИКЦИЯ СПОРОВ – ВСЕ ВИДЫ ПЕРЕВОЗОК.

852

Международная подсудность / Признание и исполнение иностранных судебных решений.

ЧАСТЬ 2. СТРАХОВАНИЕ ПРИЧИНИТЕЛЕЙ ВРЕДА.		853
Не двойное ли страхование – груза? / Что такое страхование ответственности? / Деликтная и договорная ответственность / Вкрапление: ГК РФ о страховании ответственности. Статья 931. Страхование ответственности за причинение вреда / Статья 932. Страхование ответственности по договору / Статья 430. Договор в пользу третьего лица / MIA о страховании ответственности / Россия и Англия / Ответственность по Конвенциям / Комплексный вид / Расходы по защите / Административная ответственность / Нивелирует страновые различия / Ответственность по конвенциям и местному законодательству / Авто- и авиаперевозчики, экспедиторы, фрахтователи / Автоперевозчики и экспедиторы – специальные виды ответственности по грузу / Исключения из страхового покрытия / Аресты судов и гарантии / Взаимное страхование / Ингосстрах – первый страховщик ответственности в регионе / Внеклубная жизнь / ТТ Клуб / Когда грузовладельцы встречаются со страхованиями ответственности / До свидания!		
Прил. 9.1.	Сравнение исключений в некоторых условиях = Comparison of exclusions in various T&C.	865
Прил. 10.1.	Построчное сравнение ICC 1982 и 2009. С неофициальным переводом на русский. Line-by-line comparison of ICC 1982 and 2009. With an unofficial Russian translation.	881
Прил. 11.1.	Библиотека Оговорок = Clauses Library	897
Прил. 15.1.	Текст MRC. Версия 1.5 от октября 2012. MRC Version 1.5, October 2012	911
Прил. 16.1-4.	Расчеты по общей аварии.	920
ОГЛАСОДЕРЖАНИЕ 2. ДЛИННОЕ. ОЧЕНЬ ДЛИННОЕ НО ВЫ НАЙДЕТЕ ЗДЕСЬ ВСЕ, ЧТО ВАМ НУЖНО CONTENTS-GUIDE 2. LONG. VERY LONG. BUT YOU'LL FIND EVERYTHING YOU NEED.		923

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Гришин Георгий Владимирович
Солонько Николай Андреевич

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

Том 2

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