

Некоторые логистические особенности страхования «карго» в международной торговле: рекомендации Международной торговой палаты и практика

УДК: 368.232:339.5;
ББК: 65.271.322.2:65.428; П 544
DOI: 10.24412/2072-8042-2023-3-97-105

Татьяна Николаевна ПОЛЯНОВА,
кандидат экономических наук, доцент,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, просп. Вернадского, 76),
кафедра международных транспортных операций
– и.о. заведующей кафедрой,
e-mail: t.polyanova@ty.mgimo.ru;

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, просп. Вернадского, 76),
кафедра международных экономических
отношений и внешнеэкономических связей
(МЭО и ВЭС) им. Н.Н. Ливенцева, кафедра
международных транспортных операций –
доцент, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация

На сегодняшний день транспортное страхование грузов (страхование «карго») в международной торговле не является обязательным, если иное не указано в договоре купли-продажи. В этой связи, в статье представлен анализ ряда стандартных положений в области страхования «карго», содержащихся в условиях поставки CIF и CIP (ИНКОТЕРМС-2020), во взаимосвязи с логистическими и документарными аспектами внешнеторговой деятельности. Показано, что в некоторых случаях рекомендации Международной торговой палаты (МТП) расходятся с практикой организации страхового обеспечения международной торговли. При этом авторы особо подчёркивают, что несмотря на трансформацию системы международных экономических отношений принципиальные положения МТП по рассматриваемому вопросу в целом остаются актуальными, но имеют определённые особенности реализации для российских импортёров в условиях действующего в отношении России санкционного режима.

Ключевые слова: страхование грузов, страхование «карго», ИНКОТЕРМС-2020, международная торговля, внешняя торговля России, экономические санкции, Международная торговая палата, оговорки Института лондонских страховщиков.



Logistics-Specific Aspects of Cargo Insurance: Ideals and Realities of International Chamber of Commerce Recommendations

Tatyana Nikolayevna POLYANOVA,

Candidate of Economic Sciences, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Transport and Shipping – Acting Head of the Department, e-mail: t.polyanova@my.mgimo.ru;

Egor Vadimovich PAK,

Candidate of Economic Sciences, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454), Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev, Department of International Transport and Shipping – Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Abstract

As of today, cargo insurance in international merchandise trade is optional unless agreed in the contract. Thus, the paper critically investigates six standard positions regarding cargo insurance stipulated in CIF and CIP bases (INCOTERMS-2020). It has been revealed that in some cases the related recommendations of the International Chamber of Commerce (ICC) do not coincide with the evidence from the field. With the ongoing transformation of international economic relations (incl. economic sanctions regime imposed on Russia by the West), the authors stress that the basic approach to cargo insurance provided by the ICC is still adequate enough. However, it might be subject to some alterations in case of imports to Russia.

Keywords: cargo transportation insurance, cargo insurance, INCOTERMS-2020, international merchandise trade, Russia's foreign trade, economic sanctions, International Chamber of Commerce, Institute cargo clauses.

В 2021 г. объём мирового рынка страхования «карго» (cargo insurance/cargo transportation insurance) составил 53 млрд долл. с прогнозным ростом к 2029 г. до 67 млрд долл. С точки зрения объекта страхования по видам транспорта, то структура рынка выглядит следующим образом: на морскую перевозку приходится около 60%, сухопутную – 25% и воздушную – 15%¹. В региональном разрезе доля Северной Америки и Европы составляет около 75% всего мирового рынка страхования «карго». Как следствие, крупнейшими страховщиками в данном сегменте являются компании из развитых стран, в т.ч. Marsh (США), Zurich Insurance Group (Швейцария), Allianz (ФРГ), Arthur J. Gallaher&Co. (США), Lloyd's (Великобритания), AXA (Франция), AON Plc. (Великобритания) и др.

На сегодняшний день международное страхование грузов не является безусловным обязательством участников ВЭД ни в силу общегражданских, ни каких-либо

других специальных законов, а единого международного регулирования страхования «карго» не существует. Однако страхование грузов следует рассматривать как обязанность продавца, если международный договор купли-продажи реализуется на базисных условиях CIF и CIP (ИНКОТЕРМС-2020).

Прописанные в ИНКОТЕРМС-2020 обязательства сторон (по внешнеторговому контракту) в части страхования «карго» и создаёт более или менее единую матрицу по этим вопросам для участников ВЭД. Вместе с тем требования, разработанные Международной торговой палатой (International Chamber of Commerce, ICC/МТП), носят рекомендательный характер и не являются строго регламентированными требованиями, свойственными именно обязательному на основании закона страхованию. При этом, если стороны не желают страховать на основе алгоритма, созданного МТП, им следует просто включить в контракт иные условия заключения договора страхования.

Целью данной статьи является анализ некоторых стандартных рекомендаций МТП по страхованию рисков случайной гибели или повреждения грузов (далее риска) в процессе их доставки в международном сообщении в соответствии с ИНКОТЕРМС-2020, их сопоставление с существующей практикой, в т.ч. на международном транспортном рынке, а также формирование ряда рекомендаций по их использованию российскими импортёрами в условиях наблюдающейся перестройки цепей поставок в международной торговле. К тому же уход иностранных страховщиков/перестраховщиков с российского рынка, а также, по сути, запрет стран ЕС, США и Великобритании на предоставление услуг страхования/перестрахования контрагентам из России (или контрагентам, действующим в их интересах) по некоторым аспектам транспортного обеспечения внешней торговли требуют более тщательного подхода к организации страхования «карго» в интересах отечественного импортёра.

В соответствии с ИНКОТЕРМС-2020, во-первых, предусмотрено, что *продавец заключает договор страхования в пользу покупателя.*

В данном случае покупатель является бенефициаром по договору страхования, так как основная перевозка на базисах CIF и CIP осуществляется на его риск, но за счёт продавца. Для получения возмещения покупатель в момент наступления страхового случая должен иметь интерес в застрахованном грузе, что он может доказать договором перевозки (только в случае, если продавец и грузоотправитель – одно лицо, в противном случае – доказательством будет только договор купли-продажи) и страховым полисом.

Второе, *продавец должен застраховать товар на период так называемой «основной перевозки»*, которая продолжается от пункта перехода риска случайной гибели или повреждения товара на покупателя в стране его отправления до согласованного места назначения.



Базис CIF подразумевает, что, совершив поставку, продавец обязан обеспечить страховку, покрывающую основную перевозку от порта погрузки до порта выгрузки. Если порт выгрузки не является конечной точкой доставки, то по согласованию со страховщиком экспортёр может увеличить страховое покрытие вплоть до места назначения (с использованием, например, наземного транспорта) в стране импортера, но за счёт покупателя.

Базисное условие поставки CIF может быть применимо как к доставке отдельными видами транспорта, так и в смешанном сообщении. Соответственно, для правильного понимания периода «основной» перевозки в контракте следует точно указывать, при передаче какому именно перевозчику и каким способом (с погрузкой или без погрузки) риск переходит к покупателю на территории страны отправления груза. При этом под перевозчиком в данном случае на практике может пониматься не только транспортная компания, но и логистический оператор при интермодальной доставке.

При рассматриваемых условиях торговых контрактов хотя продавец и заключает договор перевозки, покупатель должен иметь в виду, что риск всецело лежит на нём. Поэтому желательно, чтобы в торговом контракте покупатель формулировал определённые требования в отношении перевозчика, с которым продавец будет заключать договор транспортировки.

Третье, *продавец должен обеспечить страхование, покрывающее как минимум контрактную цену плюс 10% (т.е. 110%)*.

Данная установка МТП отражает общемировую практику, и в то же время соответствует ст.15 (п.2) Гражданского Кодекса РФ. В данном случае имеется в виду, что страхуется и косвенный ущерб покупателя в результате повреждения товара в процессе транспортировки. Но, несмотря на наличие конкретных рекомендаций по размеру ожидаемой прибыли (10% плюс к контрактной цене), на практике это не всегда выполняется, особенно, если её взыскание осуществляется в судебном порядке. Поскольку не существует какой-либо универсальной формулы расчёта неполученного дохода, порядок определения конкретного процента в каждом отдельном случае – это очень сложный вопрос. Судебная практика во всем мире, в т.ч. в РФ, по делам о взыскании *упущенной выгоды* крайне противоречива и сложна.

Сторонам внешнеторгового контракта в вопросах страхования рекомендуется *следовать условиям (оговоркам) страхования грузов, разработанным Институтом лондонских страховщиков (LMA/IUA)* и широко используемым как страховщиками, так и участниками ВЭД.

Термин *«страховая оговорка»* является общепризнанным и встречается в разных видах страхования. До конца 1980-х гг. применялись следующие аббревиатуры условий страхования – *AAR (against all risks), WPA (with particular average)*,

FPA (free of particular average). В 1982 г. Институтом разработаны новые условия (оговорки) страхования грузов – *A, B* и *C* (в литературе обозначаются как оговорки 1/1/82). Издание новой редакции оговорок в 2009 г. (оговорки 1/1/09) не исключает возможности применения их в редакции 1/1/82, но ссылку на редакцию условий следует делать, и в торговых контрактах, и в страховых документах, в т.ч. генеральном договоре, страховом полисе, заявлении страхователя, страховом сертификате, аддендумах по согласованию условий страхования и т.д.

Особенностью условий страхования Института является прежде всего тот факт, что в их основе лежат стандартные условия полиса английского Акта морского страхования и поэтому все они имеют чёткую морскую направленность. Кроме того, следует отметить наличие оговорок по единичным рискам – военная оговорка, оговорка о забастовке и др., которые МТП рекомендует к дополнительному страхованию за счёт покупателя.

Вместе с тем МТП предусматривает, что в распоряжении сторон имеются и *другие оговорки на отдельных видах транспорта, не поименованные Институтом*, но это должно найти отражение в контракте купли-продажи.

Так, на сегодняшний день *довольно значительное влияние на формирование условий страхования и практику работы международного страхового рынка «карга» оказывают такие организации, как Международный союз морского страхования (International Marine Insurance Union, IMIU/MCOMC) и Международный союз авиационных страховщиков (International Union of Aerospace Insurers, IUAI)*. Существует и ряд влиятельных региональных объединений, например, Американский институт морских страховщиков (American Institute of Marine Underwriters, AIMU). Его проформы тоже носят рекомендательный характер, но широко используются страховщиками США и других стран. Практика работы AIMU во многом аналогична деятельности Института лондонских страховщиков.

В своих рекомендациях участникам внешнеторгового контракта МТП использует такую формулировку, как *«надёжная страховая компания»*.

Прежде всего, нужно уточнить, что из текста ИНКОТЕРМС-2020 следует, что право и обязанность выбора страховой компании предоставляется продавцу, что на практике активно реализуется. Однако, поскольку в итоге при наступлении страхового случая коммуницировать со страховой компании приходится покупателю, ему следует более активно участвовать в её выборе или как минимум указывать в контракте определённые требования или ограничения (например, национальная или иностранная компания, опыт работы на рынке, наличие опции сострахования/перестрахования, рейтинг надёжности, наличие агентов за рубежом или договоров с зарубежными компаниями о сотрудничестве и т.д.).

На сегодняшний день около 30% российского страхового рынка «карга» – это страховщики с иностранным капиталом. Деятельность подразделений иностранных страховых компаний в России (с 2022 г. филиалам наравне с дочерними ком-



паниями иностранных страховщиков из стран-членов ВТО был предоставлен национальный режим²) подлежит обязательному лицензированию, которое осуществляет ЦБ РФ.

В свою очередь, надёжность страховщика может быть оценена через рейтинг, присваиваемый ведущими мировыми рейтинговыми агентствами в области страхования, например, AM Best, S&P Global Ratings и Moody's Investor Service Inc. В России наиболее авторитетным профильным рейтингом является шкала АО «Эксперт РА»³, а её наивысший уровень – AAA свидетельствует о том, что объект рейтинга характеризуется максимальным уровнем финансовой надёжности/финансовой устойчивости по национальной шкале.

Кроме рейтинга, фактором надёжности страховой компании является наличие сети филиалов, аварийных комиссаров и агентов как на территории своего государства, так и за рубежом; доля в общем объёме страхования грузов на национальном и на международном страховых рынках; качество перестраховочной защиты, в т.ч. наличие партнёрских отношений с ведущими перестраховочными обществами, в частности Marsh, Willis, RFIB, Allianz, SCOR, AIG, Lloyd's, Munich Re и др.

Наконец, *продавец обязан предоставить покупателю страховой полис, выписанный на его имя.*

В соответствии с UCP-600 (Ст.28) и ISBP (Ст.К1-К23) при базисных условиях CIF и CIP в перечень представляемых в банк документов для осуществления расчётов за товар обязательно включаются не только транспортный, но и страховой документ, основные позиции которых по условиям перевозки должны совпадать. Так, страхование вступает в силу не позднее даты погрузки на борт судна (при базисе CIF) или принятия груза к перевозке (при базисе CIP).

Ввиду отсутствия единой формы страховых документов при документарном аккредитиве они подлежат тщательной проверке банка, в первую очередь на соответствие условиям доставки.

Важно помнить, что ответственность за правильное содержание транспортных документов лежит на грузоотправителе, страхового полиса – на продавце (при этом, сам полис будет выписан либо страховой компанией, либо её брокером), а заявку на открытие аккредитива подаёт покупатель. Для того чтобы избежать расхождений, копия полиса и транспортных документов должна быть направлена покупателю сразу после его заключения либо все возможные данные согласовываются в контракте и в дальнейшем стороны строго придерживаются этих договоренностей. В страховом полисе и коносаменте на морскую перевозку должны совпадать прежде всего такие данные, как: наименование судна; страна регистрации судна; порты погрузки и назначения; дата выписки коносамента и момент вступления договора страхования в силу; данные по грузу и др.

При базисе CIP реализуется опция многовариантности перехода риска, что требует чёткой фиксации сторонами конкретного пункта поставки, а также кон-

кретного пункта в стране назначения. Как следствие, продавец должен обеспечить страховое покрытие на весь обозначенный путь. Представляется, что наиболее сложной в части страхования «карго» является международная смешанная перевозка, осуществляемая логистическим провайдером и сопровождаемая выдачей соответствующих транспортных документов. В страховом документе должны отражаться данные именно этих документов, а не реальных договоров перевозки, которые оператор заключает с конкретными транспортными компаниями. Путаница в понимании этой схемы встречается довольно часто⁴.

Для базиса CIF от продавца требуется предоставление полиса со страхованием на принципах *Оговорки «С»* Института лондонских страховщиков. Данная оговорка содержит в себе ряд проблемных моментов для выгодоприобретателя, в т.ч. наиболее значимый – страховым случаем будет признана гибель груза (полная или частичная). При повреждении груза выплата страховщиком будет произведена только в случае крушения судна (правда, если такое положение содержится в Правилах страховой компании). К наиболее часто встречаемым причинам гибели груза (при условии их прямого упоминания в Правилах страховщика, которые, кстати, могут варьироваться в каждом конкретном случае).

При базисе CIP продавец обязан осуществить страхование груза на условиях *Оговорки «А»*, т.е. обеспечить максимальное страховое покрытие, включающее как гибель, так и повреждение груза, произошедшие по любой (!) причине (исключения содержатся в Правилах страховщика).

Так, достаточно часто встречается ситуация, когда на условиях CIF и CIP выгодоприобретатель может остаться без возмещения как такового, так как транспортная упаковка является обязательством продавца, а покупатель не является стороной по договору перевозки. В этой связи, страхователю и бенефициару следует досконально ознакомиться как с условиями страхования, так и исключениями из них и соотнести их с товаром и способом перевозки.

Как показывает практика базис CIP применим к внешнеторговым контрактам по достаточно широкой товарной номенклатуре от высокомаржинальной (где действительно целесообразно использовать покрытие по Оговорке «А») до сырьевой продукции (где, представляется уместным использовать меньшее покрытие). Данный факт опять же подтверждает тезис об отсутствии универсальных решений в вопросах страхования «карго».

В ИНКОТЕРМС-2020 также содержится положение о том, что на уровне контракта стороны могут согласовать более высокий уровень страхового покрытия, чем положенный в соответствии с выбранным базисом⁵, например, включив в него Оговорку по страхованию военных рисков (грузы) / *Institute war clauses (cargo)* или Оговорку по страхованию забастовочных рисков (грузы) / *Institute strikes clauses (cargo)*.



Таким образом, принимая во внимание факультативный характер документа ИНКОТЕРМС-2020, в каждом конкретном случае возможно и необходимо принятие индивидуального решения по управлению риском случайной гибели или повреждения товара в процессе транспортировки через страхование путём анализа всех данных, характеризующих товар и особенности доставки. При этом основной рычаг управления условиями страхования при базисах CIF и CIP должен находиться прежде всего в руках покупателя.

* * *

Современный процесс доставки грузов развивается под влиянием значительной трансформации всей системы международных экономических отношений. Новые риски неизбежно учитываются как в стоимости и в протяжённости новых маршрутов, так и в потребности в корректировке условий страхования. В оценку риска при перевозке попадает множество параметров, в частности такие важные понятия, как виды транспорта и их сочетание в новых реалиях, количество перевалок груза (это дополнительные риски потери плюс увеличение сроков перевозки), увеличение сроков хранения в пунктах перевалки и т.д.

В этой связи, на сегодняшний день участникам ВЭД целесообразно отходить от стандартных решений в вопросах страхования «карга» в сторону более комплексного изучения всех внутренних факторов контракта и внешней среды его исполнения продавцом, покупателем, логистическим провайдером и страховой компанией совместно и инклюзивно.

К тому же, в силу действующего в отношении России санкционного режима отечественные импортёры и их грузы находятся в более уязвимом положении. Соответственно, при заключении внешнеторговых контрактов представляется целесообразным использовать иные базисы поставки (нежели CIF и CIP), что даст импортёрам из России возможность самим организовать процесс транспортного страхования грузов с учётом современных реалий международного рынка транспортно-логистических услуг.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Cargo transportation insurance market. Market research. URL: <https://www.maximize-marketresearch.com/market-report/cargo-transportation-insurance-market/148282/#details>

² Иностранные страховщики из стран ВТО получили право работать и открывать филиалы в России. ТАСС. 22.08.2021. URL: <https://tass.ru/ekonomika/12188681>

³ Рейтинги финансовой надёжности страховых компаний. Эксперт РА. URL: <https://raexpert.ru/ratings/insurance/>

⁴ Мельников С.Е., Голубчик А.М. Организационно-правовые проблемы толкования экспедиторских коносаментов при осуществлении морских и смешанных перевозок грузов / Чёрные дыры в Российском законодательстве. 2021. № 3. С. 27-28.



⁵ Холопов К.В. Инкотермс 2020: основные изменения для заключения и исполнения договоров международной купли-продажи товаров / Российский внешнеэкономический вестник. 2020. №1. С. 11.

БИБЛИОГРАФИЯ/VIBLIOGRAPHY

Иностранные страховщики из стран ВТО получили право работать и открывать филиалы в России. ТАСС. 22.08.2021 @@ Inostranny'e straxovshhiki iz stran VTO poluchili pravo rabotat' i otkry'vat' filialy' v Rossii. TASS. 22.08.2021. URL:<https://tass.ru/ekonomika/12188681>

Мельников С.Е., Голубчик А.М. Организационно-правовые проблемы толкования экспедиторских коносаментов при осуществлении морских и смешанных перевозок грузов / Чёрные дыры в Российском законодательстве. 2021. № 3. С. 27-30 @@ Mel'nikov S.E., Golubchik A.M. Organizacionno-pravovye problemy tolkovaniya jekspeditorskih konosamentov pri osushhestvlenii morskikh i smeshannyh perevozkov Грузов / Chjornye дыры v Rossijskom zakonodatel'stve. 2021. № 3. С. 27-30

Рейтинги финансовой надёжности страховых компаний. Эксперт РА @@ Rejtingi finansovoj nadyozhnosti straxovy'x kompanij. E'kspert RA. URL: <https://raexpert.ru/ratings/insurance/>

Холопов К.В. Инкотермс 2020: основные изменения для заключения и исполнения договоров международной купли-продажи товаров / Российский внешнеэкономический вестник. 2020. №1. С. 7-16 @@ Holopov K.V. Inkoterms 2020: osnovnye izmeneniya dlja zakljucheniya i ispolneniya dogovorov mezhdunarodnoj kupli-prodazhi tovarov / Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2020. №1. С. 7-16

Cargo transportation insurance market. Market research. URL: <https://www.maximizemarketresearch.com/market-report/cargo-transportation-insurance-market/148282/#details>

