

Страхование ответственности судовладельцев: применение английского опыта в российских условиях

*Архипова А.Г.**

Страхование ответственности судовладельцев является относительно молодым, но весьма важным видом морского страхования. Его возникновение обусловлено тем, что с начала XIX в. в ведущих морских юрисдикциях, а позднее и на международно-правовом уровне закреплялся и детализировался принцип ответственности судовладельца за вред, причиненный имуществу, жизни и здоровью третьих лиц. На протяжении XX в., ознаменовавшегося невиданным ранее развитием новых технологий, наблюдалось дальнейшее закрепление и уточнение правил ответственности судовладельца перед третьими лицами, причем предел такой ответственности постоянно повышался. В современном мире торговое мореплавание невозможно без страхования ответственности судовладельцев. В то же время унифицированные правила, относящиеся к этому виду страхования, практически отсутствуют, что делает особенно важным анализ законодательства конкретных государств и их практики в этой сфере.

По причинам исторического, а также практического характера российский опыт в области страхования ответственности судовладельцев во многом основывается на английской практике. В то же время существенно различаются как сами основы правовых систем Англии и России, так и базовые принципы, на которых производится страхование ответственности судовладельцев. Если в Англии распространение получило взаимное страхование ответственности судовладельцев, то в России такая возможность до недавнего момента существовала лишь теоретически. С принятием закона «О взаимном страховании»¹ создана законодательная база для появления в России обществ взаимного страхования судовладельцев. Однако на практике для начала работы таких обществ недостает ряда подзаконных актов, которые должны урегулировать вопросы лицензирования, налогообложения и финансовой деятельности обществ взаимного страхования. Таким образом,

* Архипова Анна Григорьевна – аспирант кафедры международного частного и гражданского права МГИМО (У) МИД РФ.

¹ ФЗ от 29.11.2007 № 286-ФЗ.

на данный момент судовладельцы страхуют свою ответственность путем заключения договоров со специализированными коммерческими организациями, имеющими лицензию (страховщиками).

При столь разных исходных данных заимствование российскими участниками отношений по страхованию английского опыта не всегда приводит к ожидаемым последствиям. Анализу таких последствий, положительных и отрицательных сторон применения английского опыта в российских условиях и посвящена эта статья.

Историческое развитие страхования ответственности судовладельцев в Англии и в России

Англия по праву считается страной, внесшей наибольший вклад в развитие морского страхования в целом. Здесь же были созданы предпосылки для возникновения нового вида страхования – страхования ответственности судовладельцев. К таким предпосылкам прежде всего можно отнести то, что в Англии на протяжении более века (с 1720 по 1824 г.) существовала монополия на осуществление морского страхования юридическими лицами, закреплённая всего за двумя компаниями. Поскольку такая ситуация не устраивала многих судовладельцев, они начали объединяться в ассоциации, или клубы, для осуществления взаимного страхования. В таких ассоциациях каждый судовладелец выступал одновременно и страхователем, и страховщиком. Статуса юридического лица у клубов взаимного страхования не было, что и позволяло им функционировать, несмотря на существовавшую монополию.

После отмены ограничений на ведение деятельности по морскому страхованию юридическими лицами английский страховой рынок переживал значительный подъём, и клубам взаимного страхования стало трудно конкурировать со страховщиками – юридическими лицами. Однако этот момент совпал с принятием ряда законодательных актов, устанавливающих новые для того времени принципы ответственности судовладельца за вред, наносимый имуществу, жизни и здоровью третьим лицам.

В 1846 г. был принят так называемый Закон лорда Кэмпбелла, согласно которому родственники пассажиров, погибших в ходе морской перевозки, получили право требовать компенсации с судовладельца, если гибель судна произошла по его неосторожности. В этот период многие английские суда перевозили эмигрантов в Америку и Австра-

лию, и принятие закона Кэмпбелла означало для судовладельцев существенное повышение рисков. В 1847 г. был принят еще один закон, согласно которому портовые власти получили возможность взыскивать с судовладельцев убытки, вызванные повреждением портовых сооружений независимо от наличия вины судовладельцев. Наконец, закон об ответственности работодателей 1880 года предполагал обязанность работодателей (включая судовладельцев) выплачивать компенсацию за вред здоровью, нанесенный работникам (в т.ч. экипажу) в ходе выполнения трудовых обязанностей².

В то же время еще в 1836 году в судебном решении по делу *De Vaux v. Salvador* было установлено, что судовладелец не вправе взыскивать со страховщика, застраховавшего судно, убытки, вызванные столкновением. Компании и общества, занимавшиеся страхованием судов, готовы были принять риски по трем четвертям убытков от столкновения, однако в сумме, не превышающей реальную стоимость застрахованного судна. Оставшаяся четверть убытков от столкновения, убытки, превышающие стоимость судна, ответственность за вред жизни и здоровью третьих лиц, ущерб, нанесенный другим объектам и сооружениям, – все эти риски должен был нести сам судовладелец.

Таким образом, образовалось несоответствие между рисками ответственности, которая могла быть возложена на судовладельцев, и объемом страхового покрытия, которое судовладельцы могли получить на страховом рынке. Стремясь закрыть образовавшуюся брешь и обеспечить себе защиту на случай возложения ответственности перед третьими лицами, судовладельцы вновь обратились к клубам взаимного страхования. Постепенно за такими клубами утвердилось название «клубы по защите» (*protection clubs*).

В конце XIX в. возросла и степень ответственности судовладельцев по грузовым требованиям. В ряде случаев судовладельцы не смогли воспользоваться ограничением ответственности по договору морской перевозки груза и вынуждены были понести всю полноту ответственности за утрату груза. После этих событий один из клубов, Североанглийская ассоциация по защите (*North of England Protection Association*), ввел новый вид покрытия – возмещение третьим лицам убытков, вызванных утратой или повреждением груза. Его приме-

² Подробнее об этом см.: Steven J. Hazelwood. *P&I Clubs Law and Practice*. 3rd Edition. London-Hong Kong, 2000. P. 5-6.

ру последовал ряд других клубов, и вскоре клубы получили название, применяемое до сих пор, – «клубы по защите и возмещению» (Protection & Indemnity, или P&I Clubs)³.

Закон о компаниях, принятый в 1862 г., обязал Пи-энд-Ай клубы получить статус юридических лиц. При этом клубы сохранили статус обществ взаимного страхования, основанных на членстве. В таком виде Пи-энд-Ай клубы существуют до сих пор. Страхование ответственности судовладельцев производится в Англии практически исключительно Пи-энд-Ай клубами. Кроме того, членами английских Пи-энд-Ай клубов являются также многие иностранные судовладельцы.

Страхование ответственности судовладельцев в СССР получило некоторое распространение в конце 60-х годов XX в.⁴ К этому моменту у многих советских пароходств был накоплен негативный опыт ареста судов в иностранных портах по требованиям, вытекающим из повреждения или утраты грузов, нанесения вреда имуществу, жизни и здоровью третьих лиц. Пароходства были заинтересованы в том, чтобы получить страховую защиту в таких ситуациях. При этом речь шла лишь о страховании на случай предъявления претензий иностранными лицами и за границей. Внутри СССР и в отношениях с советскими организациями проблема страхования ответственности была неактуальна, поскольку все имущественные интересы, затрагиваемые таким страхованием, были сконцентрированы у одного субъекта – государства. Скептический подход к страхованию ответственности перед отечественными организациями был принят вплоть до начала экономических реформ в 1990-х годах.

Поскольку внутри страны отсутствовали страховые организации, которые могли бы предоставить соответствующее страховое покрытие, советские пароходства обращались за страхованием своей ответственности в крупные английские Пи-энд-Ай клубы. Ингосстрах начал заключать договоры страхования ответственности судовладельцев только с 1984 г.⁵, при этом его собственные условия были разработаны на основе правил английских Пи-энд-Ай клубов, а иногда и содержали прямую отсылку к таким правилам.

³ Далее в работе используется термин «Пи-энд-Ай клубы».

⁴ Гришин Г. «Штурмовать далеко море... надо с полисом в руках». С. 66.

⁵ Федоров В.П. О страховании ответственности морских пароходств перед советскими лицами // Правовые и экономические проблемы международного судоходства. М., 1989. С. 94.

Таким образом, на протяжении длительного времени заключаемые в СССР, а затем и в России договоры страхования ответственности судовладельцев по форме и содержанию отвечали скорее интересам зарубежных правовых систем и базировались на нормах иностранного (прежде всего английского) права.

Структура и принципы деятельности английских Пи-энд-Ай клубов и российских страховщиков

Современные английские Пи-энд-Ай клубы являются юридическими лицами. Их деятельность регулируется Законом о страховых компаниях (Insurance Companies Act) 1982 г., который устанавливает допустимые организационно-правовые формы деятельности клубов и особенности их учреждения.

По форме современные Пи-энд-Ай клубы чаще всего являются компаниями, ограниченными гарантией (company limited by guarantee). Эта специфическая организационно-правовая форма предполагает отсутствие уставного капитала, отсутствие права участников на получение прибыли и обязательство каждого участника выплатить определенную сумму в случае ликвидации компании в ходе членства этого участника или в течение 12 месяцев после окончания членства. Извлечение прибыли не является целью деятельности такого юридического лица. Таким образом, Пи-энд-Ай клубы являются некоммерческими юридическими лицами.

Участники Пи-энд-Ай клуба не являются его акционерами, не делают вкладов в его уставный капитал и не вправе получать прибыль от его деятельности. Основной обязанностью членов клуба является участие в покрытии убытков, понесенных кем-либо из участников, в соответствии с Уставом и Правилами клуба.

Высшим органом управления Пи-энд-Ай клуба является общее собрание участников. Количество голосов, принадлежащих участникам на общих собраниях, обычно определяется пропорционально объему тоннажа, застрахованного каждым из участников.

Текущее руководство осуществляется директорами, избираемыми общим собранием. К их компетенции относятся такие вопросы, как урегулирование претензий, установление размеров и периодичности взносов, распоряжение средствами клуба. Часто в качестве директоров избираются представители членов клуба.

Уставами клубов обычно предусмотрены определенные требования для вступления в клуб. В частности, в большинстве клубов для вступления нового участника необходимо согласие остальных участников. В рамках решения вопроса о вступлении в клуб от претендента может запрашиваться не только информация о судне, которое судовладелец намерен передать на страхование в клуб, но и о более общих вопросах его деятельности, таких как применяемая им система управления безопасностью мореплавания, национальный состав, квалификация членов экипажа, особенности его подготовки и аттестации, условия трудовых контрактов, финансовые аспекты деятельности судовладельца. Вступление в клуб оформляется выдачей специального свидетельства о вступлении в клуб (certificate of entry) в отношении конкретного судна, застрахованного в клубе.

Как при вступлении в клуб, так и в любой момент в ходе членства клуб вправе осуществлять осмотр застрахованного судна, а также запрашивать и получать документы и информацию о деятельности судовладельца в целом.

После вступления в клуб судовладелец получает право на «защиту и возмещение» в объеме, установленном уставом клуба и правилами клуба. Эти документы устанавливают перечень рисков, ответственность по которым застрахована клубом. Кроме этого, в правилах клубов обычно содержится положение, позволяющее директорам в каждом конкретном случае принимать решение о защите судовладельца и компенсации понесенных им убытков, даже если этот случай формально не подпадает под категории рисков, зафиксированные в правилах.

Финансовая сторона деятельности клубов связана с обязанностью членов уплачивать взносы, а также делать выплаты в случае банкротства клуба. В начале каждого страхового года участники клуба выплачивают т.н. авансовый взнос, рассчитанный исходя из прогноза по данным предыдущих лет, а по результатам года – дополнительный взнос, исчисляемый с учетом фактического результата страхового года. Взносы рассчитываются исходя из состава и размера претензий, подлежащих удовлетворению клубом, и распределяются между членами, по общему правилу, пропорционально застрахованному тоннажу. В случае возникновения у кого-либо из членов клуба особо крупных убытков, обусловленных, например, загрязнением окружающей среды, клуб вправе взыскивать со своих членов т.н. «катастрофические» взносы.

Решение о размере взносов и о порядке их уплаты принимается директорами клуба и является обязательным для всех судовладельцев, входящих в клуб. Принятая в Пи-энд-Ай клубах система, с одной стороны, не всегда удобна для судовладельцев, поскольку размер расходов на страхование не может быть рассчитан заранее. С другой стороны, это неудобство компенсируется тем, что, по общему правилу, ответственность клубов не ограничена какой-либо заранее указанной страховой суммой.

Таким образом, английские Пи-энд-Ай клубы – это некоммерческие организации, основанные на членстве, которые предоставляют своим участникам страховое покрытие на взаимной основе по широкому (и подчас неограниченному) кругу рисков без фиксированного ограничения страховой суммы и распределяют возникающие при этом убытки пропорционально между всеми участниками клуба в форме различных взносов.

В России страхование ответственности судовладельцев теоретически может быть осуществлено в двух формах: путем вступления в общества взаимного страхования, деятельность которых предусмотрена ст. 968 ГК РФ, и путем заключения договора с «коммерческим» страховщиком. Однако на практике по уже упомянутой причине отсутствия достаточных правовых норм, регламентирующих взаимное страхование, страхование в России осуществляется почти исключительно «коммерческими» страховщиками на договорной основе.

Таким образом, на сегодняшний день в России договоры страхования ответственности судовладельцев заключаются страховщиками – коммерческими организациями, имеющими в качестве цели деятельности извлечение прибыли. Заключение договора страхования между страхователем и страховщиком не порождает между ними отношений по членству, страхователи не участвуют в управлении деятельностью страховщиков и не должны уплачивать какие-либо взносы на нужды страховщика. В договорах страхования ответственности указывается максимально возможный размер ответственности страховщика. За принятие на страхование рисков, связанных с возложением на судовладельца ответственности перед третьими лицами, судовладелец уплачивает страховщику фиксированную страховую премию, сумма которой, по общему правилу, не подлежит изменению в ходе действия договора страхования.

Нетрудно заметить, что Пи-энд-Ай клубы, осуществляющие страхование ответственности судовладельцев в Англии, основываются

в своей работе на совершенно иных организационных и финансовых принципах, нежели российские страховщики.

Заемствования из английской практики в деятельности российских страховщиков по страхованию ответственности судовладельцев

Несмотря на принципиально иную, чем английские Пи-энд-Ай клубы, организацию своей деятельности, российские страховщики охотно заимствуют конкретные положения договоров, а подчас и целые институты английского права и практики в области страхования ответственности судовладельцев. Распространенность таких заимствований обусловлена несколькими факторами. Во-первых, как уже упоминалось выше, Англия внесла наибольший вклад в развитие морского страхования, и в частности страхования ответственности судовладельцев. Именно в английской правовой системе наработан наиболее значительный объем правил в этой области, выраженных в законодательстве, прецедентах и правилах Пи-энд-Ай клубов. Неудивительно, что при необходимости обратиться к иностранному опыту в области страхования ответственности судовладельцев выбор делается в пользу Англии.

Во-вторых, при кредитовании судов иностранными банками последние часто настаивают на том, чтобы ответственность, связанная с эксплуатацией судна, была застрахована, причем по определенному стандарту. Однако в силу п. 5 ст. 4 Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации» страхование российскими судовладельцами своей ответственности напрямую в английских Пи-энд-Ай клубах или иных иностранных обществах взаимного страхования является незаконным. Одним из вариантов решения проблемы является заключение договора страхования ответственности с российским страховщиком, но на условиях, максимально приближенных к мировой (в частности, английской) практике.

В результате правила страхования ответственности судовладельцев большинства российских страховщиков в большей или меньшей степени базируются на правилах того или иного крупного английского Пи-энд-Ай клуба. Это проявляется, в частности, в практически идентичном составе и описании рисков, покрываемых страхованием по таким договорам. С одной стороны, это естественно, так как судовладельцы осуществляют примерно одинаковую деятельность как в Рос-

сии, так и в других странах и, как следствие, подвергаются примерно одинаковым рискам возможной ответственности. С другой стороны, в некоторых случаях «дословное» заимствование из английской практики вряд ли можно признать оправданным.

Например, в правилах некоторых российских страховщиков можно встретить положение о том, что в рамках страхования ответственности судовладельца возмещению подлежит только $\frac{1}{4}$ расходов, вызванных столкновением судов. Предполагается, что остальные $\frac{3}{4}$ расходов возмещаются в рамках договора страхования имущества (каско)⁶. Очевидно, такая формулировка представляет не что иное, как заимствование из правил английских Пи-энд-Ай клубов. В английской практике такое деление сложилось исторически и было вызвано особенностями развития страхового дела. Как представляется, никакой иной логики, кроме исторической, в этом разделении нет. Но в России страхование развивалось иначе, чем в Англии, и исторические предпосылки для разделения страхования ответственности за столкновение отсутствуют. Более того, с точки зрения российского права такое разделение не очень логично, поскольку российское право четко разделяет страхование имущества и страхование ответственности. Риск причинения ущерба третьим лицам в результате столкновения однозначно относится к риску ответственности, поэтому его разделение и частичное покрытие по договору страхования имущества ничем не оправдано.

Схожие вопросы возникают и при анализе правил российских страховщиков об ответственности судовладельцев в связи с договорами буксировки. Часто встречающуюся формулировку «возмещаются убытки... в связи с договором буксировки» можно интерпретировать по-разному. Очевидно, сюда входит ответственность судовладельца за нанесение вреда чужому имуществу в ходе буксировки. Однако этот риск входит в другие разделы, такие как ответственность за столкновения с другими судами и за повреждение плавучих и неподвижных объектов, которые, как и ответственность по буксировке, обычно включаются в правила страхования ответственности судовладельца. Ответственность судовладельца в связи с договором буксировки может быть также связана с обязательством судовладельца по оплате услуг буксира. Однако возможность страхования такого «риска» вызывает сомнения, поскольку, если услуги оказаны, возмещение их

⁶ См., напр.: Russian P&I Pool. Правила страхования ответственности судовладельцев. П. 1.4 раздела III.

стоимости означало бы неосновательное обогащение для страхователя. Если же услуги не оказаны либо оказаны ненадлежащим образом, обязанность страхователя по оплате не возникает либо должна быть соответствующим образом скорректирована.

В данном случае простое заимствование формулировки, указанной в правилах английских Пи-энд-Ай клубов, не решает поставленной задачи. В Англии правила клубов дополняются обширной судебной практикой, позволяющей очертить круг страхуемых рисков и разграничить их друг с другом. Поскольку судебный прецедент не является в России источником права, да и объем судебно-арбитражной практики по морским делам пока не может сравниться с английским, российским страховщикам следует более подробно указывать, какие именно риски они включают в договор страхования.

Еще один спорный случай заимствования – включение в правила российских страховщиков условия о возмещении расходов в связи с наложением штрафов на судовладельца или членов экипажа застрахованного судна. Чаще всего под словом «штраф» в данном риске имеется в виду неустойка за неисполнение договора (штраф за недостатку или излишки доставленного груза, штраф за несоответствие состояния и/или оснащенности судна требованиям международной морской практики). В этом случае данный риск в части неустойки за неисполнение договора перевозки дублирует риск, также повсеместно содержащийся в правилах страхования ответственности судовладельцев, а именно ответственность в связи с требованиями по грузу. Однако наряду со штрафами-неустойками в правилах многих страховщиков упоминаются и административные штрафы, например штрафы за загрязнение моря и окружающей среды нефтепродуктами, штрафы за неправильное декларирование судна или груза. Возникает вопрос о правомерности включения штрафов второго типа в договоры страхования, подчиненные российскому праву. Статья 928 ГК РФ содержит запрет на страхование противоправных интересов. Является ли интерес судовладельца, направленный на возмещение ему расходов, понесенных вследствие его привлечения к административной ответственности, противоправным? В литературе, а также в судебной практике дается положительный ответ на этот вопрос. Как пишет И.Е. Данилина применительно к таможенным штрафам, нарушением таможенных правил признается противоправное действие, «а следовательно, таможенные штрафы, налагаемые на перевозчика следс-

твие нарушения таможенных правил, не могут быть застрахованы. (...) В договоре (страховом полисе) не должно быть указания на страховое покрытие штрафов, поскольку подобное обязательство является ничтожным с точки зрения закона»⁷. К аналогичным выводам приходят и суды. В целом ряде дел Федеральный арбитражный суд Московского округа указывал, что страхование риска ответственности за нарушение административного правонарушения является страхованием противоправного интереса⁸. В Постановлении ФАС МО от 14.07.2005 г. № КГ-А40/6081-05 суд со ссылкой на ст. 2.1 КоАП⁹ указал: «Страхование риска имущественной ответственности за административное правонарушение противоречит требованиям закона».

Таким образом, можно только удивляться тому, что в правилах многих российских страховщиков до сих пор остается упоминание о страховании ответственности, возникающей в связи с наложением административного штрафа¹⁰. С учетом проанализированных выше положений российского законодательства страховщик ответственности судовладельца не вправе страховать риски имущественной ответственности по административным и тем более уголовным правонарушениям. Однако это не значит, что страховщик вообще не может предложить судовладельцу помощь в случае привлечения к административной или уголовной ответственности. Ничто не запрещает страховщику возмещать страхователю расходы на защиту своих интересов в рамках административного или уголовного производства, т.е. предоставлять т.н. правозащитное страхование.

Встречаются также случаи заимствований, не совсем корректных с точки зрения юридической техники. В правилах страхования рос-

⁷ Данилина И.Е. Страхование гражданской ответственности грузоперевозчиков и переход на упрощенный порядок лицензирования их деятельности // Транспортное право. 2005. № 3.

⁸ Постановление ФАС МО от 04.07.2002 г. № КГ-А40/4222-02; Постановление ФАС МО от 23.07.2002 г. № КГ-А40/4615-02; Постановление ФАС МО от 30.11.2001 г. № КГ-А40/6935-01.

⁹ «Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) (...), за которое (...) установлена административная ответственность».

¹⁰ Это тем более удивительно с учетом того, что при получении лицензии на соответствующий вид страхования правила страхования представляются в орган, осуществляющий надзор за страховой деятельностью (пп. 10 п. 2 ст. 32 Закона «Об организации страхового дела»). При изменении правил новая редакция также предоставляется в контролирующий орган.

сийских страховщиков приходится видеть термины, переведенные с английского языка, но не имеющие адекватного аналога в российской правовой практике (например, «компания, находящаяся в том же управлении»¹¹, что и страхователь»), и даже термины, не переведенные с английского (например, “freight, demurrage & defense insurance”). Использование таких терминов в правилах страхования, подчиненных российскому праву, вряд ли целесообразно и может вызвать сложности у сторон договора, а также, в случае возникновения спорных ситуаций, у судебных органов.

Некоторые российские страховщики в своих полисах страхования ответственности делают ссылки на правила того или иного английского Пи-энд-Ай клуба. При этом соответствующие английские правила инкорпорируются в российский договор страхования целиком, без изъятий. Представляется, что такая практика не является корректной, так как в договор страхования включаются положения, не имеющие к нему прямого отношения и подчас усложняющие решение тех или иных практических вопросов. Например, вопросы управления английского Пи-энд-Ай клуба вряд ли актуальны для российского страховщика, а включение в договор указания на применение английского права и разрешение споров в английских судах подчас противоречит ссылке на российское право, содержащейся в самом тексте полиса.

Казалось бы, все вышеприведенные случаи являются частными проблемами, связанными с недостатками юридической техники. Однако, на наш взгляд, в связи с распространенностью этих проблем прослеживается тенденция, заслуживающая внимания и изучения.

Упоминая некоторые негативные стороны заимствования российскими страховщиками английских правил, необходимо оговориться, что, как представляется, проблемы вызывает не сам факт заимствования, а отсутствие адаптации тех или иных английских правил к российским условиям. В целом же, безусловно, использование английского и другого зарубежного опыта положительно сказывается на развитии отечественного страхования. Более того, имеются ситуации, в которых, по нашему мнению, целесообразное заимствование пока не произошло. Речь идет о праве страховщика на оценку страхуемого риска, предусмотренном ст. 945 ГК РФ. Применительно к страхованию ответственности судовладельцев в правилах российских страховщиков обычно предусматривается право страховщика на осмотр

¹¹ Курсив мой. – А.А.

страхуемого судна. Этот осмотр (если он вообще выполняется) обычно проходит так же, как и при заключении договора страхования имущества (каско). Между тем английские Пи-энд-Ай клубы не только осматривают суда, принимаемые на страхование, практически в обязательном порядке, но и проверяют деятельность страхователя на соответствие своим стандартам безопасности и хорошей морской практики. При этом клубы могут исследовать принятую у судовладельца систему управления безопасностью мореплавания, проверять порядок и уровень подготовки членов экипажа, условия их работы и пр. На наш взгляд, с учетом того, что объектом страхования в договоре страхования ответственности судовладельцев является не само судно, а возможная ответственность судовладельца, вытекающая из нанесения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в ходе использования судна, такой расширенный анализ деятельности судовладельца является оправданным. Для оценки риска наступления ответственности необходимо оценить не только состояние передаваемого на страхование судна, но и учесть множество других факторов, например состав перевозимых грузов, географию перевозок, а также, безусловно, человеческий фактор. Представляется, что в данном случае опыт английских Пи-энд-Ай клубов может и должен использоваться в российских условиях.

Современный российский судовладелец, страхующий свою ответственность у российского страховщика, сталкивается с «гибридными» договорами страхования, объединяющими черты классического страхования и английского Пи-энд-Ай страхования. Многие положения соответствующих договоров целиком скопированы из тех или иных английских правил. В то же время, естественно, договор страхования ответственности судовладельца по российскому праву не может не иметь своей специфики. В частности, заключение договора удостоверяется не свидетельством о членстве в клубе, а страховым полисом. Страховая премия рассчитывается чаще всего исходя из тоннажа страхуемого флота, без учета статистики аварийности и прочих факторов. Страховая премия является фиксированной. Страховщик не вправе собирать со страхователей дополнительные, катастрофические и прочие взносы.

Думается, что с развитием страхования ответственности проблемы, связанные с адаптацией английского опыта Пи-энд-Ай страхования и накоплением собственного, российского опыта, будут посте-

пенно разрешаться. Окончательное же решение этих проблем, на наш взгляд, может быть достигнуто двумя путями: во-первых, созданием в России обществ взаимного страхования ответственности судовладельцев, которые по своей структуре будут приближены к английским Пи-энд-Ай клубам и смогут более смело заимствовать английский опыт¹²; и, во-вторых, появлением более подробной нормативной регламентации страхования ответственности судовладельцев, которая позволила бы российским страховщикам разрабатывать правила страхования, в большей степени соответствующие российским нормам права. Как представляется, такие правила можно было бы разрабатывать исходя из принятой в ГК РФ (ст. 931, 932) классификации страхования ответственности (страхование ответственности за неисполнение договоров – перевозки, буксировки, спасания и др. – и деликтной ответственности). При разработке правил следует в большей степени учитывать ограничения, налагаемые российским законодательством, например запрет ст. 928 ГК РФ на страхование противоправных интересов и сложившуюся судебную практику по страхованию рисков, связанных с возложением на страхователя административной ответственности.

¹² Важнейшим шагом по решению этой задачи стало принятие Закона «О взаимном страховании».

Ship Owners' Liability Insurance: English Experience Implemented in Russia (Summary)

*Anna G. Arkhipova**

For historical reasons, Russian insurance companies are vastly borrowing the practices and experience of English Protection and Indemnity Clubs. While in general this process is natural for a much younger ship-owners' liability insurance in Russia and serves to the benefit of the parties, massive citations from English rules sometimes lead to contradictory results and may not always comply with the requirements of Russian law.

English P&I clubs and Russian insurance companies act on different basic principles. P&I clubs are non-for-profit organizations in which member ship owners may to some extent direct the activities of the club. The financial stability of a P&I club is secured by the members' obligation to make calls (payments) of several types, which size are determined by the club's directors.

Russian insurance companies are commercial organizations whose principal aim is to earn profit for their shareholders. The insurance premium is fixed, and so is the limit of the insurer's liability. Besides, Russian insurance legislation and practice differ significantly from English.

Therefore, a widely used practice of implementing the rules of an English P&I club into a contract between a Russian ship owner and a Russian insurer may not be found appropriate. Implementing clauses referring to particular risks (such as liability for collisions, towage and payment of fines) may either directly contradict Russian law, or lead to uncertainties or discrepancies.

This problem may be partially resolved by establishment of Russian mutual insurance clubs that would act on the same principles as the English P&I clubs. Besides, Russian insurance companies should be more prudent while using English clauses in their rules of insurance.

* Anna G. Arkhipova – post-graduate student of the Chair of International Private and Civil Law, MGIMO-University MFA Russia.