

КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



№ 1 (52)

2024

ISSN 2221-8351

КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО

научно-практический журнал



№ 1 (Том 52) — 2024

ООО «Издательская группа «Юрист»
Москва

**ООО «Издательская группа «Юрист»
Москва**

Учредитель: **МГУ им. М.В. Ломоносова**

Главный редактор
Пугинский Б.И., д.ю.н., профессор

Редакционный совет

Абросимова Е.А., д.ю.н., доцент
Амиров А.Т., к.ф.н., доцент
Андреева Л.В., д.ю.н., профессор
Бевзенко Р.С., к.ю.н., доцент
Белов В.А., д.ю.н., профессор
Олейник О.М., д.ю.н., профессор
Рассолов И.М., д.ю.н., профессор
Сидорова Т.Э., к.ю.н., доцент
Скворцов О.Ю., д.ю.н., профессор
Турлуковский Я., доктор права и философии
Цветков И.В., д.ю.н., профессор

Ответственный редактор
Пальцева М.В.

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)
Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС 77–71 195 от 10 октября 2017 г.

ПОДПИСКА НА ИЗДАНИЕ:

Объединенный каталог. Пресса России – 44943

Центр редакционной подписки:

Тел.: (495) 617-18-88 (многоканальный).

Вниманию авторов! Просьба направлять материалы в печатном виде с приложением электронного носителя или по электронной почте. Материалы будущих публикаций принимаются к рассмотрению при наличии информации об авторе и его контактных данных, аннотаций к статье на английском и русском языках, ключевых слов, постраничных сносок, библиографического списка.

Адрес редакции:

119992, ГСП_2, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр. 13–14,
IV учебный корпус, Юридический факультет, ауд. 208А
e-mail: commercial-law@mail.ru

Адрес издателя:

Москва, Космодамианская наб., д.26/55 стр. 7.

ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ТОРГОВЛИ

- Фильченко Д.Г.** Договорные условия о досудебном порядке урегулирования споров 4
- Сергеев П.В.** Этические и религиозные индексы в регулировании коммерческой деятельности 12
- Шевчук Е.П.** Проблемы стандартного регулирования коммерческой деятельности в медицинской сфере 22

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО

- Хотько О.А.** Правовые принципы транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе в контексте развития торгово-экономического сотрудничества 27

Трибуна молодых ученых

- Калякин А.Н.** Правовая квалификация и унификация отдельных договоров нефтегазовой сферы..... 38

Преподавание коммерческого права

- Страховое право.** Конспект лекций, прочитанных Т.С. Мартьяновой в сентябре 1992 г. (часть 3) 51

Фильченко Денис Геннадьевич,
доцент кафедры гражданского права и процесса
Воронежского государственного университета,
кандидат юридических наук
D.Filchenko@mail.ru

ДОГОВОРНЫЕ УСЛОВИЯ О ДОСУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ

В статье анализируются условия договоров, которые согласуются сторонами в целях досудебного урегулирования споров.

Ключевые слова: договор, условие, спор, урегулирование, стороны.

Filchenko Denis Gennadievich
Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure
Voronezh State University
PhD (Law)

CONTRACTUAL TERMS ON PRE-TRIAL DISPUTE RESOLUTION

The article analyzes the terms of contracts that are agreed upon by the parties for the purpose of pre-trial settlement of disputes.

Keywords: agreement, condition, dispute, settlement, parties.

В целях исключения неопределенности следует пояснить, что под договорными условиями о досудебном порядке урегулирования споров понимаются две группы условий. Во-первых, к рассматриваемым договорным условиям относятся условия об установлении досудебного порядка по спорам, для которых действующее законодательство не закрепляет обязательный порядок урегулирования до обращения в суд. Порождаемый такими условиями досудебный порядок следует признавать договорным. Во-вторых, в состав анализируемой группы условий договоров включены условия, которые лишь изменяют законодательно закрепленный досудебный порядок урегулирования споров.

В подобной ситуации договорными условиями изменяется законный досудебный порядок.

В последующем под договорными условиями о досудебном порядке урегулирования споров будут пониматься обе названные группы.

Договор прежде всего призван упорядочить возникающие между сторонами материальные отношения. Договор как сделка порождает обязательственное правоотношение между сторонами. В таком случае, на первый взгляд, как отметил Б.И. Пугинский, договор предназначен не для разрешения спорных, конфликтных ситуаций¹. Однако оценка и понимание значения договора не будут достаточными, если договор рассматривать исключительно как сделку, правоотношение, обязательство. Термином «договор» объединено несколько явлений, к числу которых относится понимание договора как правового средства².

В значении правового средства договор применяется субъектами для регулирования различных связей, для решения возникающих на практике задач, достижения намечаемых целей. Договор является важнейшим инструментом регулирования деятельности³.

Субъекты материальных отношений при заключении договоров, реализуя потенциал договора как правового средства, получают возможность создать приемлемую для себя с учетом потребностей и интересов, предмета и содержания договора модель досудебного урегулирования потенциально возможных споров. Субъекты согласуют друг с другом условия, исполнение которых позволяет минимизировать негативные последствия возникновения спорных отношений. Договор в таком случае может быть рассмотрен как средство или инструмент урегулирования споров⁴.

¹ См.: Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования : монография. М. : Зерцало-М, 2008. С. 45.

² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. В 5 кн. Кн. 1. Общие положения. М. : Статут, 2011. С. 16.

³ См.: Пугинский Б.И. Указ. соч. С. 7.

⁴ См.: Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность и ее гражданско-правовая детерминация : дис. ... д-ра юрид. наук. Казань, 2021. С. 288.

Традиционно условия о досудебном порядке урегулирования согласуются при заключении договоров. Как следствие, договорные условия о досудебной процедуре урегулирования разногласий влекут обращение к указанной процедуре при необходимости урегулирования именно споров из договоров. Вместе с тем участники спорного материального внедоговорного отношения не лишены возможности заключить соглашение по досудебному урегулированию внедоговорного спора. Например, потерпевший и причинитель вреда вправе заключить подобное соглашение. Условия указанного соглашения будут определять процедуру урегулирования спора. Содержание соглашения будет исчерпано только этими условиями.

Субъекты материального правоотношения вправе согласовать досудебный порядок урегулирования спора после возникновения самого спора. Как отметил Пленум Верховного Суда РФ, спорящие стороны вправе заменить досудебное направление претензии другой примирительной процедурой, даже при условии, что стороны не согласовали соответствующий порядок досудебного урегулирования спора до его возникновения⁵. К примеру, стороны договора после возникновения спора, стремясь избежать обращения в суд, заключают соглашение об урегулировании спора при содействии посредника.

Согласование сторонами договора досудебного порядка урегулирования споров предполагает достижение согласия по отдельным элементам, непосредственно данный порядок определяющих. Для того чтобы порядок был согласован, необходимо привести в соответствие то, что порядок формирует. В частности, традиционными элементами, признаваемыми в договорной и правоприменительной практике достаточными для согласования досудебного порядка, являются процедура, в рамках которой досудебный порядок реализуется, срок процедуры, формы

⁵ См.: Пункт 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 22 июня 2021 г. № 18 «О некоторых вопросах досудебного урегулирования споров, рассматриваемых в порядке гражданского и арбитражного судопроизводства» // Российская газета. 2021. 2 июля.

устной или письменной коммуникации (взаимодействия между субъектами).

Отсутствие согласия сторон по поводу элементов, образующих досудебный порядок, влечет за собой признание досудебного порядка несогласованным. Таким образом, образующие досудебный порядок элементы являются существенными условиями при согласовании досудебного порядка урегулирования споров. Несогласованность существенных условий не порождает самого порядка и тем более обязанности по его соблюдению.

Например, по одному из рассмотренных дел суд отметил, что формулировка положений договора о досудебном порядке не позволяет установить, при каких условиях досудебный порядок можно считать соблюденным и сторона вправе обратиться за защитой своих интересов в суд. При таких условиях, резюмировал суд, соглашение о досудебном порядке урегулирования спора следует считать незаключенным и не порождающим правовых последствий для сторон⁶.

Типичным основанием признания судами несогласованными договорных условий о досудебном порядке урегулирования споров является включенное в текст договора положение об обязательности досудебного урегулирования разногласий, но при отсутствии в договоре согласования самого порядка (процедуры, сроков, требований к форме досудебных обращений и ответов на них)⁷.

Преодоление проблемы несогласования существенных условий досудебного порядка может быть связано, в частности, с использованием заранее разработанных универсальных

⁶ См.: Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 16 марта 2012 г. по делу № А40-97327/11-104-798 // СПС «КонсультантПлюс».

⁷ См.: Постановления ФАС Западно-Сибирского округа от 27 апреля 2010 г. по делу № А75-6785/2009, ФАС Волго-Вятского округа от 12 декабря 2011 г. по делу № А43-1429/2011, ФАС Центрального округа от 13 августа 2012 г. по делу № А62-5263/11, ФАС Поволжского округа от 8 июля 2013 г. по делу № А65-31643/2012, Арбитражного суда Поволжского округа от 26 июля 2016 г. № Ф06-10488/2016 по делу № А55-4712/2015, Арбитражного суда Дальневосточного округа от 8 декабря 2016 г. № Ф03-5487/2016 по делу № А51-5401/2016, Арбитражного суда Дальневосточного округа от 8 декабря 2016 г. № Ф03-5495/2016 по делу № А51-4734/2016 // СПС «КонсультантПлюс».

регламентов (порядков) организации и проведения досудебных процедур. Например, профессиональное объединение предпринимателей, торгово-промышленная палата или иной субъект разрабатывает и размещает в электронном виде в режиме свободного доступа положение о досудебном урегулировании спора. Для того чтобы данное положение было признано условиями досудебного порядка регулирования спора по конкретному договору, сторонам такого договора следует согласовать условие о применении данного документа.

Уже хрестоматийным примером-аналогом описанной модели согласования условий о досудебном порядке является использование в договорной практике Инструкции о порядке приемки продукции производственно-технического назначения и товаров народного потребления по количеству, утвержденной Постановлением Госарбитража СССР от 15 июня 1965 г. № П-6, и Инструкции о порядке приемки продукции производственно-технического назначения и товаров народного потребления по качеству, утвержденной Постановлением Госарбитража СССР от 25 апреля 1966 г. № П-7. Положения указанных документов могут применяться к отношениям, возникшим между сторонами договора, только в случаях, когда условие о применении названных инструкций согласовано договором поставки⁸.

Договорные условия о досудебном порядке являются зависимыми от судьбы самого договора. В частности, незаключенность или расторжение договора будет влечь за собой отсутствие обязательности условий о досудебном порядке. Например, по одному из дел суд отметил, что договор поставки является незаключенным, в связи с чем оснований для применения его условий о досудебном порядке урегулирования споров не имеется⁹.

⁸ См.: Абзац 3 п. 14 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 22 октября 1997 г. № 18 «О некоторых вопросах, связанных с применением положений Гражданского кодекса Российской Федерации о договоре поставки» // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. 1998. № 3.

⁹ См.: Постановления Одиннадцатого арбитражного апелляционного суда от 4 августа 2016 г. № 11АП-9560/2016 по делу № А65-858/2016, Арбитражного суда Поволжского округа от 27 октября 2016 г. № Ф06-14308/2016 по делу № А65-858/2016 // СПС «КонсультантПлюс».

В другом случае правоприменитель констатировал прекращение действия условий контракта о досудебном порядке урегулирования споров сторон вследствие расторжения контракта¹⁰.

Изменение сторонами договора может иметь двойное значение для условий о досудебном урегулировании споров. Так, стороны вправе изменить договор и дополнить его условиями о досудебном порядке или, напротив, исключить ранее согласованные при заключении договора условия о досудебном порядке.

Условия договоров о досудебном порядке согласуются сторонами с отлагательным эффектом. Соблюдение досудебного порядка требуется только в случае возникновения спора.

При согласовании договорных условий о досудебном порядке стороны вправе определять некоторые требования и условия, соблюдение которых необходимо в случае обращения сторон к досудебному порядку при возникновении спора и достижения соглашения в результате досудебного урегулирования. Так, участники материального правоотношения вправе согласовать условие о нотариальном удостоверении соглашения, которое может быть заключено в случае досудебного урегулирования споров. Если при этом стороны в качестве досудебного порядка согласуют обращение к медиатору, то достигнутое в результате проведения процедуры медиации медиативное соглашение в случае его нотариального удостоверения позволит вызвать последствие в виде исполнительного документа¹¹. После нотариального удостоверения у медиативного соглашения возникает свойство прямой исполнительной силы.

¹⁰ См.: Постановления Арбитражного суда Дальневосточного округа от 6 октября 2014 г. № Ф03-4039/2014 по делу № А51-6134/2014, Пятого арбитражного апелляционного суда от 9 июля 2014 г. № 05АП-7632/2014 по делу № А51-6134/2014 // СПС «КонсультантПлюс».

¹¹ Медиативное соглашение, достигнутое сторонами в результате процедуры медиации, проведенной без передачи спора на рассмотрение суда или третейского суда, в случае его нотариального удостоверения имеет силу исполнительного документа. См.: Часть 5 ст. 12 Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 193-ФЗ «Об альтернативной процедуре урегулирования споров с участием посредника (процедуре медиации)» // СЗ РФ. 2010. № 31. Ст. 4162; 2013. № 27. Ст. 3477; № 30 (Ч. I). Ст. 4066; 2019. № 30. Ст. 4099.

Согласование условия о нотариальном удостоверении возможного медиативного соглашения не влечет обязательность заключения данного соглашения. Напротив, в момент согласования условия о нотариальной форме медиативного соглашения неизвестно, будет ли оно заключено. Равно как неизвестно, возникнет ли спор между сторонами и достигнут ли они соглашения в результате его урегулирования. Однако условие о нотариальной форме медиативного соглашения свидетельствует о том, что правовые последствия в случае заключения соглашения могут быть порождены только после нотариального удостоверения соглашения¹².

В практическом аспекте актуальным становится вопрос о том, какие наступят последствия, если условие о нотариальном удостоверении возможного соглашения будет согласовано, само соглашение сторонами после возникновения спора заключено, но нотариальное удостоверение не было осуществлено. В частности, отсутствие нотариального удостоверения явилось следствием уклонения от нотариального удостоверения одной из сторон соглашения.

В подобной ситуации следует признать, что нотариальное удостоверение медиативного соглашения является обязательным. Несоблюдение нотариальной формы такого соглашения влечет его ничтожность (п. 2, 3 Гражданского кодекса РФ).

В смоделированной ситуации возможна конвалидация (исцеление) судом соглашения при условии, что вторая неуклоняющаяся от удостоверения соглашения сторона полностью или частично исполнила соглашение и обратилась в суд с требованием о признании соглашения действительным (п. 1 ст. 165 Гражданского кодекса РФ).

Решение суда исцелит соглашение, восполнит отсутствующее нотариальное удостоверение. Соглашение будет признано действительным.

¹² См.: Павлов А.А. Статья 163. Нотариальное удостоверение сделки // Сделки, представительство, исковая давность: постатейный комментарий к ст. 153–208 Гражданского кодекса Российской Федерации / отв. ред. А.Г. Карапетов. М. : М-Логос, 2018. С. 273.

Возникает вместе с тем вопрос о последствиях несоблюдения обязательной нотариальной формы медиативного соглашения, разрешение которого предполагает отдельный подробный анализ и рассуждения. В частности, восполнение судом отсутствующего нотариального удостоверения сделки (медиативного соглашения об урегулировании спора) означает действительность сделки. Возникает вопрос, восполнение отсутствующего нотариального удостоверения в судебном порядке влечет ли, помимо признания сделки действительной, возникновение прямой исполнительной силы медиативного соглашения? Ответ на сформулированный вопрос не представляется очевидным.

Приведенные отдельные положения, связанные с согласованием договорных условий о досудебном урегулировании споров, свидетельствуют о том, что договор как правовое средство позволяет участникам материальных отношений создавать персональную модель досудебного урегулирования, соответствующую интересам субъектов и фактическим обстоятельствам.

Литература

1. Брагинский М.И. Договорное право. В 5 книгах. Кн. 1. Общие положения / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. 2-е изд., стер. Москва : Статут, 2011. 845 с.
2. Демиева А.Г. Активная экономическая деятельность и ее гражданско-правовая детерминация : диссертация доктора юридических наук. Казань, 2021. 433 с.
3. Павлов А.А. Статья 163. Нотариальное удостоверение сделки / А.А. Павлов // Сделки, представительство, исковая давность: постатейный комментарий к статьям 153–208 Гражданского кодекса Российской Федерации / В.В. Байбак, Р.С. Бевзенко, С.Л. Будылин [и др.] ; ответственный редактор А.Г. Карапетов. Москва : М-Логос, 2018. С. 262–275.
4. Пугинский Б.И. Теория и практика договорного регулирования : монография / Б.И. Пугинский. Москва : Зерцало-М, 2008. 224 с.

Сергеев Петр Владимирович,
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин
Смоленского государственного университета,
доцент кафедры юриспруденции
Смоленского филиала РАНХИГС;
доцент кафедры гражданского права и процесса
Смоленского филиала МЮИ, кандидат юридических наук,
lawpvs@yandex.ru

ЭТИЧЕСКИЕ И РЕЛИГИОЗНЫЕ ИНДЕКСЫ В РЕГУЛИРОВАНИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В статье анализируется воздействие этических и религиозных индексов на коммерческий оборот. Особое внимание уделяется общественному порицанию как способу давления на нарушителя этических и религиозных норм. Критерии, положенные в основу анализируемых индексов, сопоставляются с признаками «мягкого права». Делаются выводы о правовой значимости этических и религиозных индексов, о необходимости их более тщательного исследования в качестве инструментов негосударственного регулирования торговой деятельности.

Ключевые слова: коммерческая деятельность; мягкое право; негосударственное регулирование; религия; фондовые индексы; этика.

Sergeev Petr Vladimirovich
Associate Professor of the Department of Civil Law Disciplines,
Smolensk State University;
Associate Professor of the Department of Jurisprudence
of the Smolensk Branch of RANEPА;
Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure,
Smolensk Branch of the International Law Institute, PhD (Law)

ETHICAL AND RELIGIOUS INDEXES IN THE REGULATION OF COMMERCIAL ACTIVITIES

The article analyzes the impact of ethical and religious indexes on commercial turnover. Particular attention is paid to public censure as a way of putting pressure on violators of ethical and religious norms. The criteria underlying the analyzed indexes are compared with the characteristics of “soft law”. Conclusions are drawn about the legal significance of ethical and religious indexes and the need for their more thorough study as tools for non-state regulation of trade activities.

Keywords: commercial activity; soft law; non-state regulation; religion; stock indices; ethics.

Еще Макс Вебер напрямую связывал развитие нормативной базы современных ему экономических институтов с протестантской этикой, доказывая, что этические и религиозные нормы активно воздействуют на экономическую деятельность¹. С тех пор прошло уже более 100 лет, но вопрос о соотношении этики и религии с различными проявлениями экономической жизни не утратил своей актуальности.

Этические правила поведения, т.е. правила, основанные на морали и нравственности, по-прежнему активно влияют на экономический оборот. Однако механизмы этого влияния существенно изменились. Если ранее соблюдение этических норм обеспечивалось в основном убежденностью субъекта в правильности соответствующего поведения («моральный закон во мне»²), то к настоящему времени многие из этих норм приобрели формальный характер и даже обзавелись атрибутами негосударственного принуждения.

Например, появились так называемые этические индексы (или индексы социальной ответственности). В числе наиболее известных можно назвать серию фондовых индексов FTSE4Good, американский социальный индекс Morgan Stanley (MSCI KLD 400 Social Index) и специализированные индексы Dow Jones (Dow Jones Sustainability World Index ex Alcohol, Tobacco, Gambling, Armaments & Firearms). Индексы исключают компании, чья деятельность связана с алкоголем, табаком, азартными играми и оружейными технологиями³. Оставшиеся компании оцениваются на основе критериев экологической безопасности, отношения к стейкхолдерам, правам человека, антикоррупционной политике⁴. Такие критерии, как корпоративная социальная ответственность, производственная безопасность, воздействие на окружающую среду, учитывает и индекс Dow Jones по устойчивому развитию (DJSI). Многие индексы принимают

¹ Вебер М. Протестантская этика и дух капитализма. Избранные произведения / пер. с нем. и общ. ред. Ю.Н. Давыдов. М. : Прогресс, 1990. 808 с.

² Кант И. Критика практического разума. Заключение // Сочинения. В 4 т. Т. 3. М. : Ками, 1997. С. 728.

³ Социальный индекс MSCI KLD 400 // Финансовая энциклопедия. URL: https://nesrakonk.ru/domini_400/ (дата обращения: 21.10.2023).

⁴ FTSE4Good Index Series // FTSE Russell. URL: <https://www.ftserussell.com/en/products/indices/ftse4good> (date of access: 21.10.2023).

во внимание отношении к животным, безопасность продукции, отношения с контрагентами⁵.

В России существует собственный сегмент этических индексов. Например, совместные рейтинговые индексы Мосбиржи и Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) «Ответственность и открытость» (MRRT) и «Вектор устойчивого развития» (MRSV), использующие ESG-метрики (Environmental, Social, Governance) и ориентированные на социальную ответственность, минимизацию экологических и этических рисков⁶. Также можно упомянуть NERAX Eсо — экологический индекс АНО «НЭРА», оценивающий прозрачность экологической отчетности, экологическую эффективность и темпы роста экологической эффективности компаний⁷.

Воздействие такого рода индексов на рынок проявляется в двух аспектах.

Первый — позитивный (поощрение). Если субъект ведет свою деятельность в соответствии с критериями индекса, он включается в индекс (или поступательно продвигается в нем), что положительно сказывается на его инвестиционной привлекательности. В 2012 г. исследователи из Гарвардского и Лондонского университетов, проанализировав 18-летний период, пришли к выводу, что акции «сознательных» эмитентов в среднем росли в цене на 4,8% быстрее остальных⁸. В России, когда АНО «НЭРА» обнародовало перечень компаний, включенных в индекс NERAX-Eсо, их средняя стоимость за несколько месяцев выросла на 40%⁹.

⁵ Дробот Е.В. Анализ критериев устойчивости, используемых в современных индексах корпоративной социальной ответственности // Социальное предпринимательство и корпоративная социальная ответственность. 2021. Т. 2. № 3. С. 221–232.

⁶ Окорочкова А.А. Измеримая макроэкономика: новые индексы устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности // Государственное управление. Электронный вестник. 2015. № 53. С. 59–89; Ответственные инвестиции изменят мир? // Школа Московской биржи. URL: <https://school.moex.com/articles/otvetstvennye-investicii-izmenyat-mir> (дата обращения: 21.10.2023).

⁷ NERAX Eсо — семейство экологических фондовых индексов // Сайт Независимого экологического рейтингового агентства. URL: <http://nera.biodat.ru/eecoin/> (дата обращения: 21.10.2023).

⁸ Eccles, R. Is sustainability now the key to corporate success? // The Guardian. URL: <https://www.theguardian.com/sustainable-business/sustainability-key-corporate-success> (date of access: 21.10.2023).

⁹ NERAX Eсо — семейство экологических фондовых индексов // Сайт Независимого экологического рейтингового агентства. URL: <http://nera.biodat.ru/eecoin/> (дата обращения: 21.10.2023).

Второй аспект — негативный, проявляющийся главным образом в репутационной ответственности. Исключение из индекса или снижение позиции в индексе является основанием для общественного порицания, шейминга, понижая инвестиционную привлекательность субъекта. В качестве примера можно вспомнить скандал с компанией Volkswagen. Когда стало известно, что компания занижает данные о вредных выбросах в атмосферу, ее исключили из индекса устойчивого развития **Dow Jones**, что привело к падению стоимости акций Volkswagen на 23%¹⁰. В 2022 г. компанию Tesla исключили из индекса S&P 500 ESG из-за отсутствия стратегии снижения выбросов, кодекса делового поведения и сообщений о расовой дискриминации в компании, в результате чего акции компании упали в стоимости, а Илон Маск, потеряв порядка 12 млрд долларов, назвал индексы ESG «воплощением дьявола»¹¹.

Приведенное заявление известного предпринимателя носило скорее образный характер, нежели являлось претендующим на истинность утверждением о причастности к случившемуся потусторонних сил. Однако это вовсе не означает, что фондовые индексы и религия несовместимы.

Так, существует Stoxx Europe Christian Index, разработанный Stoxx при поддержке Ватикана и базирующийся на католических ценностях. Из него исключаются компании, связанные с производством и распространением порнографии, оружия, табачных изделий, средств контрацепции и азартных игр¹². В 2015 г. появился католический индекс S&P 500 Catholic Values Index. Критерии, положенные в основу индекса, содержатся в Руководстве по ответственному инвестированию, утвержденному на Конференции католических епископов США (USCCB)¹³. Согласно руководству,

¹⁰ Уранкаева Ж. Скандал с экологами обрушил акции Volkswagen на 23 % // Казахстанская правда. URL: <https://kazpravda.kz/n/skandal-s-ekologami-obrushil-aktsii-volkswagen-na-23/?ysclid=lndb26cegi651533859> (дата обращения: 21.10.2023).

¹¹ Анисимова Н. Маск назвал ESG аферой после исключения Tesla из индекса // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/business/19/05/2022/628649a09a7947ec2dfa3fff?ysclid=lnre2inq33566657256> (дата обращения: 21.10.2023).

¹² Бахтараева К.Б. Социально ответственные инвестиции: маркетинговый ход или будущее финансового рынка? // Рынок ценных бумаг. 2006. № 11. С. 70–72; Официальный сайт Stoxx. URL: <https://www.stoxx.com/index-details?symbol=SXCNR&stoxxindex=sxchr&searchTerm=Christ> (дата обращения: 21.11.2018).

¹³ Catholic Values Index // S&P Dow Jones Indices. URL: <https://www.spglobal.com/spdji/en/indices/esg/sp-developed-ex-us-catholic-values-index/#overview> (date of access: 21.10.2023).

не допускаются деятельность, связанная с эвтаназией, абортми, экстракорпоральным оплодотворением, а также производство и торговля необходимыми для этого средствами, использование тканей, полученных в результате абортов или других видов деятельности, приводящих к прекращению жизни, исследование клонирования и тому подобное¹⁴. Имеется и Исламский индекс **Dow Jones**, исключающий акции любых компаний, основная деятельность которых является недозволенной или порицаемой согласно шариату¹⁵.

Механизм воздействия религиозных индексов на участников коммерческой деятельности аналогичен этическим индексам с той лишь разницей, что лицам, ориентирующимся на религиозные индексы, присуще стремление соблюдать соответствующие предписания в силу ожидания воздаяния (позитивного или негативного) сверхъестественного характера. При этом есть основания полагать, что «сверхъестественная» мотивация свойственна не только инвесторам — физическим лицам, но и некоторым юридическим лицам (как инвесторам, так и эмитентам). Обоснование влияния религиозных убеждений учредителей на деятельность и даже на правовой статус юридических лиц со ссылками на зарубежную и отечественную правоприменительную практику приводит в своей работе А.Е. Кирпичев¹⁶. Такого же мнения придерживается американский исследователь Дж. Юлиано¹⁷.

Этические и религиозные индексы основаны на определенных критериях дозволенного и недозволенного поведения, т.е. на правилах, адресованных неопределенному кругу лиц и рассчитанных на неоднократное применение. Но допустимо ли рассматривать эти правила как нормы права, пусть даже «мягкого»?

¹⁴ Socially responsible investment guidelines for the United States Conference Of Catholic Bishops // USCCB. URL: [https://www.usccb.org/resources/Socially%20Responsible%20Investment%20Guidelines%202021%20\(003\).pdf](https://www.usccb.org/resources/Socially%20Responsible%20Investment%20Guidelines%202021%20(003).pdf) (date of access: 21.10.2023).

¹⁵ Калимуллина М.Э. Этика бизнеса исламских банков // Ценностные ориентиры в экономической среде исламского мира : сб. статей. М. : МАКС Пресс, 2009. С. 98–104; S&P Shariah Indices Compliance Criteria Update & September 2023 Rebalance Implementation // S&P Dow Jones Indices. URL: https://www.spglobal.com/spdji/en/documents/indexnews/announcements/20230804-1465479/1465479_sps ShariahIndices-8-4-2023.pdf (date of access: 21.10.2023).

¹⁶ См. подробнее: Кирпичев А.Е. Гражданско-правовое положение религиозных организаций и аффилированных с ними юридических лиц // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. 2023. № 3 (70). С. 66–72.

¹⁷ См. подробнее: Iuliano, J. Do corporations have religious beliefs? // Indiana law journal. 2015. № 1. Vol. 90. P. 47–99.

Для ответа на этот вопрос можно воспользоваться критериями, неоднократно применявшимися учеными (например, Г. Хартом, Ю.Б. Фогельсоном¹⁸) по отношению к правовому регулированию негосударственного происхождения:

1) «мягкое право» — это система обязательных (но не юридически обязательных) правил, объективированная и доступная тем, для кого она предназначена. Критерии этических и религиозных индексов, как правило, систематизированы, публичны и обеспечиваются санкциями в виде исключения из индекса либо понижения в рейтинге. Не стоит недооценивать значение такого рода санкций, являющихся триггером для общественного порицания. Еще Е. Эрлих писал, что «исключение из общности (церкви, союза, из общества, как в социальном, так и в юридическом смысле), отзыв кредита, утрата положения в обществе, исчезновение клиентуры являются самыми эффективными средствами борьбы с упорными правонарушителями»¹⁹. Современные реалии подтверждают силу общественного порицания. Контрагент, нарушающий нормы, установленные в сообществе, этим сообществом отторгается, «что равносильно корпоративной смерти, страшнее этого для бизнеса ничего не может быть»²⁰;

2) эти правила сознательно и целенаправленно изменяются, приспособляясь к меняющейся жизни. Как этические, так и религиозные индексы периодически пересматриваются, актуализируются. В вышеобозначенном Руководстве по ответственному инвестированию, положенному в основу S&P 500 Catholic Values Index, сказано, что содержащиеся в нем правила подлежат пересмотру каждые 3 года;

¹⁸ Прокофьев К.Г. Вопросы отношения права и морали в научном творчестве Герберта Харта // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/voprosy-otnosheniya-prava-i-morali-v-nauchnom-tvorchestve-gerberta-harta> (дата обращения: 21.10.2023); Фогельсон Ю.Б. Мягкое право в современном правовом дискурсе // Журнал российского права. 2013. № 9 (201). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/myagkoe-pravo-v-sovremennom-pravovom-diskurse> (дата обращения: 21.10.2023).

¹⁹ Эрлих О. Основоположения социологии права / пер. с нем. М.В. Антонова; под ред. В.Г. Графского, Ю.И. Гревцова. СПб. : ИД Санкт-Петербургского государственного университета, 2011. С. 126.

²⁰ Фоновина О.В. Этические ценности в практике корпоративного и договорного регулирования предпринимательских отношений // Актуальные проблемы предпринимательского, корпоративного, экологического и трудового права. В 2 т. Т. 1. М. : РГ-Пресс, 2019. С. 262–268.

3) действенность этих правил поддерживается авторитетным центром. В России примерами таких центров выступают Мосбиржа и РСПП, в глобальном масштабе — Лондонская биржа, крупные корпорации с международным авторитетом (Stoxx; Dow, Jones & Company и т.п.).

Помимо соответствия обозначенным критериям, в рассматриваемых индексах можно обнаружить и функциональную связь с правом. Определяя правила поведения, они решают вопросы, которые важны для государства и общества, но до которых у законодателя «не доходят руки». Например, в Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации на период до 2020 г. и плановый период до 2025 г. отмечалось, что одним из факторов, препятствующих развитию экономики, является низкий уровень предпринимательской этики²¹. Этические (а отчасти и религиозные) индексы направлены на решение этой проблемы.

Правовой характер критериев, лежащих в основе религиозных индексов, проявляется еще и в том, что такие критерии сами по себе являются нормами религиозного права (канонического, шариата). Можно сказать, что фондовые индексы выступают инструментами вторичной юридикации для религиозных норм и первичной — для норм этических.

Даже если рассматривать этические и религиозные индексы с точки зрения бинарного подхода, понимая под правовым регулированием исключительно деятельность государства, сложно отрицать их как минимум околоправовой характер. В целом же следует согласиться с исследователями, считающими недопустимым сведение всего объема правового регулирования лишь к государственному регулированию²².

Представляется, что усиление этических и религиозных начал в регулировании экономической деятельности — это тенденция. Помимо религиозных и этических индексов, быстро развиваются

²¹ Распоряжение Правительства РФ от 5 декабря 2016 г. № 2592-р «Об утверждении Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации на период до 2020 года и плановый период до 2025 года» // СЗ РФ. 2016. № 50. Ст. 7159.

²² Фонотова О.В. «Новое» корпоративное регулирование: расширение сферы действия корпоративных актов // Вестник ВГУ. Серия: Право. 2020. № 3 (42). С. 116–130.

этическая сертификация²³, религиозная сертификация (например, «Халяль-сертификация»²⁴, «Кошер-сертификация — КР»²⁵), в 2022 г. появился национальный стандарт «Халяль»²⁶. Суды в своих решениях также все чаще обращаются к категориям добросовестности и справедливости (ссылаясь на ст. 6, п. 3 ст. 65.2, ст. 308.3, п. 3 ст. 451 ГК РФ), к внутренним установлениям религиозных организаций (ссылаясь на ст. 123.26 ГК РФ)²⁷.

По мере роста благосостояния общества, появления возможности отстраниться от проблем дня сегодняшнего и обратить взгляд в долгосрочную перспективу — к идеям общего блага, прогресса и духовного развития — значение морали, нравственности и иных ценностных ориентиров будет лишь возрастать. В связи с этим этические и религиозные индексы заслуживают более пристального внимания со стороны юридической науки. Соответствующие исследования должны способствовать минимизации негативных (выражающихся, например, в риске необъективного ранжирования компаний в пределах индекса) и усилению положительных сторон альтернативных инструментов регулирования рынка, но не путем государственного «заурегулирования»²⁸, а путем выработки предложений по оптимизации, добровольно внедряемых в практику участниками оборота ввиду их эффективности и общественной полезности.

²³ Мигачёв В. Виды этических сертификатов // OPEN CERT. URL: <https://ogost.ru/cruelty-free-sert/?ysclid=lnhq9grl22977113645> (дата обращения: 21.10.2023).

²⁴ Что такое халяль? // Официальный сайт Международного центра стандартизации и сертификации «Халяль» Совета муфтиев России. URL: <http://halalcenter.ru/потребителям/> (дата обращения: 10.09.2018).

²⁵ Официальный сайт Департамента Кашрута при Главном Раввине России. URL: <https://kosher.ru/about> (дата обращения: 18.01.2019).

²⁶ В России утверждены первые национальные стандарты халяль // Сайт Российской системы качества. URL: <https://roskachestvo.gov.ru/news/v-rossii-utverzhdeny-pervye-natsionalnye-standarty-khalyal/?ysclid=lofqhkgisi357108260> (дата обращения: 21.10.2023).

²⁷ Апелляционное определение Верховного Суда Республики Крым от 4 сентября 2019 г. по делу № 33а-8422/2019 // СПС «КонсультантПлюс»; Решение Железнодорожного районного суда г. Хабаровска от 19 сентября 2018 г. по делу № 2-2495/2018-М-2493/2018 // СПС «КонсультантПлюс»; Решение Арбитражного суда Московской области от 31 октября 2016 г. по делу № А41-63996/2016// СПС «КонсультантПлюс».

²⁸ В противном случае пропадает сам смысл этих инструментов как средства реализации корпоративного (в широком смысле) потенциала оперативного регулирования отношений на рынке его участниками.

Литература

1. Анисимова Н. Маск назвал ESG аферой после исключения Tesla из индекса / Н. Анисимова // РБК. 2022. 19 мая.
2. Бахтараева К.Б. Социально ответственные инвестиции: маркетинговый ход или будущее финансового рынка? / К.Б. Бахтараева // Рынок ценных бумаг. 2006. № 11. С. 70–72.
3. Вебер М. Протестантская этика и дух капитализма. Избранные произведения / М. Вебер ; перевод с немецкого и общая редакция Ю.Н. Давыдов. Москва : Прогресс, 1990. 808 с.
4. Дробот Е.В. Анализ критериев устойчивости, используемых в современных индексах корпоративной социальной ответственности / Е.В. Дробот // Социальное предпринимательство и корпоративная социальная ответственность. 2021. Том 2. № 3. С. 221–232.
5. Калимуллина М.Э. Этика бизнеса исламских банков / М.Э. Калимуллина // Ценностные ориентиры в экономической среде исламского мира : сборник статей / составитель, редактор Г.Ю. Микрюкова. Москва : МАКС Пресс, 2009. С. 98–104.
6. Кант И. Критика практического разума. Заключение // Кант И. Сочинения. В 4 томах. Т. 3. Основоположение к метафизике нравов (1785). Критика практического разума (1788) / И. Кант. Москва : Ками, 1997. 784 с.
7. Кирпичев А.Е. Гражданско-правовое положение религиозных организаций и аффилированных с ними юридических лиц / А.Е. Кирпичев // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. 2023. № 3 (70). С. 66–72.
8. Мигачёв В. Виды этичных сертификатов / В. Мигачёв // OPEN CERT. URL: <https://ogost.ru/cruelty-free-sert/?ysclid=lnhq9gr122977113645> (дата обращения: 21.10.2023).
9. Окорочкова А.А. Измеримая макроэкономика: новые индексы устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности / А.А. Окорочкова // Государственное управление. Электронный вестник. 2015. № 53. С. 59–89.

10. Прокофьев К.Г. Вопросы отношения права и морали в научном творчестве Герберта Харта / К.Г. Прокофьев // Правовое государство: теория и практика. 2019. № 4 (58). С. 65–71.
11. Уранкаева Ж. Скандал с экологами обрушил акции Volkswagen на 23% / Ж. Уранкаева // Казахстанская правда. 2015. 22 сентября.
12. Фогельсон Ю.Б. Мягкое право в современном правовом дискурсе / Ю.Б. Фогельсон // Журнал российского права. 2013. № 9 (201). С. 43–51.
13. Фонова О.В. «Новое» корпоративное регулирование: расширение сферы действия корпоративных актов / О.В. Фонова // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2020. № 3 (42). С. 116–130.
14. Фонова О.В. Этические ценности в практике корпоративного и договорного регулирования предпринимательских отношений / О.В. Фонова // Актуальные проблемы предпринимательского, корпоративного, экологического и трудового права. В 2 томах. Т. 1 / Абросимова Е.А., Адаменко А.П., Алиев Т.Т. [и др.] ; ответственные редакторы: С.Д. Могилевский, Ю.Г. Лескова, О.А. Золотова, О.В. Сушкова. Москва : РГ-Пресс, 2019. С. 262–268.
15. Эрлих О. Основоположения социологии права / О. Эрлих ; перевод с немецкого М. В. Антонова ; под редакцией В.Г. Графского, Ю.И. Гревцова. Санкт-Петербург : Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета, 2011. 703 с.

References

1. Eccles, R. Is sustainability now the key to corporate success? / R. Eccles, I. Ioannou, G. Serafeim // The Guardian. 2012. 6 February.
2. Iuliano, J. Do corporations have religious beliefs? / J. Iuliano // Indiana law journal. 2015. Vol. 90 P. 47–99.

Шевчук Елена Павловна,
старший преподаватель кафедры гражданского права
Восточно-Сибирского филиала
Российского государственного университета правосудия
elena-shevchuk-1978@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ СТАНДАРТНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МЕДИЦИНСКОЙ СФЕРЕ

В статье рассматриваются проблемы стандартного регулирования коммерческой медицинской деятельности. Автор делает вывод, что все стандартные схемы лечебно-диагностического процесса должны соответствовать клиническим рекомендациям, которые определяются через категории достоверности. Такие категории достоверности никак не влияют на обязательность применения данных стандартов. Клинические и методические рекомендации, а также протоколы лечения с точки зрения правовой природы носят рекомендательный характер, но влияют на формирование стандартных схем.

Ключевые слова: порядки и стандарты, коммерческая деятельность, медицинские услуги, протоколы, клинические руководства, методические рекомендации.

Shevchuk Elena Pavlovna
Senior Lecturer at the Department of Civil Law
East Siberian branch of the Russian State
University of Justice

PROBLEMS OF STANDARD REGULATION OF COMMERCIAL ACTIVITIES IN THE PROVISION OF MEDICAL SERVICES

We analyze the standards in the field of medical practice and conclude that at present they must comply with clinical recommendations, which are determined through categories of reliability. Such reliability categories do not in any way affect the mandatory application of these standards. Clinical and methodological recommendations, as well as treatment protocols from a legal point of view, are advisory in nature, but influence the formation of standard regimens.

Keywords: procedures and standards, commercial activities, medical services, protocols, clinical guidelines, methodological recommendations.

В большинстве случаев медицинские услуги оказываются на возмездной основе для пациента¹, а деятельность по их оказа-

¹ Гражданский кодекс РФ (ч. 2) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Российская газета. 1996. 6, 7, 8 февраля; Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» // Российская газета. 1992. 7 апреля.

нию регулируется в том числе нормами коммерческого права. Исполнители таких возмездных услуг (медицинские организации) признаются субъектами предпринимательской деятельности, даже если их оказывают некоммерческие организации безвозмездно для пациента по государственной программе. Более того, высшая судебная инстанция еще в 2012 г. сформулировала позицию о том, что все субъекты медицинской деятельности выступают профессионалами² и все виды услуг они оказывают на возмездной основе, поскольку медицинские услуги либо возмещаются за счет средств пациента, либо за счет ФФОМС³. Также в регулировании медицинской деятельности важное значение имеют подзаконные акты Правительства Российской Федерации о возмездных отношениях в сфере медицинской деятельности⁴, а саму медицинскую деятельность регламентируют стандарты и порядки, утвержденные Министерством здравоохранения Российской Федерации⁵.

Реформирование законодательства в сфере медицинской деятельности определило новые реалии для стандартных схем, которые теперь необходимо разрабатывать на основе клинических рекомендаций⁶. Стандарты должны соответствовать клиническим рекомендациям и дифференцируются по категориям

² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2022 г. № 33 «О практике применения судами норм о компенсации морального вреда» // СПС «Гарант».

³ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» // Российская газета. 2012. 11 июля.

⁴ Постановление Правительства РФ от 11 мая 2023 г. № 736 «Об утверждении Правил предоставления медицинскими организациями платных медицинских услуг» // Российская газета. 2023. 12 мая.

⁵ Приказ Минздрава РФ от 4 июня 2001 г. № 181 «О введении в действие отраслевого стандарта “Система стандартизации в здравоохранении. Основные положения”» // СП «КонсультантПлюс» (официально опубликован не был); Приказ Минздрава РФ от 16 ноября 1992 г. № 277 «О создании системы медицинских стандартов (нормативов) по оказанию медицинской помощи населению Российской Федерации» // Здравоохранение. 1998. № 11; Приказ Минсоцразвития РФ от 11 августа 2008 г. № 410н «Об организации в Министерстве здравоохранения и социального развития Российской Федерации работы по разработке порядков оказания отдельных видов (по профилям) медицинской помощи и стандартов медицинской помощи» // Российская газета. 2008. 10 октября.

⁶ Федеральный закон РФ от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» // Российская газета. 2011. 23 ноября.

достоверности, последние никак не влияют на обязательность их применения. Все стандартные схемы императивны, а категории их достоверности устанавливаются на основе клинических исследований, проводимых на пациентах, и зависят от их типа. Так, отмечается низкий уровень проведения клинических исследований среди детских заболеваний, патологий в акушерстве⁷, который обусловлен естественными причинами данной категории лиц. Было бы антигуманно активно проводить масштабные исследования на детях и беременных женщинах даже на благо медицинской науки. Стоит отметить, что медицинская наука строится в основном на статистике и не располагает точными данными в связи с ограниченностью познания человеческого организма и уникальностью анатомии и физиологии каждого индивида.

На практике далеко не всегда получается реализовать стандартную схему лечения, поскольку не на все заболевания разработаны стандарты и клинические рекомендации. Анализируя историю развития и становления стандартизации в сфере медицинской деятельности⁸, стоит отметить, что они долгое время оставались необязательными⁹ — в тексте таких стандартов была регламентирована рекомендательная их природа.

После изменения законодательства о здравоохранении в России все стандартные схемы стали общеобязательны, а сложность обхода их создала проблему применения на практике. В России стандартные схемы лечения применяются тотально жестко в отличие от некоторых зарубежных стран, использующих смешанный механизм, где возможно было использование гибкой системы стандартизации медицинской деятельности. С 2013 г. в России закреплено правило о том, что обход стандартной схемы возможен только по результатам оформления протокола консилиума врачей в интересах пациента при наличии у него индивидуальных противопоказаний по стандартной схеме лечения¹⁰.

⁷ Кулаков В.И., Прилепская В.Н. Клинические исследования лекарственных средств в гинекологии // Казанский медицинский журнал. 2007. № 22. Т. 88. С. 104–107.

⁸ Перхов В.И., Горин С.Г. История со стандартами медицинской помощи // Менеджер здравоохранения. 2016. № 10.

⁹ Федеральный закон от 29 ноября 2010 г. № 326-ФЗ «Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации» // Российская газета. 2010. 3 декабря.

¹⁰ Приказ Минздрава РФ от 19 марта 2021 г. № 231н «Об утверждении Порядка организации и проведения контроля объемов, сроков, качества и условий

Введение общеобязательного использования стандартных схем лечения неблагоприятно отразилось на возмездных отношениях в медицинской практике, ведь на отдельные виды заболеваний и состояний просто не существует стандартных схем лечения. Большинство практикующих врачей до сих пор выражают негативную позицию с точки зрения негарантированности успеха от лечебного процесса по предлагаемой стандартной схеме, более того, ни один из стандартов не учитывает индивидуальный подход к лечению пациента, а сами стандартные схемы основаны на данных научных исследований и данных медицинской статистики.

В практике достаточно редко удается обойти предложенную стандартную схему лечения по результатам заключения консилиума, поскольку для врачей крайне нежелательно отходить от схемы в условиях проверок ФФОМС, что требует дополнительного обоснования данного обхода. Когда речь идет о предоставлении возмездных медицинских услуг, у пациента формируются особые требования к ее исполнителю и получению результата, что в конечном счете оценивается через призму стандартных схем¹¹.

Стоит отметить, что в отдаленных районах в условиях низкого уровня материально-технического обеспечения порой невозможно реализовать заложенные схемы стандарта, предписанные научным сообществом в сфере медицины.

Клинические рекомендации, которые существуют в России, носят рекомендательный характер — в их тексте об этом прямо упоминается, а значит, они не являются общеобязательными как стандарты и порядки. Однако на их основе должны готовиться стандарты оказания медицинской помощи, в чем видится проблема, так как далеко не всегда и не на все виды заболеваний (состояний) существуют такие клинические схемы лечения. С учетом их рекомендательной природы сложно себе представить

предоставления медицинской помощи по обязательному медицинскому страхованию застрахованным лицам, а также ее финансового обеспечения» // СПС «Гарант».

¹¹ Приказ Минздрава РФ от 10 мая 2017 г. № 203н «Об утверждении критериев оценки качества медицинской помощи» // СПС «Гарант».

какую-то схему лечения, которая могла бы быть взята за «образец» во всех случаях для разработки стандартов оказания медицинской помощи, обязательных по своей природе. Также среди актов, регламентирующих медицинскую деятельность, выделяют протоколы лечения и методические рекомендации, которые также не являются общеобязательными, постоянно пересматриваются и переутверждаются, особенно для новых и неизученных заболеваний¹².

Таким образом, стандартное регулирование коммерческой деятельности в сфере медицинских услуг остается проблемным, а изменение законодательства в этой сфере не решает трудности, которые возникают на практике. Стандарты оказания медицинских услуг в настоящее время должны соответствовать клиническим рекомендациям¹³, которые определяются через категории достоверности. Еще раз отметим, что категории достоверности никак не влияют на общеобязательность применения данных стандартов. Клинические рекомендации, методические рекомендации, а также протоколы лечения с точки зрения правовой природы носят рекомендательный характер, но должны повлиять на формирование стандартных схем, хотя последние не гарантируют успех в лечебно-диагностическом процессе.

Литература

1. Кулаков В.И. Клинические исследования лекарственных средств в гинекологии / В.И. Кулаков, В.Н. Прилепская // Казанский медицинский журнал. 2007. Т. 88. № 2. С. 104–107.
2. Перхов В.И. История со стандартами медицинской помощи / В.И. Перхов, С.Г. Горин // Менеджер здравоохранения. 2016. № 10. С. 40–45.

¹² Временные методические рекомендации по организации проведения профилактических медицинских осмотров и диспансеризации в условиях сохранения рисков распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) 2021 г. URL: <https://base.garant.ru/74343218/>

¹³ Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 21 августа 2023 г. № 16-КГ23-23-К4 // СПС «КонсультантПлюс».

Хотько Ольга Александровна,
доцент кафедры государственного управления
Белорусского государственного университета,
кандидат юридических наук, доцент
o.a.khatsko@gmail.com

ПРАВОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Автором исследуются межотраслевые аспекты и актуальные тенденции правового обеспечения транспортной деятельности в свете интенсивного развития торговых отношений. Акцентируется внимание на вопросах торгового-экономического сотрудничества государств — членов Евразийского экономического союза в контексте развития китайской инициативы «Один пояс — один путь». Обосновываются актуальные предложения по определению принципов транспортной деятельности в целях совершенствования правового обеспечения в рассматриваемой сфере.

Ключевые слова: транспортная деятельность, правовые принципы, торговое сотрудничество, транспортные коридоры, правовое регулирование, интеграционные отношения, Евразийский экономический союз.

Khotko Olga Aleksandrovna
Associate Professor of the Department of Public Administration
of the Belarussian State University
PhD (Law), Associate Professor

LEGAL PRINCIPLES OF TRANSPORT ACTIVITIES IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF TRADE AND ECONOMIC COOPERATION

The author examines intersectoral aspects and current trends in the legal support of transport activities in the light of the intensive development of trade relations. Attention is focused on issues of trade and economic cooperation between the member states of the Eurasian Economic Union in the context of the Chinese “One Belt - One Road” initiative. Current proposals for defining the principles of transport activities are substantiated in order to improve the legal support for the in the area under consideration.

Keywords: transport activities, legal principles, trade cooperation, transport corridors, legal regulation, integration relations, Eurasian Economic Union.

Актуальные тенденции правового регулирования транспортной деятельности на евразийском пространстве формируются с учетом приоритетных направлений развития государств. Укрепление интеграционных процессов в Евразийском экономическом союзе (далее — ЕАЭС) с учетом торгового оборота изучается исследователями, «движимыми лишь научными интересами»¹, поскольку они нацелены на рассмотрение достигнутых результатов и поиск новых направлений сотрудничества. Особая роль принадлежит определению баланса интересов при осуществлении транспортной политики ЕАЭС и развитию современных торговых отношений, что предопределено принципами скоординированной (согласованной) транспортной политики, закрепленными в Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. Динамичные процессы развития транспортных коридоров в условиях переориентации транспортных потоков обязывают учитывать новые тренды возрастания роли транспортно-логистической сферы и требуют пересмотра закрепленных положений в актах права ЕАЭС. В свою очередь, развитая транспортная инфраструктура позволит повысить ее безопасность, целью которой является как обеспечение функционирования транспортного комплекса, так и защита индивидуальных и национальных интересов, формирование условий для интеграции в международный рынок транспортных услуг.

В юридической литературе по коммерческому праву транспортная деятельность всегда рассматривалась как содействующая торговле² в силу потребности обеспечения торгового оборота при транспортировке товаров. В настоящее время такой же подход сохранился, соответственно, авторами отмечается, что договоры по оказанию логистических услуг с учетом их интенсивного применения имеют важное значение³. Проблемы правового регулирования отношений по обеспечению транспортной деятельности решаются, но предметно в рамках права ЕАЭС данные вопро-

¹ Пугинский Б.И., Амиров А.Т. Принципы европейского права: договор поручения // Коммерческое право. 2019. № 2. С. 36–47.

² Пугинский Б.И. Коммерческое право России : учебник. М. : Зерцало, 2005. С. 258.

³ Коммерческое право : учебник для вузов / под общ. ред. Е.А. Абросимовой, В.А. Белова, Б.И. Пугинского. 6-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2023. С. 450.

сы в контексте обеспечения безопасности не регламентируются⁴. Регулирование перевозок грузов является сферой законодательного обеспечения транспортного права, при этом рассматриваемые вопросы в рамках данного исследования показывают необходимость использовать междисциплинарный подход, опираясь на положения транспортного законодательства.

В правовой науке не проведены исследования относительно разработки правового механизма сотрудничества государств — членов ЕАЭС в условиях развития цифровой транспортной инфраструктуры. Вместе с тем неизбежно предстоит создание транспортно-логистических комплексов и транспортных коридоров в свете экономической интеграции и цифровой трансформации в ЕАЭС. Вопросам цифровой повестки принадлежит особая роль при реализации транспортной политики для связанности субъектов транспортного рынка при осуществлении перевозок в целях улучшения их качества и снижения издержек. Цифровая трансформация экономики охватывает расширение цифровой информационный среды в транспортно-логистической деятельности, в частности, путем развития таких проектов, как цифровые транспортные коридоры, цифровая прослеживаемость и т.д., что потребует развития информационно-управляющих систем автоматизации перевозочного процесса, расширения использования цифровых форм документов при перевозках. Таким образом, информационные технологии в транспортной сфере предопределили рост угроз для региональной безопасности, тем самым обеспечение торгового оборота и одновременно безопасности в транспортной отрасли требует междисциплинарного современного подхода на законодательном уровне в рамках ЕАЭС в связи с рядом вышеуказанных факторов.

Заинтересованность в торгово-экономическом сотрудничестве с ЕАЭС выразил ряд государств, что подтверждается

⁴ Нурахметов Е.С. Транспортная безопасность в Евразийском экономическом союзе // Состояние и основные направления совершенствования обеспечения транспортной безопасности в Союзном государстве : материалы постоянно действующего семинара при Парламентском собрании Союза Беларуси и России (заседание 52-е) (г. Минск, 12–13 апреля 2018 г.) / под ред. С.Г. Стрельченко. М. : Секретариат Парламентского собрания Союза Беларуси и России, 2018. С. 16.

подписанными соглашениями и меморандумами. Торговое сотрудничество при полноформатной интеграции может быть весьма затрудненным, однако в качестве основы устойчивого развития экономики и ее конкурентоспособности выступают гармонизация политики в транспортной сфере и выстраивание единого пространства. На основе принципов скоординированной (согласованной) транспортной политики в ЕАЭС, закрепленных в Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., строится стратегия создания общего транспортного рынка, что позволяет сформировать приоритеты создания единого транспортного пространства. При этом сотрудничество государств необходимо не само по себе, а именно в целях реализации формируемых задач социально-экономического развития его государств-членов, соответственно, взаимодействие касается торговли товарами, работами, услугами.

Достаточно значимая деятельность государств — членов ЕАЭС позволила создать сеть современных логистических центров на основе гармонизации законодательства, укрепления стратегического партнерства Союза с Китайской Народной Республикой (далее — КНР) и соблюдения основного критерия интеграции — обеспечение равных условий хозяйствования. Сильные позиции в интеграционном объединении и абсолютное доминирование принадлежат Российской Федерации, что определяет степень влияния на принятие управленческих решений в Союзе, «в том числе по вопросам развития транспортно-логистического комплекса»⁵. Однако Республика Беларусь продолжает наращивание всестороннего сотрудничества с КНР как стратегическим партнером, углубляет взаимодействие через выдвинутую инициативу «Один пояс — один путь», расширяет торгово-экономические связи и укрепляет позиции в Евразийском регионе. И хотя исследователи отмечают, что в отличие от взаимодействия ЕАЭС и КНР «двустороннее сотрудничество между Республи-

⁵ Тригубович Л.Г. Сопряжение стратегии развития транспортно-логистического рынка ЕАЭС с концептуальными мерами реализации проекта «Пояс и путь» // Транспортно-логистический потенциал Беларуси в рамках инициативы «Пояс и путь»: риски и перспективы реализации / науч. ред. О.С. Булко. Минск : Белорусская наука, 2022. С. 180.

кой Беларусь и КНР развивается более плодотворно»⁶, создание общего транспортного рынка ЕАЭС включает достаточно много направлений (развитие проекта «Евразийский электробус», безразрешительная система двусторонних и транзитных международных перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, взаимовыгодное сотрудничество, связанное с перевозками, с развивающимися государствами Юго-Восточной Азии, Ираном и Объединенными Арабскими Эмиратами). Государства — члены ЕАЭС находятся в процессе создания международных транспортных коридоров Север—Юг, Запад—Восток. Активная работа по созданию транспортного коридора Север—Юг открывает новые возможности для перевозки грузов в условиях логистических ограничений и является стимулом для укрепления интеграционных процессов в ЕАЭС, а также формирует направления партнерства как со странами Юго-Восточной Азии, так и Персидского залива.

Так, в ЕАЭС подписано Соглашение о применении навигационных пломб для отслеживания перевозок (вступило в силу 3 апреля 2023 г.), на основании которого на территории двух стран проводится эксперимент с февраля 2023 г. с целью тестирования таких пломб относительно лесоматериалов и продукции деревообработки, помещенных под таможенную процедуру экспорта в Беларуси и убывающих с территории России. Срок проведения эксперимента был продлен до конца 2023 г. Советом Евразийской экономической комиссии (далее — ЕЭК). Применение навигационных пломб — устройств дистанционного контроля за перемещением товаров и транспортных средств — позволяет оптимизировать логистику, упростить доставку грузов с сокращением сроков. Советом ЕЭК утверждена «дорожная карта» по внедрению механизма отслеживания перевозок с применением навигационных пломб в ЕАЭС, содержащая комплекс мероприятий, реализация которых запланирована с 2024 г. Соответственно, цифровые проекты — это механизмы усиления

⁶ Игнатик М.И. О сопряжении инициативы КНР «Один пояс и один путь» и ЕАЭС // Тенденции развития юридической науки и практики совершенствования правовых институтов в условиях формирования инновационного общества : сб. научных статей. В 2 ч. Ч. 2 / ответ. ред. С.Е. Чебуранова. Гродно : ГрГУ, 2019. С. 153.

интеграционных связей, устранения препятствий путем формирования доверия между субъектами, повышения производительности, которым принадлежит особая роль с учетом роста оборота услуг в ЕАЭС. При этом предстоит реализовать на практике согласованную транспортную политику путем разработки решений органов Союза, общих регламентов и требований в сфере транспорта, а также за счет гармонизации национальных правовых актов.

Поскольку от существующих транспортных сетей, пролегающих по территориям стран ЕАЭС, зависит специфика международной торговли в целом, необходимо придавать особое значение принципам транспортной деятельности как основополагающим началам данной деятельности. Согласно законодательству Республики Беларусь транспортная деятельность базируется на системе таких принципов, как равенства субъектов, сочетания интересов государства с интересами субъектов данной деятельности и их ответственности на взаимной основе и безопасности транспортной деятельности. Безопасность в исследуемой сфере имеет концептуальный характер, и ее свойством является гибкое подстраивание под изменение условий на конкретной территории в ЕАЭС. С учетом сказанного отметим, что для эффективного обеспечения транспортных потоков необходимы специальные исследования относительно экологической безопасности. На необходимость обеспечения баланса экологических и экономических интересов автором обращается внимание⁷, что обусловлено тенденцией интенсивного развития транспортной деятельности и инфраструктурных отношений. Стоит заметить, что до настоящего времени нельзя сказать о достаточном развитии принципа экологичности при проведении скоординированной (согласованной) транспортной политики в актах ЕАЭС и государствах-членах. Указанные факторы определяют взаимное сотрудничество стран путем применения общих подходов для всех участников данного интеграционного

⁷ Хотько О.А. Цифровизация и экологизация транспортной деятельности на евразийском пространстве: правовые аспекты обеспечения эффективности // Информационная безопасность личности в современном международном праве : материалы круглого стола (г. Минск, 12 апреля 2022 г.) / гл. ред. В.С. Михайловский. Минск : БГУ, 2022. 294–298.

объединения и на этой основе — совершенствования национального законодательства для реализации транспортной стратегии в ЕАЭС. Представляется необходимым выработать общие критерии экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, включить в акты ЕАЭС понятие «транспортная деятельность» с учетом экологизации данной правовой категории. Использование специальных критериев экологической безопасности позволит достигнуть цели устойчивого развития, улучшения состояния окружающей среды и качества жизни граждан⁸. Предлагается урегулировать проблемные вопросы экологической безопасности путем уточнения норм в актах ЕАЭС, не ограничиваясь принципом экологичности скоординированной (согласованной) транспортной политики, установить направления охраны окружающей среды и экологической безопасности с целью их практической реализации, учитывая новейшие проекты в транспортной деятельности, в которых задействуются технологические процессы, в том числе связанные с цифровыми трансформациями в сфере транспорта, получившие закрепление в документах государств — членов ЕАЭС.

Перспективы дальнейшей интеграции в ЕАЭС при развитии торгово-экономического сотрудничества между государствами-членами и КНР предполагает совершенствование механизма наднационального регулирования и формирование эффективной модели обеспечения транспортной деятельности. Дальнейшее укрепление и развитие многосторонних связей в сфере торгового оборота предопределено Распоряжением Высшего совета ЕАЭС № 3 от 16 октября 2015 г. «О взаимодействии государств — членов Евразийского экономического союза по вопросам сопряжения ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути», Соглашением о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, а также Китайской Народной Республикой от 17 мая 2018 г. (вступило в силу 25 октября 2019 г.) в целях

⁸ Хотько О.А. Проблемы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в Республике Беларусь // Экологическое право. 2021. № 3. С. 35–39.

регулирования вопросов отраслевого сотрудничества и упрощения взаимодействия при реализации экономических отношений, а также Стратегическими направлениями евразийской интеграции до 2025 г., утвержденными решением Высшего совета ЕАЭС от 11 декабря 2020 г. Ряд ключевых сфер, включающих развитие транспортной инфраструктуры, проведение работы по сопряжению интеграционных процессов, в том числе либерализация торговых отношений, выступают значимыми направлениями в продолжение реализации скоординированной транспортной политики⁹.

Таким образом, развитие торгово-экономического сотрудничества в государствах — членах ЕАЭС и с другими странами осуществляется не только через установленные формы взаимодействия, но и благодаря эффективной транспортной деятельности, содействующей данным процессам. С учетом многопланового взаимодействия КНР и ЕАЭС по сопряжению инициативы «Один пояс — один путь», развития торгово-экономического и транспортно-логистического потенциала, при возрастающем уровне взаимной торговли необходимо повысить уровень интеграции и тем самым высокой привлекательности реализации механизма интеграционных проектов и выработать принципы транспортной деятельности, определяющие непосредственно способы улучшения многостороннего формата взаимодействия в данной сфере. С позиции автора, с целью максимального использования транспортно-логистического потенциала в ЕАЭС и реализации транспортной политики ЕАЭС к правовым принципам транспортной деятельности при осуществлении торговых отношений на евразийском пространстве следует отнести такие, как: 1) комплексного стратегического планирования эффективности транспортной инфраструктуры в государствах — членах ЕАЭС и углубления транспортной интеграции в ЕАЭС; 2) своевременного и достаточного регулирования в области формирования и функционирования транспортных коридоров; 3) развития современной сети транспортной инфраструктуры; 4) ком-

⁹ Воронцова Н.А. Современные правовые вопросы торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР // Московский журнал международного права. 2023. № 1. С. 13.

плексного гарантирования информационного сопровождения и цифровизации транспортных процессов в государствах — членах ЕАЭС при развитии новых направлений экономической деятельности; 5) обеспечения экологической безопасности перевозок и сохранности грузов в пути.

Роль выработки данных принципов сводится к тому, чтобы воздействовать на общественные отношения как в транспортной, так и торговой сфере и выступать ключевыми элементами, способствующими формированию правовых средств обеспечения транспортной деятельности и эффективного действия правовых норм, что впоследствии будет залогом установления и функционирования правового механизма транспортной деятельности в условиях формирования общего транспортного рынка на межгосударственном уровне. При этом необходимо усилить координацию действий государств — членов ЕАЭС не только «в дополнение актов относительно достижения целей климатической повестки и гармонизации правовых норм о безопасности», как указывает автор данной статьи¹⁰, но и относительно иных перспективных направлений взаимодействия в транспортной сфере, влияющих на транспортные отношения, обеспечивающие торговый оборот¹¹.

При комплексном правовом подходе обеспечения транспортной деятельности акцент выстраивается на одновременный охват всех происходящих процессов в транспортной сфере таким образом, что учитываются все факторы, обуславливающее недостаточность принимаемых мер для торгово-экономического сотрудничества. Вместе с тем модель обеспечения безопасности транспортной деятельности и сформированные в актах ЕАЭС

¹⁰ Хотько О.А. Актуальные вопросы совершенствования права Евразийского экономического союза в контексте укрепления интеграции и координации развития транспортной инфраструктуры // Актуальные проблемы науки административного, финансового и международного права : материалы научного круглого стола (г. Минск, 10 апреля 2023 г.) / гл. ред. В.С. Михайловский. Минск : БГУ, 2023. С. 200–205.

¹¹ Хотько О.А. Интеграционное строительство на постсоветском пространстве как фактор усиления развития транспортного права // Публично-правовые проблемы транспортного права : материалы Пятого международного транспортно-правового форума (г. Москва, 15–16 февраля 2023 г.) : сб. научных статей / под ред. А.А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л.М. Малешинной. М. : Юрид. ин-т РУТ (МИИТ), 2023. С. 234–242.

принципы эффективного взаимодействия государств-членов будут востребованы в рамках Союзного государства с учетом наработанной практики применения законодательства.

Литература

1. Воронцова Н.А. Современные правовые вопросы торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и КНР / Н.А. Воронцова // Московский журнал международного права. 2023. № 1. С. 6–28.
2. Игнатик М.И. О сопряжении инициативы КНР «Один пояс и один путь» и ЕАЭС / М.И. Игнатик // Тенденции развития юридической науки и практики совершенствования правовых институтов в условиях формирования инновационного общества : сборник научных статей. В 2 частях. Ч. 2 / ответственный редактор С.Е. Чебуранова. Гродно : Гродненский государственный университет имени Янки Купалы, 2019. С. 152–154.
3. Коммерческое право : учебник для вузов / Е.А. Абросимова [и др.] ; под общей редакцией Е.А. Абросимовой, В.А. Белова, Б.И. Пугинского. 6-е изд., перераб. и доп. Москва : Юрайт, 2023. 589 с.
4. Нурахметов Е.С. Транспортная безопасность в Евразийском экономическом союзе / Е.С. Нурахметов // Состояние и основные направления совершенствования обеспечения транспортной безопасности в Союзном государстве : материалы постоянно действующего семинара при Парламентском собрании Союза Беларуси и России (заседание пятьдесят второе) (г. Минск, 12–13 апреля 2018 г.) : сборник научных статей / под редакцией С.Г. Стрельченко. Москва : Секретариат Парламентского собрания Союза Беларуси и России, 2018. С. 15–19.
5. Пугинский Б.И. Коммерческое право России : учебник / Б.И. Пугинский. Москва : Зерцало, 2005. 328 с.
6. Пугинский Б.И. Принципы европейского права: договор поручения / Б.И. Пугинский, А.Т. Амиров // Коммерческое право. 2019. № 2. С. 36–47
7. Тригубович Л.Г. 3.4. Сопряжение стратегии развития транспортно-логистического рынка ЕАЭС с концепту-

- альными мерами реализации проекта «Пояс и путь» / Л.Г. Тригубович // Транспортно-логистический потенциал Беларуси в рамках инициативы «Пояс и путь»: риски и перспективы реализации / О.С. Булко, Е.А. Милашевич, Ю.П. Якубук [и др.] ; научный редактор О.С. Булко. Минск : Беларуская навука, 2022. С. 179–202.
8. Хотько О.А. Актуальные вопросы совершенствования права Евразийского экономического союза в контексте укрепления интеграции и координации развития транспортной инфраструктуры / О.А. Хотько // Актуальные проблемы науки административного, финансового и международного права : материалы научного круглого стола (г. Минск, 10 апреля 2023 г.) : сборник научных статей / А.В. Шидловский, Н.М. Шевко ; главный редактор В.С. Михайловский. Минск : БГУ, 2023. С. 200–205.
 9. Хотько О.А. Интеграционное строительство на постсоветском пространстве как фактор усиления развития транспортного права / О.А. Хотько // Публично-правовые проблемы транспортного права : материалы Пятого международного транспортно-правового форума (г. Москва, 15–16 февраля 2023 г.) : сборник научных статей / под редакцией А.А. Чеботаревой, В.Е. Чеботарева, Л.М. Малесиной. Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2023. С. 234–242.
 10. Хотько О.А. Проблемы обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в Республике Беларусь / О.А. Хотько // Экологическое право. 2021. № 3. С. 35–39.
 11. Хотько О.А. Цифровизация и экологизация транспортной деятельности на евразийском пространстве: правовые аспекты обеспечения эффективности / О.А. Хотько // Информационная безопасность личности в современном международном праве : материалы круглого стола (г. Минск, 12 апреля 2022 г.) / Е.Ф. Довгань, Н.О. Мороз ; главный редактор В.С. Михайловский. Минск : БГУ, 2022. С. 294–298.

Калякин Антон Николаевич¹,
аспирант кафедры международного частного права
Всероссийской академии внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации,
по специальности «частноправовые (цивилистические) науки»;
менеджер Управления по правовому сопровождению
проектов на шельфе Департамента правового обеспечения бизнеса
ПАО «НК «Роснефть»»
forinbox.anton@gmail.com

ПРАВОВАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ И УНИФИКАЦИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ДОГОВОРОВ НЕФТЕГАЗОВОЙ СФЕРЫ

В статье рассматриваются вопросы правовой квалификации отдельных договоров нефтегазовой сферы, заключаемых в целях морского бурения скважин на континентальном шельфе (буровые контракты, нефтесервисные договоры, договоры на морское обеспечение шельфовых работ). Внимание также сфокусировано на процессах унификации рассматриваемых договоров в мировой нефтегазовой договорной практике. Предметом исследования являются сложившиеся на практике договорные отношения с учетом влияния на российское договорное право различных форм договоров, разработанных в странах системы общего права. При подготовке статьи использовался формально-юридический метод. В результате исследования установлено, что условия рассматриваемых договоров, сформированные в том числе под влиянием отраслевой унификации или «мягкого права», значительно отличаются от договорных конструкций, существующих в российском гражданском праве. Кроме того, выделены положительные стороны унификации рассматриваемых договоров.

Ключевые слова: нефть и газ, континентальный шельф, правовая квалификация, унификация, буровой контракт, скважина, модельные договоры, гражданско-правовая ответственность, авария, риск, ограничения гражданско-правовой ответственности, «удар-за-удар», буровая установка, нефтесервисные договоры, «мягкое право», *lex mercatoria*.

Kalyakin Anton Nikolaevich,
Postgraduate student of the Department of International Private Law
All-Russian Academy of Foreign Trade
Ministry of Economic Development of the Russian Federation,
specialty “Private law (civil law) sciences”;
Manager of the Office for Legal Support
of Offshore Projects of the Department of Legal Support of Business
PJSC «NK Rosneft

¹ Научный руководитель и рецензент статьи: Зименкова Ольга Николаевна — профессор кафедры международного частного права Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации, кандидат юридических наук, доцент.

LEGAL CLASSIFICATION AND HARMONIZATION OF CERTAIN CONTRACTS IN THE OIL AND GAS INDUSTRY

This article focuses on issues of legal classification of certain contracts, used in the oil and gas industry for marine drilling of wells on the continental shelf (drilling contracts, well services contracts, offshore support contracts). The attention is also paid to harmonization of reviewed contracts in the world's oil and gas industry contract practice. The research subject is contract relations in practice, considering the effect of various contracts forms, developed in common law countries, to the Russian contract law. The formal-legal method was used for the preparation of the article. As the result of the study, it's found that the terms of reviewed contracts, formed under the effect of industry harmonization or "soft law", substantially differs from contract structures existing in the Russian civil law. Additionally, the advantages of reviewed contracts harmonization have been highlighted.

Keywords: oil & gas, continental shelf, legal classification, harmonization, drilling contract, well, model contracts, civil liability, accident, risk, limitations of civil liability, "knock-for-knock", drilling rig, well services contracts, soft law, lex mercatoria.

Введение

Несмотря на проявляющиеся в последние годы тенденции энергоперехода к иным, «зеленым» источникам получения электроэнергии, углеводороды остаются значимым источником энергии для развития мировой экономики. По прогнозам Организации стран — экспортеров нефти (ОПЕК), в долгосрочной перспективе мировой спрос на нефть увеличится более чем на 16 млн баррелей в сутки в период с 2022 по 2045 г.²

Россия обладает масштабными запасами углеводородов, при этом значительная их часть залегает на континентальном шельфе. Ввиду сложности и рискованности работ по разработке шельфовых месторождений до недавнего времени значительная часть работ и услуг при реализации шельфовых проектов в России выполнялась иностранными компаниями, которые предпочитают использовать типовые проформы договоров, подчиненные английскому праву. Этим обусловлено проникновение в российское договорное право различных форм договоров, разработанных в странах системы общего права.

² ОПЕК 2023 World Oil Outlook 2045. Chapter 3 — Oil demand. URL: <https://www.opec.org/chapter.php?chapterNr=1768>

Значительное влияние на договорное регулирование при реализации шельфовых проектов оказывает и саморегулирование отрасли ее участниками, в том числе унификация договоров с помощью так называемого мягкого права (soft-law). Вместе с тем с позиций права в российской юридической литературе не наблюдается значительного числа научных исследований, посвященных договорам нефтегазовой сферы и их унификации. Не исследовано или мало исследовано, насколько они адаптированы к российскому гражданскому законодательству и укладываются ли в существующие российские правовые конструкции (отдельные виды договоров) либо нуждаются в выработке отдельного регулирования.

Настоящая статья посвящена вопросам правовой квалификации некоторых используемых на практике договоров нефтегазовой сферы, а также существующим в мировой практике процессам унификации этих договоров и влиянию саморегулирования со стороны ведущих участников нефтегазовой отрасли. Использованные в статье выдержки из работ иностранных авторов представлены в авторском переводе.

§ 1. Характеристика и правовая квалификация договоров нефтегазовой сферы

Деятельность в нефтегазовой сфере достаточно обширна и включает разведку (поиск), добычу углеводородов на суше и на континентальном шельфе, их переработку, транспортировку, реализацию, и для каждого из этих видов деятельности заключаются различные виды гражданско-правовых договоров. Однако для целей настоящей статьи предмет рассмотрения сузжен до договоров, заключаемых для выполнения работ и оказания услуг в целях морского бурения скважин на континентальном шельфе. Это обусловлено как объемом статьи, так и тем, что для реализации морских нефтегазовых проектов наиболее характерно использование модельных проформ договоров, требующих подробного изучения, а также вышеупомянутое проникновение правовых институтов и договорных практик,

сложившихся в зарубежных правовых системах, в российскую договорную практику.

Основываясь на принятых в нефтегазовой отрасли этапах производственного процесса, известный в отрасли английский адвокат и редактор профильного издания³ Питер Робертс в своей книге «Нефтяные контракты. Английское право и практика»⁴ приводит следующую классификацию рассматриваемых договоров⁵:

1) *договоры этапа Upstream (поток вверх)*, к которым относятся концессионные соглашения, соглашения о совместной деятельности, буровые контракты, нефтесервисные договоры и ряд других, заключаемые на этапе разведки, разработки, добычи углеводородов;

2) *договоры этапа Midstream (средний поток)*, к которым относятся договоры, связанные с первичной обработкой, транспортировкой, распределением и хранением добытых углеводородов;

3) *договоры этапа Downstream (поток вниз)* — договоры, направленные на реализацию добытых углеводородов, например, договоры поставки нефти или газа.

В настоящей статье рассматривается только часть договоров этапа Upstream, заключаемых для выполнения работ и оказания услуг в целях морского бурения скважин на континентальном шельфе, которые по функциональному назначению можно разделить на три группы: **1) буровые контракты; 2) нефтесервисные договоры; 3) договоры на морское обеспечение шельфовых работ.**

К первой группе относится договор подряда на выполнение работ по бурению скважин (на континентальном шельфе). На первый взгляд, его возможно отнести к договорам строи-

³ World Energy Law & Business — официальное издание Association of International Energy Negotiators (Ассоциация международных консультантов в энергетике).

⁴ Roberts, P. Petroleum contracts. English Law and Practice (first edition) // Oxford University Press. UK. 2013. 1110 p.

⁵ Roberts, P. Ibid. P. 37—49.

тельного подряда, регулируемым нормами параграфа 3 главы 37 Гражданского кодекса Российской Федерации⁶ (далее — ГК РФ). Однако применительно к рассматриваемой области регулирования необходимо отметить его существенные отличия от договора строительного подряда.

Во-первых, существует отличие в конечной цели выполнения работ. Основной целью выполнения строительных работ по договору строительного подряда является создание объекта капитального строительства, который после завершения строительства будет введен в гражданский оборот. Однако буровая скважина таким объектом изначально не является, поскольку целью ее строительства являются разведка и добыча углеводородов. То есть скважина служит лишь средством достижения цели и в случае неуспеха в обязательном порядке консервируется или ликвидируется. Убедительным аргументом служит тот факт, что процент геологического успеха разведочных скважин не превышает 60%⁷, но и в случае успешного открытия месторождения его рентабельность совсем не гарантирована. Таким образом, в предмете договора подряда на выполнение работ по бурению скважин ценность договора для заказчика смещается с объекта-результата на процесс-деятельность.

Во-вторых, для этих договоров характерно наличие в них, помимо подрядной составляющей, обязательств и условий, связанных с предоставлением подрядчиком плавучей буровой установки с экипажем, т.е. элементов договора тайм-чартера, а также обязательств по мобилизации буровой установки, оборудования и персонала подрядчика, на оплату которых приходится значительная часть цены договора, с установленными сроками выхода буровой установки из порта приписки, сроками прибытия в морской район выполнения работ и обязательств

⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. 2) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

⁷ По данным Westwood Global Energy Group на 2023 г. URL: https://www.westwoodenergy.com/news/all_articles/westwood-insight-the-state-of-exploration-2023 (дата обращения: 09.01.2024.)

по предоставлению буровой установки для проведения инспекции на предмет готовности к бурению.

Дополнительно стоит отметить, что в договорах подряда на выполнение работ по бурению скважин (на континентальном шельфе), в отличие от договора строительного подряда, как правило, не используется смета на строительство, подрядчик не принимает на себя риск случайной гибели строящегося объекта (скважины), а сроки начала и окончания работ применительно к районам бурения со сложными климатическими условиями могут определяться уведомлениями заказчика, т.е. изначально могут быть не согласованы в договоре.

К группе нефтесервисных договоров относятся договоры на выполнение (оказание) сопутствующих бурению работ (услуг), которые, соответственно, могут быть квалифицированы как договор подряда (ст. 702 ГК РФ) или договор возмездного оказания услуг (ст. 779 ГК РФ)⁸. Для нефтесервисных договоров так же, как и для буровых контрактов, характерно наличие этапов мобилизации и демобилизации оборудования и персонала в район выполнения буровых работ, оплачиваемых, как правило, отдельно по факту их завершения, несмотря на отсутствие овеществленного результата этих этапов.

Договоры на морское обеспечение шельфовых работ (третья группа) следует отнести к договорам тайм-чартера (глава X Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации⁹, далее — КТМ РФ), которые предусматривают предоставление фрахтователю судна и услуг членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов или для иных целей торгового мореплавания. При реализации морских нефтегазовых проектов суда предоставляются для снабжения буровых платформ необходимыми грузами и перевозок

⁸ В зависимости от того, является ли основным обязательством подрядчика выполнение работ (например, подача буровых растворов) или осуществление деятельности (например, считывание и анализ получаемой в ходе бурения информации).

⁹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

персонала, обеспечения безопасной ледовой обстановки, буксировки и (или) позиционирования буровой установки, аварийно-спасательных работ и других сопутствующих задач. Таким образом, помимо условий договора тайм-чартера, в договоры на морское обеспечение шельфовых работ могут быть включены условия договора возмездного оказания услуг (ст. 779 ГК РФ).

Общей характерной чертой, объединяющей все перечисленные группы договоров нефтегазовой сферы, является их исполнение в условиях высокого риска. Наиболее известным примером наступления катастрофических последствий при бурении на шельфе является взрыв нефтяной платформы Deepwater Horizon в Мексиканском заливе в 2010 г. Однако рассматриваемый случай не единственный, и по состоянию на 2019 г. обозреватели отмечают 28 крупных аварий при шельфовом бурении за период с 1964 г.¹⁰

Вследствие высокого риска наступления катастрофических последствий в рассматриваемые договоры, как правило, включаются сложные и дифференцированные условия об ограничении (или исключении) или перераспределении гражданско-правовой ответственности на случай наступления неблагоприятных аварийных событий, например, следующего характера:

1) условия взаимного ограждения от вреда (англ. — *mutual hold harmless*), также известные как условия о взаимном возмещении потерь по принципу «удар-за-удар» (англ. — *knock-for-knock*)¹¹;

2) исключение возможности возмещения определенных видов убытков, чаще всего собирательно именуемых непрямыми или

¹⁰ Tamim, N., Mannan, M.S., Karim, M.N., O'Connor, M.K. An Analysis of Offshore Safety Incidents in the Last 50 years and a look into the current perspectives. Texas A&M University. 2019. URL: <https://www.icheme.org/media/19465/hazards-29-poster-17.pdf>

¹¹ Условие представляет собой встречное (reciprocal) обязательство каждой стороны договора возместить потери другой стороны по требованиям, возникшим в связи с наступлением обстоятельств причинения вреда имуществу возмещающей стороны, жизни или здоровью ее персонала, как правило, вне зависимости от того, какая сторона несет ответственность за причиненный вред.

косвенные убытки (англ. — consequential loss или consequential damages)¹²;

3) условия о распределении ответственности на случай загрязнения или заражения и ряд других условий о распределении гражданско-правовой ответственности.

Рассмотрев вышеперечисленные особенности договоров нефтегазовой сферы, можно с уверенностью утверждать, что их нельзя однозначно квалифицировать только как договоры подряда или договоры возмездного оказания услуг, договоры тайм-чартера, прямо предусмотренные в ч. 2 ГК РФ или КТМ РФ соответственно, в силу наличия в них существенных отличий от этих традиционных договорных конструкций. Возможно ли утверждать, что договоры нефтегазовой сферы представляют собой договоры *sui generis*, и будет ли полезным для участников гражданского оборота введение в законодательство правового регулирования заключения и исполнения таких договоров? Актуальные тенденции в российском правовом регулировании разведки и добычи углеводородов, являющиеся примером рецепции в российском праве давно используемых в мире договорно-правовых конструкций, в частности, принятие Федерального закона от 1 апреля 2022 г. № 75-ФЗ «О соглашениях, заключаемых при осуществлении деятельности по разработке месторождений углеводородного сырья и о внесении изменений в Закон Российской Федерации “О недрах”»¹³, свидетельствуют в пользу такого подхода.

§ 2. Унификация договоров нефтегазовой сферы

Мировая договорная практика в области морского бурения и обеспечения сопутствующих работ на шельфе формируется

¹² Например, п. 909 проформы US OFFSHORE DAYWORK DRILLING CONTRACT (IADC) так описывает косвенные убытки, не подлежащие возмещению стороной договора: «специальные, не прямые или косвенные убытки... включающие, помимо прочего, следующее: упущенную прибыль или выручку; издержки и расходы, возникшие в результате перерывов в деятельности; потерю или задержку производства; утрату или повреждение арендованного имущества...».

¹³ СЗ РФ. 2022. № 14. Ст. 2188.

под влиянием модельных (типовых) проформ договоров для выполнения различных работ (оказания услуг), разрабатываемых профессиональными участниками рынка. Один из исследователей, профессор Д. Саидов из Центра морского права Национального университета Сингапура, отмечает в этом отношении следующее: «Нефтегазовая отрасль прошла долгий путь в стандартизации на горизонтальном уровне. Существует множество отраслевых ассоциаций и органов, которые начиная с 1950-х гг. подготовили модельные или стандартные формы договоров, которые широко используются по всему миру. В их числе Ассоциация международных консультантов в энергетике (AIPN), Американская ассоциация профессиональных землевладельцев (AAPL), Американский институт нефти (API)... и множество других»¹⁴. Д. Саидов также предполагает, что такое широкое использование в любой отрасли модельных проформ договоров «...можно рассматривать как создание автономного правового порядка, формы отраслевого саморегулирования, альтернативной государственному закону»¹⁵. Следуя по пути этих выводов, автор предполагает, что такое саморегулирование в отрасли «является важным ингредиентом в формировании автономного правового порядка, такого как *lex mercatoria* или *lex petrolea*»¹⁶.

В качестве примера приведем лишь несколько проформ договоров нефтегазовой сферы:

1) AIPN International Model Well Services Contract 2002 (модельный договор для оказания сервисных услуг при бурении скважин), разработан некоммерческой профессиональной ассоциацией «Ассоциация международных консультантов в энергетике» (Association of International Energy Negotiators, AIEN);

2) General Conditions of Contract for Marine Construction, Edition 3, May 2021 (общие условия договора для морского строительства), разработаны некоммерческой организацией Leading Oil & Gas Industry Competitiveness (LOGIC, Великобритания);

¹⁴ Saidov, D. The Standardisation of Oil and Gas Law: Transnational Layers of Governance. CML Working Paper Series. No 17/10. October 2017. P. 11.

¹⁵ Saidov, D. Ibid.

¹⁶ Saidov, D. Ibid.

3) SUPPLYTIME различных версий, начиная с 70-х гг. (тайм-чартер), а также HEAVYCON 2007 (договор на морскую транспортировку сверхтяжелых грузов, в том числе буровых установок), TOWCON (договор морской буксировки) и др., разработанные неправительственной ассоциацией судовладельцев «Балтийский и международный морской совет» (Baltic and International Maritime Council, BIMCO);

4) Offshore Daywork Drilling Contract (договор по суточной ставке для шельфового бурения), разработанный Международной ассоциацией буровых подрядчиков (International Association of Drilling Contractors, IADC).

Модельные проформы договоров разработаны практически для каждого этапа реализации нефтегазовых проектов, начиная с инвестиционного этапа. Важной чертой этих проформ является наличие в них, как элемента отраслевой практики, различных условий об ограничении (исключении), перераспределении гражданско-правовой ответственности сторон (в том числе условия о взаимном возмещении потерь по принципу «удар-за-удар»). Представляется, что одной из причин столь развитого саморегулирования в этой сфере договорного права являются высокий уровень рисков техногенных катастроф при шельфовом бурении и сопутствующая ему необходимость выработки сложных комплексных договорных условий распределения этих рисков между сторонами договора и привлекаемыми ими субподрядчиками и субисполнителями. Вторая причина — это упорядочение и удешевление страхования проектов: унификация условий договоров отвечает интересам страховых компаний, страхующих вышеуказанные риски, поскольку позволяет выработать единые подходы и тарифы, например, при страховании ответственности участников шельфового проекта. Кроме того, применение условий об ограничении (исключении) гражданско-правовой ответственности снижает стоимость реализации проектов в нефтегазовой сфере за счет снижения страховых премий. Например, авария 1988 г. на буровой платформе Piper Alpha, повлекшая значительное количество жертв, привела

к страховому убытку в размере около 1,4 млрд долларов США¹⁷. Российский исследователь В.Н. Ануров отмечает: «...Получение всеми вышеназванными участниками страховых полисов, покрывающих один и тот же страховой случай, ведет к эффекту двойного, а иногда и тройного страхования и, следовательно, неэффективной трате денежных средств. Именно на устранение такого явления направлена защитная оговорка, которая обычно не носит односторонний характер, а основана на принципе взаимного освобождения от возмещения ущерба (*mutual hold harmless principle*) или оговорке “удар-за-удар” (*knock-for-knock*)»¹⁸. Аналогичные суждения прослеживаются и в зарубежной литературе: «...подрядчикам и субподрядчикам придется застраховаться от этих рисков, что приведет к возникновению множества перекрывающихся уровней страхования и высоким страховым премиям, которые в конечном итоге будут возложены на оператора. В соответствии с режимом возмещения КК (*прим. авт. — условия о взаимном возмещении потерь по принципу «удар-за-удар»*) каждая сторона обязана застраховаться только от смерти или телесных повреждений своих собственных сотрудников... а также от потери или повреждения (*прим. авт. — своей собственности*), а также от загрязнения, исходящего от своей собственности»¹⁹.

Анализ модельных (топовых) проформ договоров нефтегазовой сферы приводит к выводу, что проформы периодически подвергаются пересмотру (совершенствованию), в том числе с учетом судебной практики английских и американских судов. Например, исследователи в области судоходного права из *Law Business Research Ltd* отмечают, что в связи с узким толкованием английскими судами понятия *consequential loss* как только тех убытков, которые не следуют естественным образом из наруше-

¹⁷ Egbochue, C. Reviewing ‘knock-for-knock’ indemnities following the Macondo Well blowout // *Construction LAW international*. 2013. Vol. 7. Iss. 4.

¹⁸ Ануров В.Н. Возмещение потерь в нефтесервисных договорах. М.: Инфотропик Медиа, 2016. 232 с.

¹⁹ Egbochue, C. *Ibid.*

ния, проформа договора SUPPLYTIME 2017 г. была доработана в части этого исключения ответственности по сравнению с версией 2005 г.: в настоящее время п. 14 (b) (i) этой проформы прямо указывает в качестве убытков, не подлежащих возмещению, потерю возможности пользования имуществом, потерю прибыли, потерю продукции, утрату бизнеса и пр.

Итак, выделим положительные стороны унификации договоров нефтегазовой сферы и использования модельных проформ договоров:

- 1) сокращение времени на переговоры и подготовку договоров за счет использования блоков широко распространенных и рекомендованных условий, признаваемых отраслевой практикой;
- 2) снижение расходов на страхование за счет использования общепринятых наборов условий по ограничению (распределению) гражданско-правовой ответственности;
- 3) снижение количества спорных ситуаций;
- 4) обобщение практики применения договорных условий, восполнение пробелов законодательства и в целом повышение качества подготовки условий договоров.

В то же время, очевидно, что унификация не означает, что стороны могут беспечно полагаться на предлагаемые условия, как на отраслевую практику, ведь любая проформа договора является лишь отправной точкой в подготовке договора. Кроме того, условия таких проформ могут представляться как отраслевая практика, но в действительности базируются на имеющемся опыте их составителей, в то время как отраслевая практика формируется постоянно и условия модельных договоров могут за ней не успевать.

Заключение

Нефтегазовая отрасль была и остается значительным источником доходов для российской экономики. В ответ на запросы бизнеса нефтегазовой отрасли как в России, так и за рубежом продолжается совершенствование договорных практик в области разведки и добычи углеводородов, длительное время

наблюдаются тенденции стандартизации договоров нефтегазовой сферы, происходит их актуализация с учетом практики реализации нефтегазовых проектов. Представляется, что в рамках продолжающейся реформы российского гражданского законодательства определенная адаптация традиционных правовых конструкций (отдельных видов договоров) к используемым на практике формам и моделям договоров является необходимой и позволит повысить инвестиционную привлекательность российской нефтегазовой отрасли.

Литература

1. Ануров В.Н. Возмещение потерь в нефтесервисных договорах / В.Н. Ануров. Москва : Инфотропик Медиа, 2016. 232 с.

References

1. Egbochue, C. Reviewing ‘knock for knock’ indemnities following the Macondo Well blowout / C. Egbochue // Construction Law International. 2013. Vol. 7. Iss. 4.
2. Roberts, P. Petroleum contracts. English Law and Practice / P. Roberts. Oxford University Press. UK. 2013. 1110 p.
3. Saidov, D. The Standardisation of Oil and Gas Law: Transnational Layers of Governance. NUS Centre for Maritime Law Working Paper 17/10. NUS Working Paper 2017/017 / D. Saidov. URL: <http://law.nus.edu.sg/cml/wps.html>.
4. Tamim, N. An Analysis of Offshore Safety Incidents in the Last 50 years and a look into the current perspectives / N. Tamim, M.S. Mannan, M.N. Karim // HAZARDS. 2019. Vol. 29. P. 1–11.

Белов Вадим Анатольевич,

профессор кафедры коммерческого права и основ правоведения
юридического факультета Московского государственного университета
имени М.В. Ломоносова,
доктор юридических наук
commercial@law.msu.ru

СТРАХОВОЕ ПРАВО КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ, ПРОЧИТАННЫХ Т.С. МАРТЬЯНОВОЙ В СЕНТЯБРЕ 1992 Г.¹ (ЧАСТЬ 3)²

Настоящая публикация представляет собой конспект лекций по специальному курсу «Страховое право», прочитанных Татьяной Сергеевной Мартьяновой (13.09.1948–25.04.2023) студентам гражданско-правовой специализации юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова 4, 8, 11, 15, 18, 22, 25 и 29 сентября 1992 г. Знание страхового права является совершенно необходимым для студентов не только собственно гражданской, но и коммерческо- или торгово-правовой специализации. Настоящая публикация — единственный печатный курс, призванный заложить в учащихся основы московского университетского понимания страхового права, неизменные и не устаревающие, несмотря на перемену источников (внешних форм) его материала. Также она позволяет получить представление о том, как учились и преподавали юридические дисциплины в Московском университете 30 лет назад, — представление само по себе для современных студентов безынтeресное и бесполезное.

Ключевые слова: страхование; страховое право; источники страхового права; страховое правоотношение; страховщик, страхователь, страховой интерес, страховой риск, страховой случай; имущественное страхование; личное страхование; морское страхование.

¹ © Т.С. Мартьянова, 1992 (кандидат юридических наук, старший преподаватель — текст, устная речь)

© В.А. Белов, 1992 (студент 5-го курса юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова — конспект) и 2023 (д-р юрид. наук, доцент, профессор кафедры коммерческого права и основ правоведения юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова — редакция, литературная обработка)

² Окончание. Первая и вторая части лекций опубликованы в № 2 и 3 журнала «Коммерческое право» за 2023 г.

Belov Vadim A.,
professor of the department of commercial law
and law fundamentals, Lomonosov Moscow State University
Doctor in Law

INSURANCE LAW
LECTURE NOTES GIVEN BY T. S. MARTYANOVA IN SEPTEMBER 1992.
S. MARTYANOVA IN SEPTEMBER 1992.

The present publication is an outline of lectures on the special course “insurance law”, delivered by Tatiana Sergeevna Martyanova (13.09.1948–25.04.2023) to the students of civil law specialization of the law faculty of M.V. Lomonosov Moscow state university of management and law. September 4, 8, 11, 11, 15, 18, 22, 25 and 29, 1992. Knowledge of insurance law is absolutely necessary for students not only of civil law, but also of commercial or trade law specialization. The present publication is the only printed course designed to lay in students the foundations of Moscow university understanding of insurance law, unchanged and not outdated, despite the change of sources (external forms) of its material. It also allows to get an idea of how legal disciplines were studied and taught in the Moscow university thirty years ago — an idea, in itself for modern students is not uninteresting and useful.

Keywords: insurance; insurance law; sources of insurance law; insurance law-relationship; insurer, insured, insured interest, insurance risk, insured event; property insurance; personal insurance; marine insurance.

ЛЕКЦИЯ 6 (22 СЕНТЯБРЯ 1992 Г.)
§ 7. Морское страхование

1. Происхождение, назначение и сущность морского страхования. Морской заем (бодмеря). Предыстория морского страхования начинается с института *морского займа*, выработанного древними греками и финикийцами. Под именем *foenus nauticum* он стал известен и в римском частном праве.

Рецепция римского права в Средние века привела к появлению института **бодмерей** — *договора займа, совершаемого перед началом рейса судовладельцем под залог морского судна, фрахта или груза, с обязательством не только вернуть занятую сумму, но и уплатить чрезвычайно высокие (в сравнении с обычными) проценты. При этом главное обязательство — возврат занятой суммы — возникало не безусловно, а лишь по благополучном заверше-*

нии рейса (иногда даже по благополучном возвращении судна в порт приписки). При частичной гибели заложенного имущества объем права требования кредитора-заимодавца, соответственно, уменьшался; при полной же гибели предмета обеспечения требование морского заимодавца совершенно прекращалось. Этот тип морского займа, называемый *романским* (как наиболее близкий к римскому *foenus nauticum*), применялся вплоть до конца XIX в. в Италии, Испании, Франции и Германии.

В Англии и России использовался другой тип бодмерей — *договор морского займа, который совершался капитаном морского судна, но не перед началом, а в ходе рейса и только в состоянии крайней необходимости* (так называемая *bottomry*, бодмерей в строгом, узком смысле слова). По умолчанию эта сделка предполагала залог *сразу всех ценностей, имевшихся в распоряжении капитана, — и судна, и фрахта, и груза одновременно*; но допускался, впрочем, и заем под залог *одного только груза* — такую сделку называли уже не *bottomry*, а *respondentia*.

Главной юридической чертой всех вариантов бодмерей был их *двусторонне условный рисковый характер*. Риск одной стороны — заемщика — состоял в уплате необыкновенно высоких в сравнении с обычными, коммерческими, процентов, источником которых, очевидно, становилась та прибыль, которую он получал при благополучном завершении рейса; риск другой стороны — заимодавца — выражался в возможности безвозвратной утраты данной им взаймы суммы при неблагоприятном исходе плавания; вознаграждением за его принятие им на себя как раз и становились пресловутые проценты. Этот двусторонне рисковый характер и превращал бодмерей в *институт, позволявший переносить убытки от морского предприятия, постигающие одно лицо (заемщика), на имущественную сферу другого лица (заимодавца) за вознаграждение*, размер которого свидетельствовал, конечно, о том, что с *процентами* оно не имело ничего общего, кроме названия.

2. Преобразование морского займа в морское страхование; возникновение морского страхового права. В XIV в. складывается практика облечения договора морского займа в нотариальную форму. В качестве альтернативы этой сложной и не всегда

удобной формы возникает практика оформления бодмерей с помощью *одностороннего документа* — так называемого *полиса*. Видимо, для того, чтобы не рисковать обвинениями в нарушении формы, сочли целесообразным изменить («перевернуть») и самую сделку: полис стал выдавать не заемщик (в удостоверение обязательства возратить морской заем), а *будущий заимодавец* (по сути, *страховщик*) *будущему заемщику* в подтверждение заключенного с ним *договора*, обязывающего его к *покрытию расходов, необходимых для совершения (продолжения или окончания) морского плавания, а также убытков заемщика в случае его неблагоприятного исхода; платой* за выдачу такого полиса становились те самые *суммы, которые в традиционной бодмерее уплачивались в качестве процентов*. Дошедший до нас самый ранний такого рода полис морского страхования был выдан в **1347** г. в Барселоне.

Уже в **1468** г. составляется первый сборник обычаев по морскому страхованию — так называемый Венецианский кодекс³.

С начала XVI в. морское страхование начинает развиваться в Англии, где, между прочим, в **1601** г. впервые создаются специальные суды по морскому страхованию.

³ Из-за неправильного наименования этого документа кодексом мало кто знает, где и как можно было бы ознакомиться с его текстом. См.: Ordonnance de Venise, sur les assurances **1468** (2 juillet); его текст (на ит. яз., с пер. на фр.) см.: *Pardessus J.-M.* Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle. T. V. P., MDCCCXXXIX. **1839**. P. 65–67. Там же (на стр. 487–493, 493–502, 502–504, 504–506, 507–521, 521–523, 523–543) см., соответственно, морские страховые ордонансы г. Барселоны **1435**, **1436**, **1458**, **1461** и **1484** гг., первая редакция из которых (**1435**), между прочим, тоже под неточным наименованием Барселонский сборник **1435** г., упоминается В.И. Серебровским (Очерки советского страхового права. М.-Л., **1926**. С. 16); ср. чуть более полные, но также не вполне точные сведения у В.К. Райхера (Общественно-исторические типы страхования. М.-Л., **1947**. С. 114). Совершенно таинственным является изредка поминаемый в печати и Сети некий «посвященный морскому страхованию Генуэзский статут **1498** г.» — документ, отсутствующий даже в «Собрании» Ж.-М. Пардессю. По тем данным, что приводит В.К. Райхер (с. 114 указ. соч.), можно предположить, что имеет место путаница и речь в действительности должна быть о трех генуэзских декретах **1403** и **1404** гг. под названиями *De non assicurando pro navigiis in darsena collocatis*, *De assicuramentis non faciendis* и *De assicuramentis a Cadese ad oceanum et e contra fiendis*, т.е. «Не страхуются суда, находящиеся во внутренней гавани», «О недействительном страховании» и «О страховании рейсов из Кадисского залива в океан и обратно»; источник: *Leges genuenses / inchoaverunt C. Desimoni, A.Th. Belgrano; explevit et edidit V. Poggi. Rome, 1901. Col. 571–572, 572–574, 643–644.*

В **1681** г. во Франции принимается знаменитый во всем мире Морской ордонанс или *Ordonnance de la marine*. Он послужил основой развития правовых норм, в частности, в Англии и Германии — странах, которые и исторически не слишком тяготели к французскому праву, да и впоследствии в практике морского страхования французов сильно обогнали.

3. Источники морского страхового права. К их числу принадлежат, во-первых, законодательные акты, во-вторых, общепринятые в страховой практике условия.

а) Законодательство о морском страховании:

— Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Союза ССР от 17 сентября **1968** г., в нем — глава 12, состоящая из 38 статей. Интересно, что первый КТМ Союза ССР (16.06.1929) содержал практически все те же нормы о морском страховании, что действуют и сегодня;

— Правила страхования судов, утв. Приказом по Министерству финансов СССР от 24 августа **1949** г. № **1200** с последующими изменениями и дополнениями (без издания новой редакции);

— Правила страхования грузов, утв. Приказом по Министерству финансов СССР от 24 декабря **1990** г. № **140**, также с последующими изменениями и дополнениями.

Большинство норм о морском страховании — в каких бы актах они ни содержались — имеет *диспозитивный характер*, т.е. могут быть изменены другими правилами, согласованными сторонами.

б) Общепринятые в страховой практике условия — *деловые обыкновения* или *обычаи (usages)*. Признаки правила — такого рода условия — делового обыкновения:

— единообразии применительно к вопросу, которого оно касается;

— общая распространенность или в торговом мире вообще, или в той отрасли коммерции, в которой его собираются применить;

— общеизвестность, т.е. существование правила при таких обстоятельствах и в течение такого отрезка времени, которые позволяют ему сделаться хорошо известным всем лицам, связанным с той сферой деловой жизни, к которой данное правило относится (тем самым создается презумпция того, что именно

на это правило и ориентируются все сделки, заключаемые в соответствующей области коммерческой практики);

- разумность;
- отсутствие противоречий императивным нормам законодательства.

4. Понятие и общая характеристика договора морского страхования. Они содержатся в ст. 194 КТМ Союза ССР⁴. Кажется, что эта норма вполне соответствует общей характеристике договора имущественного страхования, данной в п. 1 ст. 107 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик 1991 г., однако в действительности морское страхование нельзя считать разновидностью имущественного страхования. Это совершенно самостоятельная обособленная ветвь страховой деятельности. Ее специфика в сравнении с традиционным имущественным страхованием состоит в следующем:

- обязанность страховщика выплатить страховое возмещение *не ограничивается пределом обусловленной по договору страховой суммы*: по договору морского страхования страховщик в ряде случаев обязан возместить страхователю убытки, превышающие страховую сумму;
- указанная обязанность страховщика традиционно именуется, а в ряде отношений и квалифицируется не просто как обязанность, но как *ответственность*;
- морское страхование *не знает разделения на две системы (виды) страхового обеспечения* (пропорциональную и первого риска) — убытки, понесенные при страховании в части стоимости, покрываются по правилам о *пропорциональной системе*;
- круг тех опасностей или случайностей, ввиду возможного наступления которых заключается договор морского страхования, всегда определяется *только в самом договоре* — в законодательстве же этого никогда не делается;

⁴ Ее текст: «По договору морского страхования страховая организация (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб».

— страхование от военных и забастовочных рисков всегда производится *по отдельным договорам*, заключаемым на основании *особых заявлений* страхователей;

— имущество считается застрахованным *на весь период перевозки*, а не только на морскую ее часть;

— ответственность страховщика по договору морского страхования начинается *с момента, когда груз будет взят со склада в пункте* (необязательно морском порту!) *его отправления для перевозки* и продолжается до тех пор, пока перевозка не окончится (тем самым распространяясь (охватывая) на перегрузки, перевалки и складское хранение), т.е. простирается до *тех пор, пока груз не будет доставлен на конечный склад в пункте назначения, указанный в страховом полисе*; впрочем, это действие в любом случае не может длиться в течение более 60 дней с момента выгрузки груза с борта морского судна в морском порту назначения.

5. Объект морского страхования — это интерес, связанный с торговым мореплаванием. В свою очередь, торговое мореплавание — согласно ч. 2 ст. 1 КТМ СССР — это «деятельность, связанная с использованием судов для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбных и иных морских промыслов, добычи полезных ископаемых, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, а также для других хозяйственных, научных и культурных целей».

Морским страхованием охватываются, во-первых, *морские суда с их машинами, оборудованием и такелажем*. Обыкновенно применяется принцип: «одно морское судно — один договор», т.е. *готовое к рейсу морское судно является одним единым объектом страхования со всеми своими составляющими (компонентами), необходимыми в данном конкретном плавании*, включая взятое на борт топливо, воду, провизию и прочие запасы; но может быть и так, что по различным (отдельным) договорам страхования, в том числе заключаемым с различными страховщиками, страхуются различные части одного и того же судна (его различные помещения, его машины, механизмы и оборудование, его снасти (такелаж), взятые на борт запасы и т.д.).

Страховой интерес в отношении *судна* имеет, как правило, его *собственник*, так как именно он несет риск случайной гибели судна. Судовладелец, не являющийся собственником (например, фрахтователь по чартеру или тайм-чартеру), может быть признан имеющим страховой интерес лишь в том случае, когда на него в силу закона или договора переносится риск случайной гибели. Иначе же он имеет страховой интерес лишь *во фрахте*, который он может получить от эксплуатации судна. Если судно является предметом залога, то носителем интереса в страховании судна признается и *залогодержатель* в сумме выданной под его залог ценности.

Страховой интерес в отношении *груза* имеет лицо, которое может в будущем понести убытки от его гибели или повреждения, в первую очередь это *собственник груза*. Момент перехода груза в собственность покупателя означает и момент возникновения у него страхового интереса в грузе. Чаще всего им является момент сдачи груза перевозчику либо момент вручения его приобретателю распорядительного документа на груз. Естественно, стороны могут своим соглашением изменить момент перехода права собственности.

Если риск случайной гибели или порчи груза по договору перенесен с собственника на другое лицо, то в этом случае за такими лицами также следует признавать страховой интерес в грузе. К числу таких лиц относятся в первую очередь сами страховщики грузов, а также лица, имеющие залоговое право на груз, — чаще всего банки, выдавшие ссуду (кредит) под залог груза.

Страховой интерес *во фрахте* имеет судо- или грузовладелец в зависимости от того, кто из них может понести убытки от его уплаты или (наоборот) от неполучения (необходимости возврата), т.е. от того, *на чьем риске* находится данный фрахт. Риск же, в свою очередь, зависит от *условий оплаты фрахта*, определяемых договором перевозки или нормами закона (правилами перевозок).

Судовладелец также может иметь страховой интерес в страховании *провозной платы по договору перевозки пассажиров*, так как, хотя она вносится до начала рейса, но в ряде случаев подлежит возврату пассажирам.

Еще один возможный объект морского страхования — это *прибыль, ожидаемая от груза*, — прибыль, которую грузовладелец может извлечь от продажи груза в месте его назначения. Таким образом, интерес в страховании ожидаемой прибыли может иметь собственник груза, но наравне с ним ожидаемую прибыль может застраховать и контрагент собственника по договору купли-продажи, хотя бы право собственности на груз еще и не перешло к нему. Обычно ожидаемая прибыль страхуется *вместе с грузом*; но если ожидаемая прибыль страхуется отдельно, она определяется как разность между рыночными ценами на груз в местах назначения и отправления либо как известный фиксированный процент от покупной цены груза в месте его отправки.

6. «**Ингосстрах**» — страховое акционерное общество, осуществляющее у нас в стране функции страховщика по договорам морского страхования. Страховое акционерное общество СССР «Ингосстрах СССР» было учреждено 5 июля 1973 г. Его акционерами выступили Министерство финансов СССР, Внешэкономбанк СССР, Всесоюзное акционерное общество «Интурист», ряд объединений и хозрасчетных организаций Министерства внешней торговли и Министерства морского флота СССР. Акционерный капитал составил 100 млн руб. с дополнением резервным капиталом и специальными фондами для покрытия убытков.

Широчайшая уставная правоспособность Ингосстраха позволяет ему:

- определять условия, порядок страхования и ставки страховых премий;
- устанавливать порядок оформления и учета страховых операций;
- заключать договоры по всем видам имущественного и личного страхования и перестрахования, производить по ним расчеты с российскими и иностранными физическими и юридическими лицами;
- производить осмотр, оценку и переоценку предлагаемого на страхование и застрахованного уже имущества;
- назначать страховых агентов и уплачивать им комиссионное вознаграждение;

- принимать (получать) в собственность и продавать оставшееся после страхового случая имущество;
- восстанавливать и заменять (частично или полностью) застрахованное имущество вместо денежной выплаты страхового возмещения;
- создавать резервы страховых премий и другие резервы, необходимые для своей нормальной повседневной деятельности;
- вносить депозиты и выдавать гарантии в связи со своей основной (страховой) деятельностью;
- приобретать и отчуждать как внутри страны, так и за границей движимое и недвижимое имущество, ценные бумаги, получать на правах застройщика или аренды земельные участки опять-таки для осуществления своей основной деятельности;
- открывать представительства и отделения, вступать в члены страховых ассоциаций и страховых союзов.

Ингосстрах является постоянным членом Международного союза морского страхования (International Union of Marine Insurance, IUMI) — объединения страховщиков из более чем 45 стран, страхующих грузы, суда и фрахт по всему миру.

7. Заключение договора морского страхования. Основанием к его заключению является *письменное заявление страхователя*, которое должно содержать все наиболее существенные данные о планируемом к передаче на страхование грузе — вес, объем или количество грузовых мест, реквизиты (маркировку) груза, пункты отправления и назначения, а также иные, необходимые по обстоятельствам дела сведения.

Кроме этого, страхователь обязан *сообщить* страховщику все известные ему *сведения, существенно влияющие на характер риска страховщика*.

Оформление договора морского страхования завершается выдачей страховщиком страхователю *страхового полиса*. Интересно, что в морском страховании страховой полис *не считается письменной формой договора* — он рассматривается как односторонний документ, выдаваемый страховщиком в удостоверение договора, уже заключенного. Главное правовое значение полиса морского страхования состоит в том, что его предъявление материально-управомоченным и формально-легитимирован-

ным лицом, как правило, является необходимым условием получения страхового возмещения.

8. **Генеральные полисы.** Обычным полисам морского страхования противопоставляются так называемые **генеральные полисы** — особые соглашения, по которым «могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока» (ст. 208 КТМ СССР). Можно сказать, что генеральный полис — это страховой абонемент, документ, удостоверяющий заключение страхового абонентского договора. Приобретая такой абонемент (становясь страховым абонентом), страхователь гарантирует себя от необходимости заключения в течение определенного срока разовых договоров морского страхования, поскольку генеральный полис, в отличие от обычного, — это такой договор, по условиям которого считаются застрахованными все грузы (определенного рода или вида), получаемые или отправляемые страхователем в течение срока действия этого договора.

Генеральные полисы составляются по типовой проформе, выработанной у нас Ингосстрахом; последняя ее редакция относится к 1979 г.

9. **Открытые (бланковые) полисы.** От генеральных полисов следует отличать так называемые **открытые** (или **бланковые**) **полисы**, применяемые в отношениях со страхователями из определенных стран. Они представляют собой разновидность разовых полисов, отличаясь от них лишь тем, что, будучи оформленными (подписанными и выданными страховщиком), они не содержат сведений о конкретных застрахованных объектах (чаще всего грузах); могут быть оставлены открытыми и иные условия страхования (срок, сумма и т.д.). Все таким образом бланкированные сведения согласуются сторонами в дальнейшем, по мере возникновения у самого страхователя ясности с вопросом о том, какой груз (какую отправку, по какому контракту) ему необходимо застраховать; пока соответствующие сведения не согласованы, договор морского страхования не будет считаться заключенным.

10. **Декларационные полисы.** Практике морского страхования известны также так называемые **декларационные полисы** —

полисы, выдаваемые по страхованию поставок комплектного крупногабаритного оборудования. Их главная отличительная черта — *заполнение* (согласование условий договора морского страхования), *которое можно назвать поэтапным или постепенным*. Это заполнение происходит путем неоднократно направления страхователем страховщику так называемых *деклараций* — односторонних документов, определяющих параметры грузовых отправок, являющихся частями одной единой комплектной поставки. По мере подготовки к отправке каждой такой части подается декларация. Начисление страховых премий и определение условий страхования страховщик производит (уточняет) всякий раз по мере поступления очередной декларации: так, сумма страховых премий будет определяться им по совокупной сумме всех деклараций, поданных по соответствующему декларационному полису, а расчет подлежащих возмещению убытков будет производиться на основании фактур и спецификаций, оформляющих декларированные отправки.

11. Разрешение споров в области морского страхования. Как и все другие споры, они могут разрешаться государственными судами (общей юрисдикции и арбитражными) в соответствии с установленной законом подведомственностью и подсудностью. Но в *международной* практике торгового мореплавания подобные споры принято передавать на рассмотрение *международных коммерческих арбитражей* — особого рода третейских судов. В нашей стране роль такого суда долгое время выполняла **Морская арбитражная комиссия (МАК)** при Торгово-промышленной палате СССР; ныне она действует при Торгово-промышленной палате Российской Федерации на основании Положения, утв. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 октября **1980 г. № 3062-X**, рассматривая дела по Правилам производства дел в Морской арбитражной комиссии, утв. решением Президиума ТПП СССР от 13 января **1982 г.** Оба этих документа (на русском языке и в переводе на английский язык) были опубликованы отдельным изданием — брошюрой «Морская арбитражная комиссия», выпущенной ТПП СССР во Внешторгиздате (М., **1987**, 36 с.).

ЛЕКЦИЯ 7 (25 СЕНТЯБРЯ 1992 Г.)

§ 8. Виды морского страхования

I. СТРАХОВАНИЕ СУДОВ

Регулируется КТМ СССР и Правилами страхования, названными в предыдущей лекции (см.).

1. **Объекты страхования** — определены ст. 196 КТМ СССР как *морские суда*, в том числе и находящиеся в постройке, а также денежные требования, обеспеченные морскими судами (их стоимостью). Правила к этому прибавляют, что страхованию подлежат *морские суда с их машинами, оборудованием и такелажем*, а также фрахтом, расходами по снаряжению, расходами, связанными с эксплуатацией судна, а также другими подобными расходами.

2. **Условия страхования.** Договор страхования морского судна может быть заключен на различных условиях; чаще прочих встречаются следующие:

1) Страхование на условиях «с **ответственностью за гибель и повреждение**»; в этом случае страхованием возмещаются:

- убытки от повреждения, т.е. от фактической или конструктивной полной гибели судна;
- убытки от повреждения судна вследствие мер по спасанию (судна, экипажа или груза) либо тушения пожара на судне;
- убытки от пропажи судна без вести;
- убытки, взносы и расходы по общей аварии;
- убытки, которые страхователь обязан возместить владельцу другого судна вследствие столкновения судов;
- все необходимые произведенные расходы по спасанию (судна, экипажа или груза), расходы по уменьшению убытка или по установлению его размера, но только если речь идет об убытке, возмещаемом по условиям страхования.

К убыткам *от повреждения*, застрахованным на рассматриваемых условиях, применяется так называемая *франшиза* в размере 3%. Это означает, что убытки не подлежат возмещению (и остаются лежать на страхователе), если они не достигают 3% от страховой суммы. Исключение составляют случаи, когда причинами убытков явились:

- крушение;
- столкновение с другим судном;
- посадка на мель;
- пожар или взрыв на судне;
- общая авария.

Что же касается убытков *от полной гибели судна*, то они во всех случаях подлежат возмещению независимо от франшизы.

2) На условиях **«без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения»** возмещаются убытки четырех последних типов, перечисленных при рассмотрении условий предшествующего типа:

- убытки от пропажи судна без вести;
- убытки, взносы и расходы по общей аварии;
- убытки вследствие столкновения;
- необходимые произведенные расходы по спасанию (судна, экипажа или груза), по уменьшению или по установлению размера застрахованного убытка.

Соответственно, убытки двух первых типов — *убытки от повреждений* — остаются без возмещения, откуда и идет наименование данного вида условий — *«без ответственности за повреждение»*.

3) При страховании судна на условиях **«без ответственности за частную аварию»** возмещаются только убытки, относящиеся к разряду общей аварии, причем только в случаях повреждения оборудования, машин и котлов, но не корпуса судна и не его руля.

4) На условиях **«с ответственностью за полную гибель, включая расходы по спасанию»** подлежат возмещению лишь:

- убытки от пропажи судна без вести и
- необходимые расходы по спасанию.

5) На условиях **«с ответственностью только за полную гибель судна»** возмещаются:

- убытки от полной гибели судна и
- убытки от пропажи судна без вести.

3. **Убытки, не подлежащие возмещению.** Ни на каких условиях, будь то выше рассмотренные или какие-то другие, никогда не возмещаются убытки, происшедшие из-за:

— *умысла, грубой неосторожности или небрежности* страхователя;

— *немореходности* судна;

— *ветхости* или *износа* судна;

— *форсирования льда* (кроме случая, когда объектом страхования является ледокол);

— так называемого *морского предательства*, т.е. погрузки на судно с ведома страхователя, но без ведома страховщика (у нас — Ингосстраха) веществ, чреватых взрывом или самовозгоранием;

— всякого рода *военных* действий, военных мероприятий и их последствий;

— *пиратских* действий;

— *симуляции* страхователей;

— *гражданских войн, народных волнений и забастовок*;

— *конфискации, реквизиции* или *ареста* судна, его машин, оборудования, снастей, запасов и прочих принадлежностей, вплоть до *уничтожения* по требованию властей;

— *потери фрахта* и *простоя*.

Также не подлежат возмещению никакие *косвенные* убытки страхователя, кроме тех, что могут быть возмещены в порядке общей аварии.

Рассмотренные условия являются *базисными* и *диспозитивными*; это значит, что *по соглашению сторон* они могут быть *изменены* или *дополнены*.

4. Заключение договора страхования судов и его форма. Договор страхования морского судна должен быть облечен в *письменную форму*. Его роль исполняет *заявление страхователя*, в котором тот обязан сообщить все точные данные о судне, указать страховую сумму, на которую он хотел бы его застраховать, выбрать условия страхования, перечислить пункты выхода, захода и назначения (если имеется в виду страхование судна на один конкретный рейс) либо описать район плавания и указать срок страхования (если страхование предполагается заключить на срок). Также страхователь обязан сообщить страховщику все другие существенные обстоятельства, позволяющие последнему судить о величине принимаемого им на свой страх риска и уплатить объявленную им страховую премию (полностью или в части —

первый взнос). После этого договор считается *заключенным* и начинает *действовать*; в силу этого договора страховщик обязан выдать страхователю *страховой полис* (о юридическом значении которого см. п. 7 предыдущего параграфа).

5. Страховая сумма. Судно страхуется в той сумме, какая заявлена страхователем, но (как и в страховании имущества) не выше его действительной страховой стоимости, определенной по состоянию на момент начала действия (вступления в силу, заключения) договора страхования. Если страховая сумма *меньше* страховой стоимости, то все образующиеся от страховых случаев убытки будут подлежать возмещению по пропорциональной системе ответственности (см. п. 4 предыдущего параграфа).

6. Действие договора страхования судна на срок. При страховании судна на срок ответственность страховщика начинается *в 24 часа того числа, в которое заключен договор страхования* (или — что де-факто то же самое — в ноль часов следующего за ним дня); оканчивается — с наступлением 24 часов последнего дня срока его действия. Если к моменту истечения срока страхования судно все еще находится в плавании, терпит бедствие или стоит на приколе (например, на рейде в ожидании постановки к причалу для разгрузки), договор страхования считается пролонгированным до прибытия судна в порт назначения при условии уплаты страхователем дополнительной премии.

7. Действие договора страхования судна на рейс. При страховании судна на рейс ответственность страховщика начинается с *момента отдачи швартовов и (или) снятия с якоря в порту отправления*, а оканчивается, наоборот, *в момент пришвартовывания или постановки на якорь* у причала (пристани, набережной) в порту назначения либо (если по техническим или коммерческим соображениям оно не может встать в данном порту к причалу) в момент постановки его на якорь в акватории порта для целей выгрузки с помощью вспомогательных судов (лихтеров). Ответственность страховщика, таким образом, распространяется лишь на убытки, произошедшие в соответствующем рейсе.

8. Девиация: понятие и страховое значение. Девиация — это отклонение морского судна от условленного пути следования

(при страховании на рейс) или его выход за границы согласованного района плавания (при страховании на срок). В том и другом случае *девиация прекращает договор страхования*; чтобы этого не произошло, страхователь должен предупредить страховщика о возможности девиации и при необходимости по требованию страховщика уплатить дополнительную страховую премию.

Исключение составляет:

— девиация, обусловленная целями *оказания помощи и спасения* людей, судов или грузов (КТМ СССР обязывает капитанов всех судов оказывать помощь всем обнаруженным в море лицам и следовать с максимально возможной скоростью на спасение терпящих бедствие судов);

— а также девиация, вызванная *действительной необходимостью безопасного продолжения (окончания) рейса*, — таково, например, отклонение от маршрута или выход из района плавания, вызванные стремлением обойти шторм, разминуться с пиратами, пополнить запасы топлива, воды или провизии, которые по причинам непредвидимым и непредотвратимым были исчерпаны ранее или сильнее запланированного, и т.п.

9. Тарификация (определение размера) страховых премий. Она производится в зависимости от очень (!) большого числа самых разнообразных факторов и позволяет достичь очень (!) высокой точности вычисления ставок страховых премий — морских страховых тарифов. К числу таких факторов, в частности, относятся вид, класс и год постройки страхуемого судна, государство, в котором и даже верфь, на которой оно было построено, его тоннаж и грузоподъемность, проект, материал и технология постройки и многие, многие другие.

II. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

1. Объекты страхования. По договору морского страхования грузов на страхование принимаются (могут быть приняты):

- сами грузы;
- ожидаемая прибыль;
- фрахт и другие расходы, связанные с перевозкой грузов.

2. Заключение договора. Договор морского страхования грузов заключается на основании заявления грузоотправителя-страхователя, которое, помимо данных о самом грузе, должно содержать указания:

- о способе перевозки (или, лучше сказать, транспортировки) грузов — на борту (на судне: в трюме, на палубе, навалом, насыпью, наливом и т.д.) или за пределами судна — на буксире;
- о страховой сумме (стоимости) груза;
- об условиях страхования.

Принимая на рассмотрение подобное заявление, страховщик (у нас — Ингосстрах) должен исходить из того, что страхователь не обязан специально сообщать ему о таких фактах, наличие которых само собою разумеется, а также о таких, которые должны наступить вследствие и в ходе исполнения требований КТМ СССР, регулирующих договор морской перевозки грузов: о фактах первого рода страховщик знает и без особого о них сообщения, а факты второго рода предполагаются.

3. Действие договора. Договор морского страхования грузов считается заключенным с момента, когда принятие на страхование подтверждено страховщиком путем выдачи им страхователю страхового полиса. По заключенному таким образом договору будет подлежать возмещению убыток, происшедший от случайностей и опасностей, возникших при перевозке. Эти случайности и опасности должны быть *рисковыми*, т.е. будучи характерными чертами перевозки (сопутствующих ей стихий, в частности морской, и факторов), они должны носить все-таки именно случайный, вероятностный, а не неизбежный характер, т.е. должны быть такими, чтобы их наступления нельзя было ни предвидеть, ни предотвратить.

4. Условия договоров морского страхования грузов. Договор морского страхования грузов, как правило, заключается на одном из следующих базисов (условий):

- с ответственностью за все риски;
- с ответственностью за частную аварию;
- без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения.

Согласно условиям первого типа, подлежат возмещению *все расходы, убытки и взносы по общей аварии*, производимые соразмерно владельцами судна, фрахта и груза. В этой связи возникает необходимость кратко разобраться с некоторыми основными правовыми категориями, характеризующими существо понятия общей аварии.

5. Расходы и взносы по общей аварии: их состав и значение для целей морского страхования. Общая стоимость имущества, задействованного в морском плавании, и, следовательно, имущества, из которого может быть покрыт убыток, постигший застрахованный груз в ходе этого плавания и составляющий общую аварию, называется *контрибуционной стоимостью* или *контрибуционным капиталом*. Контрибуционная стоимость определяется по *действительной чистой стоимости всего имущества* — судна, фрахта и груза, *оставшегося по окончании неудачного плавания (рейса)*, с прибавлением к ней сумм, которые должны будут уплатить по общей аварии за пожертвования имущества, произведенные за счет одного из участников плавания (владельца судна, фрахта или груза) в общих интересах всех его участников.

Состав убытка, составляющего общую аварию, определяется **Йорк-Антверпенскими правилами общей аварии**⁵ — **актом, которым (несмотря на его частное происхождение и, значит, отсутствие у него обязательной юридической силы)** руководствуются диспашеры всего мира. **Диспашерами** называются эксперты в области морских перевозок, морского страхования и морского права, специализирующиеся на составлении так называемой **диспаши** — акта, определяющего размеры всех типов убытка, понесенного в морском плавании каждым его участником, и распределяющего их между всеми его участниками по правилам, применимым к убытку соответствующего типа.

⁵ В своей первой редакции Правила распределения убытков по общей аварии были выработаны конференцией Ассоциации международного права, состоявшейся в 1864 г. в г. Йорке (Англия); впервые пересмотрены они были на конференции организации-разработчика, проходившей в 1877 г. в г. Антверпене (Нидерланды). Отсюда закрепившееся за Правилами общей аварии неформальное название Йорк-Антверпенских. В последующем Правила пересматривались в 1890, 1903, 1924, 1950, 1974 и 1990 гг.; в настоящее время действует последняя (1990) редакция; организацией, их актуализирующей и разъясняющей, в настоящее время является Международный морской комитет (ИМО).

6. Пределы ответственности морского страховщика. Страховщик по договору морского страхования грузов отвечает за убыток *только в пределах страховой суммы, исключая расходы и взносы по общей аварии*, которые в совокупности с возмещением убытка в застрахованном грузе могут и превышать страховую сумму, но несмотря на это, все равно должны быть возмещены полностью.

Кроме того, страховщик по договору морского страхования грузов отвечает в любом, даже превышающем страховую сумму, размере за тот убыток, который причинен *несколькими последовательными друг за другом страховыми случаями*.

7. Ликвидация убытка. Ликвидацией убытка называются установление размеров убытка, ставшего результатом страхового случая в морском страховании, определение размера подлежащего выплате страхового возмещения и его выплата. Можно сказать, что ликвидацией убытка называются все взаимоотношения и все взаимодействие сторон морского страхования, имеющее место после наступления страхового случая.

8. Уменьшение убытка; извещение о страховом случае. Приступая к ликвидации убытка по морскому страхованию грузов, исходят из правила о том, что страхователь должен относиться к застрахованному грузу *не менее заботливо, чем если бы оно вовсе и не было застраховано*. Очевидно, что в подобном случае страхователь постарался бы предупредить возникновение убытка и уж во всяком случае минимизировать его размер. То же самое он должен сделать и в том случае, когда груз был передан на страхование: *страхователь обязан принять все меры к спасению и сохранению поврежденного груза, немедленно (как только это станет возможно по обстоятельствам дела) известив страховщика о наступлении страхового случая*. Нарушение той или другой обязанности влечет *освобождение страховщика от ответственности за убыток*, ставший следствием такого нарушения, но, правда, лишь при условии, что оно было *виновным*. Если же дело было наоборот — т.е. если страхователь исполнил лежащие на нем обязанности — то страховщик будет *обязан возместить ему все произведенные им необходимые расходы по предотвращению или уменьшению убытка, вызванного страховым случаем*.

Страховщик имеет право принять участие в спасении и сохранении груза *сам*, но делать все это он должен за свой счет. Меры по спасению и сохранению застрахованного груза, предпринятые страховщиком самостоятельно или страхователем по его указанию, *не влекут ответственности перед страхователем и не являются основанием для признания за ним права на получение соответствующего страхового возмещения.*

9. Размер убытка, его определение и оформление. Определение размера убытка в застрахованном грузе сводится в основном к двум следующим действиям: *доказыванию* и *расчету*. Тем и другим занимаются специальные представители страховщика, действующие совместно со страхователем и называемые **аварийными комиссарами**. Подобно диспашерам аварийными комиссарами могут быть лица (физические и юридические), способные, опираясь на имеющиеся у них специальные познания и опыт в сфере морского страхования, объективно и беспристрастно выявить факты возникновения, причины и размеры убытка в застрахованном грузе. Аварийные комиссары Ингосстраха работают в морских портах (кроме заграничных) и рассматриваются как его доверенные лица, уполномоченные к осмотру аварийного груза, установлению причин и размеров убытка в нем и, наконец, к оформлению всего этого особым документом — **аварийным сертификатом**.

При разногласиях аварийного комиссара и страхователя каждый вправе инициировать проведение *независимой экспертизы* по убыткам за общий счет; ее итогом также должен стать **аварийный сертификат**, подписанный представителями обеих сторон страхования.

10. Условия получения страхового возмещения. Для получения соответствующего страхового возмещения данный конкретный страхователь обязан документально доказать:

- свой *имущественный интерес* в застрахованном грузе;
- *наличие страхового случая*;
- *размер претензий* по убытку.

Для доказательства **наличности и принадлежности страхователю страхового интереса в застрахованном грузе** обыкновенно используются в зависимости от случая:

- *коносаменты*;
- либо *железнодорожные накладные*;
- либо другие *перевозочные документы*;
- а также *фактуры и счета*, из содержания которых должно следовать, что на момент обращения за страховой выплатой *страхователь имеет право распоряжаться* застрахованным грузом.

Для доказательства **наличности и принадлежности страхового интереса в застрахованном фрахте** обыкновенно достаточно *договора судового чартера*.

Для доказательства **наличия страхового случая** необходимы:

- *морской протест*;
- *выписка из судового журнала* и другие официальные акты, свидетельствующие о *причинах страхового случая*;
- достоверные *сведения о времени выхода судна в рейс из порта отправления и о неприбытии его к месту назначения в срок* (если страховой случай состоит в пропаже судна без вести).

Для доказательств **размера убытка в объекте страхования** обыкновенно требуются:

- *аварийные сертификаты*;
- *акты экспертизы*;
- *акты осмотра и оценки*;
- также возможны и *другие документы*, составленные согласно законам и обычаям того места, в котором они оформляются;
- наконец, необходимы *оправдательные документы на произведенные расходы и счета*.

11. **Морской протест** — это заявление, сделанное капитаном грузового морского судна компетентному государственному органу, содержащее изложение важнейших обстоятельств морского происшествия и мер, принятых командой (экипажем) судна для предотвращения (полностью или частично) его неблагоприятных последствий.

Почему подобный документ называется *протестом*? Это название объясняется следующим: после того, как в нем будут изложены все обстоятельства происшествия, описаны и приведены доказательства принятых экипажем мер по спасению и сохранению застрахованных ценностей, капитан должен подчеркнуть,

что принятые меры, к сожалению, оказались бессильными против морской стихии и что на их месте никто не сделал бы большего, в связи с чем и почему он *категорически возражает (протестует) против всех претензий*, с чьей бы стороны они ни были бы предъявлены, *против него лично как капитана, против его экипажа и нанявшего их судовладельца*.

Значение морского протеста заключается в том, что он *фиксирует все обстоятельства морского происшествия в их, так сказать, первоначальном виде*, в том самом, каким они представлялись лицам — непосредственным участникам происшествия. Морской протест служит отправным документом при рассмотрении страховщиком вопроса о возмещении убытков, образовавшихся в результате страхового случая, конкретному страхователю.

Морской протест должен быть заявлен в ближайшем национальном порту, в который судно зайдет непосредственно после страхового случая. Он заявляется местному нотариусу или иному подобному должностному лицу, на которое местным законодательством возложено совершение нотариальных действий. В иностранном порту морской протест заявляется российскому консулу или компетентному местному должностному лицу в порядке, установленном местным законом. На основании заявления капитана, его опроса, данных судового журнала, а также опроса двух свидетелей из командного и двух из рядового состава экипажа судна должностное лицо составляет акт о морском протесте.

12. Аварийный сертификат — это уже вторичный (основанный, в частности, на морском протесте, производный от него) документ, фиксирующий причины и размер убытка в объекте страхования, а также иные фактические данные, позволяющие страховщику установить право страхователя на возмещение убытков, составленный в соответствии с условиями договора страхования. Аварийный сертификат подписывается составившим его аварийным комиссаром как представителем страховщика и страхователем либо экспертами, назначенными их совместным волеизъявлением (см. п. 9 выше). Точно так же, как и морской протест, аварийный сертификат, будучи докумен-

том, только описывающим причины и констатирующим размер убытка, *сам по себе* ответственности страховщика не предопределяет; оценив аварийный сертификат в совокупности со всеми другими документами о страховом интересе, страховом случае и убытке, страховщик и принимает решение о выплате страхового возмещения (полной или частичной) либо, наоборот, об отказе в такой выплате (опять-таки полным или частичном).

Страхователь, не согласный с решением страховщика, может отстаивать свою правоту в суде либо в рамках *иска о взыскании страхового возмещения*, либо в рамках *заявлений, направленных на оспаривание тех или других документов* (морского протеста, аварийного сертификата и т.д.), *которые страховщик положил в основание этого решения.*

ЛЕКЦИЯ 8 (29 СЕНТЯБРЯ 1992 Г.)

§ 9. Страхование буржуазных государств

1. **Два типа (способа, пути) организации источников буржуазного страхового права.** Законодательное регулирование страхования в разных странах строится по-разному. Принято различать две основные *линии*, два, так сказать, *типа*, *способа* или *пути* организации страхового законодательства.

а) **Первый тип организации страхового законодательства** следующий: законодатель принимает, во-первых, *ряд общих норм о страховании*, излагая их в виде кодификации, и, во-вторых, законы и подзаконные акты *по отдельным видам страхования*. При этом *общие кодифицированные нормы* могут быть изложены либо *в составе более общего акта, кодифицирующего гражданское или торговое законодательство в целом*, как это сделано, например, в Гражданском кодексе Италии от 21 марта **1942 г.** или в Торговом кодексе Японии от 9 марта **1899 г.**, но могут быть изложены и в отдельном специальном особом страховом законе, как это сделано, например, в ФРГ (в законе о страховом договоре от 30 мая **1908 г.**) или Франции (в законе о страховании — Страховом кодексе — от 16 июля **1976 г.**).

Примерами актов *по отдельным видам страхования* могут служить Общегерманские правила морского страхования **1867** г. (пересмотренные в 1919 и 1973 гг.) или французский Декрет о морском страховании от 21 июля **1976** г.

б) Второй тип организации страхового законодательства, обычно называемый англосаксонским, характеризуется *отсутствием в нем законодательных актов, кодифицирующих общие положения о страховании*. Таково положение прежде всего в Англии — стране, где исторически самая важная роль в системе источников права принадлежит *судебным прецедентам* и где в связи с этим законодательства по многим общим вопросам, в том числе по вопросам страхования в целом, страхования как такового до настоящего времени не существует. Впрочем, там имеются *законы об отдельных видах страхования* — например, о страховании жизни **1774** г., о морском страховании **1906** г. и некоторых других.

Аналогично обстоят дела и в США, где принятие страхового законодательства отнесено к компетенции отдельных штатов, которые традиционно *воздерживаются принимать законы, регулирующие общие вопросы страхования*, кроме лишь тех, которые определяют условия и порядок учреждения и деятельности страховых компаний, а также осуществления государственного контроля за такой деятельностью. Договорное страхование почти везде регулируется нормами одной только судебной практики, кроме, пожалуй, *обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств*: впервые оно было введено в Массачусетсе в **1927** г., а к настоящему времени отдельные законы о нем существуют в Пенсильвании, Нью-Джерси и Мэриленде; наконец, в штатах Монтана, Джорджия и Калифорния имеются отдельные законы *по некоторым другим отдельным видам страхования*.

2. Основные тенденции современного развития страхового законодательства. К их числу можно отнести следующие тенденции:

— принятие отдельных, самостоятельных актов об условиях создания и организации деятельности страховщиков, а также о государственном контроле за их деятельностью. К настоящему

времени подобные законы приняты практически во всех государствах, в связи с чем можно утверждать, что тенденция эта, вполне реализовавшись, исчерпала себя и теперь идет на убыль: правительства стараются корректировать имеющиеся законы, не принимая новых;

— рост влияния на страховые монополии и контроля над ними, оказываемого и устанавливаемого со стороны фондов различного управления и назначения (пенсионных, паевых, инвестиционных, наследственных, трастовых и пр.);

— неуклонное сокращение сферы страховой деятельности, сохраняемой за государством и государственными страховщиками, к настоящему времени за ними осталась лишь очень малая часть страхования — та, которая касается наименее социально защищенных категорий населения;

— рост числа типов обязательного страхования гражданской ответственности, являющийся, с одной стороны, результатом, а с другой — причиной действия тенденции к отмиранию традиционных гражданско-правовых институтов компенсационного назначения (деликтных и кондикционных обязательств).

3. Договор страхования как договор присоединения. Практически повсеместное распространение во всех странах имеют стандартные *унифицированные договорные проформы*, выработанные страховыми компаниями в ходе занятия своим повседневным (страховым) бизнесом. Эти проформы и предлагаются ими для подписания страхователям; изменения в их содержание если и вносятся, то лишь по вопросам *техническим* (типа наименования и реквизитов контрагента) и *сугубо индивидуальным* (описание принимаемого на страхование имущества, характеристика специфики риска и т.п.). Иными словами, **современный буржуазный договор страхования — это один из самых что ни на есть «чистых», можно сказать, классических примеров договора присоединения:** страховщики предоставляют страхователям наборы типовых проформ, из которых страхователю остается лишь выбрать наиболее подходящую ему, заполнить и подписать ее, т.е. *присоединиться к ней, согласиться с предложенными ему — односторонне выработанными!* — условиями. Законодательство практически всех государств способствует этому,

во-первых, своей не слишком пристальной заботой о защите интересов присоединившейся к договору стороны (главную роль в такой защите в западных странах обычно играет не законодатель, а суд), а, во-вторых, еще и самостоятельным утверждением типовых форм большинства страховых договоров (едва ли не единственное исключение составляет проформа договора *морского страхования*, неизвестная законодательству ни одного государства).

4. Вступление договора в силу: выдача страхового полиса и уплата страховой премии. В удостоверение факта заключения договора страхования и его вступления в силу страхователь выдает *страховой полис*, *страховой сертификат* или *страховую квитанцию* — название документа может быть разным, значения оно не имеет. Когда же договор страхования считается заключенным и вступившим в силу? По общему правилу — *после (и на основании вследствие) уплаты страхователем страховой премии или ее обусловленной необходимой части* (страхового взноса). В стремлении подтолкнуть к заключению договоров страхования страховщики выражают готовность принимать страховые платежи самыми разнообразными способами — только платите (и страхуйтесь)! Чаще всего страховые премии (страховые взносы) уплачиваются:

- наличными деньгами в кассу страховщика (или страхового агента);
- безналичным перечислением денег со счета на счет;
- путем выдачи чека;
- путем выдачи векселя;
- путем выдачи обыкновенной долговой расписки;
- предоставлением страхователем страховщику права на получение процентов со своего банковского вклада или счета;
- множеством других способов — лишь бы страхователям было удобно.

В том же стремлении стимулировать страхование страховщики устанавливают *многочисленные и разнообразные льготы по страховым премиям*: так, размер премий по договорам страхования автогражданской ответственности может уменьшаться на 15% и более за безаварийную езду в течение длительного срока;

по договорам страхования жизни и здоровья ставка страховых премий снижается на 30% некурящим мужчинам — страхователям и застрахованным лицам и т.п.

Тем же стремлением — сделать страхование максимально гибким, приспособив его под потребности каждого конкретного клиента, — руководствуются страховщики, когда обязуются предоставлять страховое возмещение *не только в деньгах, но и в натуральной (вещественной) форме*, смотря по тому, как удобнее страхователю.

5. **«Открытые глаза» страховщика.** Вопрос о принятии на свой страх чужого риска страховщик должен решать «с открытыми глазами», т.е. точно представляя себе характер и степень такого риска. В буржуазном страховании это положение обеспечивается:

— во-первых, *обязанностью страхователя в самом подаваемом им заявлении на страхование (т.е. до заключения договора) сообщить страховщику все известные ему сведения, которые могут повлиять на оценку страхового риска;*

— во-вторых — еще и **правом страховщика**, сомневающегося в добросовестности страхователя, **производить любые разыскания** (в законных, разумеется, рамках) **с целью получения полных и достоверных сведений, необходимых ему для оценки страхового риска.**

Страховая практика Великобритании к этому прибавляет и в-третьих, и в-четвертых:

— в-третьих, обязанностью страхователя является *не только раскрывать известные ему факты, но и обращать внимание страховщика на те, о которых он, может быть, точно и не знает, но о которых всякий разумный человек, оказавшись он в аналогичной ситуации, должен был бы знать;*

— в-четвертых, признает страхователя *гарантировавшим истинность сообщенных им сведений и согласившимся с тем, что они составят так называемый базис договора страхования* — будут включены в него в качестве *существенных условий*, т.е. таких, нарушение которых (даже и без вины со стороны страхователя) позволит страховщику расторгнуть договор и отказать в выплате страхового возмещения.

Английский подход перенят в большинстве штатов США (федерального же законодательства по этим вопросам, как уже говорилось, нет). Право западноевропейских стран континента (в том числе Франции и ФРГ) в вопросах обеспечения «открытых глаз» страховщиков несколько мягче: условием расторжения договора по требованию страховщика оно признает *вину* страхователя, т.е. случаи, когда тот сообщает сведения не просто *не соответствующие действительности*, но сведения, *заведомо ложные*. Отсутствие вины страхователя исключает возможность одностороннего аннулирования договора страховщиком, но позволяет ему потребовать уплаты дополнительной (нередко определенной по гораздо более высокой в сравнении с обыкновенной ставкой) страховой премии.

6. Страховые системы буржуазных государств. От *двух* способов организации *страхового законодательства*, рассмотренных в п. 1 (выше), необходимо отличать различные системы организации *самого страхования как бизнеса*, каковых существует *три*:

— *английская*, имеющая наибольшее влияние и распространение во всем мире, нередко полностью вытесняющая или подчиняющая себе местные системы других стран;

— *германская*, применяемая, помимо собственно Германии, Швейцарии и Австрии, в скандинавских странах и в Японии;

— *французская*, используемая, очевидно, во Франции, а также в Бельгии, Нидерландах, Южной Европе (в Италии, Испании, Греции), а также в балканских странах.

Что в этих трех системах имеется общего и чем они друг от друга отличаются? Общее между ними то, что все они отталкиваются от принципа, согласно которому **страхование может осуществляться только профессионально**, т.е. как *промысловая деятельность, направленная на извлечение прибыли*. Этой деятельностью занимаются два типа страховщиков:

— первый тип — *организации-страховщики, представляющие собой коллективы страхователей* — *страховые кооперативы*, обычно также называемые *обществами взаимного страхования*. Цель таковых организаций — в создании за счет членских взносов их участников централизованного фонда, предназначенного для покрытия возможных убытков этих самых участников;

— второй тип — *страховщики, которые, не будучи объединены страхователей, с каждым из них вступают в обособленное договорное юридическое страховое отношение*. В этой роли обыкновенно выступают страховые корпорации и индивидуальные (единоличные) предприниматели.

Отличительные же черты каждой из трех названных систем страхования таковы:

— в германской системе преобладающим типом страховщиков являются *страховые корпорации*;

— во французской системе — наоборот, основная масса страховых операций осуществляется *обществами взаимного страхования*;

— в английской же системе роли распределяются так: риски в *морском* страховании берут на себя, как правило, индивидуальные страховщики; риски *по всем остальным видам страхования* обычно покрываются *корпорациями*, и лишь риски, ими не покрываемые, берут на себя *ассоциации взаимного страхования*.

Из сказанного само собою ясно, что тем широким распространением, которым пользуется английская система, последняя обязана своей гибкости и универсальности.

7. Организация морского страхования. Особым образом организуется морское страхование, которое различается на страхование, осуществляемое:

— частными страховыми обществами (в основном акционерными);

— обществами взаимного страхования (нечасто);

— государственными страховыми учреждениями (очень редко);

— и, наконец, индивидуальными страховщиками (в Англии).

8. Требования иностранных законодательств к местным страховщикам. Обыкновенно они закрепляются в актах о государственном страховом надзоре (германском законе 1930 г., французском 1938 г., английском 1974 г. и т.д.) и касаются:

— порядка образования (создания) страховщиков;

— минимального размера уставного капитала и резервных фондов;

— строгой периодичной отчетности о прибылях и убытках — суммах собранных страховых премий, с одной стороны, и расходов (платежей) по ликвидации всех убытков — с другой.

9. Корпорация «Ллойд» в Англии. Совершенно особенное явление, не имеющее аналогов во всем остальном мире, представляет собой объединение под названием «Ллойд», инкорпорированное в лондонском Сити. О времени (годе) его основания ведутся споры; определенно оно существует в продолжение вот уже более двухсот лет. Членами этого объединения являются *страховщики* и *страховые брокеры* — посредники между страхователями, по поручениям которых они действуют, и теми страховщиками, с которыми они договорятся о страховании. Все свои операции брокеры «Ллойда» осуществляют *от собственного имени, на свой страх и риск, принимая ответственность по договору страхования* (в пределах страховой суммы, зафиксированной в страховом полисе и подтвержденной подписью страховщика) *на себя*; из-за этого у страхователей создается впечатление, что брокеры — члены «Ллойда» *сами и являются страховщиками*. При этом сам «Ллойд» как организация (объединение) никакой ответственности по долгам своих членов (страховщиков и брокеров) не несет, да и в самих страховых операциях не участвует. Его функция традиционно исчерпывается *организацией страхового рынка и обеспечением платежеспособности своих членов*: каждый из них должен депонировать на особом счете «Ллойда» денежную сумму, размер которой определяет объем и качество тех страховых операций, которыми он сможет заниматься и которая в случае необходимости может быть направлена на покрытие его долгов перед своими клиентами. Даже при неплатежеспособности страховщика или брокера требования страхователей будут удовлетворены из этих депозитов.

«Ллойд» управляется особым комитетом, состоящим из нескольких членов и возглавляемых председателем. По состоянию на 1992 г. «Ллойд» насчитывал 33 573 члена (из них около 6 000 иностранных); с начала 1990-х гг. наблюдается тенденция к сокращению членства индивидуальных страховщиков и брокеров и увеличению числа членов корпораций и синдикатов.

Если такая тенденция сохранится в ближайшее десятилетие, то число членов «Ллойда» должно будет существенно уменьшиться.

Любопытно, что страховщики — участники объединения «Ллойда» исторически занимаются *всеми страховыми операциями, кроме одной* — долгосрочного страхования жизни.

10. Заключение договора морского страхования через брокеров «Ллойда». В Англии страхователем по договорам морского страхования может быть *всякое лицо, имущество которого подвергается риску морского предприятия*, за исключением так называемых враждебных иностранцев — лиц, постоянно проживающих и занимающихся торговой деятельностью на территориях государств, находящихся в состоянии войны с Англией. Из сказанного в предыдущих (7–9) пунктах ясно, что спецификой заключения и исполнения договоров морского страхования в Англии будет то, что *страхователи не станут заниматься этим лично, а обратятся к помощи страховых брокеров — членов «Ллойда»*⁶. Нужно сказать, что функции страховых брокеров весьма широки:

- получение от страхователей инструкций о характере рисков, которые те хотели бы передать на страхование, о размерах страховых премий, которые те готовы были бы уплатить, и обо всех других условиях, на которых они были бы готовы заключить договор страхования;

- доведение всех собранных со страхователей сведений до страховщиков;

- заключение со страховщиками, выразившими на то желание, страховых договоров;

- уплата страховых премий страховщикам;

- получение от страховщиков оформленных ими полисов и их вручение (передача) страхователям;

- уведомление страховщиков о страховых случаях;

- собирание и представление страховщикам документов о страховых случаях;

- участие в ликвидации убытков;

⁶ Исключение, естественно, составит взаимное страхование, предметом которого в Англии обычно является ответственность судовладельцев (см. об этом далее).

— получение от страховщиков страховых возмещений с их передачей страхователям и т.д.

Не будет преувеличением сказать, что брокер «Ллойда» облечен полномочиями совершать *любые* действия, какие окажутся необходимыми в интересах клиентов-страхователей, для заключения и осуществления (реализации) договоров морского страхования.

11. Сведения и гарантии страхователя в английском морском страховании. В рамках реализации принципа «открытых глаз» страховщика страхователь обязан сообщить страховщику до заключения договора страхования обо всех ему известных обстоятельствах, которые могут повлиять на мнение осмотрительного страховщика при назначении премии и или на его решение относительно принятия на себя риска. Сообщив такие сведения, страхователь также *дает гарантию в отношении их соответствия действительности* в одном из следующих двух видов:

— *прямо выраженную гарантию* в виде записи или в самом страховом полисе, или в другом страховом документе, имеющем ссылку на страховой полис;

— *подразумеваемую гарантию*, которая ни в каких страховых документах прямо не фиксируется, но вытекает либо из прямого указания закона, либо из подлежащего применению делового обыкновения.

Разница между двумя этими типами гарантий состоит, очевидно, в их *предметах*: явно выраженным заявлением можно гарантировать соответствие действительности *любых* сведений; гарантии же *подразумеваемые* будут касаться, очевидно, *самого необходимого минимума информации*.

Какая разница между теми ситуациями, когда страхователь *просто сообщил* обо всех известных ему обстоятельствах, существенных для оценки страхового риска, и когда он *не просто сообщил о них, но еще и подкрепил это сообщение той или другой гарантией*? Разница заключается в следующем: обязанность сообщения (предоставления) считается надлежаще исполненной, если сообщенные (предоставленные) сведения соответствуют действительности *хотя бы в общих основных чертах*; гаран-

тии же предполагают, что сведения, являющиеся их предметом, оцениваются с точки зрения их соответствия действительности *со всей возможной, самой скрупулезной точностью*.

12. Страховая стоимость груза по английскому морскому праву. Таксированные и нетаксированные полисы. Она определяется как сумма следующих компонентов:

- первоначальная стоимость товаров по счету (фактуре);
- стоимость погрузки и (при необходимости) перевалки и иной обработки в пути;
- стоимость перевозки и выгрузки;
- величина расходов по самому страхованию.

Американские страховщики считают, что *фактурная* цена не всегда способна дать объективное представление о ценности товаров и почти никогда — о суммах тех дополнительных расходов, которые нужно будет понести страхователю; поэтому они предпочитают ориентироваться на *рыночные* цены товаров по состоянию на момент их отправки.

Морские страховщики различают два способа определения суммы (стоимости) застрахованного имущества — *таксированный* и *нетаксированный*. Соответственно различаются и *полисы*. Страхователь по **таксированному полису** свободен от обязанности доказывать страховую стоимость объекта страхования — она согласовывается сторонами и точно указывается в полисе. В **полисе** же **нетаксированном** страховая стоимость объекта страхования не указывается; это значит, что в случае гибели или повреждения застрахованного имущества страхователю придется доказывать его стоимость. Легко понять, что каждый полис имеет свои достоинства и недостатки для страхователей: отсутствие надобности в доказывании — главное достоинство таксированных полисов; возможность учесть изменение рыночной стоимости объекта страхования, которое может произойти к моменту наступления страхового случая, — главное достоинство полисов нетаксированных. Чем *шире представлен страхуемый товар на рынке, чем больше существует объективных индикаторов, позволяющих определить его стоимость*, — тем больше у страхователей причин *предпочитать полисы нетаксированные таксированным* и наоборот.

13. Морское страхование груза на условиях Института лондонских страховщиков. Институт лондонских страховщиков (Institute of London Underwriters) — одно из крупнейших объединений английских страховщиков в области транспортного страхования, основанное в **1884** г. Усилиями этой организации в международной коммерческой практике постепенно выработались **стандартные унифицированные базисные условия страхования судов и грузов**, основанные:

- на нормах международного морского права;
- данных учета и обобщения судебных решений (прецедентов) по морскому страхованию;
- обобщенной практике заключения и исполнения договоров страхования.

Элементы этих условий — статьи (пункты, параграфы), трактующие об их отдельных аспектах, таких как принимаемые на страхование риски, момент заключения и срок действия страхования, объем ответственности страховщика, права и обязанности сторон по договору и другое — общим счетом 14, получили название *оговорок*. Иногда оговорками в обиходе называют и сами базисные условия в целом. В качестве примера⁷ можно рассмотреть базисное условие **«от всех рисков»**, по которому подлежит возмещению убыток, возникший вследствие:

- полной или конструктивной гибели груза;
- полной гибели отдельных компонентов груза;
- пожертвований и взносов по общей аварии;
- расходов по спасанию;
- расходов, произведенных в целях уменьшения или предотвращения убытка;

⁷ Другие примеры см. в п. 2 раздела I и в п. 4 раздела II § 8: описанные там базисные условия страхования судов и грузов, применяемые в Российской Федерации, происходят из условий, выработанных Институтом лондонских страховщиков, и в значительной мере на них опираются. Объясняется это тем, что морское страхование — сфера бизнеса с *ярко выраженным международным характером*, присущим не только *морской перевозке*, но и *самому страхованию*: морские риски, застрахованные страховщиками одних стран, почти всегда перестраховываются ими у страховщиков других стран. Чтобы такие операции были принципиально возможны, необходимо *достижение максимально полной и детальной унификации условий (базисов) страхования*: страховщики разных стран не должны расходиться в понимании того, какие риски и на каких условиях являются предметом их страхования и перестрахования.

— расходов по обеспечению права регресса к перевозчику и другим лицам из ответственности, принятой ими на себя в отношении обеспечения сохранности груза.

Наименование базиса словосочетанием «от *всех* рисков» не должно вводить в заблуждение. Оно не означает страхования от убытка *по любой причине* — но только убытка, являющегося следствием *случайности* — такого бедствия, которое нельзя ни предвидеть, ни предотвратить.

Базисные условия, на которых заключено страхование, прикрепляются к полису и скрепляются печатью страховщика, становясь тем самым *неотъемлемой частью* полиса.

14. Страхование ответственности судовладельцев. Удивительная область страхования в том отношении, что почти везде оно осуществляется на взаимной основе особыми корпоративными организациями — объединениями судовладельцев-страхователей — *клубами взаимного страхования*. Сегодня их во всем мире существует порядка 70; из них наиболее крупные функционируют в Англии, Швеции, Норвегии и США. Один из ведущих таких клубов представляет собой Ассоциация взаимного страхования судовладельцев Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии: ею принимаются на страхование суда общим тоннажем до 50 млн регистровых тонн брутто; представители Ассоциации работают в 470 портах мира.

Клубы взаимного страхования ответственности судовладельцев не преследуют цели извлечения прибыли. Их финансовые средства формируются из взносов, вносимых членами клубов и сторонними страхователями: взносы эти таковы, что из них не только составляются фонды для оплаты ответственности судовладельцев — членов клубов, но и для покрытия расходов по ведению текущих дел. Размер взносов зависит от типа принимаемых на страхование судов, от их тоннажа, района плавания, условий страхования, объема страховой ответственности, требований национальных законодательств членов клубов в отношении ответственности судовладельцев за действия членов экипажа судна и его агентов, а также от множества других факторов.

Интересна «конструкция» и типизация взносов, которые бывают:

- предварительными,
- дополнительными,
- чрезвычайными.

Различие между этими типами взносов определяется так: каждый год советом директоров клуба устанавливается для каждого члена клуба размер *предварительного взноса*, исходя из расчетных сумм, необходимых для оплаты всех предполагаемых расходов в течение ближайшего так называемого полисного года (по традиции считается начиная с полудня 20 февраля). Если по окончании полисного года выясняется, что собранных предварительных взносов для покрытия всех расходов клуба не хватило, совет директоров вправе обязать членов клуба сделать *дополнительные взносы*. Если недостаточность обнаружится уже в течение года, то совет директоров может принять решение и о взносах *чрезвычайных*.

< конец >

Литература

1. Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования / В.К. Райхер. Москва ; Ленинград : Изд. и 1-я тип. Изд-ва Акад. наук СССР в Ленинграде, 1947. 238 с.
2. Серебровский В.И. Очерки советского страхового права / В.И. Серебровский. Москва ; Ленинград : Государственное издательство, 1926. 184 с.

References

1. Leges genuenses / inchoaverunt C. Desimoni, A. Th. Belgrano ; explevit et edidit V. Poggi. Rome : Bocca, 1901.
2. Pardessus, J.-M. Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle. T. 5 / J.-M. Pardessus. Paris, 1839. 555 p.

Оригинал-макет подготовлен ООО «Издательская группа «Юрист»

Адрес

Почтовый адрес: 115035, г. Москва, Космодамианская наб., д. 26/55, стр. 7

Печать

Отпечатано в типографии «Национальная полиграфическая группа».
248031, г. Калуга, п. Северный, ул. Светлая, д. 2. Тел. (4842) 70-03-37

Формат 70x100/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Общий тираж 250 экз. Цена свободная.

Номер подписан в печать: 22.02.2024

ISBN 978-5-8078-0256-9



9 785807 802569