

Страховой интерес в договоре морского страхования

Алексей Юрьевич ЧУРИЛОВ,

кандидат юридических наук,

Томский государственный университет систем

управления и радиоэлектроники

(634034, г. Томск, ул. Красноармейская, 146, каб. 813) - DOI: 10.24411/2072-8042-2021-6-94-101

доцент кафедры гражданского права юридического

факультета, e-mail: Lefi kantor@yandex.ru

УДК: 368.021

ББК: 65.271

Ч 932

Аннотация

В работе анализируются отечественный и зарубежный подходы к определению страхового интереса при заключении договора морского страхования. Рассмотрены основные субъекты страховых правоотношений – страхователи – и тот страховой интерес, которым они обладают. Сделан вывод о том, что к вопросу о наличии или отсутствии страхового интереса необходимо подходить с учетом всех обстоятельств дела в каждом конкретном случае.

Ключевые слова: морское предприятие, договор страхования, страховой интерес, страхователь, имущественное страхование, фрахт, залогодержатель, рисковый договор.

Insurance Interest in a Marine Insurance Contract

Aleksei Yurievich CHURILOV,

Candidate of Judicial Science, Tomsk State University of Control Systems and Radioelectronics

(634034, Tomsk, ul. Krasnoarmeyskaya 146, office 813) Department of Civil Law, Law Faculty -

Assistant professor, e-mail: Lefi kantor@yandex.ru

Abstract

The paper analyzes domestic and foreign approaches to determining the insurance interest when concluding a marine insurance contract. The main subjects of insurance legal relations - policyholders - and the insurance interest they have are considered. The author concludes that the question of the presence or absence of an insurable interest should be approached considering all the circumstances of the case in each specific case.

Keywords: marine adventure, insurance contract, insurable interest, policyholder, property insurance, freight, mortgagee, wagering contract.



В соответствии со статьей 246 КТМ РФ, по договору морского страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки. Как справедливо отмечают исследователи, договор морского страхования является договором с самостоятельным правовым режимом¹, что обусловлено не только и не столько наличием специального регулирования (гл. XV КТМ РФ), но особенностями отношений в сфере морских перевозок, а также длительной историей развития учения о страховом интересе в этой сфере – морское страхование сформировалась ранее всех других видов страхования².

Доминирующей как в доктрине, так и на практике является позиция, в соответствии с которой объектом страхования всегда следует признавать интерес – само благо не может признаваться самостоятельным объектом страхования³. Проблема определения страхового интереса свойственна как отечественному, так и зарубежному праву. Это связано, не в последнюю очередь, с постоянным развитием экономических отношений и, как следствие, возникновением все большего числа страховых интересов, а также отсутствием законодательного закрепления понятия «страховой интерес». Для решения этой проблемы авторы концепции развития законодательства в сфере страхования предлагают на законодательном уровне ввести понятие страхового интереса, которое будет применяться ко всем видам страхования⁴. Английская же практика, напротив, исходит из того, что невозможно выработать универсальное понятие страхового интереса⁵.

В отсутствие легального определения понятие страхового интереса раскрывается исследователями и судами при разрешении конкретных споров. Одни суды отмечают, что интерес в сохранении имущества по договору страхования состоит в его сохранении от негативных последствий⁶, другие же идут более обстоятельное определяют страховой интерес - как нахождение лица в определенном правоотношении к благу - материальному или нематериальному, которому угрожает опасность и для защиты которого заключается договор страхования. Правоотношение к благу, лежащее в основе интереса, должно существовать объективно, а не просто в сознании страхователя или выгодоприобретателя. При этом обязательно, чтобы обладателю интереса принадлежало какое-либо субъективное право на указанное благо⁷. Английские суды отмечают, что быть заинтересованным в сохранении имущества означает иметь возможность получить какую-то пользу от его существования и пострадать от его потери⁸.



Таким образом, главным критерием оценки наличия страхового интереса является возможность несения риска имущественных потерь (убытков) страхователем в результате наступления страхового случая⁹. Как справедливо отмечают английские суды, необходимость наличия страхового интереса при заключении договора страхования направлена на предотвращение использования конструкции страхования как средства проведения азартных игр и пари¹⁰. Без наличия же интереса договор, фактически, будет беспредметным¹¹.

Примечательно, что до XVIII века договоры морского страхования, в частности, в Англии не требовали не только указания, но и даже существования страхового интереса и по сути являлись договорами пари, рисковыми договорами (*wagering contract*), при заключении которых стороны не имели никакого интереса в сохранении имущества или предотвращении потерь от наступления страхового случая – единственным интересом была та сумма, которая будет выплачена стороне в результате прибытия или гибели судна¹². И только в 1745, с принятием закона О морском страховании, такая практика была запрещена в отношении страхования британских кораблей и их грузов.

В результате масштабной реформы страхового законодательства, в Англии, в отличие от Российской Федерации, в Законе о морском страховании 1906 года были сформулированы три признака страхового интереса применительно к морскому страхованию, которые в совокупности должны присутствовать для признания такого интереса существующим:

- 1) Страхователь может получить выгоду от безопасного или своевременного прибытия застрахованного имущества; или понесет убытки от гибели или повреждения имущества; или в связи с которым он может понести ответственность.
- 2) Страхователь состоит в определенном правоотношении с морским предприятием или имеет права на имущество, участвующее в этом предприятии.
- 3) Выгода, убытки или ответственность наступили в результате морского предприятия.

Отечественный законодатель пошел по пути закрепления тех имущественных интересов, которые могут быть застрахованы. Так, в соответствии со ст. 249 КТМ РФ, объектом морского страхования может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, - судно, строящееся судно, груз, фрахт, а также плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, заработная плата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск (перестрахование). В целом следует отметить, что имущественные интересы, закрепленные в Кодексе торгового мореплавания, совпадают с закрепленными в Гражданском кодексе¹³.

Субъектами страхования являются лица, имеющие законный интерес (противоправный интерес застрахован быть не может) в морском предприятии. На практике же возникали вопросы относительно того, какой интерес присущ отдельным субъектам страхования.

Собственник судна или груза является бесспорным обладателем страхового интереса – такой интерес можно назвать безусловным. Однако интерес может быть и условным. Как известно, некоторые термины ИНКОТЕРМС, например FOB и CIF переносят риск случайной гибели товара на покупателя с момента погрузки товара на борт судна¹⁴ и лишь с этого момента у покупателя возникает страховой интерес в отношении груза¹⁵ – продавец, в свою очередь, имеет страховой интерес и может застраховать такой груз. Следовательно, страхователем может быть и покупатель груза, которому право собственности еще не перешло, но произошел переход риска случайной гибели товара – как отмечают английские суды, наличие заключенного договора купли-продажи свидетельствует о наличии страхового интереса у покупателя товара¹⁶. В противоположной ситуации, когда переход рисков еще не произошел у покупателя страховой интерес отсутствует – все риски лежат на продавце¹⁷. Такая ситуация допустима и в соответствии с нормами отечественного законодательства, так как, в силу положений ст. 490 ГК РФ, договором купли-продажи может быть предусмотрена обязанность продавца или покупателя страховать товар. Страхователем может быть так же и продавец, даже в том случае, если право собственности перешло до момента оплаты, однако не в момент передачи вещи, но в момент заключения договора. Интерес продавца обусловлен вероятностью отказа покупателя принять и оплатить товар в случае, если он был поврежден при транспортировке. Таким образом, в данном случае наличие страхового интереса связано с фактом несения риска гибели или повреждения имущества в пути. В качестве страхового интереса может выступать не обязательно сохранность всего груза, а лишь его части, даже в том случае, если речь идет о вещах, определенных родовыми признаками. К примеру, при погрузке на корабль одинаковых грузов разных отправителей, невозможно утверждать, что страхователь перестает иметь страховой интерес лишь на том основании, что вещи смешались.

Субъектом страховых отношений может быть также, помимо собственника-залогодателя, и залогодержатель, в силу наличия страхового интереса в стоимости вещи. В настоящее время, в рамках отечественного законодательства, проблема субъекта страхования в залоговых отношениях не стоит столь остро, поскольку залог обладает признаком эластичности. В силу этого признака залогодержатель преимущественно перед другими кредиторами залогодателя вправе получить удовлетворение обеспеченного залогом требования также за счет страхового возмещения за утрату или повреждение заложенного имущества независимо от того, в чью пользу оно застраховано. Фактически, в случае с залогом, к примеру, суд-



на, фигура страхователя не имеет существенного значения, поскольку залогодержатель в любом случае имеет преимущественное право на получение страхового возмещения. Английская практика признает даже незарегистрированную ипотеку основанием для признания за залогодержателем страхового интереса независимо от того, подлежала ли ипотека регистрации в соответствии с законодательством страны судна¹⁸. Следует подчеркнуть, что кредитор по необеспеченному залогом обязательству не имеет страхового интереса в сохранности имущества в том смысле, что удовлетворение его требований не связано и не зависит от существования отдельного имущества должника – т. е. невозможно говорить о наличии какого-либо правового интереса в имуществе.

Доверительный управляющий также может быть субъектом страхования, в частности, если страхует имущество в пользу выгодоприобретателя. В соответствии со сложившейся практикой английских судов, субъектом страхования может быть лицо, осуществляющее «коммерческое управление» судном, в том случае, если при его гибели правоотношения сторон прекратятся. Интерес в таком случае обнаруживается в страховании риска неполучения прибыли от договора управления судном¹⁹.

Участник хозяйственного общества, напротив, не может быть страхователем по договору страхования имущества организации. Логика такого подхода была впервые отражена в деле *Masaura v Northern Assurance Co Ltd*²⁰: истец застраховал принадлежащую компании, участником которой он являлся, древесину. Суд указал, что несмотря на то, что истец владел практически всеми акциями компании и был ее займодавцем, у него не было интереса в сохранении имущества совершенно самостоятельного субъекта оборота. Более того, с точки зрения права истец не состоял ни в каких правоотношениях по отношению к объекту страхования – древесине, что вполне соотносится и со сложившейся отечественной практикой. Примечательно, что Верховный суд Канады решил схожее дело с прямо противоположным результатом, признав за акционером наличие страхового интереса и надлежащую правовую связь между ним и имуществом компании²¹. Поскольку понятие страхового интереса применительно к объекту страхования чрезвычайно широко, исход дела зависит от того, как сформулированы положения договора страхования. Так, в одном из дел, акционер застраховал не имущество организации, как в ранее рассмотренном деле, а прибыль, которую планировал получить как акционер от прокладки морским транспортом трансатлантического телеграфного кабеля²².

Очевидно, в качестве страхового интереса может выступать не только сохранность различного имущества, участвующего в морском предприятии (судна, груза), но и иные интересы. Так, застраховать можно и ожидаемую прибыль (предпринимательский риск в терминологии отечественного законодательства) от морского предприятия. Главным критерием определения наличия страхового ин-

тереса является нахождение страхователя в правоотношении по поводу морского предприятия – к примеру ожидание процента от продажи товара комиссионером. Более того, такой интерес должен существовать на момент заключения договора страхования – к примеру, если договор купли-продажи комиссионером не заключен, то невозможно утверждать о наличии у него страхового интереса в получении прибыли²³. В таких случаях необходимо доказать наличие интереса в сохранности самого имущества²⁴, чего комиссионер продемонстрировать не может.

Застраховать можно фрахт, который с точки зрения страхового интереса представляет собой ту выгоду, которую судовладелец может получить за предоставление судна фрахтователю. По общему правилу, установленному отечественным законодателем, в случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна. Следовательно, страховым интересом выступает неполученная судовладельцем сумма фрахта²⁵. Фрахт может быть утерян и в связи с длительным ремонтом судна, что тоже может подлежать страхованию²⁶. Фрахтователь судна в случае внесения фрахта до прибытия судна также имеет страховой интерес во фрахте, но только в том случае, если он не возвращает-ся в случае порчи или гибели груза или судна, поскольку в противном случае речь шла бы о неосновательном обогащении на стороне фрахтователя.

Подводя итог, следует заключить, что, несмотря на общую схожесть регулирования страхового интереса в морском страховании и общих положений о страховом интересе, разнообразие ситуаций, которые могут происходить во время морского предприятия, породили множество различных страховых интересов и субъектов страхования. Признание наличия или отсутствия страхового интереса у страхователя должно определяться в зависимости от всех обстоятельств дела и от условий договора страхования.



ПРИМЕЧАНИЯ:

- ¹ Лебедев П.А. Морское страхование грузов как разновидность имущественного страхования в Российской Федерации // Современное право. 2016. № 12. С. 71 - 76.
- ² Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. М.: Статут, 2003. С. 361.
- ³ Фогельсон Ю.Б. Страхование право: теоретические основы и практика применения: монография. М.: Норма, Инфра-М, 2012. 576 с; Голубчик А.М., Холопов К.В. Страхование ответственности международного экспедитора: правила и проблемы получения страхового возмещения // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 11. С. 70 – 82.
- ⁴ Концепция развития положений части второй Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре страхования (одобрена решением Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 25.09.2020 N 202/оп-1/2020)
- ⁵ Feasey v Sun Life Assurance Co of Canada [2003] EWCA Civ 885
- ⁶ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27.06.2013 № 20 «О применении судами законодательства о добровольном страховании имущества граждан»
- ⁷ Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 10.02.2020 N 09АП-74181/2019 по делу N А40-266777/2018
- ⁸ Lucena v Craufurd (1806) 2 B&P (NR) 269. Более подробно см., Yoshisaku Kato. On the insurable interest // The Annals of the Hitotsubashi Academy. 1952. Vol. 2. № 2. P. 123-133.
- ⁹ Такого мнения придерживается и зарубежная, в частности, английская судебная практика: см. Seagrave v Union Marine Insurance Co [1866] LR 1 CP 305
- ¹⁰ Great Lakes Reinsurance (UK) SE v Western Trading Limited [2016] EWCA Civ. 1003; Moran, Galloway & Co. v. Uzielli [1905] 2 K. B. 555
- ¹¹ Шершеневич Г.Ф. Указ. соч., 2003. С. 363.
- ¹² Sharp v Sphere Drake Insurance plc (The Moonacre) [1992] 2 Lloyd’s Rep 501.
- ¹³ Митричев И.А. Понятие имущественного страхования в гражданском праве // Гражданское право. 2015. № 5. С. 9 - 13.
- ¹⁴ См. подробнее: Чурилов А.Ю. Классификация CIF и FOB договоров и ее значение // Российский внешнеэкономический вестник. 2021. № 1. С. 44–50.
- ¹⁵ Anderson v Morice (1876) 3 Asp MLC 290.
- ¹⁶ Stockdale v Dunlop [1840] 6 M & W 224
- ¹⁷ Piper v Royal Exchange Assurance (1932) 44 LIL Rep 103
- ¹⁸ Samuel & Co Ltd v Dumas (HL) (1924) 18 Ll L Rep 211
- ¹⁹ O’Kane v. Jones (The «Martin P») [2005] Lloyd’s Rep IR 174.
- ²⁰ Macaura v Northern Assurance Co Ltd [1925] AC 619.
- ²¹ Kosmopoulos v Constitution Insurance Co of Canada [1987] 1 S.C.R. 2
- ²² Wilson v Jones (1867) LR 2 Ex 139.
- ²³ Buchanan v Faber (1899) 4 Com Cas 223
- ²⁴ Sharp v Sphere Drake Insurance plc (The Moonacre) [1992] 2 Lloyd’s Rep 501.
- ²⁵ Cepheus shipping corporation v. Guardian royal exchange assurance plc. (the “Capricorn”). [1995] 1 Lloyd’s Rep. 622; Davidson v. Willasey (1813) 1 M&S313.
- ²⁶ Применительно к страхованию внутреннего водного транспорта, см., в частности, Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 07.05.2015 N Ф01-851/2015 по делу № А43-8967/2014

БИБЛИОГРАФИЯ:

Голубчик А.М., Холопов К.В. Страхование ответственности международного экспедитора: правила и проблемы получения страхового возмещения // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 11. С. 70 – 82 (Golubchik A.M., Xolopov K.V. Strahovanie otvetstvennosti mezhdunarodnogo e`kspeditora: pravila i problemy` polucheniya straxovogo vozmeshheniya // Rossijskij vneshnee`konomicheskij vestnik. 2012. № 11. S. 70 – 82.).

Лебедев П.А. Морское страхование грузов как разновидность имущественного страхования в Российской Федерации // Современное право. 2016. № 12. С. 71 - 76 (Lebedev P.A. Morskoe strahovanie gruzov kak raznovidnost` imushhestvennogo straxovaniya v Rossijskoj Federacii // Sovremennoe pravo. 2016. № 12. S. 71 - 76).

Митричев И.А. Понятие имущественного страхования в гражданском праве // Гражданское право. 2015. № 5. С. 9 - 13 (Mitrichev I.A. Ponyatie imushhestvennogo straxovaniya v grazhdanskom prave // Grazhdanskoe pravo. 2015. № 5. S. 9 - 13).

Фогельсон Ю.Б. Страхование: теоретические основы и практика применения: монография. М.: Норма, Инфра-М, 2012. 576 с. (Fogel'son Yu.B. Strahovanie pravo: teoreticheskie osnovy` i praktika primeneniya: monografiya. M.: Norma, Infra-M, 2012. 576 s.)

Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. III: Вексельное право. Морское право. М.: Статут, 2003. 412 с. (Shershenevich G.F. Kurs torgovogo prava. T. III: Veksel'noe pravo. Morskoe pravo. M.: Statut, 2003. 412 s.)

Yoshisaku Kato. On the insurable interest // The Annals of the Hitotsubashi Academy. 1952. Vol. 2. № 2. P. 123–133.

