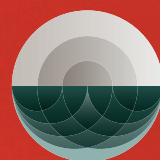


АССОЦИАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРАВА



RUMLA

МОРСКОЕ ПРАВО

ВЫПУСК 2/22

Maritime Law Journal





МОРСКОЕ ПРАВО

Выпуск 2 / 2022 (апрель, май, июнь)

О ЖУРНАЛЕ

Журнал «Морское право» основан Ассоциацией морского права “RUMLA” и является первым в России двуязычным (русско-английским) изданием научно-образовательной направленности в области морского права.

Журнал предоставляет своим читателям информацию по наиболее актуальным вопросам правовой доктрины и правоприменительной практики в области морского права как в Российской Федерации, так и за рубежом. Цель журнала – способствовать унификации морского права во всех его аспектах.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

К.И. Краснокутский

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Дождев Д.В., профессор, д.ю.н.

Гницевич К.В., к.ю.н.

Ерохова М.А., к.ю.н.

Приходько И.А., д.ю.н.

Путря К.Е., к.ю.н.

Ревякин А.П., к.ю.н.

Синицын С.А., д.ю.н.

Фалилеев П.А., к.ю.н.

Фигуров П.К., LL.M.

Журнал «Морское право»
зарегистрирован Федеральной службой
по надзору в сфере связи и массовых
коммуникаций 18.12.2020,
свидетельство о регистрации: № 77-79642.

Языки: русский и английский.

Периодичность: 4 раза в год.

Учредитель и издатель –
«Ассоциация морского права».

Адрес редакции: 191124, г. Санкт-Петербург,
ул. Орловская, д. 1, стр. А, оф. 31-Н.

<https://rumla.org>

E-mail: rumla@rumla.org

Тел.: +7 (812) 401 48 10

Подписано в печать 30.06.2022.

Формат 60x90/8. Тираж 500 экз.

© «Морское право», 2022

MARITIME LAW JOURNAL

Issue #2 / 2022 (April, May, June)

ABOUT THE JOURNAL

The Maritime Law Journal was founded by the Maritime Law Association "RUMLA" and is the first bilingual (Russian-English) journal in Russia with a scientific and educational focus in the field of maritime law.

The magazine provides its readers with information on the most pressing issues of legal doctrine and law enforcement practice in the field of maritime law both in the Russian Federation and abroad. The purpose of the journal is to contribute by all appropriate means to the unification of maritime law in all its aspects.

CHIEF EDITOR:

K.I. Krasnokutskiy

EDITORIAL COUNCIL:

Dozhdev D.V., Professor, Doctor of Law

Gnitsevich K.V., Ph.D.

Erokhova M.A., Ph.D.

Prikhodko I.A., Doctor of Law

Putrya K.E., Ph.D.

Revyakin A.P., Ph.D.

Sinitsyn S.A., Doctor of Law

Falileev P.A., Ph.D.

Figurov P.K., LL.M.

Maritime Law Journal was registered as mass media by the Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications on the 18th of December, 2020. Registration certificate: № 77-79642.

Languages: Russian, English.

Publication Frequency: Quarterly.

Founder and Publisher –
Maritime Law Association.

Editorial office address: 191124, St. Petersburg,
Orlovskaya st., 1, building A, office 31-N.

<https://rumla.org>

E-mail: rumla@rumla.org

Tel.: +7 (812) 401 48 10

Signed for print 30.06.2022.

Format 60x90/8. Circulation 500 copies.

© "Maritime Law Journal", 2022

Содержание

Вступительное слово (К.И. Краснокутский)	5
I. НОВОСТИ	9
Предстоящая Ассамблея СMI в Антверпене	9
II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ	11
Статистика и общий обзор	11
<i>Ерохова М.Е., Романова Н.Н.</i> Извозчицкая пропaja в Крёкшино, или о возложении на перевозчика риска гибели груза. Комментарий к постановлению Арбитражного суда Северо-Западного округа от 29 апреля 2022 г. № Ф07-3562/2022 Дело № А56-102792/2020 (CAO «ВСК» v ООО «Балт ской»)	18
III. СТАТЬИ	26
<i>Драгунова Т.В.</i> Вещный эффект заявления абандона в морском праве Англии и России	26
<i>Путря К.Е.</i> Новая старая проформа BIMCO SHIPSALE 22	49
<i>Спехова К.А.</i> Гражданство ребенка, родившегося на судне: подходы «права крови» и «права почвы»	58
IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО	68
<i>Козлов В.Б.</i> Перевод Английского Закона о Страховании 2015 г.	68
V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ	97

Contents

Preface (<i>K. Krasnokutskiy</i>)	7
I. NEWS	10
The Upcoming CMI Assembly in Antwerp.....	10
II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW	15
Statistics and General Overview.....	15
<i>Maria Erokhova, Natalya Romanova</i> Cargo Loss in Krekshino, or on Attachment of Risk of Cargo Missing on a Carrier. Commentary to the Ruling dd. 29 April 2022 No. F07-3562/2022. Case No. A56-102792/2020 of the Commercial Court of North-West District (SAO "VSK" v LLC "Balt Sky")	22
III. ARTICLES	38
<i>Tatiana Dragunova</i> The Real Effect of Declaration of Abandonment in Maritime Law in the UK and Russia.....	38
<i>Konstantin Putrya</i> New Old BIMCO SHIPSALE 22 Form	54
<i>Kseniia Spekhova</i> Nationality of the Child Born Onboard a Ship: the "Right of Blood" and the "Right of Soil" Approach.....	63
IV. FOREIGN LAW	68
<i>Victor Kozlov</i> Translation of the Insurance Act 2015.....	68
V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW	101

Вступительное слово



Второй выпуск журнала за 2022 год охватывает период с апреля по июнь. В журнале отмечены важнейшие события морского права и сделан обзор одного из интересных судебных дел за этот период. Кроме того, традиционно отражена статистика «морских» дел в арбитражных судах РФ за период с апреля по июнь.

Постоянным читателям журнала «Морское право» уже известно, что 30 сентября 2021 г. состоялась Ассамблея (общее ежегодное собрание) Международного морского комитета (ММК) (Comité Maritime International (CMI), на которой был разрешен вопрос о принятии в Комитет Ассоциации морского права “RUMLA” в качестве национальной ассоциации морского права от России. Решение Ассамблеи CMI было почти единогласным (принято общим голосованием членов CMI). Ассоциация морского права “RUMLA” является полноценным членом CMI.

Очередная Ассамблея Международного морского комитета в 2022 году состоится в Антверпене, Бельгия, во второй половине дня в пятницу, 21 октября 2022 года. Ей будет предшествовать двухдневная конференция, организованная совместно CMI и Бельгийской Ассоциацией морского права. Встреча в Антверпене совпадет со 125-летием CMI.

Ассоциацией морского права собирается делегация от России для участия в Ассамблее Международного морского комитета.

До выхода в свет журнала «Морское право» не велась и не публиковалась статистика «морских» дел, ведь дела арбитражных судов не квалифицировались в качестве «морских» для целей учета. Между тем их выделение в отдельную категорию и статистический учет имеют большое значение для отрасли. Ассоциация морского права “RUMLA” выражает благодарность Булату Каримову, который отслеживал «морские» дела за период с апреля по июнь и подготовил к публикации их статистику.

В этом выпуске сделан обзор дела № А56-102792/2020, в котором Арбитражный суд пришел к выводу, что риск утраты запломбированного груза несет перевозчик, а не грузоотправитель. Если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит право требовать возмещение ущерба в порядке суброгации. Спор возник в связи с утратой груза при перевозке автомобильным транспортом. Однако, если бы перевозка осуществлялась морским транспортом, суть спора оставалась бы такой же: понятие вины как условия ответственности перевозчика и суброгация. Вопросы ответственности перевозчика актуальны для любого вида перевозки, поэтому комментарий включен в журнал по морскому праву.

В разделе «Статьи» читатель найдет интересную и уникальную статью по исследованию вещного эффекта заявления об абандоне в российском морском страховании. Автор исследует, с одной стороны, причины, по которым институт заявления абандона возник в английском морском страховании, и задачи, которые он призван был решить, а с другой – механизм возникновения права собственности, предусмотренный ГК РФ, в результате чего приходит к выводу о том, что необходи-

мость сохранения вещного эффекта заявления абандона в российском морском праве вызывает серьезные сомнения.

Вопрос купли-продажи морских судов всегда является актуальным, а в 2022 году BIMCO (Baltic and International Maritime Council) опубликовала новую проформу BIMCO SHIPSALE 22. В статье Константина Путри анализируется эта новая проформа, разработанная для рынка купли-продажи вторичных судов. Также в статье дается общее представление о том, что из себя представляют проформы, используемые в торговом судоходстве. Кратко рассмотрев предшествовавшие SHIPSALE 22 проформы, использовавшиеся на практике для продажи судов, автор предлагает анализ основных изменений в новой проформе и дает им краткую оценку на основе собственного опыта.

В статье Ксении Спеховой рассмотрены основные проблемы, возникающие при определении гражданства ребенка, родившегося на судне. Автор работает с терминами «право крови», под которым принято понимать гражданство родителей, и «право почвы» как место рождения. Сделан вывод, что даже среди государств, использующих «право крови» в качестве общего принципа определения гражданства, «право почвы» активно применяется в качестве факультативного метода определения права ребенка на гражданство. Также сделан вывод о целесообразности урегулирования в законодательстве Российской Федерации вопросов приобретения гражданства ребенком, родившимся на судне, плавающим под флагом Российской Федерации.

В прошлом году исполнилось 115 лет английскому Закону о морском страховании (Marine Insurance Act 1906). В журнале Морское право 3/2021 этому была посвящена статья В.Б. Козлова, а также опубликован перевод Закона 1906 г. на русский язык. В рамках реформы английского страхового законодательства в 2015 году был принят Закон о страховании 2015 г. (Insurance Act 2015). В этом выпуске впервые на русском языке опубликован Закон о страховании 2015 г. Перевод выполнил выдающийся юрист Козлов Виктор Борисович.

Традиционной рубрикой журнала является обзор новинок литературы по морскому праву. В этом выпуске рассмотрены 14 книг, опубликованных в 2022 г. Рубрику ведет Иван Кобченко.

Статьи, новости, обзоры судебной практики и новинок литературы должны заинтересовать специализирующихся на морском праве юристов: адвокатов в широком смысле этого слова, судей, студентов и держать их в курсе развития отрасли. Мы публикуем статьи ученых, практикующих, а также начинающих юристов, чтобы формировать юридическое сообщество из представителей всех поколений.

Мы рады внести свой вклад в унификацию морского права во всех его аспектах!

Президент Ассоциации морского права "RUMLA"

Константин Краснокутский

Preface



The second issue of 2022 covers the period from April to June. The journal highlights the most important maritime law events and reviews of the most interesting court cases. Besides, the magazine traditionally reflects statistics of “maritime” cases in the Commercial Courts of the Russian Federation for the period from April through June.

Regular readers of the Maritime Law Journal are already aware that on the 30th September 2021 the Assembly (general annual meeting) of the Comité Maritime International (CMI) took place, where the question of admission to the Maritime Law Association Committee “RUMLA” as a national maritime law association from Russia was resolved. The decision of the CMI Assembly was almost unanimous (adopted by a general vote of CMI members). The Maritime Law Association “RUMLA” is now a full member of CMI.

The next Assembly of the International Maritime Committee in 2022 will take place in Antwerp, Belgium, on Friday afternoon, 21 October 2022. It will be preceded by a two-day conference organised jointly by the CMI and the Belgian Maritime Law Association. The meeting in Antwerp will coincide with the 125th anniversary of CMI.

The Maritime Law Association is preparing a delegation from Russia to attend the CMI Assembly.

Prior to the publication of the Maritime Law Journal, statistics on “maritime” cases have not been published, as commercial cases were not categorised as “maritime”. However, such categorisation and statistics are important for the industry. The Maritime Law Association “RUMLA” would like to thank Bulat Karimov, who monitored the «maritime» cases from April to June and prepared their statistics for publication.

In this issue a review of case No. A56-102792/2020 is made, where the Commercial Court concluded that the risk of loss of the cargo sealed was borne by the carrier and not by the shipowner. Unless the property insurance contract provides otherwise, the insurer who paid the indemnity shall be entitled to claim the damages by way of subrogation. The dispute arose from the loss of cargo carried by road. However, if the carriage had been by sea, the essence of the dispute would have remained the same: the concept of fault as a condition of carrier’s liability and subrogation. Carrier liability issues are relevant to any type of carriage, so the commentary is included in the Maritime Law Journal.

In the “Articles” section the reader will find an interesting and unique article with a study of the real effect of the abandonment in Russian maritime insurance. On the one hand, the author examines the reasons why the institution of the abandonment arose in English maritime insurance and the goals which it was intended to fulfil. On the other hand, she analyses the mechanism for the emergence of title (ownership) under the Russian Civil Code. As a result, the author concludes that the need to preserve the real effect of the declaration of abandonment in Russian maritime law is highly questionable.

The issue of sale and purchase of seagoing vessels is always a hot topic and in 2022 BIMCO (Baltic and International Maritime Council) has published a new proforma BIMCO SHIPSALE 22. The article by Konstantin

Putrya analyses this new proforma developed for the secondary ship market. At the beginning of the article, a general idea is given of what the proforma is. Having briefly reviewed the proforma that preceded SHIPSALE 22, which were used in practice for the sale of ships, the author offers an analysis of the main changes in the new proforma and gives them a short commentary based on his own experience.

Kseniia Spekhova's article examines the main problems that arise in determining the citizenship of a child born onboard a ship. It is concluded that even among the states that use the «right of blood» as a general principle for determining citizenship, the «right of soil» is actively used as an optional method for determining the child's right to citizenship. Russian legislation requires precisising the regulations with respect the status of children born onboard a ship flying the flag of the Russian Federation.

Last year marked the 115th anniversary of the English Marine Insurance Act 1906. An article by V.B. Kozlov was devoted to it in the issue of the Maritime Law Journal 3/2021, where a translation of the 1906 Act into the Russian was also published. The Insurance Act 2015 was enacted as a result of the reform of English insurance law. In this issue we are publishing the first ever translation of the Insurance Act 2015 into the Russian language. The translation was made by the prominent lawyer Victor Kozlov.

A traditional feature of the journal is the review of new literature on maritime law and the law of the sea, and this issue reviews fourteen books published in 2022. The review was prepared by Ivan Kobchenko.

The case reviews and articles, news and reviews of new publications are aimed to have a wide appeal to those with interest in maritime law – attorneys, judges, students, and keep them abreast of the developments. We publish articles by academics, practicing lawyers and also by young lawyers to shape a legal community of all generations.

We are happy to contribute to the unification of maritime law in all its aspects!

President of the Russian Maritime Law Association (RUMLA)

Konstantin Krasnokutskiy

Предстоящая Ассамблея СМІ в Антверпене

После проведения Ассамблеи Международного морского комитета (СМІ) в Мехико в сентябре/октябре 2019 года следующая Ассамблея СМІ должна была состояться в Токио в 2020 году. Из-за вспышки пандемии COVID-19 Ассамблея в Токио была сначала отложена, а затем перенесена на 2025 год.

В 2021 году, впервые в истории СМІ, Ассамблея была проведена в режиме онлайн через Zoom. Как наверняка знают постоянные читатели журнала «Морское право», Ассамблея состоялась 30 сентября 2021 года и на ней был решен вопрос о принятии Ассоциации морского права «RUMLA» в качестве национальной ассоциации морского права от России. Решение Ассамблеи СМІ было практически единогласным (принято общим голосованием членов СМІ). Ассоциация морского права «RUMLA» стала полноправным членом СМІ.

В 2022 году пандемия отступила, и СМІ решила провести Ассамблею в автономном режиме. Ассамблея Международного морского комитета 2022 года состоится в Антверпене, Бельгия, во второй половине дня в пятницу, 21 октября 2022 года, и ей будет предшествовать двухдневная конференция, организованная совместно СМІ и бельгийской Ассоциацией морского права.

Среда, 19 октября 2022 года, была отведена для заседаний международных рабочих групп и постоянных комитетов СМІ, где будут рассмотрены и продемонстрированы результаты работы СМІ, а Исполнительный совет проведет свое первое за три года не виртуальное заседание во вторник, 18 октября 2022 года, и после заседания члены Исполнительного совета будут рады пригласить делегатов на экскурсию

по штаб-квартире СМІ и на предшествующий конференции прием с шампанским и устрицами.

На утро пятницы, 21 октября 2022 года, запланировано пленарное заседание по утверждению нового Общего руководства по усреднению (и формулировок по безопасности), а рабочая программа конференции будет включать лекцию Берлингъери, прочитанную предыдущим президентом Патриком Григгсом, а также заседания по судебной продаже судов, MASS, полярному судоходству, справедливому обращению с моряками, электронным транспортным документам, вопросам морского права в судах, единому толкованию теста на нарушение ограничений, презентацию победителей конкурса эссе уСМІ и IMLI, а также программу уСМІ.

Таким образом, Ассамблея и конференция в Антверпене ознаменуют первую личную встречу членов СМІ после встречи в Мехико в 2019 году. Кроме того, встреча в Антверпене совпадет со 125-летием СМІ и, таким образом, обещает стать незабываемым событием.

Приветственный прием для делегатов и их партнеров состоится вечером в среду, 19 октября 2022 года, традиционный гала-ужин – в четверг, 20 октября 2022 года, а прощальный прием – в пятницу, 21 октября 2022 года. Кроме того, для тех, кто хочет продлить свое пребывание в Антверпене и познакомиться с чудесами Бельгии, после мероприятия будут организованы экскурсии в такие интересные исторические города, как Брюгге и Гент.

Более подробную информацию можно найти на сайте Международного морского комитета <https://comitemaritime.org> и на сайте мероприятия <https://www.cmi2022antwerp.org>. ■

The Upcoming CMI Assembly in Antwerp

After the Mexico City Assembly of the Comité Maritime International (CMI) in September/October 2019, the next CMI Assembly was to be held in Tokyo in 2020. Due to the outbreak of the COVID-19 pandemic, the Assembly in Tokyo was first postponed and then rescheduled to take place in 2025.

In 2021, for the first time in CMI's history, the Assembly was held online via Zoom. As the regular readers of the Maritime Law Journal surely know, the Assembly took place on 30 September 2021 and it resolved the issue of admitting the Maritime Law Association "RUMLA" as a national maritime law association from Russia. The decision of the CMI Assembly was almost unanimous (made by general vote of the CMI members). The Maritime Law Association "RUMLA" became a full member of CMI.

In 2022, the pandemic has receded and the CMI has decided to hold an offline Assembly. The 2022 Assembly of the Comité Maritime International will take place in Antwerp, Belgium on the afternoon of Friday, 21 October 2022, preceded by a two-day conference organized jointly by the CMI and the Belgian MLA.

Wednesday, 19 October 2022, has been set aside for meetings of the CMI's International Working Groups and Standing Committees, where the recent work of the CMI will be reviewed and showcased, and the Executive Council will hold its first non-virtual meeting in three years on Tuesday, 18 October 2022, and after the meeting ExCo members will have the pleasure of inviting delegates to

tour CMI headquarters and attend a pre-conference champagne and oyster reception.

A plenary to approve the new General Average Guidelines (and security wordings) has been scheduled for Friday morning, 21 October 2022, and the Conference work programme will include the Berlingieri Lecture delivered by Past President Patrick Griggs, as well as sessions on Judicial Sale of Ships, MASS, Polar Shipping, Fair Treatment of Seafarers, Electronic Transport Documents, Maritime Law Issues in Courts, Unified Interpretation of Test for Breaking Limitation, presentation of the yCMI and IMLI Essay Prize Winners, and a yCMI programme.

Thus, the Antwerp Assembly and Conference will mark the first time the CMI members meet in person since the 2019 meeting in Mexico City. Moreover, the Antwerp meeting will coincide with the CMI's 125th anniversary and, thus, promises to be a memorable celebration and event.

The welcome reception for delegates and their partners will take place on Wednesday evening, 19 October 2022, with the traditional gala dinner on Thursday, 20 October 2022, and the farewell reception on Friday, 21 October 2022. Additionally, post-event tours to fascinating and historic cities such as Bruges and Ghent will be available for those who wish to extend their stay in Antwerp and explore the magical wonders Belgium has to offer.

More information can be found on the website of the Comité Maritime International <https://comitemaritime.org> and the event website <https://www.cmi2022antwerp.org>. ■

II. ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ РОССИИ

Статистика и общий обзор

Второй выпуск журнала «Морское право» охватывает период с апреля по июнь 2022 года. Мы традиционно подводим ежеквартальную статистику «морских» споров, рассмотренных арбитражными судами. В этот раз статистика является несколько уникальной по сравнению с предыдущими выпусками журнала, так как в ней больше внимания уделено спорам в области морского публичного права. В связи с этим отдельно отметим, какие публично-правовые споры квалифицируются нами в качестве морских.

Морскими спорами в рамках настоящей статистики являются дела, которые связаны с торговым мореплаванием и в некоторых случаях с перевозками пассажиров. Вследствие этого некоторые публично-правовые споры, например, о праве на недвижимое имущество морских портов или об эксплуатации морских недр, несмотря на то, что формально соприкасаются с морской отраслью, в данную категорию не попадают. Напротив, в качестве «морских» рассматриваются дела об административной ответственности за незаконное пересечение границ, таможенные и экологические правонарушения. Кроме того,

в настоящий обзор попали и дела о регистрации прав на морские суда в соответствующих реестрах.

Еще одной особенностью настоящей статистики является то, что наблюдается значительное уменьшение дел, в которых упоминается КТМ РФ, в апелляционной и кассационной инстанциях. Без проведения дополнительных исследований сложно с точностью сказать, с чем связана такая тенденция. Учитывая неизменно международный характер торгового мореплавания, можно предположить, что такое положение возникает вследствие внешнеполитической и внешнеэкономической ситуации, в которой находится Российская Федерация после 24 февраля 2022 года. В этом контексте еще более интересным будет рассмотреть статистику морских дел в следующих выпусках Журнала.

Дела в кассационной инстанции

В апреле-июне 2022 года в кассационной инстанции было рассмотрено всего восемь морских дел. Все они были посвящены вопросам

Суды округов	Категории дел
Арбитражный суд Дальневосточного округа	Всего: 4 дела – о взыскании долга по договору тайм-чартера; – о взыскании с перевозчика убытков за повреждение груза; – о взыскании долга по договору приема нефтесодержащих вод; – о взыскании долга по договору хранения государственного имущества.
Арбитражный суд Московского округа	Всего: 2 дела – о взыскании убытков за простой судна; – о возмещении вреда, причиненного водному объекту затоплением оставленного буксира.

Суды округов	Категории дел
Арбитражный суд Северо-Западного округа	Всего: 1 дело – о взыскании в порядке суброгации убытков за повреждение груза.
Арбитражный суд Северо-Кавказского округа	Всего: 1 дело – о взыскании долга по договору морского агентирования.

морского частного права. В основном суды рассматривали денежные требования, связанные с задолженностями по различным договорам. Такие дела редко представляют большой интерес для исследования, так как сводятся к выяснению того, были ли выплачены денежные средства за фактически оказанные услуги или нет. Вместе с тем и такие дела иногда содержат в себе правовые проблемы. Например, примечательно, что демередж в одном из дел был взыскан в порядке «убытков за простой судна», несмотря на то, что такие «убытки» установлены договором. При этом сверхнормативное использование судна было квалифицировано как нарушение догово-

ра (дело № А40-128757). Конечно, суд не вникал в природу платы по демереджу и не квалифицировал ее как плату за «нарушение договора» или его «нормальное течение», однако наличие таких вопросов в практике может быть интересно для дальнейших исследований.

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами кассационной инстанции.

Дела в апелляционной инстанции

В апелляционной инстанции всего было найдено 39 дел, в которых упоминается КТМ РФ. Из них лишь 19 дел можно отнести к морским

Суды апелляционной инстанции	Категории дел
5-й Арбитражный апелляционный суд (далее – ААС)	Всего: 5 дел – об административной ответственности за нарушение порядка ценообразования в договоре перевозки пассажира; – о взыскании долга по договору поставки товаров для эксплуатации судна; – о взыскании долга по договору морской перевозки груза; – об ответственности за административное правонарушение при заполнении таможенной декларации; – о возмещении вреда, причиненного окружающей среде вследствие затопления судна.
7-й ААС	Всего: 2 дела – о взыскании долга по договору морской перевозки грузов; – о взыскании долга по договору перегрузки.
8-й ААС	Всего: 1 дело – о взыскании долга по договору морской перевозки груза.
9-й ААС	Всего: 5 дел – о взыскании убытков по договору морской перевозки груза (2); – об истребовании из чужого незаконного владения грузовых контейнеров; – об административной ответственности за незаконное пересечение границы; – о взыскании убытков за неисполнение договора транспортной экспедиции (перевозки).

Суды апелляционной инстанции	Категории дел
13-й ААС	Всего: 4 дела – об обязанности вернуть имущество из аренды (включая судно из бербоут-чартера); – об уплате таможенных платежей; – о наложении на судно морского ареста; – о взыскании страхового возмещения по договору страхования члена экипажа.
15-й ААС	Всего: 1 дело – о неразумном использовании директором компании морского судна сверх контрсталийного времени.
21-й ААС	Всего: 1 дело – о взыскании долга по договору бербоут-чартера.

спорам. В остальных случаях Кодекс упоминается попутно, в основном вследствие установленного в нем обязательного претензионного порядка. Кроме того, одно из «попутных» дел посвящено банкротству. Чаще всего попутное упоминание КТМ встречается в актах Девятого арбитражного апелляционного суда.

Из 19 морских дел пять посвящены вопросам морского публичного права. Такие дела связаны с таможенными нарушениями и нарушениями в области пересечения государственной границы России. При этом интересно, что одно из дел посвящено нарушению порядка ценообразования при перевозке пассажиров водным транспортом, причем в сторону снижения цены по сравнению с установленным тарифом (дело № А59-3104/2021).

В рамках морского частного права стороны все так же в большинстве случаев спорят о взыскании встречного договорного предоставления. Однако и в судах апелляционной инстанции встречаются интересные дела. Так, в одном из дел суд прямо применил к отношениям из договора транспортной экспедиции нормы о перевозке груза, что достаточно редко встречается в российской судебной практике (дело № А40-99883/2021).

Ниже представлена таблица с распределением дел между судами апелляционной инстанции.

Дела в первой инстанции

По сравнению с предыдущим кварталом количество дел в арбитражных судах первой

инстанции незначительно увеличилось (96 дел против 76 с января по март 2022 г.). Из этих 96 дел морскому частному праву было посвящено 58, а морскому публичному праву – 38. В Банке решений арбитражных судов дела распределяются следующим образом: по запросу «КТМ» – 33 дела, 10 дел в области административных правонарушений, 23 – в области морского частного права; по запросу «капитан морского порта» – 49 дел, среди которых 25 частноправовых и 24 публично-правовых; по запросу «тайм-чартер» – пять дел, четыре из области частного права и одно из области публичного; по запросу «бербоут-чартер» – два частноправовых дела; по запросу «лоцманская проводка» – четыре частноправовых дела.

В сфере морского частного права в основном спорят о взыскании денежных средств по различным договорам (тайм-чартер, перевозка груза, морское агентирование). В области публичного права большая часть дел посвящена незаконному пересечению государственной границы и таможенным правонарушениям. Несколько споров были связаны с нарушением портами и судовладельцами экологических норм.

Отдельно стоит выделить интересное дело о разливе бункерного топлива, в котором арбитражным судом были применены соответствующие нормы главы XIX.1 КТМ РФ (дело № А56-91171/2021).

В целом тенденции по спорам в судах первой инстанции не меняются по сравнению со статистикой, описанной в предыдущих выпусках Журнала.

Итог

Всего за период с апреля по июнь 2022 года арбитражными судами было рассмотрено 143 дела по морским спорам. Из них 80 посвящены вопросам морского частного права и 63 – публичного. Стороны все так же спорят

в основном о неисполнении денежных обязательств по различным договорам. Также встречаются дела о повреждении груза, разливах бункерного топлива. В сфере морского публичного права абсолютное большинство дел посвящены вопросам незаконного пересечения границы РФ. ■

Обзор подготовлен Булатом Каримовым

II. REVIEW OF RUSSIAN CASE LAW

Statistics and General Overview

The second issue of Maritime Law Journal in 2022 covers the period from April to June. We traditionally summarise quarterly statistics on “maritime” disputes heard by commercial courts. This time, the statistics are unique as compared to the previous issues of the Journal since it focuses more on the disputes in the field of public maritime law. In this regard, we note separately which public law disputes we qualify as maritime ones.

Maritime disputes for the purpose of these statistics are those which relate to merchant shipping and, in some cases, passenger transport. As a consequence, some public law disputes which relate to the maritime industry, e.g., those over the title to immovable property in seaports or offshore activities, do not fall into this category. On the contrary, administrative liability cases for illegal border crossing, customs and environmental offences are considered to be maritime cases. Moreover, disputes on registration of title to maritime vessels in the relevant registers are also included in this overview.

Another peculiarity of these statistics is that there has been a significant decrease in the number of cases in the courts of appellate and cassa-

tion instances where the Russian Merchant Shipping Code (hereinafter – MSC RF) is mentioned. Without further research, it is difficult to say with certainty what this trend due to. However, taking into account the invariably international nature of merchant shipping, it can be assumed that this situation arises from the foreign policy and economic situation in which the Russian Federation finds itself after 24 February 2022. In this context, it will be even more interesting to look at maritime case statistics in the next issues of the Journal.

Cases heard in courts of cassation instance (court of districts)

In April-June 2022, only eight maritime cases were heard in the courts of cassation instance. All of them dealt with private maritime law issues. The courts mainly considered monetary claims relating to various agreements. Such cases are seldom of much interest since they focus on the question of whether the money has been paid for services actually rendered. At the same time, these cases also sometimes contain legal problems. For example,

District Courts	Categories of Cases
The Commercial Court of the Far Eastern District	4 cases in total – on recovery under a time charter agreement; – on recovery of caused to the cargo by the carrier; – on recovery under an oily waters collection agreement; – on recovery under the state property bailment agreement.
The Commercial Court of the Moscow District	2 cases in total – on recovery of demurrage; – on recovery of damages caused to the water body by abandoned tug wrecked.

District Courts	Categories of Cases
The Commercial Court of the Northwestern District	1 case in total – on recovery of damages caused to the cargo by way of subrogation.
The Commercial Court of the North-Caucasus District	1 case in total – on recovery under a maritime agency agreement.

it is noteworthy that, in one case, demurrage was charged as “damages for vessel demurrage” despite the fact that such “damages” were set out in the contract. The vessel demurrage was also considered as a breach of contract (case No. A40-128757/2021). Of course, the court did not delve into the nature of demurrage and did not qualify them as damages for “breach of contract” or its “normal course”. However, the existence of such issues in practice may be interesting for further research.

Below is the table showing the distribution of cases among the courts of cassation instance (district courts).

Cases heard in courts of appellate instance

There were 39 cases in the courts of appeal where the MSC RF was mentioned. Only 19 cases of these

could be attributed to maritime disputes. In other cases, the Code was mentioned occasionally, mainly because of the compulsory pre-trial procedure established therein. Moreover, one of the “occasional” cases deals with bankruptcy issues. The most frequent occasional references to MSC RF were in the rulings of the Ninth Commercial Court of Appeal.

Five of the 19 maritime cases concern issues of public maritime law. These cases mainly relate to customs violations and violations of the state border crossing. It is interesting that one of the cases deals with violations of the pricing procedure for transporting passengers by water transport. The price was lower than the established rates (case No. A59-3104/2021).

In private maritime law, most disputes are still over the recovery of consideration. However, there are also interesting cases in appellate courts. For

Courts of Appeal	Categories of cases
The 5 th Commercial Court of Appeal (hereinafter – CCA)	5 cases in total – on administrative liability for violations of the pricing procedure for transporting passengers contract; – on recovery under an agreement of supply of the goods for the operation of the vessel; – on recovery under a carriage of goods by sea agreement; – on liability for an administrative offence in completing customs declaration; – on compensations for damage caused to the environment by wrecks.
The 7 th CCA	2 cases in total – on recovery under a carriage of goods by sea agreement; – on recovery under a transshipment agreement.
The 8 th CCA	1 case in total – on recovery under a carriage of goods by sea agreement.
The 9 th CCA	5 cases in total – on recovery under a carriage of goods by sea agreement (2); – on recovery of cargo containers from unlawful possession; – on liability for administrative offence in the state border crossing; – on recovery losses for non-performance of a freight forwarding (carriage) agreement.

Courts of Appeal	Categories of cases
The 13 th CCA	4 cases in total – on an obligation to return the property from the lease (including the vessel from the bareboat charter); – on the payment of customs duties; – on the maritime arrest of the vessel; – on recovery of insurance indemnity under a crew member insurance agreement.
The 15 th CCA	1 case in total – on the unreasonable use of the vessel in excess of demurrage time by a company director.
The 21 th CCA	1 case in total – on recovery under a bareboat charter agreement.

example, in one case the court directly applied the rules on a carriage to relations under a freight forwarding agreement, which is rare in Russian judicial practice (case No. A40-99883/2021).

Below is the table showing the distribution of cases among the courts of appeal.

Cases heard in courts of the first instance

There was a slight increase in the number of cases heard by the courts of the first instance compared to the previous quarter (96 cases compared to 76 cases from January to March 2022). 58 cases of these 96 relate to the private law matters and 48 cases relate to the public law sphere. In the Archive of commercial court rulings, the distribution of the cases is as follows: in the “MSC” keyword there are 33 cases (10 public law cases and 23 private law cases); the “harbour master” – 49 cases (25 private law cases and 24 public law cases); the “time charter” – six cases (five private law cases and one public law case); the “bareboat charter” – two private law cases; the “navigation” – four private law cases.

In the private maritime law field, most cases are disputes over the recovery of money under various agreements (time charter, carriage, and maritime

agency). In the public law field, most cases deal with illegal border crossing and customs violations. Several disputes were related to the violation of the environmental regulations by seaports and shipowners.

It is noteworthy to emphasise the interesting case related to the bunker oil spill. In this case, the commercial court applied the relevant provisions of Chapter XIX.1 of the MSC RF (case No. A56-91171/2021).

Overall, the trends in the courts of the first instance are unchanged compared to the statistics in previous issues of the Journal.

Conclusion

In the period between April and June 2022, the commercial courts heard 143 maritime disputes. 80 of these cases relate to private maritime law issues and 63 of these cases dealt with public law matters. Most disputes still relate to the failure to fulfil monetary obligations under various agreements. There are also cases concerning damage to the cargo and bunker oil spills. In the public law field, the vast majority of cases relate to the illegal Russian border crossing. ■

The Review was prepared by Bulat Karimov



Мария Ерохова,

кандидат юридических наук, LLM,
консультант юридической фирмы
NAVICUS.LAW



Наталья Романова,

Санкт-Петербургский
государственный университет

Извозчицкая пропажа в Крёкшино, или о возложении на перевозчика риска гибели груза

Комментарий к постановлению Арбитражного суда Северо-Западного округа от 29 апреля 2022 г. № Ф07-3562/2022 по делу № А56-102792/2020 (САО «ВСК» v ООО «Балт ской»)

Арбитражный суд пришел к выводу, что риск утраты запломбированного груза несет перевозчик, а не грузоотправитель. Если договором имущественного страхования не предусмотрено иное, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит право требовать возмещение ущерба в порядке суброгации.

Факты: ООО «Итеко Россия» являлось экспедитором и организовывало перевозку груза для АО «Сони Электроникс». Ответственность ООО «Итеко Россия» была застрахована у САО «ВСК». Перевозку осуществляло ООО «Балт ской», привлеченное ООО «Итеко Россия».

При перевозке контейнера с оборудованием, принадлежащем АО «Сони Электроникс», часть груза была утрачена. Было установлено, что контейнер прибыл в пункт назначения – деревню Крёкшино Новомосковского округа – с нарушенными пломбами.

Страховщик признал данное событие страховым случаем и выплатил страхователю, ООО «Итеко Россия», страховое возмещение в размере 1 224 444,06 рублей (стоимость недостающего груза, подтвержденная коносаментом и приёмодаточным ордером с объявленной ценностью). В свою очередь ООО «Итеко Россия» добровольно возместило убытки АО «Сони Электроникс» (заказчику по договору логистики).

После выплаты страхового возмещения САО «ВСК» в порядке суброгации заняло место ООО «Итеко Россия» и обратилось с иском к перевозчику (ООО «Балт ской») о возмещении вреда.

Позиция истца:

1. Груз утрачен из-за действий перевозчика – ООО «Балт ской».
2. Недостача/утрата спорного груза подтверждена актом, подписанным в том числе водителем перевозчика.
3. ООО «Балт ской» несет ответственность за действия привлеченного им водителя.

Позиция ответчика:

1. Отсутствует причинно-следственная связь между действиями (бездействием) перевозчика и утратой груза.
2. Предметом спорной перевозки являлся контейнер, а не электроника в определенном количестве, которая была утрачена.

3. Акт о выявленных недостатках составлен спустя 4 суток после обнаружения факта повреждения пломбы. Также в акте отсутствует подпись представителя грузополучателя.

Судебные акты: дело прошло три круга рассмотрения. Решением Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 01.10.2021 и оставленным без изменения постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 29.12.2021 иск удовлетворён, после чего ответчик обратился с кассационной жалобой в Арбитражный суд Северо-Западного округа с просьбой отменить решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции и принять по делу новый судебный акт об отказе в удовлетворении иска. Однако кассационная инстанция не нашла оснований для отмены вышеуказанных судебных актов.

Комментарий:

Спор возник в связи с утратой груза при перевозке автомобильным транспортом. Однако, если бы перевозка осуществлялась морским транспортом, суть спора оставалась бы такой же: понятие вины как условия ответственности перевозчика и суброгация. Вопросы ответственности перевозчика актуальны для любого вида перевозки, поэтому комментарий включен в журнал по морскому праву.

Ответственность перевозчика за утрату груза установлена в ст. 796 ГК РФ и принято считать, что перевозчик отвечает при условии вины. Иначе говоря, перевозчик не несёт ответственности за случайное повреждение груза. Однако на практике всё гораздо сложнее, и комментируемое дело является иллюстрацией проблемы.

Проанализируем два основных вопроса права, имевших значение для решения спора: понятие вины как условия ответственности перевозчика и суброгацию.

1. О понятии вины: влечёт ли утрата запломбированного груза безусловную ответственность перевозчика?

Ответственность в обязательственном праве следует из двух оснований. Первым основанием является неисполнение договора. Это так называемая договорная ответственность, условия которой устанавливаются в статье 401 ГК РФ.

Вторым основанием ответственности является причинение вреда. Это деликтная ответственность, условия которой определены в статье 1064 ГК РФ.

В предпринимательских договорных отношениях по общему правилу действует принцип безвиновной ответственности (п. 3 ст. 401 ГК РФ). Деликтная ответственность по общему правилу, напротив, наступает при условии вины, независимо от того, кто причинил вред – гражданин или предприниматель (п. 2 ст. 1064 ГК РФ).

Исключением из принципа договорной безвиновной ответственности предпринимателей служит сфера перевозки. Принято считать, что перевозчик отвечает при условии вины, а именно, если не докажет, что утрата или порча груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело (п. 1 ст. 796 ГК РФ). Акцент на вину как условие ответственности перевозчика следует из зависимости ответственности от действий перевозчика: перевозчик отвечает за убытки, если не докажет, что причинение убытков от него не зависело.

Вина в гражданском праве всегда презюмируется, и ответчик для освобождения от ответственности должен доказывать обратное, поэтому везде используются формулировки, возлагающие бремя доказывания отсутствия вины на перевозчика.

Ответственность за вину предполагает, что убытки могут быть взысканы с причинителя вреда, если видно, что он не проявил ту степень заботливости и осмотрительности, которая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота¹.

При этом вина в гражданском праве не предполагает оценку субъективного отношения причинителя вреда к содеянному, а заключается в определении должного поведения должника и степени отклонения от него. Степень отклонения от должного стандартного поведения – это и есть вина в гражданском праве. Определение виновности предполагает значительную степень судебного усмотрения².

В настоящее время в российской судебной практике видна интересная тенденция: суды

¹ См. подробнее о понятии вины в гражданском праве: В.В. Байбак. Комментарий к статье 401 ГК РФ. Договорное и обязательственное право (Общая часть) / Отв. ред. А.Г. Карапетов. – М., 2017. – С. 699.

² Там же.

взыскивают убытки с перевозчика, когда установлено, что он принял груз к перевозке. Всё остальное значения не имеет.

Именно такая ситуация видна в комментируемом деле: перевозчик принял запломбированный контейнер к перевозке, однако в пункт назначения контейнер прибыл с повреждённой пломбой и частично утраченным грузом. По мнению судов, этого достаточно для взыскания убытков с перевозчика, возникших при неисполнении договора. Выяснять причины повреждения пломбы, способы охраны груза перевозчиком, устанавливая зависимость утраты груза или повреждения груза от действий перевозчика суды считают излишним. Им достаточен факт принятия груза к перевозке. Такой подход, по существу, означает ответственность перевозчика не при условии вины, а за случай, то есть независимо от вины, и только непреодолимая сила может освободить перевозчика от ответственности.

Помимо комментируемого дела, аналогичная тенденция была видна не только в практике Высшего Арбитражного суда РФ и делах иных окружных судов, но и Верховного Суда РФ. Так, в Определении Верховного Суда Российской Федерации от 15.12.2020 по делу № 45-КГ20-18-К7, которое касается ответственности экспедитора, отвечающего по тем же правилам, что и перевозчик (абз. 2 ст. 803 ГК РФ), высказана такая же позиция. Верховный Суд РФ прямо отмечает, что «экспедитор, не исполнивший или ненадлежаще исполнивший обязательство, являясь субъектом предпринимательской деятельности, несёт гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины».

Таким образом, в настоящем деле именно перевозчик несёт ответственность за утрату или повреждение груза по сути независимо от вины. Суд указал, что на перевозчика возложен риск утраты груза после его принятия к перевозке. Другими словами, реалии российской судебной практики таковы, что перевозчик несет риск, а не виновную ответственность за утрату или повреждение груза.

В то же время на ограниченный характер ответственности перевозчика реальным ущербом российская судебная практика пока не покушается.

Довольно свободное толкование закона российскими судами означает для перевозчиков, что условия и размер их ответственности сле-

дует четко определять в договоре перевозки. В качестве ориентира для определения и конкретизации условий и объёма ответственности перевозчика можно использовать статьи 4–5 Международной Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте³, где в статье 4 подробно определяются условия ответственности перевозчика за вину, а в статье 5 вводится право отказа перевозчика от ограничения ответственности, но с условием указания на это в коносаменте.

В комментируемом деле суд в обоснование своей позиции как раз ссылаясь на условия договора перевозки, в котором речь шла об ответственности перевозчика за причинение убытков заказчику вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения водителем своих обязанностей, в частности за полное или частичное повреждение, порчу, утрату, недостачу перевозимого груза независимо от каких бы то ни было обстоятельств.

Из комментируемого дела видно, как императивное и, вероятно, не вполне обоснованное правило закона об ответственности перевозчика за вину трансформируется в ходе судебного толкования и сопоставления с условиями договора в возложение на перевозчика ответственности за случай.

2. Суброгация и регресс

В данном деле страховщик выплатил страховое возмещение страхователю и в силу закона к нему перешло право требования по взысканию убытков с причинителя. Переход права к страховщику после выплаты страхового возмещения именуется суброгацией. В настоящем деле никто не усомнился в праве страховщика на иск.

Однако в российской практике нередко смешивают суброгацию и регресс, поэтому представляется важным обратить внимание на различия между этими правовыми институтами.

Суброгация применяется в страховании (ст. 965 ГК РФ и ст. 281 КТМ РФ при страховании морских рисков), а также при поручительстве (ст. 387 ГК РФ). Суброгация представляет собой разновидность перемены кредитора в обязательстве, своего рода цессию в силу закона.

³ Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гагские правила) и два Протокола к ней, 1968, 1979 гг. (Гагско-Висбийские правила).

Регресс применяется в деликтах в случаях возмещения вреда одним лицом за другое (ст. 1081 ГК РФ), а также при субсидиарной или солидарной ответственности (ст. 325, 399 ГК РФ). Общим для этих правовых конструкций является только то, что обе они обеспечивают обратным требованием лицо, удовлетворившее кредитора за должника. В основании деления на регресс и суброгацию лежит судьба обязательства, исполненного третьим лицом.

Если после исполнения обязательства третьим лицом оно прекратилось, то возникает новое регрессное обязательство, заключающееся в праве исполнителя требовать возмещения с первоначального должника.

В случаях, когда обязательство должника не прекращается исполнением третьим лицом, происходит суброгация, и место кредитора в уже существующем обязательстве занимает исполнитель.

Почему в каких-то случаях обязательство должника прекращается исполнением за него третьим лицом, а в других – нет, это вопрос, не имеющий чёткого ответа. Можно предположить, что там, где между сторонами точно есть предварительная договоренность об исполнении третьим лицом, обязательство должника не прекратится, а место кредитора займёт тот, кто исполнит обязательство. Эта договоренность об исполнении – как бы цессия под условием исполнения. Такую ситуацию мы видим в страховании и поручительстве. Стороны изначально договариваются, что обязательство должника будет исполнено страховой организацией или поручителем, и после исполнения он занимает место кредитора.

Поскольку в результате исполнения обязательства третьим лицом нового обязательства не возникнет, а место кредитора займёт исполнитель, по его требованию сохранится прежний срок давности; против его требования должник будет иметь возражения как против первоначального кредитора; обеспечение, предоставленное должником, также сохранится.

В случаях, когда предварительной договоренности между кредитором и третьим лицом нет, но обязательство должника исполняется третьим лицом, считается, что обязательство должника прекращается. Однако возникает новое регрессное обязательство, имеющее свой срок исковой давности. Хотя этот вывод небезупречен, так как солидарная и субсидиарная от-

ветственность могут возникать не только в силу закона, но и по договору.

Сложно усмотреть логику деления последствий исполнения обязательства третьим лицом на регресс и суброгацию. Договорённость с кредитором представляется слабым аргументом и в любом случае частично опровергаемым основанием возникновения солидарной и субсидиарной ответственности.

В ходе реформы в ГК РФ появилась общая норма об исполнении обязательства третьим лицом – ст. 313 ГК РФ, при том в этой статье акцент сделан на ситуации исполнения обязательства без предварительной договорённости с кредитором. Раз есть общая норма об исполнении обязательства третьим лицом, то логичны одинаковые правовые последствия, выстроенные либо по суброгационной, либо по регрессной модели.

* * *

В комментируемом деле, помимо поставленных вопросов, проиллюстрирована ответственность перевозчика за привлечённого им водителя. Этот вопрос не представляется сложным, поскольку, если водитель работает по трудовому договору и повредил груз, работодатель несёт ответственность за действия работника в силу прямого указания ст. 1068 ГК РФ. В случаях, когда водитель привлечён по гражданско-правовому договору, ситуация не меняется, перевозчик несёт ответственность за его действия по ст. 403 ГК РФ. Однако в этом случае можно выделить фигуру договорного перевозчика, то есть того, кто пообещал доставить груз по месту назначения, и фактического перевозчика, то есть того, кто непосредственно осуществлял перевозку. В данном случае это деление не имеет практического значения, поскольку ООО «Балт скай» приняло на себя обязательство по перевозке и, значит, несёт ответственность как за своих работников, так и за привлечённых третьих лиц.

Выводы

Практическое значение комментируемого дела сводится к иллюстрации по сути безвиновной ответственности перевозчика. Теоретическое значение дела заключается в том, что оно заставляет задуматься об отличиях регресса и суброгации, а также о правовом смысле этого деления. ■



Maria Erokhova,
PhD, LLM, Counsel of the Law Firm
NAVICUS.LAW



Natalya Romanova,
Saint Petersburg State University

Cargo Loss in Krekshino, or on Attachment of Risk of Cargo Missing on a Carrier

*Commentary to the Ruling dd. 29 April 2022 No. F07-3562/2022
on Case No. A56-102792/2020 of the Commercial Court of North-West District
(SAO "VSK" v LLC "Balt Sky")*

The commercial court concluded that the risk of loss of the cargo sealed was borne by the carrier and not by the shipowner. Unless the property insurance contract provides otherwise, the insurer who paid the indemnity shall be entitled to claim the damages by way of subrogation.

Facts: LLC "Iteko Russia" was the freight forwarder and organized transportation of cargo for JSC "Sony Electronics". The liability of LLC "Iteko Russia" was insured by SAO "VSK". The carriage of goods was carried out by LLC "Balt Sky" which was involved by LLC "Iteko Russia".

Part of the cargo was lost while transporting a container of equipment belonging to JSC "Sony Electronics". The container was found to have arrived at its destination (the village Krekshino in Novomosovsky district) with broken seals.

The insurer recognised this event as an insured event and paid the insured (LLC "Iteko Russia") insurance compensation in the amount of RUB 1 224 444.06. It is the value of the cargo lost proved by the bill of lading and delivery and acceptance order with a declared value. In its turn, LLC "Iteko Russia" voluntarily reimbursed JSC "Sony Electronics" (the customer under the logistic contract) the losses.

SAO "VSK" took the place of the LLC "Iteko Russia" by way of subrogation after payment of the insurance compensation and filed a claim against the carrier (LLC "Balt Sky") for damages.

Claimant's arguments:

1. The cargo was lost due to the actions of the carrier (LLC "Balt Sky").
2. The shortage/loss of the goods under dispute was proved by a certificate signed by the carrier's driver among others.
3. LLC "Balt Sky" is responsible for the actions of the driver it has involved.

Defendant's arguments:

1. There is no causal link between the carrier's actions (omissions) and the loss of the cargo.
2. The subject of the carriage was the container, not electronics in a certain quantity which had been lost.

3. The Defects Certificate was drawn up 4 days after it was discovered that the seal was damaged. It also does not contain the signature of the consignor's representative.

Rulings of courts: the case went through three rounds of hearings. Under the judgement of the Commercial Court of Saint Petersburg and Leningradskaya Oblast dated 01 October 2021 and the judgement of the Thirteenth Commercial court dated 29 December 2021, the courts found in favour of the Claimant. After that, the Defendant filed the cassation appeal to the Commercial Court of Northwest District requesting the first instance court judgement and appellate court rulings be overturned and that a new judgement shall be adopted rejecting the claim. However, the cassation court found no grounds for reversal of the above rulings.

Commentary:

The dispute arose out of the cargo loss in road transport. However, if the carriage had been by sea, the essence of the dispute would remain the same: the concept of fault as a condition of the carrier's liability and subrogation. Liability issues are relevant to any type of carriage, so the commentary is included in the journal on maritime law.

The carrier's liability for loss of cargo is set out in Art. 796 of the Russian Civil Code. It is accepted that the carrier is liable if it is at fault. In other words, the carrier is not liable for accidental damage to the cargo. However, in practice, things are more complicated. The case under comment is an illustration of this problem.

We shall analyse two main points of law relevant to the dispute: the concept of fault as a condition of the carrier's liability and subrogation.

1. The concept of fault: does the loss of sealed cargo make the carrier liable strictly?

Liability in the law of contracts follows from two grounds. The first ground is the non-performance of the contract. This is a so-called contractual liability, the conditions of which are set out in Art. 401 of the Russian Civil Code. The second ground is the liability for torts. This is a tort liability, conditions of which are set out in Art. 1064 of the Russian Civil Code.

The principle of strict liability (para. 3 of Art. 401 of the Russian Civil Code) applies in entrepreneurial

contract relations as a general rule. By contrast, tort liability, as a general rule, is fault-based, regardless of whether the tort was caused by a citizen or an entrepreneur (para. 2 of Art. 1064 of the Russian Civil Code).

The field of carriage is an exception to the principle of the entrepreneur's contractual strict liability. It is generally accepted that the carrier is liable fault-based, namely unless it proves that the loss or damage to the cargo was caused by circumstances which it could not prevent and which it was not responsible for eliminating (para. 1 of Art. 796 of the Russian Civil Code). The emphasis on fault as a condition of the carrier's liability follows from the dependence of that liability on the carrier's actions. The carrier is liable for the losses unless it proves that these losses were beyond its control.

The fault in Civil law is always presumed and the defendant shall prove otherwise in order to be released from the liability, so the wording, which is used everywhere, places the burden of proving no fault on the carrier.

Fault-based liability implies that losses shall be recovered from the tortfeasor if it is shown that it failed to exercise the care and diligence degree which is required of it by the nature of the contract and the business circumstances.¹

At the same time, fault in Civil law does not involve the assessment of the subjective attitudes of the tortfeasor towards the tort. It is the determination of the proper behaviour of the debtor and the degree of deviation from it. The degree of deviation of the proper behaviour is the fault in Civil law. Determining fault involves a significant extent of judicial discretion.²

An interesting trend in Russian judicial practice is currently being seen. The courts recover damages from the carrier if there has been established that it has accepted the goods for carriage. Everything else is irrelevant.

This is the situation in the case commented upon. The carrier accepted the sealed container for carriage. However, the container arrived at its destination with a seal damaged and cargo lost partially. From the courts' point of view, this was sufficient to recover damages from the carrier arising out of the non-performance of the

¹ See more on the concept of fault in commerce Baybak V.V. Comment to the Art. 401 of the Russian Civil Code. Law of Contracts and Obligations (General part) / Ed. by Karapetov A.G. M., 2017. P. 699.

² Ibid.

contract. The courts considered it unnecessary to inquire into the reasons for damage to the seal, the carrier's means of protecting the cargo, or whether the loss or damage of the cargo was due to the carrier's actions. The fact that the cargo has been accepted for the carriage is sufficient. This approach essentially means that the carrier is liable strictly, i.e., regardless of fault. Only force majeure may release the carrier from liability.

Apart from the case commented upon, a similar trend has been seen not only in the practice of the Supreme Commercial Court of Russia and district courts but also in the practice of the nowadays Supreme Court of Russia. The Judgment of the Supreme Court of Russia dated 15 December 2020 in case No. 45-KG20-18-K7 which is related to the liability of the freight forwarder liable under the same rules as the carrier (para. 2 of Art. 803 of the Russian Civil Code) expresses the same position. The Supreme Court of Russia explicitly notes that "freight forwarder who has failed to fulfil or improperly fulfilled an obligation as an entrepreneur is liable irrespective of the presence or absence of its fault".

Therefore, in this case, it was the carrier who was liable for loss of or damage to the goods per se irrespective of fault. The court pointed out that the carrier bears the risk of loss of the cargo after it has been accepted for the carriage. In other words, the reality of the Russian judicial practice is that the carrier bears the risk rather than the fault-based liability for loss or damage to the cargo.

At the same time, the Russian judicial practice has not yet tried to reconsider the nature of the carrier's liability limited to actual damages.

The rather broad interpretation of the laws by Russian courts means for carriers that the conditions and extent of their liability shall be clearly defined in the contract of carriage. Art. 4 and 5 of the International Convention for Unification of Certain Rules of the Bill of Lading³ may be used as a guideline to determine and specify the condition and scope of the carrier's liability. In this regard, Art. 4 of the Convention details the carrier's fault-based liability,

and Art. 5 introduces the carrier's right to waive the liability limits on the condition that this shall be indicated in the bill of lading.

In the case commented upon, the court relied on the terms of the carriage contract which referred to the carrier's liability for losses incurred by the customer as a result of the driver's non-performance or improper performance of its duties, in particular for total or partial damage, loss, or shortage of the cargo transported regardless of any circumstances whatsoever.

The case commented upon shows how imperative and probably not fully justified rule on the carrier's fault-based liability is transformed into the carrier's strict liability by judicial interpretation and comparison with the terms of the contract.

2. Subrogation and Recourse⁴

In this case, the insurer paid indemnity to the insured and was legally entitled to recover the losses from the tortfeasor. The transfer of the rights towards the insurer after the payment of the indemnity is called "Subrogation". In this case, no one questioned the insurer's right to the action.

However, in Russian practice, Subrogation and Recourse are often confused. Thus, it seems important to draw attention to the differences between these institutions.

Subrogation is applied in insurance (Art. 965 of the Russian Civil Code and Art. 281 of the Russian Merchant Shipping Code for marine perils insurance) and suretyship (Art. 387 of the Russian Civil Code). Subrogation is a type of change of creditors an obligation, a kind of assignment by operation of law.

Recourse applies in torts in cases of compensation for damages by one person for another (Art. 1081 of the Russian Civil Code), and in cases of the subsidiary or joint and several liabilities (Art. 325, 399 of the Russian Civil Code). What these legal constructions have in common is only that they both provide recourse to the person who satisfied the creditor for the debtor. The division into Recourse and Subrogation are based on the fate of an obligation performed by a third party.

³ Convention for Unification of Certain Rules of the Bill of Lading, 1924 (the Hague Rules), and two Protocols, 1968, 1979 (the Hague-Visby Rules).

⁴ In Russian law, there are two concepts of the transfer of rights arising out of the obligation performed by a third party towards that third party – "subrogation" and "recourse".

If the obligation is terminated after the performance of a third party, a new Recourse obligation arises. It consists of the right of the performer to claim compensation from the original debtor.

In cases where the debtor's obligation is not terminated by the performance of a third party, Subrogation occurs and the state of the creditor in the already existing obligation is taken by the performer.

Why in some cases the debtor's obligation is terminated by the performance of a third party on its behalf and in others it is not? This is a question that has no clear answer. It may be assumed that where it is a prior agreement between the parties that a third party will perform, the debtor's duties will not end, and the creditor will be replaced by someone who will perform the obligation. This performance agreement is a kind of a conditional assignment. This may be seen in insurance and suretyship. The parties initially agree that the debtor's obligation will be fulfilled by the insurance company or the surety, and once the obligation has been fulfilled it takes the place of the creditor.

Since no new obligation will arise as a result of the performance of the obligation by the third party and the performer will take the place of the creditor, its claim will remain subject to the previous limitation period; the debtor will have arguments against its claim as against the original creditor; the security provided by the debtor will also remain in place.

In cases where there is no prior agreement between the creditor and a third party, but the debtor's duties are performed by that third party, the debtor's obligation is deemed to be terminated. However, a new recourse obligation with its own limitation period arises. Although this conclusion is not irreproachable since joint and several and subsidiary liability may arise not only by virtue of law but also by contract.

It is difficult to see the logic of dividing the consequences of third-party performance to a Recourse and Subrogation. An agreement with a creditor appears to be a weak argument and is partial-

ly defeated by the grounds of joint and several and subsidiary liability.

In the course of the reform of the Russian Civil Code, a general rule on the performance of obligations by third parties has appeared (Art. 313 of the Russian Civil Code). At the same time, in this Article, the emphasis is placed on the situation of the performance of obligations without prior agreement with the creditor. If there is a general rule on the performance of obligations by a third party, it is logical to have the same consequences under either the Subrogation or the Recourse models.

* * *

In addition to the issues raised, the case commented upon illustrates the carrier's liability for the drive it has involved. The issue does not seem complicated since if the driver works under an employment contract and damages the cargo, the employer is liable for the employee's actions under the clear provision of Art. 1068 of the Russian Civil Code. In cases where the driver is employed under a Civil law contract, the situation does not change, the carrier is liable for its actions pursuant to Art. 403 of the Russian Civil Code. However, in this event, a distinction may be made between the contractual carrier, i.e., the one who has promised to deliver the goods to their destination, and the actual carrier, i.e., the one who performed the carriage directly. This division is of no practical relevance in the case commented upon since LLC "Balt Sky" has assumed the obligation of carriage and is therefore liable both for its own employees and for third parties involved.

Conclusion

The practical significance of the commented case comes down to illustrating the per se strict liability of the carrier. The theoretical significance of the case is that it raises the question on the distinction between recourse and subrogation and the legal meaning of this distinction. ■

III. СТАТЬИ



Татьяна Драгунова,

Слушатель магистерской программы «Сравнительное и международное частное право»,
Манчестерский Университет / ОАНО «МВШСЭН» (Шанинка),
главный юрист-консульт ПАО «РусГидро»

Вещный эффект заявления абандона в морском праве Англии и России

Статья посвящена исследованию вещного эффекта заявления об абандоне в российском морском страховании. Автор исследует, с одной стороны, причины, по которым институт заявления абандона возник в английском морском страховании, и задачи, которые он призван был решить, а с другой – механизм возникновения права собственности, предусмотренный ГК РФ, в результате чего приходит к выводу о том, что необходимость сохранения вещного эффекта заявления абандона в российском морском праве вызывает серьезные сомнения.

Ключевые слова: абандон, морское страхование, английское право, возмещение потерь, вещный эффект отказа от права собственности, полная гибель судна, основания возникновения права собственности, ответственность за вред, причиненный затонувшим имуществом, фактическая гибель судна, фикция полной гибели.

Институт абандона появился в российском праве только в 1929 году¹ и по понятным причинам долгое время не находил себе широкого применения. Практический и научный интерес к нему появился только в начале 2000-х годов. Однако до настоящего времени

отсутствуют русскоязычные работы, содержащие сколько-нибудь полный анализ того, какова цель существования абандона в российском морском страховании и какое место он занимает в системе российского гражданского права.

В частности, тема абандона представляет академический интерес для российского юриста в контексте того, насколько заявление абандона как основания перехода права собственности вписывается в ту модель возникновения права собственности, которая задана ГК РФ.

¹ Дореволюционное гражданское право вообще не признавало за страхователем право абандона (даже «по особому условию полиса»), подробнее см. Афанасьев С.Н. Отказ страхователя от прав на застрахованное имущество (абандон) в морском страховании // СПС «КонсультантПлюс», 2010.

Предметом настоящего исследования является изучение вещного эффекта абандона. Для сравнительного анализа выбрана английская юрисдикция. В отличие от России, в Англии институт абандона обладает давней историей и логично встроен, с одной стороны, в доктрину *indemnity*, лежащую в основе английского страхового права, а с другой – в представления о механизме перехода права собственности. Проблема вещного действия абандона получила детальную разработку в доктрине и судебной практике Англии. Тем не менее актуальные исследования показывают, что на данный момент заявление абандона в основном имеет обязательственный эффект, то есть дает страхователю право на получение полной страховой суммы в отношении абандонированного имущества, тогда как вещный эффект блокируется отказом страховщика от принятия в собственность застрахованного имущества.

Цель настоящей работы состоит в том, чтобы продемонстрировать, что сложившееся в России представление о переходе права собственности на основании заявления об абандоне без учета воли страховщика теоретически не обосновано. Механизм, допускающий переход права собственности от страхователя к страховщику и обратно исключительно по воле первого или второго, соответственно, не вписывается в ту модель перехода права собственности, которая предусмотрена ГК РФ.

В результате исследования автор ставит под сомнение целесообразность сохранения вещного эффекта заявления об абандоне в российском морском страховании по крайней мере в качестве императивного правила.

Понятие абандона по английскому праву

Исторические корни абандона

Предположительно договор страхования появился в конце Средних веков, выделившись в качестве самостоятельного вида договора из морского займа, а точнее из двух возникших в результате его запрета суррогатов: квазизайма (*simulated loan*) и квази купли-продажи (*simulated sale*)².

В частности, в рамках договора квази купли-продажи продавец (страхователь) принимал на себя обязательство передать товар (судно или груз) в собственность покупателя (страховщика) под отлагательным условием о том, что этот товар не достигнет пункта назначения, например, в результате кораблекрушения или захвата пиратами или военным противником (прообраз страхового случая). Таким образом, в момент гибели или захвата судна происходила перфекция договора купли-продажи и, соответственно, у продавца-страхователя появлялось право требования покупной цены (страховой суммы), а у покупателя-страховщика – передачи товара в собственность. Поскольку, с одной стороны, предоставление по договору купли-продажи предполагает передачу владения товаром, а с другой стороны, характер отлагательного условия квази купли-продажи таков, что практически полностью исключает возможность такой передачи, возникла потребность в фикции передачи, коей стало признаваться заявление абандона продавцом-страхователем, посредством которого он как бы передавал владение страховщику³.

К началу XV века описанная практика сложилась в качестве *lex mercatoria*⁴, а затем в том или ином виде перекечевала в национальные правовые порядки, в том числе в английский, где получила свое дальнейшее развитие сначала в *common law*, а затем в Акте о морском страховании 1906 года, *Marine Insurance Act 1906* (далее – *MIA*). В Англии применительно к договору страхования постепенно сложилась доктрина

мен на встречное предоставление. По общему правилу, гибель переданного в заем имущества не прекращает обязательство заемщика по возврату займа и уплате процентов. Суть морского залога состояла в том, что кредитор за дополнительную плату (аналог будущей страховой премии), существенно превышающую величину обычно начисляемых процентов за пользование денежными средствами, принимал на себя риск случайной гибели судна и/или груза в пути. В 1236 году Папа Григорий IX наложил запрет на морской заем как ростовщический договор. Для обхода этого запрета стали применяться модели квазизайма и квази купли-продажи. Подробнее см.: *Marnewick C.G. Abandonment in Marine Insurance Law: An Historical-Comparative Study*, ResearchSpace (1996). P. 96, https://researchspace.ukzn.ac.za/xmlui/bitstream/handle/10413/9539/Marnewick_C_G_1996_Vol_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y; *Zimmerman R. The Law of Obligations. Roman Foundations of the Civilian Tradition*. NY: Oxford University Press, 1996. P. 181–186.

² Морской заем – это первый известный вид договора, имеющий своим предметом перенос риска в об-

³ *Marnewick C.G. Op. cit.* P. 107–113.

⁴ *Ibid.* P. 111.

indemnity, подразумевающая принцип суброгации, в соответствии с которым к страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходят права страхователя, связанные (1) со страховым случаем, в частности договорные и/или деликтные требования к третьему лицу, на котором лежит ответственность за понесенные страхователем потери (суброгация в узком смысле), и (2) с имуществом, в отношении которого была выплачена полная страховая сумма (абандон).

Значение термина «абандон»

Сложности понимания института абандона в морском страховании не в последнюю очередь обусловлены тем, что термин «*abandonment*» / «*to abandon*» используется в английском праве в нескольких смыслах.

Во-первых, термин «*abandonment*» определяется как добровольный отказ от владения, не связанный с передачей вещи другому лицу посредством купли-продажи или дарения и обычно не влекущий отказ от права собственности⁵. Применительно к морскому страхованию такой отказ от владения мы обнаруживаем в ст. 60 (1) *MIA*, в которой термином «*abandoned*» обозначается оставление капитаном и командой судна ввиду того, что его фактическая полная гибель представляется неизбежной, или по той причине, что фактическая полная гибель не может быть предотвращена без расходов, которые на момент их несения могут превысить стоимость застрахованного имущества. В данном случае речь идет о физическом оставлении вещи и об утрате владения, но не об отказе или передаче права собственности.

Во-вторых, наряду с понятием отказа от владения существует понятие отказа от права собственности, которое иногда обозначается термином «*divesting abandonment*»⁶. В этом значении термин «*to abandon*» используется в ст. 61 *MIA*, где речь идет об отказе от права собственности в пользу страховщика.

В-третьих, *common law* и *MIA* используют понятие «заявление абандона», которое следует

отличать от отказа от владения, равно как и от отказа от права собственности. Заявление абандона представляет собой исключительное средство защиты, предоставляемое в определенных случаях, посредством которого страхователь может заявить о выплате полной страховой суммы против передачи страховщику права собственности на то, что осталось от застрахованного имущества⁷. В этом определении явно проследживается мысль о том, что заявление абандона имеет как обязательственный, так и вещный эффект.

И, наконец, в-четвертых, термин «*abandonment*» используется для описания доктрины морского страхования, включающей право страхователя на заявление абандона, правовые последствия реализации этого права, условия правомерности заявления абандона и собственно переход права собственности на застрахованное имущество от страхователя к страховщику⁸.

Фикция полной гибели

Первоначально выделившийся из квазизайма и квази купли-продажи договор страхования предполагал выплату страхового возмещения только на случай полной гибели застрахованного имущества. Однако, что считается такой гибелью? Ответ на этот вопрос постепенно сложился в *common law* и был сформулирован в *MIA*.

В соответствии со ст. 57 (1) *MIA* фактическая полная гибель имеет место, когда в результате воздействия застрахованного риска (1) застрахованное имущество оказывается полностью разрушено; (2) застрахованное имущество повреж-

⁷ Это определение принадлежит французскому автору *De Smet* и сформулировано в книге *Traite Theorique et Practique des Assurances Maritime*. Тем не менее оно как нельзя лучше отражает понимание заявления абандона, сложившееся и в английском праве. Например, в решении Лорда Портера по делу *Rankin v Potter* [1873] указано, что в морском страховании принятым в коммерческой практике способом уведомить страховщика о том, что страхователь собирается заявить ему требование о выплате полной страховой суммы в отношении пострадавшего застрахованного имущества, является заявление абандона, которое принципиально отличается от абандона [в смысле отказа от владения или права собственности – Прим. автора], подробнее см. *Hodges S. Law of Marine Insurance*. L.: Cavendish Publishing Limited, 1996. P. 392; *Marnewick C.G. Op. cit.* P. 24.

⁸ *Marnewick C.G. Op. cit.* P. 37.

⁵ *Golding (Inspector of Taxes) v Kaufman* [1985] STC 152, подробнее см. *Griffiths-Baker J. Divesting Abandonment: Unnecessary Concept // Common Law World Review*, 1 March 2007, <https://advance.lexis.com/api/document?collection=analytical-materials&id=urn:contentItem:m:629W-YXD1-F900-G3DC-00000-00&context=1516831>.

⁶ *Griffiths-Baker J. Op. cit.*

дено до такой степени, что перестает быть той вещью, которая принималась на страхование; (3) страхователь безвозвратно лишен владения вещью⁹. Кроме того, презумпция фактической полной гибели судна действует в случаях пропажи судна и отсутствия вестей о нем в течение определенного времени (ст. 58 *MIA*).

Однако до изобретения современных средств коммуникации доказать фактическую гибель судна и/или груза было чрезвычайно сложно. Кроме того, даже если о текущем состоянии морского судна имелась достоверная информация, она могла состоять в том, что судно вынесено на рифы, или затонуло на относительно небольшой глубине, или захвачено военным противником. Означает ли это фактическую полную гибель? Нет, так как в первых двух случаях судно повреждено, но не разрушено полностью. Более того, при определенном стечении обстоятельств оно может само сойти с мели благодаря приливным волнам или шторму или быть вынесено на берег со всем своим содержимым. В третьем случае судно может быть возвращено захватчиком на основании мирного договора, так что констатировать безвозвратное лишение владения также нельзя. Что делать страхователю в такой ситуации? Неопределенность в отношении состояния и дальнейшей судьбы судна и его груза может длиться сколько угодно долго, а страховое возмещение для сохранения финансовой стабильности нужно уже сейчас.

На этот случай сначала *common law*, а затем *MIA* была введена фикция полной гибели¹⁰, то есть набор условий, при соблюдении которых страхователь по своему усмотрению может заявить страховщику либо о частичном ущербе, либо о полной гибели судна и/или груза (ст. 61

MIA)¹¹. В других видах имущественного страхования отсутствовала такая степень неопределенности относительно судьбы застрахованного имущества, как в морском страховании. Именно поэтому доктрина фикции полной гибели на протяжении долгого времени считалась особенностью именно морского права¹².

Исчерпывающий набор условий признания фикции полной гибели содержится в ст. 60 *MIA* и включает четыре самостоятельных элемента¹³:

1. Если застрахованное имущество было обременено оставлено (в том смысле, что у собственника прекратилось владение им) ввиду того, что его фактическая полная гибель представлялась неизбежной или по той причине, что фактическая полная гибель не могла быть предотвращена без несения расходов, которые на момент их несения могли превысить стоимость застрахованного имущества (ст. 60 (1)).
2. Если страхователь вследствие действия застрахованного риска был лишен владения судном и/или грузом и (а) маловероятно, что он сможет вернуть себе судно и/или груз, или (б) затраты на возвращение судна и/или груза превысят стоимость этого имущества на момент его возврата (ст. 60 (2) (i)).
3. В случае повреждения судна, если оно настолько пострадало в результате действия застрахованного риска, что затраты на ремонт превысят стоимость судна после ремонта (ст. 60 (2) (ii)).
4. В случае повреждения груза, если затраты на его восстановление и отправку в пункт назначения превысят стоимость, которую он будет иметь по прибытии (ст. 60 (2) (iii))¹⁴.

⁹ Подробнее о том, что понимается под полным разрушением, повреждением до такой степени, что судно и/или груз перестает быть той вещью, которая принималась на страхование, и безвозвратным лишением владения вещью, см. *Hodges S. Op. cit. P. 355–360*.

¹⁰ Автор намеренно отказывается от традиционного перевода английского термина "*constructive total loss*" как «полной конструктивной гибели». Термин «полная конструктивная гибель» не раскрывает сущность рассматриваемого правового явления, а, напротив, затемняет ее. Аналогом английского термина "*constructive*" или "*construction*" в российской правовой терминологии является «фикция». Использование понятия «фикция» применительно к переводу термина "*constructive total loss*" позволяет полнее раскрыть правовую сущность последнего.

¹¹ В английском морском праве, в отличие от континентального, фикция полной гибели применима не только к вещам (судно и груз), но и к страхованию фрахта, однако, поскольку предметом настоящего исследования является вещный эффект абандона, автор не рассматривает применение фикции полной гибели к фрахту.

¹² В настоящее время *common law* признает применимость доктрины фикции полной гибели и в неморском страховании (*non-marine insurance*), подробнее см. *Marnewick C.G. Op. cit. P. 2*.

¹³ В деле *Irvin v Hide* [1950] суд пришел к выводу о том, что набор условий применения фикции полной гибели, предусмотренный в ст. 60 *MIA*, является исчерпывающим и не подлежит расширительному толкованию, подробнее см. *Hodges S. Op. cit. P. 363–364*.

¹⁴ Подробнее о соотношении условий применения фикции полной гибели, предусмотренных в ст. 60 (1) и 60 (2) *MIA*, см. *Hodges S. Op. cit. P. 362–363*.

Во всех случаях наличие оснований для признания фикции полной гибели определяется на дату убытка. Однако, как указывалось выше, впоследствии ситуация может измениться. В связи с этим возникает вопрос: когда происходит кристаллизация фикции полной гибели? Долгое время в *common law* существовал подход, согласно которому таким моментом считается акцепт заявления об абандоне, а в случаях, когда страховщик отклоняет заявление абандона, – момент такого отклонения или момент подачи иска страхователем¹⁵.

Однако относительно недавно эта позиция была пересмотрена в деле *The Kastor Too*. В результате пожара (застрахованный риск) имущество страхователя было повреждено настолько, что имелись основания для признания фикции полной гибели. Но вскоре после пожара судно затонуло по неизвестной причине (незастрахованный риск). Суд признал наличие оснований для выплаты полного возмещения на основании фикции полной гибели, несмотря на то, что страхователь не успел заявить абандон до затопления. Важно отметить, что если бы суд принял иное решение и отказал в признании фикции полной гибели, то страхователь не смог бы претендовать на возмещение частичного ущерба, так как в страховом праве Англии действует правило, согласно которому нельзя взыскать частичный ущерб, если до его устранения произошла полная гибель этого имущества, а на заявление фактической полной гибели у страхователя не было бы оснований, так как судно затонуло в результате действия незастрахованного риска. Таким образом, было признано, что фикция полной гибели полностью кристаллизуется на момент наступления страхового случая. Соответственно, страхователь вправе заявить о ее применении независимо от того, что произойдет в последующем¹⁶.

MIA предусматривает, что страхователь может заявить требование о выплате страхового возмещения либо в связи с полной гибелью застрахованного имущества, либо в связи с частичным ущербом (ст. 56 (1)).

По договору страхования страховщик принимает на себя обязанность защитить или оградить страхователя от определенных потерь и расходов. Наступление страхового случая рассматривается как нарушение договора со стороны страховщика. Соответственно, требование о выплате по договору страхования представляет собой не что иное, как требование о возмещении убытков¹⁷. Этот подход работает, когда страхователь заявляет о частичном ущербе.

В случае заявления о полной гибели застрахованного имущества ситуация принципиально иная. Такое заявление квалифицируется не как требование о возмещении убытков, а как требование по уплате долга либо о возмещении заранее определенных убытков. Практически это означает, во-первых, что страхователь не должен доказывать размер своих потерь – они заранее определены и соответствуют указанной в страховом полисе страховой сумме. Во-вторых, страхователь не обязан доказывать, что им приняты все разумные меры к минимизации убытка¹⁸.

Таким образом, в случае полной гибели, в отличие от частичного ущерба, страхователь не должен доказывать величину своих потерь, понесенных в связи со страховым случаем, а может требовать выплаты указанной в полисе страховой суммы.

Разница между фактической полной гибелью и ее фикцией состоит в том, что в первом случае у страхователя нет возможности выбора, он может заявить только о полной гибели, тогда как во втором случае страхователь вправе решать, заявлять частичный ущерб или полную гибель.

Когда речь идет о фикции полной гибели, предоставление страхователю права на заявление о выплате полной страховой суммы в отношении имущества, о котором достоверно не известно, погребено или погибнет оно фактически или нет, создает серьезную угрозу для соблюдения компенсационного принципа страхования, так как в конечном итоге может оказаться, что страхователь получит полное страховое возмещение за признанное погибшим застрахованное имущество и в то же время сохранит право собственности в отношении этого имущества, которое обладает потенциальной ценностью для

¹⁵ Подробнее см. *Hodges S. Op. cit. P. 398–399; Merkin R. Marine Insurance Legislation. 4th Edition. L.: Informa, 2010, P. 505–506.*

¹⁶ Подробнее о деле *Kastor Navigation Co Ltd v AGF MAT* [2003] см. *Baatz Y. Maritime Law. 3rd Edition. London and NY: Informa Law from Routledge, 2014. P.453–454; Merki R. Op. cit. P. 509.*

¹⁷ См., например: *Birds J. Birds' Modern Insurance Law. 11th Edition. Sweet & Maxwell, 2019. P. 307.*

¹⁸ Подробнее см., например: *Courtney W. Contractual indemnities. Oxford and Portland, 2014. P. 76.*

гражданского оборота. В деле *Castellian v Preston* было отмечено, что доктрина фикции полной гибели и доктрина заявления абандона были разработаны с целью обеспечить максимальную реализацию компенсационного принципа и сделать полис морского страхования договором о возмещении потерь (*indemnity*) в полном смысле этого слова¹⁹.

Обязательственный и вещный эффект заявления абандона в английском страховом праве

Обязательственный эффект заявления абандона

Использование термина «абандон» несколько затемняет правовую сущность сделки, которую представляет собой заявление абандона, смещая акцент на вещный эффект такого заявления. Между тем, заявляя абандон, страхователь преследует цель получить выплату полной страховой суммы по договору страхования, как если бы произошла фактическая гибель застрахованного имущества, поскольку это дает ему описанные выше преимущества, упрощая процедуру доказывания²⁰. Отказ от права собственности целью заявления абандона не является. Это скорее «побочный эффект», который основан не на воле страхователя, а на действии правопорядка и, как описано выше, вытекает из компенсационной сущности морского страхования.

Если у страхователя отсутствует возможность доказать фактическую полную гибель, заявление абандона является обязательным условием выплаты полной страховой суммы, без которого страхователь может претендовать лишь на возмещение частичного ущерба. Напротив, когда обстоятельства дела свидетельствуют о наступлении фактической полной гибели, заявление абандона не требуется.

С точки зрения континентального юриста, заявление абандона представляет собой одностороннюю обязательственную сделку, посредством совершения которой страхователь реализует свое вторичное право заявить требование о выплате полной страховой суммы на основе фикции полной гибели. Страховщик

вправе принять заявление абандона, и такой акцепт является безотзывным, либо отказаться от него.

На практике в большинстве случаев страховщик использует вторую опцию. Тем не менее отказ страховщика от принятия абандона не оказывает влияния на обязательственный эффект заявления абандона (ст. 62 (4) *MIA*), поскольку такое заявление как односторонняя сделка не требует акцепта страховщика. Обязанность страховщика выплатить полную страховую сумму возникает в силу (1) наступления предусмотренных правопорядком условий применения фикции полной гибели, которое должно быть доказано страхователем, и (2) заявления абандона, то есть заявления страхователем о своем выборе в пользу требования возмещения в связи с полной гибелью застрахованного имущества.

До того, как страховщик акцептует заявление об абандоне, страхователь вправе его отозвать. Таким образом защищается право страхователя на осуществление выбора, заявлять полную гибель или частичный ущерб, и изменять свой выбор, коль скоро страховщик не принимает заявление абандона. Вместе с тем, если страхователь заявляет частичный ущерб, он не может впоследствии изменить свое решение, даже если фактические обстоятельства дают основания для признания фикции полной гибели²¹.

Вещный эффект заявления абандона

Вещный эффект заявления абандона описан в ст. 63 *MIA*, согласно которой, если это заявление имеет силу, страховщик вправе принять в собственность то, что осталось от застрахованного имущества, включая все связанные с ним имущественные правомочия, в том числе право на доходы.

Правило относительно права на доходы было сформулировано в деле *Attorney General v Glen Line Ltd*, в котором за страховщиком было признано право оставить за собой все доходы от реализации, несмотря на то, что они превысили размер выплаченного страхового возмещения. В деле *Yorkshire Insurance Co v Nisbet Shipping Co Ltd* было отмечено, что в случае отказа страхователя от права собственности страховщик вправе, хотя и не обязан, приобрести собственность;

¹⁹ *Hodges S. Op. cit. P. 9.*

²⁰ Ст. 62 (1) *MIA*. Также см. *Merkin R. Op. cit.* (комментарий к ст. 62 *MIA*).

²¹ *Merkin R. Op. cit. P. 508.*

если он это делает, к нему переходят все принадлежащие страхователю правомочия в отношении этого имущества. Может показаться, что таким образом нарушается компенсационный принцип страхования. Однако страховщик получает не только права, но и обязанности, связанные с приобретенным имуществом. В этом смысле несение бремени и рисков содержания такого имущества можно рассматривать в качестве встречного предоставления (*consideration*) за дополнительно полученную за счет этого имущества прибыль²².

Ст. 79 (1) *MIA* указывает на то, что право на принятие в собственность остатков застрахованного имущества возникает после осуществления страхового возмещения за полную гибель, то есть после выплаты всей страховой суммы.

Когда же право собственности переходит к страховщику – в момент акцепта заявления об абандоне или в момент выплаты? В литературе указывается, что после акцепта заявления об абандоне у страхователя возникает право удержания застрахованного имущества (*equitable lien*), а переход права собственности происходит после выплаты полной страховой суммы²³. Если страховщик отклоняет заявление об абандоне, никаких имущественных прав на застрахованное имущество до выплаты страхового возмещения у него не возникает. Однако, если выплата полной страховой суммы произведена, страховщик может воспользоваться правом на принятие остатков застрахованного имущества в собственность²⁴.

Таким образом, приобретение права собственности на застрахованное имущество происходит не автоматически в силу сделанного страхователем заявления об абандоне, а только после акцепта этого заявления. Другими словами, у страховщика есть выбор: согласиться приобрести право собственности и таким образом обеспечить юридический состав, необходимый для его перехода, или отказаться и тем самым лишиться заявления об абандоне потенциально присущего ему вещного эффекта.

Полный юридический состав для перехода права собственности в силу абандона включает: (1) договор морского страхования; (2) наступле-

ние условий для применения фикции полной гибели; (3) заявление абандона страхователем; (4) принятие абандона страховщиком и/или согласие на принятие в собственность застрахованного имущества, которое признано полностью погибшим; (5) выплату полной страховой суммы. При этом право собственности переходит к страховщику с ретроактивным эффектом, с момента наступления страхового случая²⁵.

Что происходит, если страховщик не принимает абандон и тем не менее выплачивает полную страховую сумму за пострадавшее застрахованное имущество? Существует три возможных варианта ответа на этот вопрос: (1) право собственности автоматически переходит к страховщику после выплаты страхового возмещения; (2) абандонированное имущество становится бесхозяйной вещью (*res nullis*); (3) право собственности остается у страхователя. Первые два подхода не получили широкой поддержки в английском праве. Таким образом, общепризнанным является подход, согласно которому заявление абандона не влечет прекращения прав и обязанностей собственника-страхователя в отношении застрахованного имущества до приобретения страховщиком права собственности²⁶.

Проблемы, связанные с вещным действием заявления абандона

Двойной – обязательственный и вещный – эффект заявления абандона связан с проблемой удвоения воли. Тот факт, что в Англии теория сделок отсутствует, не означает, что проблема единства волеизъявления не знакома английскому праву. Напротив, на примере заявления абандона хорошо видны те сложности, которые порождаются попытками удвоения цели одного действия.

С точки зрения заявления абандона страхователем, как было отмечено выше, проблема удвоения цели не возникает – заявление абандона имеет единственную цель, состоящую в получении полной страховой суммы. При этом переход права собственности на застрахованное имущество к страховщику совершается помимо воли страхователя в силу действия правопорядка. Это наблюдение соотносится с мыслью о том,

²² *Hodges S. Op. cit. P. 9.*

²³ *Merkin R. Op. cit. P. 523.*

²⁴ *Ibid. P. 527.*

²⁵ *Ibid. P. 526.*

²⁶ Подробнее см. *Hodges S. Op. cit. P. 10–11.*

что право собственности возникает не по воле обладателя права, а посредством более сложной системы явлений²⁷.

Ситуация обстоит сложнее, если взглянуть на нее с точки зрения страховщика. В английском праве отсутствует определенность в отношении вопроса о том, будет ли принятие заявления об абандоне одновременно означать согласие на принятие в собственность остатков застрахованного имущества²⁸. Представляется, что ответ на этот вопрос должен быть отрицательным, поскольку страховщик может быть согласен признать полную гибель, но при этом не желать перехода права собственности на остатки этого имущества²⁹. Когда право приписывает одному действию (в данном случае принятию заявления об абандоне) сразу две цели, оно тем самым вообще лишает страховщика возможности действовать так, чтобы достичь их. В итоге он вынужден выбирать меньшее из зол и отказываться в принятии абандона, несмотря на то, что это идет вразрез с его волей на осуществление выплаты в связи с полной гибелью. Дополнительным подтверждением абсурдности идеи существования двойной цели акцепта абандона является тот факт, что при наступлении фактической полной гибели, когда заявление абандона не требуется, страховщик, выплативший полную страховую сумму, вправе выбирать, принять ли остатки застрахованного имущества в собственность или нет. Это явно свидетельствует о том, что принятие абандонированного имущества в собственность требует

самостоятельного волеизъявления, отдельного от принятия заявления об абандоне.

Вещный эффект абандона в российском праве

Соотношение вещного эффекта абандона с механизмом возникновения права собственности, предусмотренным ГК РФ

Российскому морскому страхованию также известен институт абандона. Он предусмотрен ст. 278 КТМ РФ. В российском праве термин «абандон» имеет одно единственное значение – отказ страхователя от своих прав на застрахованное имущество, заявленный страховщику. ГК РФ термином «абандон» не оперирует.

КТМ РФ, в отличие от *МIA*, предусматривает, что страхователь, желающий получить всю страховую сумму, обязан заявлять абандон и в случае фактической полной гибели³⁰. Остальные условия, дающие страхователю основание претендовать на выплату полной страховой суммы, в целом схожи с условиями признания фикции полной гибели в Англии. Среди этих условий указывается и полная конструктивная гибель судна, под которой подразумевается экономическая нецелесообразность восстановления или ремонта судна и которую, безусловно, нужно отличать от концепции фикции полной гибели в английском праве.

В КТМ РФ указано, что если страхователь обоснованно заявляет абандон (и при условии страхования на полную стоимость), к страховщику переходят «все права на застрахованное имущество», под которыми, видимо, понимается право собственности³¹. При этом и доктрина, и судебная практика последовательно придерживаются точки зрения, что данное положение означает

²⁷ Ирония ситуации в том, что даже если какой-то имеющий волевое содержание факт (применительно к рассматриваемой теме это заявление абандона) и выбран сторонами как факт, обозначающий возникновение собственности, сам по себе он не является волеизъявлением на передачу собственности хотя бы потому, что воля передающего право (прежнего собственника) в нем может и не участвовать, а если и участвует, то направлена на другую цель (в данном случае – получение выплаты всей страховой суммы), подробнее см. *Скловский К.И.* Собственность в гражданском праве. 5-е изд., перераб. М., 2010. С. 300.

²⁸ В деле *Dornoch Ltd. v Westminster International BV* (No. 2) [2009] этот вопрос был оставлен без ответа, см. *Merkin R.* Op. cit. P. 527.

²⁹ При этом английское право признает, что цель существования института абандона в морском страховании, состоящая в обеспечении компенсационной природы страхования, не дает никаких оснований к тому, чтобы правопорядок обязывал страховщика принять заявление об абандоне или предусматривал переход права собственности помимо его воли.

³⁰ Однако на практике это отличие не имеет большого значения, поскольку и в Англии абандон обычно заявляется в случаях, охватываемых понятием фактической полной гибели, чтобы обеспечить право заявить полную гибель на основании фикции, если по какой-то причине доказать фактическую полную гибель не удастся, см. *Merkin R.* Op. cit. P. 488.

³¹ Проблема предусмотренного абз. 2 п. 1 ст. 278 КТМ перехода «права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости» в случае страхования имущества не в полной стоимости не является предметом настоящего исследования.

переход права собственности на застрахованное имущество к страховщику в силу заявления об абандоне и в момент этого заявления³².

В качестве обоснования механизма перехода права собственности приводится довод о том, что в силу закона абандон является неотъемлемым элементом договора страхования³³, поэтому страховщик, заключая договор страхования, заранее выражает свое согласие на принятие абандонированного имущества в собственность на случай, если страхователь заявит абандон (заявление об абандоне, таким образом, рассматривается как факт, с которым стороны связывают переход права собственности). Однако в силу п. 2 ст. 218 ГК РФ автоматический переход права собственности, не требующий дополнительного волеизъявления, возможен только на основе сделки об отчуждении, например, купли-продажи³⁴. Договор страхования, несмотря на описанную выше историю своего происхождения, не является сделкой об отчуждении, так как его целью является не передача вещи в собственность, а передача риска случайной гибели или повреждения этой вещи.

Еще один подход состоит в том, что «иной сделкой об отчуждении имущества», на основании которой право собственности переходит к страховщику, является собственно заявление абандона³⁵. Однако это допущение входит в противоречие с п. 2 ст. 1 ГК РФ, согласно которому приобретение права возможно только своей волей и в своем интересе. Заявление об абандоне – односторонняя сделка страхователя, не учитывающая волю страховщика. Следовательно, она не может быть основанием для приобретения страховщиком права собственности на остатки застрахованного имущества.

³² Зубарева В.Л. Переход прав и обязанностей при абандоне по праву России и Англии // Вестник экономического правосудия РФ. 2019 № 12. С. 116–146.

³³ Архипова А.Г. Три кита морского права: абандон, общая авария, загрязнение моря нефтью // Лекция в Юридическом институте. М-Логос от 15.04.2021.

³⁴ В силу договорной формы целью купли-продажи является передача товара в собственность покупателя, соответственно, заключая договор, продавец выражает свою волю на отчуждение, а покупатель – на принятие имущества в собственность. Второго волеизъявления не требуется, достаточно наступления определенного факта, например, передачи вещи, который завершит юридический состав и обеспечит переход права собственности. См. Скловский К.И. Указ. соч. С. 298–299.

³⁵ Зубарева В.Л. Указ. соч.

Кроме того, согласно п. 1 ст. 223 ГК РФ право собственности у приобретателя движимой вещи возникает с момента передачи, если иное не предусмотрено законом или договором. Поскольку КТМ РФ прямо не предусмотрено иное и заявление абандона является не договором, а односторонней сделкой, передача оказывается обязательным условием перехода права собственности³⁶. Следовательно, одного заявления об абандоне недостаточно.

Наконец, в силу п. 3 ст. 218 ГК РФ лицо может приобрести право собственности на имущество, от которого собственник отказался, только в случаях и в порядке, предусмотренных ГК РФ. Абандон как способ приобретения права собственности не предусмотрен ни общей частью, ни положениями об отдельных видах договоров ГК РФ. Дополнительно нужно отметить, что все предусмотренные ГК РФ основания приобретения права собственности на имущество, от которого собственник отказался, предполагают волеизъявление лица на принятие вещи в собственность.

Таким образом, заявление абандона оказывается не встроено в тот механизм возникновения права собственности, который предусмотрен ГК РФ. Российское гражданское право принято относить к континентальной семье, в рамках которой существуют правовые порядки, допускающие возможность перенесения права собственности исключительно по воле участников оборота (принцип простого соглашения), и правовые порядки, в которых одной воли недостаточно, необходимо выполнение сложного юридического состава, который, помимо сделки об отчуждении (односторонней или двусторонней), включает еще как минимум одно действие, обычно передачу вещи, которое может расцениваться как самостоятельная распорядительная сделка (принцип разъединения) либо как действие по исполнению отчуждательной сделки³⁷. В силу п. 2 ст. 218

³⁶ Вместе с тем, когда речь идет о фактической полной гибели, передача невозможна в силу отсутствия вещи, которую можно было бы передать. Передача затонувшего или пропавшего без вести имущества также представляется затруднительной. Но даже если остатки застрахованного имущества представляют собой имеющуюся в наличии вещь и могут быть переданы, передача представляет собой обоюдное действие, а значит страховщик может уклоняться от приема и тем самым препятствовать переходу права собственности.

³⁷ Подробнее о моделях перехода права собственности см. Ваке А. Приобретение права собственности поку-

и п. 1 ст. 223 ГК РФ российское гражданское право предполагает, что для перехода права собственности необходимо, во-первых, соглашение сторон об отчуждении вещи, а во-вторых, передача вещи или иное действие или событие, на которое укажут стороны соглашения.

Предусмотренная российским законом модель переноса права собственности, с одной стороны, не допускает возникновения у страховщика права собственности на абандонированное имущество на основании договора страхования, поскольку он не является соглашением об отчуждении. Соответственно, заявление абандона как действие, альтернативное передаче вещи, не может влечь переход права собственности, так как в отсутствие соглашения об отчуждении предусмотренный ГК РФ юридический состав оказывается не выполнен.

С другой стороны, заявление абандона как односторонняя сделка об отчуждении имущества также не может являться основанием для перехода права собственности. Во-первых, российское право не допускает переход права собственности исключительно по воле участников оборота, требуется дополнительный элемент состава (по умолчанию им является передача вещи). Как было описано выше, в морском страховании передача остатков погибшего или поврежденного судна в большинстве случаев невозможна, а следовательно, невозможен и переход права собственности на основании заявления абандона. Во-вторых, приобретение права собственности на имущество, от которого собственник отказался, допускается только в случаях, прямо предусмотренных ГК РФ, и при наличии воли лица на приобретение такого имущества в собственность. Поскольку Гражданский кодекс не упоминает заявление абандона, переход права собственности на остатки судна, тем более в отсутствие воли страховщика на приобретение этих остатков в собственность, с точки зрения ГК РФ невозможен.

Данные рассуждения приводят к выводу о том, что с точки зрения положений Гражданского

кодекса и доминирующих в российской правовой науке взглядов на отечественную модель возникновения права собственности переход к страховщику права собственности на основании заявления абандона невозможен независимо от того, считаем мы заявление абандона самостоятельной сделкой или элементом более сложного юридического состава. Поскольку, как представляется, в отношении вопроса об основаниях возникновения права собственности ГК РФ обладает безусловным приоритетом над нормами специальных законов, регулирующих морское страхование, то существование вещного эффекта абандона в морском страховании (и в иных видах страхования) оказывается под вопросом.

Момент перехода права собственности на абандонированное имущество

В отличие от английского права, согласно которому переход права собственности к страховщику происходит только после выплаты полной страховой суммы, но с ретроактивным эффектом, то есть право собственности на судно считается возникшим у страховщика с момента наступления страхового случая, в российской судебной практике установился подход, согласно которому переход права собственности на застрахованное имущество происходит непосредственно в момент заявления абандона³⁸.

Вместе с тем морские суда отнесены к недвижимым вещам (ст. 130 ГК РФ), в силу чего право собственности и другие вещные права на них подлежат государственной регистрации (п. 1 ст. 131 ГК РФ). Несмотря на то, что специальные положения КТМ РФ о регистрации судов и прав на них скорее предполагают правоподтверждающий, нежели правоустанавливающий, характер такой регистрации (п. 3 ст. 33 КТМ РФ)³⁹, судебная практика исходит из того, что затонувшее судно утрачивает свой статус недвижимого имущества и может считаться движимым имуществом лишь с момента его исключения из соответствующего реестра судов⁴⁰. Таким образом,

пателем в силу простого соглашения или лишь вследствие передачи вещи? О расхождении рецепции и его возможном преодолении // *Цивилистические исследования*. Выпуск первый: Сборник научных трудов памяти профессора И.В. Федорова. М.: Статут, 2004. С. 133–147; *Егоров А.В.* Распорядительные сделки: выйти из сумрака // *Вестник гражданского права*, 2019. № 6; *Сковский К.И.* Указ. соч. С. 378–425.

³⁸ *Зубарева В.Л.* Указ. соч.

³⁹ В отличие от общего правила, содержащегося в п. 2 ст. 8.1 ГК РФ и предусматривающего правоустанавливающий характер государственной регистрации.

⁴⁰ См., например, Постановление ФАС Дальневосточного округа от 05.06.2012 № Ф03-1903/2012 по делу № А59-3613/2011, в котором указано, что характеристика судна как конструктивно погибшего применяется законо-

автоматический переход права собственности на остатки застрахованного имущества на основании заявления абандона может произойти только в том случае, если на этот момент судно уже исключено из реестра⁴¹. В противном случае требуется регистрация перехода права собственности в реестре, которая предполагает согласие страховщика, а при его отсутствии – заявление иска о государственной регистрации перехода права собственности.

Моментальное действие заявления абандона предполагает его безотзывность. Поэтому если в Англии заявление абандона может быть аннулировано страхователем в любой момент до его акцепта страховщиком, то в России это невозможно, так как право собственности считается перешедшим в момент заявления абандона.

В отличие от Англии, в России отсутствует понятие кристаллизации фикции полной гибели и, таким образом, не определен тот момент, с которого изменение фактических обстоятельств перестает влиять на взаимоотношения страховщика и страхователя. Более того, если судно окажется непогибшим, страховщик вправе требовать от страхователя оставить имущество за собой⁴². Эта норма допускает двоякое толкование. С одной стороны, можно предположить, что заявление абандона – это сделка под отменительным условием, в качестве которого выступает одностороннее заявление страховщика об аннулировании абандона, которое тот вправе сделать, если судно окажется непогибшим. В таком случае оказывается, что право собственности на застрахованное имущество никуда не переходило, а так и принадлежало страхователю. С другой стороны, возможно толкование, при котором право собственности по-

сле заявления абандона переходит к страховщику, а после аннулирования абандона – обратно к страхователю⁴³. Представляется, что оба эти подхода неудовлетворительны, так как создают правовую неопределенность в отношении того, кто является собственником застрахованного имущества.

Переход права собственности на абандонированное имущество и ответственность за вред, причиненный затонувшим имуществом

Основной причиной, по которой страховщики оказываются не готовы принимать в собственность остатки застрахованного имущества, является бремя содержания таких остатков⁴⁴. Наиболее болезненным является вопрос об удалении создающих опасность остатков затонувшего имущества.

В Англии данная проблема сохраняет свою актуальность. Согласно Найробийской конвенции по удалению затонувших судов⁴⁵, участницей которой является Великобритания, обязанность по удалению представляющего опасность затонувшего имущества лежит на том лице, которое являлось зарегистрированным собственником судна на момент морской аварии (п. 8 ст. 1 и п. 2 ст. 9). Поскольку в Англии абандон предполагает переход права собственности с ретроактивным эффектом, собственником на момент аварии будет считаться страховщик.

Вместе с тем следует отметить, что Найробийская конвенция предусматривает обязательное страхование ответственности судовладельца за удаление представляющего опасность затонувшего судна либо предоставление иного финансового обеспечения. Таким образом, бремя

дателем к судну, являющемуся недвижимым имуществом в соответствии с ч. 1 ст. 130 ГК РФ: «...морское судно ... из реестра судов иностранного государства не исключено, следовательно, основания считать спорное судно утратившим статус недвижимого имущества в понимании статьи 130 ГК РФ отсутствуют».

⁴¹ Согласно ст. 47 КТМ РФ (в новой редакции) исключению из реестра подлежит в том числе судно, погибшее или пропавшее без вести, конструктивно погибшее, являющееся затонувшим имуществом.

⁴² Ст. 280 КТМ РФ предусматривает, что в случае, если по получении страхового возмещения судно окажется непогибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь оставил за собой имущество и возвратил страховое возмещение за вычетом той части, которая соответствует причиненному ему реальному ущербу.

⁴³ Подробнее см. *Афанасьев С.Н.* Указ. соч.

⁴⁴ По английскому праву страховщик как новый собственник судна может быть принужден к возмещению расходов портовых властей по поднятию обломков судна (в зависимости от положений конкретного применимого закона), а также к уплате вознаграждения за спасение застрахованного имущества третьими лицами. Кроме того, он может нести ответственность по требованиям, обеспеченным морским залогом на судно (сюда входят, например, требования о выплате заработной платы членам экипажа), подробнее см. *Зубарева В.Л.* Указ. соч.

⁴⁵ «Найробийская международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 года» (*Nairobi WRC*) заключена в г. Найроби 18.05.2007, вступила в силу 14.04.2015.

несения расходов на удаление затонувшего имущества по крайней мере частично переносится со страховщика судна и/или груза, принявшего остатки застрахованного имущества в собственность, на страховщика ответственности судовладельца.

В России дело обстоит несколько иначе. В связи с ратификацией Найробийской конвенции в главу VII КТМ РФ, регулирующую отношения, связанные с затонувшим имуществом, были внесены изменения⁴⁶. В частности, согласно новой редакции п. 5 ст. 113 КТМ РФ лицо, являющееся собственником затонувшего имущества на день его затопления, несет ответственность по обязательствам, связанным с затонувшим имуществом до его затопления, по обязательствам, возникшим в результате затопления имущества, а также в связи с расходами на его удаление вне зависимости от прекращения прав на затонувшее имущество. Принимая во внимание, что в России переход к страховщику права собственности на абандонированное имущество происходит в момент заявления об абандоне и ретроактивным эффектом не обладает, очевидно, что ситуация, в которой страховщик окажется собственником затонувшего имущества на день его затопления, практически невозможна. Таким образом, указанная новелла КТМ РФ, как представляется, ставит точку в дискуссии о том, кто является субъектом обязанности по удалению затонувшего имущества.

Заключение

В Англии институт абандона встроен в концепцию indemnity и служит цели обеспечения компенсационной функции страхования. После некоторых колебаний в английском праве сложился подход, согласно которому право соб-

ственности не может перейти к страховщику помимо его воли. Тем не менее до настоящего времени не поставлена точка в вопросе о том, является ли акцепт заявления об абандоне знаком согласия страховщика на приобретение права собственности, или он означает лишь его согласие с выплатой полной страховой суммы, а для перехода права собственности требуется дополнительное волеизъявление со стороны страховщика. На практике страховщики крайне редко готовы приобретать право собственности на остатки застрахованного имущества. Таким образом, вещный эффект абандона оказывается заблокирован. Основная причина такого положения дел состоит в том, что остатки застрахованного имущества представляют собой *damnosa hereditas*, или «обременительное приобретение», и несут за собой не получение некоей ценности, а скорее дополнительные расходы, покрытие которых не охватывается целью договора страхования.

В России согласно господствующей точке зрения заявление об абандоне влечет за собой переход права собственности к страховщику независимо от его воли. Однако, по мнению автора, абандон не вписывается в модель перехода права собственности, предусмотренную ГК РФ. Кроме того, с учетом изменений, внесенных в КТМ РФ, заявление абандона не будет служить той цели, которой зачастую оправдывается автоматический переход права собственности на остатки застрахованного имущества к страховщику, а именно избавлению страхователя от бремени несения расходов на удаление затонувшего имущества. Новая редакция ст. 113 КТМ РФ возлагает это бремя на лицо, которое являлось собственником застрахованного имущества на момент аварии независимо от дальнейшего перехода права собственности.

Таким образом, необходимость сохранения вещного эффекта абандона в российском морском праве по крайней мере как императивного правила вызывает серьезные сомнения. ■

⁴⁶ ФЗ № 470-ФЗ от 30.12.2021. Изменения вступают в силу с 1 марта 2022 года. Россия ратифицировала Конвенцию с оговоркой и заявлением (Федеральный закон от 06.12.2021 № 395-ФЗ).

III. ARTICLES



Tatiana Dragunova,

Graduate student of the Master's programme "Comparative and Private International Law",
University of Manchester / Autonomous Non-Profit Educational Organisation "MSSES",
Chief Legal Counsel at PJSC "RusHydro"

The Real Effect of Declaration of Abandonment in Maritime Law in the UK and Russia

The article studies the real effect of the abandonment in Russian maritime insurance. On the one hand, the author examines the reasons why the institution of the abandonment arose in English maritime insurance and the goals which it was intended to fulfil. On the other hand, she analyses the mechanism for the emergence of title (ownership) under the Russian Civil Code. As a result, the author concludes that the need to preserve the real effect of the declaration of abandonment in Russian maritime law is highly questionable.

Keywords: abandonment, marine insurance, English law, indemnity, real effect of abandonment, total loss of a ship, grounds of title, liability for damage caused by sunken property, actual loss of a ship, constructive total loss.

The concept of an abandonment only appeared in Russian law in 1929 and, for obvious reasons, it was not widely used for a long time.¹ Practical and scientific interest in it appeared only in the early 2000s. However, so far there have been no Russian-language works containing any full analy-

sis of the purpose of abandon in Russian maritime insurance and place it occupies in the system of Russian civil law.

In particular, the topic of abandon is of academic interest to Russian lawyers in the context of the extent to which the declaration of abandonment as a basis for transfer of ownership fits into the model of the acquisition of title set out in the Russian Civil Code.

The subject of this study is an examination of the real effect of abandonment. The English juris-

¹ Pre-revolutionary civil law did not recognise the right of abandonment for the insured at all (even "under a special policy condition"), for more details see *Afanasyev S.N. Waiver of rights to insured property (abandonment) in maritime insurance // ConsultantPlus, 2010.*

diction is chosen for the comparative analysis. Unlike Russia, in England the concept of abandonment has a long history. It is logically embedded, on the one hand, in the doctrine of *indemnity* which underlies English insurance law and, on the other hand, in concept of the transfer of ownership mechanism. The problem of the real effect of an abandon has been extensively developed in English doctrine and case law. Nevertheless, the current research shows that an declaration of abandonment has mainly an obligational effect, i.e. it entitles the policyholder to receive the full sum insured in respect of the property abandoned, whereas the real effect may be blocked by the insurer's rejection to take the ownership of the property insured.

The purpose of this paper is to demonstrate that the prevailing view in Russia on the transfer of ownership based on a notice of abandonment without regard to the insurer's will is not theoretically justified. A mechanism that allows ownership rights to pass from the policyholder to the insurer and vice versa solely at the will of the former or the latter, respectively, does not fit into the model of transfer of ownership provided by the Russian Civil Code.

As a result of the study, the author questions the appropriateness of maintaining the real effect of a notice of abandonment in Russian marine insurance, at least as a peremptory rule.

The concept of abandonment under English law

The historical roots of abandon

The insurance contract presumably was introduced at the end of the Middle Ages as a separate type of a contract from a maritime loan, or rather from the two surrogates resulted from its prohibition: *a simulated loan* and *a simulated sale*.²

² A maritime loan is the first known type of contract having as its object the transfer of risk in exchange for a counter-provision. As a general rule, the destruction of property lent does not terminate the borrower's obligation to repay the loan and pay interest. The essence of the maritime pledge was that the lender assumed the risk of accidental destruction of a vessel and/or cargo in transit for an additional fee (analogous to future insurance premium), significantly exceeding the amount of interest usually charged for the use of money. In 1236 Pope Gregory IX banned maritime mortgages as usurious contracts. To circumvent this prohibition, models of simulative loan and simulative sale began to be used. For more details see *Marnewick C.G. Abandonment in Marine Insurance Law: An Histori-*

In particular, under a quasi-sale contract, the seller (the insured) undertook to transfer the goods (vessel or cargo) to the buyer (the insurer) under the subsequent condition that the goods would not reach their destination, for example as a result of shipwreck or capture by pirates or a military adversary (a prototype of the insured event). Therefore, at the time of shipwreck or hijacking, the contract of sale was perfected and, accordingly, the seller-insured had the right to claim the purchase price (sum insured) and the buyer-insurer had the right to acquire the ownership of the goods. On the one hand, the provision under the sale-purchase contract implies the transfer of possession of the goods, on the other hand, the nature of the subsequent condition of the simulated sale is such that it almost entirely makes it impossible such a transfer. Thus, there was a need for a constructive transfer, which was recognised by the seller-insured's notice of abandonment, by which it ostensibly transferred the possession to the insurer.³

By the early fifteenth century the practice described had developed as the *lex mercatoria* and then were implied into national law in one form or another, including English law.⁴ There it was further developed first in *common law* and then in the Marine Insurance Act 1906 (hereinafter – MIA). In English law, the doctrine of *indemnity* gradually developed in relation to the insurance contract. It implies the principle of subrogation whereby the insurer who paid the indemnity would take over the rights of the insured relating (1) to the insured event, in particular contractual and/or tort claims against a third party who was liable for the losses caused by the insured (subrogation in the narrow sense) and (2) to the property in respect of which full insurance sum was paid (abandonment).

The meaning of the term "abandonment"

The difficulties in understanding the concept of abandonment in marine insurance is related not

cal-Comparative Study (1996). P. 96, https://researchspace.ukzn.ac.za/xmlui/bitstream/handle/10413/9539/Marnewick_C_G_1996_Vol_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y; *Zimmerman R. The Law of Obligations. Roman Foundations of the Civilian Tradition*. NY: Oxford University Press, 1996. P. 181–186.

³ *Marnewick C.G. Op. cit.* P. 107–113.

⁴ *Ibid.* P. 111.

least to the fact that the term “*abandonment*” / “*to abandon*” is used in English law in several senses.

Firstly, the term “*abandonment*” is defined as a voluntary relinquishment of possession which does not involve the transfer of the thing to another person by sale or gift and does not normally result in a waiver of ownership.⁵ For marine insurance we find such abandonment in Article 60 (1) of MIA, where the term “*abandoned*” refers to the abandonment by the master and crew of a vessel since its actual constructive total loss appears unavoidable or could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred. In this case it is the physical abandonment of the thing and the loss of possession, but not the waiver or transfer of ownership.

Secondly, along with the concept of abandonment of possession, there is the concept of relinquishment of ownership, sometimes referred to as “*divesting abandonment*”.⁶ In this sense, the term “*to abandon*” is used in Article 61 of the MIA, which refers to the relinquishment of the ownership in favour of the insurer.

Thirdly, *common law* and the MIA use the concept of a “notice of abandonment”, which should be distinguished from an abandonment of possession as well as an abandonment of title. A notice of abandonment is an extraordinary remedy granted in certain cases whereby the insured may claim the full sum insured against the transfer to the insurer of ownership of what remains of the insured property.⁷ This definition clearly suggests that the

notice of abandonment has both an obligational and a real effect.

Fourthly and finally, the term “*abandonment*” is used to describe the doctrine of marine insurance, including the insured’s right to abandon, the legal consequences of exercising that right, the conditions for the validity of a notice of abandonment and the transfer of ownership of the insured property from the insured to the insurer.⁸

Constructive total loss

Originally, the insurance contract, which evolved from a simulated loan and a simulated sale contract, only provided for the payment of insurance compensation in the event of constructive total loss of property insured. However, what does “total loss” mean? The answer to this question gradually developed in *common law* and was formulated in the MIA.

Pursuant to Article 57 (1) MIA, actual constructive total loss occurs when, as a result of the peril insured, (1) the insured property is completely destroyed; (2) the insured property is damaged to such an extent that it ceases to be a thing of the kind insured; (3) the insured is irretrievably deprived of the property.⁹ In addition, the presumption of actual constructive total loss of the vessel applies in cases where the vessel is missing, and it has not been heard from for a certain period of time (section 58 MIA).

However, before the invention of modern means of communication, proving the actual loss of a vessel and/or cargo was extremely difficult. Moreover, even if there was reliable information on the current state of the vessel, it could be that the vessel was reefed or sunk in relatively shallow water, or captured by a military adversary. Does this mean actual constructive total loss? No, because in the first two cases, the vessel is damaged but not totally destroyed. Furthermore, under certain circumstances, the vessel may run aground due to tidal waves or storms or be washed ashore with all property onboard. In the third case the vessel may be returned by the hijacker on the basis of an amicable agreement. Therefore, irretrievable loss

⁵ *Golding (Inspector of Taxes) v Kaufman* [1985] STC 152, for details see *Griffiths-Baker J. Divesting Abandonment: An Unnecessary Concept // Common Law World Review*, 1 March 2007, <https://advance.lexis.com/api/document?collection=analytical-materials&id=urn:contentItem:m:629W-YXD1-F900-G3DC-00000-00&context=1516831>.

⁶ *Griffiths-Baker J. Op. cit.*

⁷ This definition is by the French author De Smet and formulated in *Traite Theorique et Practique des Assurances Maritime*. However, it is the best reflection of the English law understanding of the abandonment declaration. For example, the judgement of Lord Porter in *Rankin v Potter* [1873] states that, in marine insurance, the accepted way in commercial practice to notify the insurer that the insured intends to make a claim for the full sum insured against the damaged insured property is a declaration of abandonment, which is fundamentally different from abandonment [in the sense of a waiver of ownership or title – *author’s note*], for details see *Hodges S. Law of Marine Insurance*. L.: Cavendish Publishing Limited, 1996. P. 392; *Marnewick C.G. Op. cit. P. 24.*

⁸ *Marnewick C.G. Op. cit. P. 37.*

⁹ For details of what is meant by constructive destruction and by damage to such an extent that the ship and/or cargo ceases to be the thing accepted for insurance and irretrievable deprivation of possession of the thing, see *Hodges S. Op. cit. P. 355–360.*

of possession cannot be established either. What is the insured to do in such a situation? Uncertainty on the condition and fate of the vessel and the cargo may last any long, but the insured needs the insurance indemnity immediately to maintain its financial stability.

For this case, firstly *common law* and then the MIA introduced the constructive total loss concept, i.e. a set of conditions under which the insured, at his discretion, could claim to the insurer either partial loss or total loss of the vessel and/or cargo.¹⁰ In other types of property insurance there was no such degree of uncertainty on the fate of the insured property as in marine insurance. For this reason, the doctrine of constructive total loss has long been considered as a feature of maritime law.¹¹

An exhaustive set of conditions for recognising a fictitious total loss¹² is contained in Article 60 of MIA and includes four separate elements:

1. If the insured property has been reasonably abandoned (in the sense that the owner has lost possession of it) since its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred (section 60 (1)).
2. If the insured is deprived of the possession of its vessel or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered (section 60 (2) (i)).
3. If the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired (section 60(2)(ii)).
4. In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the

goods to their destination would exceed their value on arrival (Article 60(2)(iii)).¹³

In all cases, the existence of grounds for recognising a constructive total loss is determined at the date of the loss. However, as mentioned above, the situation may change at a later date. This raises the question: when does a constructive total loss crystallise? For a long time, *common law* has taken the approach that this point is the acceptance of the notice of abandonment and, in cases where the insurer rejects the notice of abandonment, the moment of such rejection or the moment the insured files a claim.¹⁴

However, relatively recently this position has been overruled in *The Kastor Too*. As a result of a fire (peril insured), the insured's property was damaged to such an extent that there were grounds for a notice of constructive total loss. But shortly after the fire, the vessel sank for an unknown reason (peril uninsured). The court held that there were grounds for payment of full indemnity based on a constructive total loss, even though the insured had not notified an abandonment before the sinking. It is important to note that had the court ruled otherwise and refused to recognise a constructive total loss, the insured would not have been able to claim for partial loss. This situation is related to the rule in English insurance law according to which partial loss cannot be recovered if there has been total loss of that property this partial loss would be repaired. The insured would not have had grounds for a claim of actual total loss because the vessel sank as a result of the peril uninsured. Therefore, it was held that the constructive total loss was fully crystallised at the time of the occurrence of the insured event. Accordingly, the insured is entitled to claim it regardless of what happens subsequently.¹⁵

The MIA stipulates that the insured may claim insurance indemnity for either constructive total loss or partial loss (section 56 (1) MIA).

¹⁰ Art 61 MIA. In English maritime law, unlike continental law, the constructive total loss fiction applies not only to things (ship and cargo) but also to freight insurance, however, since the subject of this study is the real effect of abandonment, the author does not consider the declaration of the constructive total loss fiction to freight.

¹¹ The common law now recognises the applicability of the doctrine of constructive total loss in non-marine insurance as well, see *Marnewick C.G.* Op. cit. P. 2.

¹² In *Irvin v Hide* [1950] the Court concluded that the set of conditions for the declaration of a total loss fiction in Article 60 MIA was exhaustive and could not be construed expansively, see *Hodges S. Op. cit.* P. 363–364.

¹³ For more on the relationship between the conditions for the declaration of the total loss fiction under Article 60 (1) and Article 60 (2) MIA, see *Hodges S. Op. cit.* P. 362–363.

¹⁴ For more details see *Hodges S. Op. cit.* P. 398–399; *Merkin R. Marine Insurance Legislation.* 4th Edition. L.: Informa, 2010, P. 505–506.

¹⁵ For more on the case of *Kastor Navigation Co Ltd v AGF MAT* [2003], see *Baatz Y. Maritime Law.* 3rd Edition. London and NY: Informa Law from Routledge, 2014. P.453–454; *Merkin R. Op. cit.* P. 509.

Under the insurance contract, the insurer promise to prevent or hold the insured harmless against specified loss and expenses. The occurrence of an insured event is regarded as a breach of contract on the part of the insurer. Accordingly, a claim for payment under an insurance contract is nothing more than a claim for damages.¹⁶ This approach is applied when the insured claims partial loss.

The situation is fundamentally different in the case of a claim for total loss. Such a claim does not qualify as a claim for damages, but as a claim for payment of a debt or for liquidated damages. In practice, firstly, that means that the insured does not have to prove the extent of his or her losses since they are predetermined and correspond to the sum insured specified in the insurance policy. Secondly, the insured does not have to prove that all reasonable measures have been taken to mitigate the loss.¹⁷

Thus, in the event of constructive total loss, as opposed to partial loss, the insured does not have to prove the extent of their loss incurred in connection with the insured event but shall claim the sum insured as specified in the policy.

The difference between actual total loss and constructive total loss is that in the former case the insured has to claim total loss, whereas in the latter case the insured may decide whether to claim partial loss or total loss.

In case of the constructive total loss, it poses a serious threat to compliance with the compensation principle of insurance that the insured has the right to claim the full sum insured in respect of property of which it is not known whether or not it is actually lost or destroyed. It may result that the insured will receive the full insurance indemnity for the insured property lost and at the same time retain title to the property, which has the potential market value. In *Castellian v Preston*, it was noted that the doctrine of constructive total loss and the doctrine of notice of abandonment engrafted upon it were invented or promulgated for the purpose of making a policy of marine insurance a contract of indemnity in the fullest sense of the term.¹⁸

Obligational and real effects of a notice of abandonment in English insurance law

Obligational effect of a notice of abandonment

The use of the term “*abandonment*” obscures the legal nature of the transaction represented by the notice of abandonment in some extent since it shifts the emphasis to the real effect of such notice. However, by notifying abandonment, the insured seeks to obtain payment of the full sum insured under the insurance contract, as if the insured property had been actual total loss.¹⁹ That gives him the advantages described above, simplifying the procedure of proof. Waiver of title is not the purpose of a notice of abandonment. It is rather a “*collateral effect*” which is not based on the will of the insured but based on the law. As described above, it derives from the compensatory nature of marine insurance.

If the insured cannot prove an actual total loss, the notice of abandonment is necessary to get the full sum insured. The insured may only claim for compensation for partial losses without it. On the contrary, when the circumstances of the case show the occurrence of an actual total loss, a notice of abandonment is not required.

From a continental lawyer’s point of view, the notice of abandonment is a unilateral obligational transaction through the execution of which the insured exercises its secondary right to assert a claim for payment of the full sum insured on the basis of the constructive total loss. The insurer has the right to accept the notice of abandonment, and such acceptance is irrevocable, or to reject it.

In most cases in practice, the insurer uses the second option. However, the insurer’s rejection to accept the notice of abandonment does not affect the obligational consequence of the notice of abandonment (section 62 (4) MIA) since such a notice, as a unilateral transaction, does not require the insurer’s acceptance. The insurer’s obligation to pay the full sum insured arises from (1) the occurrence of the statutory conditions for claiming the constructive total loss, which must be proven by the insured, and (2) the notice of abandonment, i.e. the insured’s choice to claim compensation for the total loss of the insured property.

¹⁶ See, for example, *Birds J.* *Birds’ Modern Insurance Law*. 11th Edition. Sweet & Maxwell, 2019. P. 307.

¹⁷ For more details, see, for example: *Courtney W.* *Contractual indemnities*. Oxford and Portland, 2014. P. 76.

¹⁸ See *Hodges S.* *Op. cit.* P. 9.

¹⁹ Section 62 (1) MIA. See also *Merkin R.* *Op. cit.* (commenting on Article 62 of MIA).

Before the insurer accepts a notice of abandonment, the insured has the right to withdraw the notice. This protects the insured's right to choose whether to claim total loss or partial loss and to change their choice if the insurer does not accept the notice of abandonment. However, if the policyholder claims partial loss, it cannot subsequently change his mind, even if the circumstances justify the recognition of a total loss.²⁰

Real effect of the notice of abandonment

The real effect of a notice of abandonment is described in Article 63 MIA, according to which, if there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto, including the right to profits.

The right to profits rule was formulated in *Attorney General v Glen Line Ltd* where the insurer was held to be entitled to retain all profits of sale notwithstanding that they exceeded the amount of the insurance indemnity paid. In *Yorkshire Insurance Co v Nisbet Shipping Co Ltd* it was noted that where an insured abandons ownership, the insurer is entitled, though not obliged, to acquire the property. If it does so, all the interest of the insured in the property transfers to it. This may seem to contradict to the compensation principle of insurance. However, the insurer receives not only the rights, but also the obligations associated with the acquired property. In this sense, bearing the burden and risks of maintaining such property can be seen as a *consideration* for the additional profits derived from the property.²¹

Section 79 (1) MIA indicates that the right to take over possession of the remains of the insured property arises after the insurance indemnity for total loss (total sum insured) has been paid.

When does ownership pass to the insurer: at the time of acceptance of the notice for abandonment or at the time of payment? The literature states that the insured's right to *equitable lien* arises upon acceptance of a notice for abandonment, while the transfer of title occurs upon payment of the full sum insured.²² If the insurer rejects the notice for abandonment, no interest the insured property

pass until the insurance indemnity is paid. However, if the full sum insured is paid, the insurer may enjoy the right to take over possession of the remains of the insured property.²³

Therefore, the acquisition of title to the insured property does not occur automatically by virtue of the insured's notice of abandonment, but only after acceptance of this notice. In other words, the insurer has a choice to agree to acquire the title and thereby ensure the conditions necessary for its transfer, or to reject and thereby deprive the notice of abandonment of its potential real effect.

The full set of conditions for transfer of ownership by virtue of abandonment include (1) the marine insurance contract; (2) the occurrence of conditions for the notice of the constructive total loss; (3) the notice of abandonment by the insured; (4) acceptance of abandonment by the insurer and/or consent to take over possession of the insured property which is claimed totally lost; (5) payment of the full sum insured. At the same time, the title passes to the insurer with retroactive effect, from the moment the insured event occurs.²⁴

What happens if the insurer does not accept the abandonment and nevertheless pays the full sum insured for the damaged insured property? There are three possible answers to this question: (1) ownership automatically passes to the insurer after payment of the insurance indemnity; (2) the abandoned property becomes ownerless property (*res nullis*); (3) ownership remains with the insured. The first two approaches are not widely supported in English law. Therefore, it is generally accepted that a notice of abandonment does not terminate the rights and obligations of the owner-insured in relation to the insured property until the insurer acquires ownership.²⁵

Problems related to the real effect of a notice of abandonment

The double effect (obligational and real) of a notice of abandonment is related to the problem of the doubling of the will. The fact that there is no doctrine of transactions in England does not mean that the problem of unity of will is not familiar to

²⁰ Merkin R. Op. cit. P. 508.

²¹ See Hodges S. Op. cit. P. 9.

²² Merkin R. Op. cit. P. 523.

²³ Ibid. P. 527.

²⁴ Ibid. P. 526.

²⁵ For more details see Hodges S. Op. cit. P. 10–11.

English law. On the contrary, the notice of abandonment gives good example of the difficulties which are caused by trying to double the purpose of a single act.

From the point of view of the insured's notice of abandonment, as noted above, the problem of doubling the purpose does not arise. The notice of abandonment has the sole purpose of obtaining the full sum insured. The transfer of ownership in insured property to the insurer takes place not through the will of the insured but by the law. This observation is consistent with the idea that ownership does not arise through the will of the holder of the right, but through a more complex system of phenomena.²⁶

The situation is more complicated when viewed from the insurer's point of view. In English law, there is no certainty as to whether accepting a notice of abandonment would simultaneously mean consent to take over possession of the remains of the insured property.²⁷ It seems that the answer to this question should be in the negative, as the insurer may agree to acknowledge total loss, but not wish to take over the remains of that property.²⁸ If the law attributes two objectives to a single action (in this case the acceptance of a notice of abandonment), it thereby deprives the insurer of the opportunity to act in such a way as to achieve them in full. As a result, it is forced to choose the best of a bad bunch and reject abandon even though this contradicts to its will to make a total loss payment. Further evidence of the absurdity of the idea of a double purpose for the acceptance of an abandonment is the fact that in the event of actual total loss, when a notice of abandonment is not required, the insurer, who has

paid the full sum insured, has the right to choose whether or not to take over the remains of the insured property. This clearly shows that taking possession of the abandoned property requires an independent expression of will separate from the acceptance of a notice of abandonment.

The real effect of abandonment in Russian law

Correlation of the real effect of abandonment with the mechanism for the acquisition of property under the Civil Code

Russian marine insurance is also familiar with the doctrine of abandon. It is provided for in article 278 of the Russian Merchant Shipping Code (MSC). In Russian law, the term "abandon" has only one meaning – the insured waives of its interest in the insured property and notifies the insurer thereof. The Russian Civil Code does not use the term "abandon".

The Russian MSC, unlike the MIA, provides that an insured wishing to receive the full sum insured must notify abandonment in the event of actual total loss as well.²⁹ The other conditions giving the insured the right to claim the full sum insured are generally similar to the conditions for recognising a constructive total loss in English law. Among these conditions is the constructive total loss of the vessel which refers to the economic inexpediency of restoring or repairing the vessel. It, obviously, should be distinguished from the concept of total loss in English law.

The Russian MSC states that if the insured reasonably notified abandonment (and subject to insurance for the full cost), "all rights to the insured property" will pass to the insurer which is apparently referred to the ownership.³⁰ However, both doctrine and court practice consistently take the view that this provision means that ownership of the insured property passes to the insurer by virtue

²⁶ The irony of the situation is that even if a fact with a willed content (in relation to the topic under study, this is a declaration of abandonment) is chosen by the parties as a fact marking the emergence of ownership, it is not in itself an expression of will to transfer property, if only because the will of the transferor (the former owner) may not participate in it, or if it does, it is aimed at another purpose (in this case at receiving payment of the entire sum insured). *Sklovskiy K.I.* Property in civil law. 5th ed. M., 2010. P. 300.

²⁷ In *Dornoch Ltd v Westminster International BV (No. 2)* [2009] this question was left unanswered, see *Merkin R.* Op. cit. P. 527.

²⁸ However, English law recognises that the purpose of the institution of abandonment in marine insurance, which is to ensure the compensatory nature of insurance, provides no basis for the law to oblige the insurer to accept an abandonment claim or to provide for the transfer of title apart from its will.

²⁹ In practice, however, this distinction is of little importance because in England abandon is usually claimed in cases covered by the term "actual total loss", to ensure the right to claim total loss on the ground of fiction if the actual total loss cannot be proved for some reasons, see *Merkin R.* Op. cit. P. 488.

³⁰ The problem of the transfer of "the right to a share of the insured property in proportion to the ratio of the sum insured to the insurable value" provided in subpara. 2 of para. 1 of Article 278 of the Russian MSC is not the subject of the present study.

of the notice of abandonment and at the time of such a notice.³¹

The justification for the transfer of ownership mechanism is given by the argument that abandonment is an integral element of the insurance contract by virtue of law,³² so the insurer expresses in advance its consent to take over possession of the abandoned property in case the insured notifies abandonment by entering into the insurance contract. Therefore, the notice of abandonment considered as a condition of the transfer of ownership. However, pursuant to para. 2 of Article 218 of the Russian Civil Code, automatic transfer of ownership, which does not require an additional declaration of will, is only possible on the basis of a dispositive transaction, such as the sale.³³ The insurance contract, despite its origins said above, is not a dispositive transaction, since its purpose is not to transfer the ownership, but to transfer the risk of accidental loss or damage to the property.

Another approach is that the “other dispositive transaction” which enables the transfer of ownership to the insurer refers to the notice of abandonment.³⁴ However, this assumption contradicts to para. 2 of Article 1 of the Russian Civil Code, according to which a right can only be acquired by one’s own will and in one’s own interest. A notice of abandonment is a unilateral transaction by the insured without regard to the insurer’s will. Consequently, it cannot be a basis for the insurer to acquire ownership of the remains of the insured property. Moreover, according to para. 1 of Article 223 of the Russian Civil Code, the title of the acquirer to movable property arises at the moment of transfer, unless otherwise provided for by law or the contract. Since the Russian MSC does not explicitly stipulate otherwise and the notice

of abandonment is not a contract but a unilateral transaction, the transfer of possessing becomes a necessary element for transfer of the ownership.³⁵ Consequently, a notice of abandonment alone is not sufficient.

Finally, by virtue of para. 3 of Article 218 of the Russian Civil Code, a person may acquire title to a property that the owner has abandoned only in the cases and in the manner prescribed by the Russian Civil Code. Abandonment as a way of acquisition of the ownership is not stipulated either by the general part or by provisions on certain types of contracts of the Russian Civil Code. Additionally, it should be noted that all the grounds for acquisition of the ownerless property suppose the expression of will of the person to acquire the ownership.

Therefore, a notice of abandonment is not incorporated into the mechanism for the acquisition of property as set out in the Russian Civil Code. Russian civil law is usually referred to the continental family, within which there are legal systems which allow the transfer of ownership solely by the will of the parties to business transactions (the principle of simple agreement) and legal systems in which the will alone is not sufficient.³⁶ There the cumulative occurrence of a set of legal conditions is necessary. This set of conditions, in addition to the dispositive transaction (unilateral or bilateral), includes at least one more action, usually the delivery of a thing, which can be regarded as an independent real agreement (the separation principle) or as performance of the dispositive agreement. Pursuant to para. 2 of Article 218 and para. 1 of Article 223 of the Russian Civil Code, Russian civil law assumes that the transfer of ownership requires, first, an agreement between the parties on the disposition of the

³¹ See *Zubareva V.L.* Transition of Rights and Obligations in Abandonment under the Law of Russia and England // Herald of Economic Justice of the Russian Federation. 2019. № 12. P 116–146.

³² *Arkhipova A.G.* The Three Keys of the Law of the Sea: Abandonment, General Accident, Marine Oil Pollution // Lecture at the Law Institute. M-Logos of 15.04.2021.

³³ By virtue of the contractual form, the purpose of the sale is to transfer the goods into the ownership of the buyer; accordingly, by concluding the contract, the seller expresses his will to dispose of and the buyer expresses his will to take possession of the property. A second expression of will is not required; the occurrence of a certain fact, such as the transfer of a thing, which completes the legal composition and ensures the transfer of ownership, is sufficient. See *Sklovsky K.I.* Op. cit. P. 298–299.

³⁴ *Zubareva V.L.* Op. cit.

³⁵ However, when a de facto total loss is involved, transfer is not possible due to the lack of an object that can be transferred. The transfer of sunken or missing property is also difficult. However, even if the remains of the insured property constitute an available thing and can be transferred, the transfer is a reciprocal action, which means that the insurer can evade acceptance and thereby prevent the transfer of ownership.

³⁶ For more on models of transfer of ownership, see *Vaquet A.* On the reception of the title by the purchaser by virtue of a simple agreement or only by the transfer of the thing? On the Reception Divergence and its Possible Overcoming // Civic Studies. Issue 1: Collection of scientific works in memory of professor I.V. Fyodorov. Moscow: Statut, 2004. P. 133–147; *Egorov A.V.* Real agreement: to get out of the gloom // Herald of Civil Law, 2019. No. 6; *Sklovsky K.I.* Op. cit. P. 378–425.

property, and second, the delivery of the thing or another act or event that the parties to the agreement will define.

The Russian model of title transfer, on the one hand, does not allow the insurer to acquire title to the abandoned property on the basis of an insurance contract since it is not a dispositive agreement. Accordingly, the notice of abandonment as an action alternative to the delivery of the thing cannot result in transfer of ownership because the set of conditions necessary for such a transfer under the Russian Civil Code in the absence of a disposition agreement appeared to be unfulfilled.

On the other hand, a notice of abandonment as a unilateral dispositive transaction also cannot constitute a basis for the transfer of ownership. Firstly, Russian law does not allow the transfer of ownership solely on the will of the parties to the transaction and requires an additional element (which by default is the delivery of the thing). As described above, in marine insurance the hand over of the remains of a sunken or damaged vessel is not possible in most cases and, therefore, no transfer of ownership based on a notice of abandon is possible, too. Secondly, the acquisition of title to property which the owner has abandoned is only allowed in cases expressly provided for in the Russian Civil Code and in the presence of the will of the person to acquire ownership in such property. The Russian Civil Code does not mention a notice of abandonment, so the transfer of ownership in the remains of the vessel, even more in the absence of the insurer's will to acquire ownership in such remains, is impossible from the point of view of the Russian Civil Code.

This reasoning leads to the conclusion that from the point of view of the provisions of the Russian Civil Code and prevailing views in Russian legal doctrine on the domestic model of acquisition of ownership, the transfer to the insurer of ownership based on a notice of abandonment is impossible, regardless of whether we consider the notice of abandonment as an independent transaction or an element of a more complex set of legal conditions. Since the Russian Civil Code seems to have unconditional priority over the rules of special laws regulating marine insurance as regards the issue of the acquisition of ownership, the existence of the real effect of abandon in marine insurance and in other types of insurance is highly disputable.

Moment of transfer of ownership in abandoned property

In contrast to English law, according to which the transfer of ownership to the insurer takes place only after the full sum insured has been paid, but with retroactive effect, i.e. ownership in the vessel is considered to have arisen for the insurer from the moment of the insured event, Russian judicial practice has established the approach that the transfer of ownership in the insured property takes place immediately upon the notice of abandonment.³⁷

At the same time, vessels are classified as immovable things (Article 130 of the Russian Civil Code), which makes acquisition of ownership and other rights in rem in them subject to registration (Article 131(1) of the Russian Civil Code). Despite the fact that the special provisions of the Russian MSC on the registration of vessels and titles therein (Article 33 (3)) suppose a confirmatory rather than a constitutive nature of such registration,³⁸ judicial practice proceeds from the fact that a sunken ship loses its status as immovable property and can only be considered movable property only after it is removed from the relevant register of ships.³⁹ Therefore, automatic transfer of ownership in the remains of the insured property on the basis of a notice of abandonment can only take place if the vessel has already been removed from the register at that time.⁴⁰ Otherwise, registration of the transfer of ownership in the registry is required, which requires the consent of the insurer or, in its absence, a claim to the court for registration of the transfer of ownership.

The instant effect of a notice of abandonment implies that it is irrevocable. Therefore, while in England a notice of abandonment can be cancelled

³⁷ *Zubareva V.L.* Op. cit.

³⁸ In contrast to the general rule contained in para. 2 Article 8.1 of the Russian Civil Code, which provides for the constitutive nature of state registration.

³⁹ See, for example, the Resolution of the Federal Commercial Court of Far Eastern District dated 05 June 2012 № F03-1903/2012 in case № A59-3613/2011, which indicated that the characteristic of the vessel as structurally dead applies the legislator to the vessel which is immovable property in accordance with para. 1 of Art. 130 of the Russian Civil Code: "...the vessel ... is not excluded from the register of foreign countries. Therefore, there is no reason to consider the disputed vessel lost the status of real property in the meaning of Article 130 of the Russian Civil Code".

⁴⁰ According to article 47 of the Russian MSC (as amended), a ship shall be excluded from the register, *inter alia*, when she is lost or missing, structurally destroyed, or is a wreck.

by the insured at any time before it is accepted by the insurer, in Russia that is not possible since as ownership is deemed to have passed at the time of the notice of abandonment.

Unlike in England, in Russia there is no concept of crystallisation of a constructive total loss. Therefore, there is no defined moment at which a change of factual circumstances ceases to affect the relationship between the insurer and the insured. Moreover, if the vessel is found to be not lost, the insurer has the right to demand from the insured to retain the property.⁴¹ This rule is open to two interpretations. On the one hand, it can be assumed that the notice of abandonment is a transaction under a condition subsequent. This condition may impose the right to a unilateral cancellation of the abandonment by the insurer if the ship proves to be not lost. In such a case, it would appear that the title to the insured property did not transfer and was belonged to the insured. On the other hand, it may be interpreted that ownership passes to the insurer after the notice of abandonment and to the insured after the cancellation of the abandonment.⁴² It seems that both these approaches are unsatisfactory since they create legal uncertainty as to who owns the insured property.

Transfer of ownership in abandoned property and liability for damage caused by sunken property

The main reason why insurers do not wish to accept ownership in the remains of insured property is the burden of maintaining such remains.⁴³ The most painful issue is the removal of hazardous wreck residues.

In England, the problem is still relevant. Under the Nairobi Convention on the Removal of Wrecks,⁴⁴

to which the UK is a party, the obligation to remove a dangerous wreck rests with the person who was the registered owner of the vessel at the time of the maritime accident (para. 8 of Art. 1 and para. 2 of Art. 9). As in England abandonment involves a transfer of ownership with retroactive effect, the insurer will be deemed to be the owner at the time of the accident.

However, it should be noted that the Nairobi Convention provides for compulsory shipowner's liability insurance for the removal of a dangerous shipwreck or the provision of other financial security. Therefore, the burden of bearing the costs of removal of the wreck is, at least in part, shifted from the insurer of the ship and/or cargo taking over possession of the remains of the insured property to the insurer of the shipowner's liability.

There is another situation in Russia. Due to the ratification of the Nairobi Convention, Chapter VII of the Russian MSC, which regulates relations connected with sunken property, has been amended.⁴⁵ In particular, according to the new wording of para. 5 of Art. 113 of the Russian MSC, a person who is the owner of sunken property on the date of wrecking shall be liable for the obligations arising from the sunken property before wrecking, for the obligations arising from wrecking of property and for the costs of its removal, regardless of the termination of the rights to the sunken property. Taking into account that in Russia the title to the abandoned property passes to the insurer at the time of the notice of abandonment and has no retroactive effect, it is obvious that a situation in which the insurer will be the owner of the sunken property as of the date of its wrecking is mostly impossible. Therefore, the above novelty of the Russian MSC appears to put an end to the debate as to who is obliged to remove wrecked property.

Conclusion

In England, the doctrine of abandonment is incorporated into the concept of *indemnity* and serves the purpose of providing a compensatory insurance function. After some hesitation, English law has developed the approach that ownership cannot pass to the insurer apart from the insurer's will. However, the question whether the ac-

⁴¹ Article 280 of the Russian MSC provides that if upon receipt of the insurance indemnity the ship is found to be not lost, the insurer may require the insured to retain the property and return the insurance indemnity after deduction of that part corresponding to the actual damage caused to it.

⁴² For details see *Afanasyev S.N.* Op. cit.

⁴³ Under English law, the insurer, as the new owner of the vessel, may be compelled to reimburse the port authorities for the costs of salvaging the wreck (depending on the provisions of the specific applicable law) and to pay salvage fees to third parties for the salvage of insured property. In addition, it may be liable for claims secured by a maritime lien on the vessel (this includes, for example, claims for the payment of the wages of crew members), for more details see *Zubareva V.L.* Op. cit.

⁴⁴ "Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007" (Nairobi WRC) concluded in Nairobi on 18 May 2007, entered into force on 14 April 2015.

⁴⁵ Federal Law No. 470-FZ of 30.12.2021. The amendments will enter into force on 1 March 2022. Russia has ratified this document with a reservation and a declaration (Federal Law No. 395-FZ of 06 December 2021).

ceptance of a notice for abandonment is a sign of the insurer's consent is to acquire title or it merely means its consent to the payment of the full sum insured and an additional declaration of will by the insurer is required for the transfer of title has not yet been settled. In practice, insurers are very rarely prepared to acquire title to the remains of insured property. Therefore, the real effect of abandonment is blocked. The main reason for this is that the remains of insured property constitute *damnosa hereditas*, or "burdensome acquisition", and do not bring with them the receipt of some value, but rather additional costs which are not purported by the insurance contract.

In Russia, the prevailing view is that a notice of abandonment entails the transfer of ownership to the insurer regardless of the insurer's will. However,

in the author's view, abandonment does not fit into the model of transfer of ownership provided for by the Russian Civil Code. In addition, taking into account the amendments made to the Russian MSC, a notice of abandonment would normally not serve the purpose which is referred to in justification of the automatic transfer of ownership in the remains of the insured property to the insurer, namely, to relieve the insured of the burden of bearing the costs of removing the wrecked property. The new wording of Article 113 of the Russian MSC imposes this burden on the person who was the owner of the insured property at the time of the accident, irrespective of the further transfer of ownership.

Therefore, the need to preserve the real effect of abandon in Russian maritime law, at least as a peremptory rule, is highly disputable. ■



Константин Путря,

кандидат юридических наук,
преподаватель Национального исследовательского
университета «Высшая школа экономики» (Санкт-Петербург),
партнер юридической фирмы NAVICUS.LAW

Новая старая проформа BIMCO SHIPSALE 22

В статье анализируется новая проформа BIMCO SHIPSALE 22, разработанная для рынка купли-продажи вторичных судов. В начале статьи дается общее представление о том, что из себя представляют проформы, используемые в торговом судоходстве. Кратко рассмотрев предшествовавшие SHIPSALE 22 проформы, использовавшиеся на практике для продажи судов, автор предлагает анализ основных изменений в новой проформе и дает им короткую оценку на основе собственного опыта.

В связи с анонсированием неправительственной организацией BIMCO (Baltic and International Maritime Council) новой проформы SHIPSALE 22, разработка которой велась почти два года, эта публикация преследует одновременно две цели.

Во-первых, для менее осведомленных читателей – дать самое общее представление о том, что такое проформа, в том числе для лучшего понимания изменений новой проформы SHIPSALE 22. Во-вторых, ознакомить читателя с основными изменениями новой проформы. Поэтому настоящая публикация будет носить скорее описательно-практический характер.

Одним из следствий повторяющихся, шаблонных сделок в судоходном бизнесе стало постепенное возникновение и развитие так называемых проформ договоров. В первую очередь их возникновение связывается с интенсификацией судоходства в связи с промышленной революцией. Проформы представляют собой типизированные договорные условия, которые широко используются в мировой практике торгового мореплавания.

Как правило, проформы разрабатываются авторитетными международными неправительственными организациями при участии представителей участников торгового мореплавания, судовладельцев, перевозчиков, грузовладельцев, страховых компаний и т.д. Такая вовлеченность представителей бизнеса является важной, поскольку проформа, разработанная без учета реалий и потребностей бизнеса, на практике использоваться, конечно же, не будет.

Цель любой проформы – систематизировать наиболее часто используемые условия, упростить, ускорить и сделать удобным заключение сделок, а также отразить определенный баланс интересов сторон договора, возникающий в качестве компромисса в результате обсуждения проформ до их принятия.

К сожалению, баланс интересов сторон в проформах соблюдается далеко не всегда уже по той простой причине, что их разработку и введение чаще всего лоббирует определенная заинтересованная группа лиц. Но и здесь практика нашла выход. Несмотря на то, что проформы являются стандартизированными договорными условия-

ми, это не означает, что их нельзя изменить соглашением сторон. На практике стороны именно так и поступают, добавляя, изменяя или удаляя («вычеркивая») соответствующие условия из текста проформы, поэтому проформа представляет собой своеобразный юридический «конструктор». Если изменений очень много, то стороны прибегают к заключению дополнительных соглашений (аддендумы), в которых подробно прописываются условия сделки. Зачастую аддендумы существенно превышают по размеру саму проформу.

Удобству и скорости заключения сделок способствует способ оформления проформ и их структура. Проформы могут представлять собой как монолитный текст условий сделки (классические проформы, широко используемые в первой половине 20 века), так и особую форму – «боксовую». Впрочем, «боксовая» форма в абсолютном большинстве случаев предполагает наличие нескольких частей договора, одна из которых включает в себя монолитный текст сделки. Если монолитный текст является чем-то привычным для обывателя, то «боксовая» форма скорее экзотикой среди договоров, получившей широкое распространение во второй половине 20 века. Одной из первых такую форму получила проформа рейсового чартера GENCON. «Боксовая» форма представляет собой построение основных условий договоров в виде «боксов», в которых прописываются основные условия сделки, количественные показатели и т.д., то есть наиболее важные с точки зрения бизнеса экономические условия сделки. «Боксы» в проформе обычно образуют первую часть договора, а вторая часть оформляется в виде сплошного текста. Условия в «боксах» имеют тематическую отсылку к статьям второй части проформы, в которой уже подробно содержится правовое регулирование соответствующих вопросов. Такая техника оформления договора свидетельствует о том, что проформы – это продукт бизнеса и для бизнеса, но без ущерба для юридической части.

Существуют самые разнообразные виды проформ: для морских перевозок (вплоть до проформ для отдельных видов грузов), для аренды судов, для буксирования судов, для их строительства.

Важное место среди проформ занимают проформы, регулирующие отношения из купли-продажи флота. На основании таких проформ

работает большая часть рынка купли-продажи подержанного флота.

Наиболее известными и широко применяемыми являются проформы Norwegian Sale Form (SALEFORM 2012), Nipponsale Form, Singapore Shipment Form, каждая из которых отражает региональные особенности рынка, на котором они применяются. Как правило, проформы используются при заключении транснациональных сделок. Несмотря на то, что проформы в большинстве своем разрабатывались в контексте английского права в качестве применимого, свое распространение проформы получили и в российской практике. Так, судебная практика свидетельствует, что сделки по купле-продаже судов на основании проформ в том или ином виде в России заключаются на основании проформы SALEFORM 1993 (например, Постановление Арбитражного суда Дальневосточного округа от 01.07.2021 № Ф03-2642/2021 по делу № А51-18991/2019, Постановление ФАС Северо-Западного округа от 12.12.2008 по делу № А56-27224/2007). Известны случаи, когда стороны подчиняют такие проформы и российскому праву. Результат таких действий без переработки проформы может быть самым непредсказуемым, особенно в условиях российской правовой действительности.

Значительную роль в разработке проформ занимает неправительственная организация BIMCO, на счету которой около 350 проформ и различных оговорок. Совсем недавно BIMCO разработала и опубликовала свою собственную новую проформу для рынка подержанных судов под названием SHIPSALE 22, образец которой можно скачать на официальном сайте BIMCO¹.

Непосредственным предшественником новой проформы, о которой пойдет речь ниже, можно считать проформу BIMCO SALEFORM, принятую в 1956 году и пересмотренную в 1966, 1983, 1986, 1993 и 2012 годах. Проформа разрабатывалась совместно с Норвежской Ассоциацией судовых брокеров (Norwegian Shipbrokers' Association).

Несмотря на то, что за основу была взята проформа SALEFORM, новая проформа имеет и свои ключевые изменения, которые задуманы сделать проформу еще более удобной относительно ее предшественников. Речь идет не толь-

¹ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipsale-22>

ко об изменениях некоторых формулировок, но и о включении дополнительных статей. Ниже коротко опишем основные новшества в проформе SHIPSALE 2022. Эти новшества касаются как формы, так и содержания SHIPSALE 2022.

Прежде всего, бросается в глаза хорошо узнаваемая «боксовая» форма BIMCO. В отличие от SALEFORM в новой проформе теперь применяется стандартизированная «боксовая» форма, как во многих других проформах BIMCO, что несомненно привносит удобство в оформление сделки.

Помимо «боксовой» формы, перечень документов, которыми стороны обмениваются при закрытии сделки, теперь вынесен в отдельное приложение А вместо включения текста в «тело» проформы. С одной стороны, это делает договор более простым к восприятию и удобным для поиска соответствующих положений, поскольку обычно именно эта часть является предметом переговоров сторон. С другой стороны, на практике стороны редко включают в текст договора список такой документации. Чаще всего такой список оформляется в виде отдельного дополнительного соглашения, а соответствующие строки (lines) в тексте проформы просто вычеркиваются. Аналогичным образом в проформе теперь присутствует приложение В, представляющее собой перечень предметов, которые не включаются в предмет сделки. Наконец, новая проформа построена таким образом, чтобы максимально скоординировать статьи договора с хронологией заключения сделки, иными словами, структура проформы отражает логику процесса исполнения сделки.

Однако, на внешнем оформлении и структуре изменения не заканчиваются. Новая проформа содержит и абсолютные новшества. Так, например, она прямо закрепляет возможность документального закрытия сделки посредством электронных способов связи (Статья 16(a)). Во-первых, проформа теперь допускает возможность использования цифровой подписи благодаря новой оговорке BIMCO's Electronic Signature Clause 2021. Это касается как самого договора, так и иных документов в рамках сделки. На практике это может создавать ряд проблем, поскольку не все страны, в которых будет регистрироваться право собственности на судно, могут принимать в качестве подтверждающих документов электронную купчую, равно как и другие документы в рамках сделки. Поэтому

использование этой оговорки и такого способа подписания документов требует от сторон особой осторожности и заблаговременной проверки приемлемости такой формы в администрации государства регистрации флага. Во-вторых, отдельного внимания заслуживает положение, отражающее сложившуюся тенденцию в условиях COVID-19 о проведении закрытия сделки дистанционным способом. Чаще всего такие «встречи» проводятся посредством видеоконференции.

Среди других важных изменений можно отметить изменения, касающиеся депозита, санкционной оговорки, антикоррупционной оговорки и оговорки о конфиденциальности, копий документов по сделке, передачи судна и перехода титула, гаранта исполнения обязательств, гарантии (warranty) в отношении отсутствия обременений на судно, инспекции судна. Рассмотрим их несколько подробнее.

Изменение претерпела Статья 5, регулирующая условия внесения депозита. Тенденция рынка такова, что зачастую к исполнению сделки привлекается третье лицо – держатель депозита. Предшествующая проформа содержит такое условие, однако, новая проформа детализирует условия сделки с привлечением держателя депозита и прямо отсылает к отдельному трехстороннему соглашению о депозите, подробно регулируя вопросы, связанные с ним. Так, например, личность держателя депозита должна быть четко согласована. Покупателям также предоставляется льготный период в два банковских дня, если депозит задерживается из-за определенных дестабилизирующих банковских событий. Последнее является особенно актуальным в условиях опасений банков о соблюдении законодательства о легализации денежных средств, добытых преступным путем, и различных санкционных проверок соответствующими службами банков при проведении платежей.

Другое изменение касается покупной цены. В SHIPSALE 22 (Статья 14) теперь содержится условие, по которому оплата покупной цены (наряду с другими платежами по договору) должна производиться без каких-либо зачетов, вычетов или удержаний. Ранее в SALEFORM 2012 предусматривалось, что покупная цена должна быть оплачена «в полном объеме без банковских комиссий».

В «боксах» 5 и 6 новой проформы указаны, соответственно, гаранты продавца и покупателя, которые теперь также являются сторонами, под-

писывающими меморандум, вместе с заявлением о том, что своей подписью на меморандуме гарант гарантирует выполнение обязательства продавцов или покупателей в соответствии с договором. Это нововведение обусловлено в связи с тем, что зачастую покупатели создают абсолютно новые компании без активов для приобретения конкретного судна и его эксплуатации. Ранее на практике такие гарантии оформлялись отдельным документом.

В «боксе» 25 появилось новое положение об условиях (subjects), которые на практике использовались достаточно часто. Так, к такому условию часто относят получение корпоративных одобрений. Например, в случае, если соответствующее одобрение не получено стороной к определенному сроку, то сделка считается аннулированной. В случае же соблюдения условия сделка считается состоявшейся. По сути, речь идет об отлагательном условии.

С учетом текущей политической обстановки в мире стороны в последнее время все чаще и чаще включают санкционные и антикоррупционные оговорки в текст договоров для соблюдения каких-либо внутренних корпоративных требований компании. Включенная в SHIPSALE 2022 оговорка является достаточно лаконичной и, скорее всего, на практике будет предметом изменений сторонами. Тем не менее, указание на то, что в случае нарушения таких условий другая сторона будет иметь право на расторжение договора и взыскание убытков, представляется полезным.

Среди новых оговорок также следует отметить условие о конфиденциальности, которое представляет собой часто включаемое условие практически в любой сделке по купле-продаже судна. SHIPSALE 2022 исходит из того, что нарушение условия о конфиденциальности не дает пострадавшей стороне права на расторжение договора.

Изменения внесены и в положения о гарантиях (warranty) продавца в отношении отсутствия обременений на судно на момент его передачи. Новая редакция сформулирована более широким образом, чтобы покрыть как можно большее количество прямо непоименованных обременений и ограничений.

Одно важное изменение по сравнению с SALEFORM 2012 касается положения об инспекции судна. Раньше у сторон было только две альтернативы: либо покупатель осмотрел

и принял судно и его записи о классе, либо покупатель будет иметь право проверить судно и записи о классе. SHIPSALE 22 включает в себя третью возможность для покупателя – прямо отказаться от осмотра судна и записей о классе и принять их «как есть». Это может быть полезной альтернативой для некоторых сделок, например, между «своими» компаниями или при продаже судна на лом. Внимание уделено и отдельным положениям, касающимся подводной инспекции и постановки судна в сухой док, в которых в основном рассматриваются те же вопросы, что и ранее, но более подробно. Особо следует подчеркнуть, что в SHIPSALE 22, в отличие от SALEFORM 2012, не определено, какая альтернатива применяется, если стороны не осуществили прямой выбор альтернатив. Поэтому во избежание спорной ситуации следует внимательно следить за тем, чтобы соответствующее поле проформы было заполнено.

Также срок, в течение которого стороны должны обмениваться копиями, черновиками или образцами документов о передаче судна, был сокращен с девяти до пяти дней после самого раннего уведомления о передаче в SHIPSALE 22. Согласно новой проформе самое раннее уведомление о передаче должно быть отправлено за 20 дней до предполагаемой даты готовности судна к передаче.

Наконец, небольшие изменения коснулись и арбитражной оговорки вместе с оговоркой о применимом праве. Новая статья в SHIPSALE 22 кажется более нейтральным вариантом относительно предшествующих версий, содержащих три альтернативных варианта, и дает сторонам больше свободы для включения выбранной ими процедуры. За основу арбитражной оговорки взята BIMCO Law and Arbitration Clause 2020.

Таким образом, проформу SHIPSALE 2022 достаточно сложно назвать абсолютно новой. Прослеживается явная преемственность с проформами SALEFORM, но с «авторскими» изменениями, внесенными BIMCO.

Стоит отметить, что бизнес всегда относился настороженно к новым версиям проформ по мере их появления, а повсеместное использование новых проформ становилось результатом весьма длительной апробации на практике. Кроме того, как правило, проформы не находятся в свободном бесплатном доступе, и участники оборота используют ранее полученные в пользование проформы, либо просто даже

не знают о существовании новых. Тому свидетельство, что до сих пор используется, например, проформа SALEFORM 1993. И не вызывает сомнений, что бизнес будет использовать старые проформы и дальше, впрочем, наряду с новыми. Причиной этому является, в первую очередь, судебная практика, которая формирует ответы на различные спорные ситуации, возникающие при заключении и исполнении сделок по купле-продаже флота, толкования отдельных положений проформ. Вероятнее всего, такая же судьба ждет и новую проформу SHIP-SALE 22, которая тем не менее не претерпела критических изменений относительно своих

предшественников. И все же новая проформа может стать хорошей отправной точкой в проведении переговоров по заключению сделки купли-продажи судна, учитывающей тенденции рынка за последние несколько лет, и с учетом большой схожести с проформой SALEFORM 2012 имеет все шансы стать новым стандартом проформы в области продажи судов. Несмотря на то, что новая проформа не содержит каких-либо принципиальных новшеств, обусловленных новым правовым регулированием, добавление новых различных положений в проформу может помочь сторонам сэкономить время и деньги на переговорах. ■



Konstantin Putrya,

PhD, Lecturer at the National Research University
 “Higher School of Economics”, St. Petersburg,
 Partner at NAVICUS.LAW

New Old BIMCO SHIPSALE 22 Form

The article deals with the new proforma BIMCO SHIPSALE 22, developed for the secondary ship market. At the beginning of the article, a general idea is given of what the proforma is. Having briefly reviewed the proforma that preceded SHIPSALE 22, which were used in practice for the sale of ships, the author offers an analysis of the main changes in the new proforma and gives them a short commentary based on his own experience.

In connection with the announcement of the new SHIPSALE 22 form by BIMCO (Baltic and International Maritime Council), which has been under development for almost two years, this publication has two aims at the same time.

Firstly, for the less informed readers, to give the most general idea of what the proforma is, including a better understanding of the changes to the new SHIPSALE 22 form. Secondly, to familiarize the reader with the main amendments to the new proforma. Therefore, this publication will be more of a descriptive and practical nature.

One consequence of repetitive, template-based transactions in the shipping business has been the gradual emergence and development of so-called proforma contracts. Their emergence is primarily attributed to the intensification of shipping due to the industrial revolution. The proformas are typical contractual terms which are widely used in the world practice of merchant shipping.

As a rule, proformas are developed by reputable international non-governmental organizations with the participation of representatives of merchant mariners, shipowners, carriers, cargo owners, insurance companies, etc. This involvement of business representatives is important since a proforma developed without considering the

realities and needs of business will obviously not be used in practice.

The purpose of any proforma is to systematize the most used terms, to simplify, expedite and make it convenient to conclude agreements, and to reflect a balance of interests of the parties to the contract, arising as a compromise from the discussion of the proforma prior to its adoption.

Unfortunately, the balance of interests is not always maintained in the proforma for the simple reason that their development and introduction is most often lobbied by a particular interest group. However, even in this case, the practice has found a solution. Although the proformas are standardized contractual terms and conditions, this does not mean that they cannot be changed by agreement between the parties. In practice, parties do exactly that by adding, modifying, or deleting (“crossing out”) relevant terms from the proforma text, so the proforma is a kind of legal “constructor”. If there are many changes, the parties conclude additional agreements (addendums), in which the terms of the agreement are specified in detail. Often the addendum is much larger than the proforma itself.

Convenience and velocity of transactions is facilitated by the way in which proformas are designed and structured. The proforma can

be either a monolithic text of the terms of the agreement (classic proformas widely used in the first half of the 20th century) or a special “boxed” form. However, the “boxed” form in the vast majority of cases involves several parts of a contract, one of which includes a monolithic transaction text. While the monolithic text is commonplace, the “boxed” form is rather exotic among contracts, which became widespread in the second half of the 20th century. One of the first of such a form was the GENCON voyage charter party form. The “boxed” form is the construction of the main terms of contracts in the form of “boxes” in which the main terms of the agreement, quantitative indicators, etc., i.e. the most important economic terms of the deal from a business point of view are written. Proforma “boxes” usually form the first part of the contract, while the second part is written as a continuous text. The terms in the “boxes” have a thematic reference to the articles in the second part of the proforma, which already contains detailed legal regulation of the relevant issues. This technique indicates that the proforma is a product of business and for business, but without affecting the legal part.

There are a variety of types of proformas: for charterparties (up to and including proformas for certain types of cargo), for affreightment, for vessel towing, for shipbuilding.

Among the proformas, an important place is occupied by proformas regulating relations from sale and purchase of the fleet. Most of the fleet sale and purchase market is based on such proformas.

The best known and most widely used are the Norwegian Sale Form (SALEFORM 2012), Nipponsale Form, Singapore Shipment Form, each of them reflects the regional characteristics of the market where it is used. The proformas are generally used in transnational agreements. Although the most proformas have been developed in the context of English law as the applicable law, the proformas have also become common in Russian practice. Thus, judicial practice shows that Russian proforma sale and purchase agreements are concluded on the basis of SALEFORM 1993 (e.g. the Decree of the Commercial court of Far Eastern District dated 01 July 2021 No. F03-2642/2021 in case No. A51-18991/2019, Decree of Federal Commercial court of Northwestern District dated 12 December 2008 in case No. A56-27224/2007). There are known cases where parties have made such proformas subject to Russian law as well.

The result of such actions without redrafting the proforma may be unpredictable, especially in the context of Russian legal reality.

BIMCO, a non-governmental organisation with 350-some proformas and various clauses has played a significant role in the development of proformas. More recently, BIMCO has developed and published its own new proforma for the second hand vessel market called SHIPSALE 22, a sample of which can be downloaded¹ from the official BIMCO website.

An immediate predecessor of the new proforma discussed below is the BIMCO SALEFORM form adopted in 1956 and revised in 1966, 1983, 1986, 1993 and 2012. The proforma was developed in conjunction with the Norwegian Shipbrokers' Association.

Although it is based on the SALEFORM, the new proforma has key changes that are intended to make the proforma even more user-friendly than its predecessors. It is not just a question of changing certain wording, but also of including additional clauses. Below we briefly describe the main innovations in the SHIPSALE 2022. These innovations concern both the form and the content of SHIPSALE 2022.

First of all, the clearly recognizable BIMCO “boxed” form catches the eye. Unlike SALEFORM, the new proforma now uses a standardized “boxed” form, as in many other BIMCO proformas, which undoubtedly brings convenience to the processing of the agreement.

In addition to the “boxed” form, the list of documents exchanged by the parties at the close of the agreement is now included in a separate Annex A instead of including text in the “body” of the proforma. On the one hand, this makes the contract easier to read and easier to find the relevant provisions, as this is usually the part negotiated by the parties. On the other hand, in practice, parties rarely include a list of such documentation in the text of the contract. Most often, such a list is in the form of a separate supplementary agreement and the relevant lines in the proforma text are simply crossed out. Similarly, the proforma now includes Appendix B, which consists of a list of items that are not included in the subject matter of the agreement. Finally, the new proforma has been designed to align the sections of agreement as closely as possible with the chronology of the

¹ <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipsale-22>

transaction, in other words, the structure of the proforma reflects the logic of the execution of agreement process.

However, the amendments do not stop at the appearance and structure. The new proforma contains absolute innovations. For example, the proforma explicitly permits documentary closure of a transaction by electronic means of communication (Article 16(a)). Firstly, the proforma now permits the use of an electronic signature through the new BIMCO's Electronic Signature Clause 2021. This applies to the contract itself as well as to other documents within the transaction. In practice, this may pose several problems because not all countries in which ownership of a ship will be registered are able to accept the electronic bill of sale as supporting documents as well as other documents within the transaction. Therefore, the use of this clause and this method of signing documents requires the parties to take special care and to verify in advance the acceptability of such form with the administration of the Flag Registry State. Secondly, a provision reflecting the current trend in the COVID-19 context to conduct the closing of a transaction remotely deserves separate attention. Most often such "meetings" are conducted by videoconference.

Other important changes include changes relating to the deposit, the sanctions clause, the anti-corruption and confidentiality clause, copies of transaction documents, transfer of the vessel and transfer of title, the performance guarantor, the warranty of the absence of encumbrances on the vessel, and the inspection of the vessel. We look at them in a little more detail.

Article 5 regulating the conditions for making a deposit has been amended. The market trend is that a third party (the deposit holder) is often involved in the execution of the agreement. While the previous proforma contained such a condition, the new proforma details the terms of the agreement involving the deposit holder and explicitly refers to a separate tripartite deposit agreement, regulating issues related in detail. For example, the identity of the deposit holder must be clearly agreed. Buyers are also given a grace period of two banking days if the deposit is delayed due to certain disruptive banking events. The latter is particularly relevant in the context of banks' concerns about compliance with money laundering regulation and various sanctions

inspections by the relevant bank services when making payments.

Another change concerns the purchase price. SHIPSALE 22 (Article 14) now stipulates that payment of the purchase price (along with other payments under the contract) shall be made without any set-off, deduction or withholding. Previously, SALEFORM 2012 stipulated that the purchase price must be paid "in full free of bank charges".

Boxes 5 and 6 of the new proforma identify the seller's and buyer's guarantors, respectively, who are now also signatories to the memorandum, together with a statement that, by his signature on the memorandum, the guarantor guarantees the performance of the sellers' or buyers' obligation in accordance with agreement. This innovation is due to the fact that buyers often create entirely new companies without the assets to acquire a particular vessel and operate it. Previously, the practice was to issue such guarantees in a separate document.

There is a new subject clause in Box 25 which has been used quite frequently in practice. For example, such a condition often includes the receipt of corporate approvals. For example, if the approval is not received by a party by a certain deadline, the transaction is considered to be cancelled. If the condition is met, then the transaction went through. This is essentially a condition precedent.

Given the current global political climate, the parties have recently been increasingly including sanctions and anti-corruption clauses in the text of contracts to comply with any internal company requirements. The clause included in SHIPSALE 2022 is rather short and is likely to be subject to change by the parties in practice. Nevertheless, the indication that the other party will have the right to terminate the contract and recover damages in the event of a breach of such clauses seems useful.

Among the new clauses is also the confidentiality clause, which is a clause frequently included in almost any transaction involving the sale and purchase of a vessel. SHIPSALE 2022 set out that a breach of a confidentiality clause does not give the aggrieved party the right to terminate the contract.

The warranty clauses of the seller on the absence of encumbrances on the vessel at the time of delivery have also been amended. The new wording is worded more broadly to cover as

many not explicitly addressed encumbrances and restrictions as possible.

One important change from SALEFORM 2012 concerns the provision for vessel inspection. Previously, the parties only had two alternatives: either the buyer has inspected and accepted the vessel and its classification records, or the buyer shall have the right to inspect the vessel and its classification records. SHIPSALE 22 includes a third option for the buyer to explicitly refuse to inspect the vessel and its classification records and accept them "as is". This can be a useful alternative for some agreements, e.g. between 'own' companies or when selling a vessel for scrap. Attention is also given to the separate provisions relating to underwater inspection and drydocking, which mostly deal with the same issues as previously, but in more detail. It should be particularly emphasized that SHIPSALE 22, unlike SALEFORM 2012, does not specify which alternative applies if the parties have not exercised a direct choice of alternatives. Therefore, care should be taken to ensure that the relevant proforma field is filled in to avoid a disputable situation.

Also, the period within which the parties must exchange copies, drafts or samples of the delivery documents has been reduced from nine to five days after the earliest notice of transfer in SHIPSALE 22. Under the new proforma, the earliest delivery notice must be sent 20 days before the expected date of readiness of the vessel for delivery.

Finally, the arbitration clause together with the applicable law clause have also been slightly modified. The new article in SHIPSALE 22 seems more neutral than previous versions containing three alternatives and gives the parties more freedom to include the procedure of their choice.

The basis for the arbitration clause is the BIMCO Law and Arbitration Clause 2020.

Therefore, SHIPSALE 2022 is hardly new at all. There is a clear continuity with the SALEFORM proformas but with 'authorial' changes made by BIMCO.

It is worth noting that business has always been wary of new versions of the proforma as they emerged and the widespread use of new proformas has been the result of very long testing in practice. In addition, as a rule, proformas are not freely available and parties to civil law relations use proformas they have previously received, or they are not even aware of the existence of new proformas. This is evidenced, for example, by the fact that SALEFORM 1993 is still in use. There is no doubt that business will continue to use the old proformas along with the new ones. First of all, the reason for this is court practice, which forms the answers to various disputable situations arising in the conclusion and execution of agreements on the sale and purchase of the fleet, the interpretation of certain provisions of the proforma. Most likely the same fate awaits the new SHIPSALE 22, which, however, has not undergone any critical changes as compared to its predecessors. Nevertheless, the new proforma can be a good starting point for negotiating a sale and purchase of a vessel, considering the market trends of the last few years, and taking into account the great similarity to the SALEFORM 2012, it has good chances of becoming the new proforma standard in the sale of vessels. Although the new proforma does not contain any fundamental innovations due to the new legal regulation, the addition of various new provisions to the proforma may help the parties to save their time and money in negotiations. ■



Ксения Спехова,

Санкт-Петербургский институт (филиал) Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)

Гражданство ребенка, родившегося на судне: подходы «права крови» и «права почвы»

В статье рассмотрены основные проблемы, возникающие при определении гражданства ребенка, родившегося на судне. Сделан вывод, что даже среди государств, использующих «право крови» в качестве общего принципа определения гражданства, «право почвы» активно применяется в качестве факультативного метода определения права ребенка на гражданство. Исходя из вышеизложенного, представляется целесообразным урегулировать в национальном законодательстве Российской Федерации статус ребенка, родившегося на судне, идущем под флагом Российской Федерации.

Процессы глобализации приводят к увеличению активности перемещения людей по всему миру. Развитие международного туризма и деловых контактов между гражданами разных стран приводит к существенному увеличению количества иностранных граждан на территории различных государств. При этом развитие сферы круизных перевозок привело к тому, что граждане третьих стран в течение длительного времени (дни, недели) находятся на круизном лайнере, идущем под флагом иностранного для этих граждан государства. Исходя из вышеизложенного, актуальным остается вопрос определения гражданства ребенка, родившегося на судне. В современной юридической доктрине выделяют два основания для приобретения лицом гражданства: «право крови» и «право почвы»¹.

Сущность «права крови» состоит в том, что новорожденный ребенок является гражданином того государства, гражданами которого являются его родители. Большинство государств мира придерживаются именно «права крови» для определения гражданства ребенка и, на первый взгляд, в рамках такого подхода место рождения ребенка не имеет какого-либо юридического значения. Реализация концепции «права крови» приводит к ограничениям в процессе натурализации иммигрантов, так как не позволяет их детям автоматически получать гражданство государства, использующего «право крови», на основании «права почвы».

Европейские страны полностью отказались от «права почвы». Последней европейской страной, которая поменяла свое законодательство о гражданстве в этой части, стала Ирландия,

¹ Кайбышева Д. Э. Основания и порядок приобретения гражданства Российской Федерации // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2020. – № 6-3 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n>

[osnovaniya-i-poryadok-priobreteniya-grazhdanstva-rossiyskoy-federatsii](https://cyberleninka.ru/article/n) (дата обращения: 04.01.2022).

в 2005 году переставшая считать гражданами всех родившихся на своей территории. С этого момента для определения гражданства ребенка имеет значение гражданство родителей и связь с Ирландией, например, срок проживания в стране (родители должны подтвердить, что прожили в стране не менее четырех лет до рождения ребенка). Такое решение позволяет защититься от массовой миграции иностранцев, преследующих цель получения гражданства в другой стране.

Таиланд в первой половине XX века давал гражданство людям по «праву почвы». Однако, столкнувшись с волной китайских мигрантов, в 1956 году ввел ограничения, которые ужесточили в 1972 году, когда опасались миграции беженцев из Бирмы. В итоге Таиланд полностью перешел на «право крови».

Ряд других государств, таких, как США, исповедует «право почвы»². После Гражданской войны в 1868 году в США была принята 14-я поправка к Конституции, раздел которой провозглашает всех родившихся на территории США ее гражданами вне зависимости от гражданства его родителей. При этом в 2018 году Президент США Дональд Трамп заявил, что планирует отменить право на получение американского гражданства для детей-иностранцев на основании того, что они родились на территории Соединенных Штатов.

«Мы единственная страна в мире, куда человек приезжает, рождает ребенка, и ребенок, по сути, становится гражданином США на 85 лет со всеми преимуществами... Это нелепо. Это нелепо, и это должно закончиться», – заявил Трамп в эфире телепрограммы “Axios on HBO”.

Данный принцип неоднократно приводил к тому, что люди, рожденные в море, при условии применения «права почвы» оставались без какого-либо гражданства³.

Приобретение гражданства в Российской Федерации

В Российской Федерации в качестве основного принципа признания гражданства закреплен принцип «права крови». Так, в соответствии

с ч. 1 ст. 12 ФЗ «О гражданстве Российской Федерации», ребенок приобретает гражданство Российской Федерации по рождению, если на день рождения ребенка оба его родителя или единственный его родитель имеют гражданство Российской Федерации (независимо от места рождения ребенка). Именно исходя из вышеуказанной правовой нормы гражданство получено большинством граждан Российской Федерации.

Детальный анализ законодательства Российской Федерации позволяет установить, что принцип «права крови» при определении гражданства ребенка не является абсолютным. Так, в соответствии со статьей 12 ФЗ «О гражданстве РФ», в том случае, если одним из родителей ребенка является гражданин РФ, а вторым родителем является гражданин иностранного государства, ребенок является гражданином РФ в том случае, если он рожден на территории Российской Федерации⁴.

В то же время, согласно ч. 1 ст. 67 Конституции РФ, территория Российской Федерации включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними. Релевантные нормы содержатся также в Федеральном законе от 31.05.2002 № 62-ФЗ (ред. от 30.12.2020) «О гражданстве Российской Федерации», статья 12, Законе РФ «О Государственной границе Российской Федерации» от 01.04.1993 № 4730-1, Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 № 155-ФЗ, Федеральном законе «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17.12.1998 № 191-ФЗ, Федеральном законе «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30.11.1995 № 187-ФЗ и других.

Приобретение гражданства ребенком, родившемся на судне

Современное понимание государственной территории выводится из ее определения как пространства, на которое распространяются правовые установления данного государства, где органы государственной власти обладают правом на законное принуждение к соблюдению

² *Bosniak L.* Soil and Citizenship // *Fordham L. Rev.* – 2013. – Т. 82. – С. 2069.

³ *Knaplund K.S.* Baby without a country: determining citizenship for assisted reproduction children born overseas // *Denv. UL Rev.* – 2013. – Т. 91. – С. 335.

⁴ Федеральный закон «О гражданстве Российской Федерации» от 31.05.2002 № 62-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36927/

и исполнению правовых норм. Среди существующих определений государственной территории преобладает понимание ее как «земного пространства, в пределах которого действует присущее государству свойство верховенства (территориального верховенства), иными словами, пространства, в пределах которого государство осуществляет верховную власть и которым оно распоряжается, организуя его в административном (для целей управления) отношении и устанавливая его правовой режим (в целом и в части)»⁵.

Представляется, что данный подход не позволяет считать ни военный корабль, ни тем более гражданское судно территорией государства, исходя из того, что государство, хоть и осуществляет верховную власть над данным объектом, такой объект не является незыблемым «земным пространством», вследствие чего имеет принципиально иной статус по сравнению с конституционно-правовым статусом территории. Однако, в то же время нет никаких сомнений относительно того, что национальный статус военного морского корабля или военного летательного аппарата фактически неотличим от статуса территории. Военно-морские и воздушные суда в таком случае обладают экстерриториальностью, т.е. полностью подпадают под юрисдикцию России.

Таким образом, из буквального толкования ст. 67 Конституции РФ, а также учитывая доктринальное определение данного термина, ребенок, родившийся на круизном судне, плавающим под флагом Российской Федерации вне пределов территориального моря РФ, не может по вышеуказанному основанию считаться гражданином РФ. Исключение – если родители новорожденного имеют гражданство РФ, так как в государстве действует «право крови», подтверждением чему служит Федеральный закон от 31.05.2002 № 62-ФЗ (ред. от 30.12.2020) «О гражданстве Российской Федерации».

Несмотря на то обстоятельство, что закон флага (*lex fori*) не наделяет судно правами экстерриториальности, нормы международного морского права фактически наделяют государство

флага полной юрисдикцией в отношении соответствующего судна в открытом море. Так, в соответствии с ч.1 ст. 28 Конвенции ООН по морскому праву, судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в настоящей Конвенции, подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море.

Об исключительности юрисдикции государства над судном своей национальности, которое находится в открытом море, свидетельствует то обстоятельство, что в отношении вышеуказанного судна действуют не только гражданско-правовые, но также и уголовно-правовые нормы (ст. 11 УК РФ). При этом вышеуказанные уголовно-правовые нормы распространяются как на граждан Российской Федерации, так и на иностранных граждан.

Вышеуказанные положения свидетельствуют о наличии чрезвычайно крепкой правовой связи между судном, находящемся в открытом море, и государством, к национальности которого принадлежит данное судно. При этом указанная связь проявляется как в гражданских (частноправовых) отношениях, так и в отношениях публично-правового характера.

Принцип связи между ребенком и государством

Гражданство по своей сути является наиболее крепкой связью между лицом и определенным государством. Представляется верным, что при рождении лица на круизном судне, которое идет под флагом РФ в открытом море, к такому ребенку должны применяться те же нормы, как и в случае, если бы этот ребенок родился на территории РФ, учитывая наличие юридической связи между РФ и ребенком, выражаемой как через гражданство одного из его родителей, так и через «закон флага»⁶.

Также следует отметить, что указанный принцип наличия крепкой связи между страной флага и родившимся ребенком установлен из международно-правовых норм.

Так, согласно ч. 3 ст. 1 Конвенции ООН «О сокращении безгражданства», ребенок, который

⁵ Нифанов А.Н. Территория в конституционном праве: концептуально-теоретические и прикладные подходы // Вестник ВГУ. Серия: Право. – 2010. – №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/territoriya-v-konstitucionnom-prave-kontseptualno-teoreticheskie-i-prikladnye-podhody> (дата обращения: 03.02.2022).

⁶ Мамасобиров Д. Понятие гражданства и его правовая природа // ОИИ. – 2021. – №7/5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-grazhdanstva-i-ego-pravovaya-priroda> (дата обращения: 04.01.2022).

рожден в браке на территории какого-либо Договаривающегося Государства и мать которого имела гражданство этого Государства, приобретает при рождении это гражданство, если иначе он был бы апатридом⁷.

Кроме того, согласно ч. 3 ст. 1 вышеуказанной Конвенции, Любое Договаривающееся Государство должно предоставлять свое гражданство любому лицу, которое иначе было бы апатридом и которое не может приобрести гражданство того Договаривающегося Государства, на территории которого оно родилось, вследствие выхода из того возраста, когда оно могло возбудить ходатайство, или невыполнения им требуемых условий проживания, если во время рождения этого лица кто-либо из его родителей имел гражданство первого из упомянутых выше Договаривающихся Государств. Если его родители имели не одно и то же гражданство во время его рождения, вопрос о том, должно ли соответствующее лицо получить гражданство своего отца или гражданство своей матери, разрешается национальным законом этого Договаривающегося Государства. Если для приобретения такого гражданства требуется возбуждение ходатайства, ходатайство должно возбуждаться перед надлежащим органом власти просителем или от его имени в порядке, установленном этим национальным законом.

Рождение ребенка в открытом море, у которого один из родителей является гражданином РФ, с высокой долей вероятности приведет к тому, что такой ребенок станет апатридом. Следовательно, наличие проблемы, связанной с большим количеством апатридов (лиц без гражданства) приводит к необходимости разрешения на международно-правовом уровне ситуации, связанной с возможным отсутствием гражданства у лица, которое родилось в открытом море.

Именно на решение данной проблемы направлена вышеуказанная норма Конвенции, создающая для государства правовую обязанность по предоставлению лицу гражданства своего отца или матери, если такое лицо не имеет законных оснований рассчитывать на какое-либо иное гражданство.

Права апатридов

Статья 3 Конвенции ООН «О сокращении безгражданства» прямо требует считать рождение на судне или летательном аппарате имевшим место соответственно на территории того Государства, под флагом которого плавает судно, или на территории того Государства, в котором зарегистрирован летательный аппарат.

Следует отметить, что Российская Федерация не ратифицировала Конвенцию ООН «О сокращении безгражданства» и не имеет юридических обязательств в данном контексте⁸. В то же время следует отметить, что лица, родившиеся в открытом море и являющиеся вследствие этого апатридами, в данном случае абсолютно бесосновательно сталкиваются с серьезными ограничениями их прав.

Так, например, 18 апреля 2017 года Конституционный Суд РФ в открытом заседании рассмотрел дело о проверке конституционности положений статей 31.7 и 31.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Поводом к рассмотрению дела послужила жалоба лица без гражданства Мсхиладзе Ноэ Георгиевича.

Проживающий в Санкт-Петербурге уроженец Грузии Ноэ Мсхиладзе был неоднократно судим за совершение ряда преступлений. В 2014 году российские власти приняли решение о нежелательности его пребывания и депортации из Российской Федерации. В связи с этим Мсхиладзе был помещен в специальное учреждение временного содержания иностранных граждан. Однако грузинская сторона отказалась принимать соотечественника, так как Мсхиладзе, являясь апатридом, не имеет гражданства Грузии, поэтому в августе 2015 года он был освобожден из специального учреждения.

В декабре 2015 года Ноэ Мсхиладзе был привлечен к ответственности по части 3 статьи 18.8 КоАП РФ. Ему был назначен административный штраф и выдворение за пределы России. Мсхиладзе поместили в центр содержания иностранных граждан Управления ФМС России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, поскольку ни Грузия, ни какая-либо другая стра-

⁷ Конвенция ООН о сокращении безгражданства (принята 30 августа 1961 года) [Электронный ресурс] режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/statelessness.shtml

⁸ Перечень стран, ратифицировавших Конвенцию ООН о сокращении безгражданства [Электронный ресурс] режим доступа: <https://www.unhcr.org/protection/statelessness/3bbb24d54/states-parties-1961-convention-reduction-statelessness.html>

на не изъявили готовности принять его у себя. Все попытки добиться прекращения исполнения постановления о выдворении Ноэ Мсхиладзе и его освобождения из специального учреждения, инициированные как самим заявителем, так и должностными лицами ФССП России, были отвергнуты судами. В своих решениях они ссылались на то, что оспоренные законоположения, устанавливая двухлетний срок давности исполнения любого административного наказания, не предусматривают пересмотра решения об административном выдворении и прекращения его исполнения из-за отсутствия фактической возможности такого выдворения конкретного лица⁹.

Конституционный суд признал положения статей 31.7 и 31.9 КоАП Российской Федерации не соответствующими Конституции Российской Федерации¹⁰. Конституционный суд высказался против бессрочного и бесцельного заточения иностранцев и лиц без гражданства, если их выдворение за пределы РФ фактически невозможно. Также Конституционный суд потребовал принять поправки, которые предусмотрят процедуру освобождения таких лиц и сроки их удержания в Центре временного содержания иностранных граждан. Такие поправки до сих пор не были внесены в Госдуму.

Безгражданство является отрицательным явлением как для лиц без гражданства, так и для государства, поскольку первые не могут претендовать на политическую защиту, а также ограничены в правах. Лицо, являющееся апатридом, не может пользоваться всем спектром прав, присущих гражданину. Апатриды имеют такой же объем прав, который предоставляется иностранным гражданам. Так, лица без гражданства не могут быть членами политических общественных объединений, не могут занимать государственные должности в органах управления Российской Федерации, а также в их отношении не может действовать воинская обязанность¹¹. Таким образом, несмотря на то, что вряд

ли речь может в данном случае идти о массовом явлении, малолетние лица, имеющие де-факто прочную связь с Российской Федерацией (ч. 3 ст. 1 Конвенции ООН «О сокращении безгражданства», ФЗ «О гражданстве Российской Федерации»), находятся в ущемленном правовом положении в связи с вышеуказанным пробелом в правовом регулировании.

Заключение

Изложенные в Конвенции ООН «О сокращении безгражданства» нормы представляются логичными, направленными на недопущение увеличения количества апатридов. Положения вышеуказанной Конвенции не нарушают и не вступают в противоречие с нормами Конституции РФ, учитывая, что Конституция РФ прямо не регламентирует принципы приобретения гражданства РФ (в отличие от, например, Конституции США, которая указывает на «право почвы» как на основание для приобретения гражданства Соединенных Штатов). Представляется важным, для ликвидации пробелов в российском правовом регулировании присоединение Российской Федерации к Конвенции ООН «О сокращении безгражданства», а также имплементации норм Конвенции в российское законодательство, в том числе путем внесения соответствующих точечных изменений в ряд законов и подзаконных актов.

Присоединение Российской Федерации к Конвенции и имплементации ее норм в национальное законодательство возможны в более долгосрочной перспективе. В настоящий момент представляется необходимым расширительное толкование «территории» в тексте статьи 12 ФЗ «О гражданстве Российской Федерации» и ее распространение на морские, речные и воздушные суда под Государственным флагом РФ, исходя из системного толкования норм российского права, либо же дополнение указанной статьи примечанием следующего содержания: «Для целей указанной статьи территорией Российской Федерации также считаются морские, речные и воздушные суда под Государственным флагом Российской Федерации». ■

⁹ <http://www.ksrf.ru/ru/News/Pages/ViewItem.aspx?ParamId=3331>

¹⁰ Постановление Конституционного Суда РФ от 23.05.2017 № 14-П «По делу о проверке конституционности положений статей 31.7 и 31.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой лица без гражданства Н.Г. Мсхиладзе»

¹¹ Ганаева Е.Э., Мадина А.А. К вопросу о правовом статусе лиц без гражданства в Российской Федерации: теоретические аспекты // Образование. Наука. Научные кадры. – 2021. – № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovom-statuse-lits-bez-grazhdanstva-v-rossiyskoy-federatsii-teoreticheskie-aspekty> (дата обращения: 03.02.2022).



Kseniia Spekhova,

Saint-Petersburg Institute (subsidiary) of Russian State University of Justice
(Russian Legal Academy of the Ministry of Justice)

Nationality of the Child Born Onboard a Ship: the “Right of Blood” and the “Right of Soil” Approach

The article examines the main problems that arise in determining the citizenship of a child born onboard a ship. It is concluded that even among the states that use the «right of blood» as a general principle for determining citizenship, the «right of soil» is actively used as an optional method for determining the child’s right to citizenship. Russian legislation requires precisising the regulations with respect the status of children born onboard a ship flying the flag of the Russian Federation.

Globalisation leads to an increase in the migration of people around the world. The development of international tourism and business contacts between citizens of different countries leads to a significant increase in the number of foreign nationals in different states. At the same time, the development of the cruise industry has led to the situation where citizens of third countries spend long time (days, weeks) on cruise ships flying the flag of a third-party state (a state foreign to these citizens). The issue of determining the citizenship of the child born onboard such a ship is of current interest. Modern legal doctrine distinguishes two grounds for obtaining of citizenship: “right of blood” and “right of soil”.¹

The essence of the “right of blood” is that the newborn child is a citizen of the state of which its

parents are citizens. Most states in the world follow the “right of blood” approach to determine the nationality of the child and, on the face of it, the child’s place of birth is not legally relevant under this approach. The implementation of the concept of “right of blood” leads to limitations in the naturalisation process of immigrants, as it does not allow their children to automatically acquire the citizenship of the state using the “right of blood”, nor on the basis of the “right of soil”.

European countries have completely abandoned the “right of soil”. The last European country to change its citizenship legislation in this part was Ireland, which in 2005 stopped regarding all born on its territory as citizens. Since then, the citizenship of the parents and the link to Ireland, such as the period of residence in the country (parents must prove that they have lived in the country for at least four years before the birth of the child) are relevant for the determination of the child’s citizenship. This solution protects against mass migration of aliens pursuing citizenship in another country.

¹ Kaybysheva D.E. Grounds and procedure for acquiring citizenship of the Russian Federation // International Journal of Humanities and Natural Sciences. – 2020. – №6-3 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osnovaniya-i-poryadok-priobreteniya-grazhdanstva-rossiyskoy-federatsii> (date of reference: 04.01.2022).

Thailand in the first half of the 20th century gave citizenship to people by “right of soil”. But faced with a wave of Chinese migrants, it imposed restrictions in 1956, which were tightened in 1972 when it feared the immigration of refugees from Burma. As a result, Thailand switched completely to the “right of blood” doctrine.

A number of other states, such as the US, profess a “right of soil”.² After the US Civil War in 1868, the 14th Amendment to the US Constitution was passed, a section of which declares all those born on US soil its citizens regardless of the citizenship of their parents. However, in 2018, US President Donald Trump announced that he planned to abolish the right to US citizenship for foreign children on the grounds that they were born in the United States. *“We’re the only country in the world where a person comes in, has a baby, and the baby essentially becomes a US citizen for 85 years with all the benefits... It’s ridiculous. It’s ridiculous and it has to end”*, – Trump said on Axios on HBO.

The above approach has repeatedly led to people born at sea being left without any citizenship, pursuant to the limited interpretation of the “right of soil” doctrine.³

Acquisition of citizenship in the Russian Federation

In the Russian Federation, the principle of the “right of blood” is enshrined as the main principle for the recognition of citizenship. Thus, according to part 1st of Article 12 of the Federal Law “On Citizenship of the Russian Federation”, a child acquires citizenship of the Russian Federation at birth, if on the day of birth both of his parents or his only parent have citizenship of the Russian Federation (regardless of the place of birth of the child). It is on the basis of the above legal norm that citizenship is obtained by most citizens of the Russian Federation.

A detailed analysis of the legislation of the Russian Federation allows us to establish that the principle of the “right of blood” in determining a child’s citizenship is not absolute. Thus, in accordance with Article 12 of the Federal Law “On Citizenship of the Russian Federation”, if one of the parents of a child

is a citizen of the Russian Federation and the other parent is a citizen of a foreign state, the child is a citizen of the Russian Federation if he is born in the territory of the Russian Federation.⁴

At the same time, according to Article 67 (1) of the Russian Constitution, the territory of the Russian Federation includes the territories of its constituent entities, internal waters and territorial sea, and the airspace above them. Relevant provisions can also be found in the Federal Law of 31.05.2002 № 62-FZ (ed. from 30.12.2020) “On Citizenship of the Russian Federation”, Article 12, the RF Law “On the State Border of the Russian Federation” from 01.04.1993 № 4730-1, the Federal Law “On internal sea waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation” from 31.07.1998 № 155-FZ, the Federal Law “On exclusive economic zone of the Russian Federation” from 17.12.1998 № 191-FZ, the Federal Law “On continental shelf of the Russian Federation” from 30.11.1995 № 187-FZ etc.

Acquisition of nationality by a child born onboard a ship

The modern understanding of state territory is derived from its definition as the space to which the legal provisions of a given state apply, where the public authorities have the right to lawfully enforce and comply with legal provisions. Among the existing definitions of state territory, the prevailing understanding is that it is “the terrestrial space within which the inherent supremacy (territorial supremacy) of the state operates, in other words, the space within which the state exercises supreme power and which it disposes of by organising it in administrative (for the purposes of administration) terms and by establishing its legal regime (in whole and in part)”⁵

It would seem that this approach does not allow a warship, much less a civilian vessel, to be regarded as the territory of the State, on the basis that the State, although exercising supreme authority over the object in question, such an object is not

² *Bosniak L.* Soil and Citizenship // *Fordham L. Rev.* – 2013. – V. 82. – P. 2069.

³ *Knaplund K.S.* Baby without a country: determining citizenship for assisted reproduction babies born overseas // *Denv. UL Rev.* – 2013. – V. 91. – P. 335.

⁴ Federal Law “On Citizenship of the Russian Federation” of 31.05.2002 № 62-FZ (latest revision) [Electronic resource] access mode: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36927/

⁵ *Nifanov A.N.* Territory in constitutional law: conceptual-theoretical and applied approaches // *Vestnik VSU. Series: Law.* – 2010. – № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/territoriya-v-konstitutsionnom-prave-kontseptualno-teoreticheskie-i-prikladnye-podhody> (date of reference: 03.02.2022).

an immutable “terrestrial space” and therefore has a fundamentally different status as compared to the constitutional and legal status of a territory. At the same time, however, there is no doubt that the national status of a warship or military aircraft is virtually indistinguishable from that of a territory. Naval vessels and aircraft in such a case have extraterritoriality, i.e. are fully subject to Russian jurisdiction.

Thus, from the literal interpretation of Article 67 of the Constitution of the Russian Federation, as well as taking into account the doctrinal definition of this term, a child born on a cruise ship flying the flag of the Russian Federation outside the territorial sea of the Russian Federation cannot be considered a citizen of the Russian Federation on the above-mentioned basis. An exception is if the parents of the newborn have the citizenship of the Russian Federation, as the “right of blood” applies, which derives from the Federal Law from 31.05.2002 № 62-FZ (ed. from 30.12.2020) “On Citizenship of the Russian Federation”.

Despite the fact that the law of the flag (*lex fori*) does not confer extraterritoriality rights over a ship, the rules of international maritime law in fact confer full jurisdiction over the ship of the flag state in question on the high seas. According to Article 28 (1) of the UN Convention on the Law of the Sea, a ship must fly the flag of only one State and, apart from exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas.

The exclusivity of state jurisdiction over a vessel of its nationality on the high seas, is evidenced by the fact that not only civil, but also criminal law norms apply to the above vessel (Article 11 of the Criminal Code of the Russian Federation). At that, the above-mentioned criminal law norms apply both to citizens of the Russian Federation and to foreign nationals.

The above provisions show that there is an extremely strong legal link between a ship on the high seas and the State of flag she is flying. This is the case both in civil (private) relations and in relations of a public law nature.

The principle of the bond between the child and the state

Nationality, by its very nature, is the strongest link between a person and a particular state. It seems correct that when a person is born on

a cruise ship that flies the flag of the Russian Federation on the high seas, the same rules should apply to such a child as if the child had been born on the Russian territory, given the legal bond between the Russian Federation and the child, expressed both through the nationality of one of its parents and through the law of the flag.⁶

It should also be noted that the stated principle of a strong bond between the flag country and the birth child is established from international law.

According to Article 1(3) of the UN Convention on the Reduction of Statelessness, a child born in wedlock in the territory of a Contracting State and whose mother was a national of that State acquires this nationality at birth if she would otherwise be stateless.⁷

In addition, according to Article 1 (3) of the aforementioned Convention, any Contracting State shall grant its nationality to any person who would otherwise be stateless and who cannot acquire the nationality of the Contracting State in whose territory he was born as a result of leaving the age at which he could have applied for it, or if he has not satisfied the required conditions of residence, if at the time of his birth either of his parents had the nationality of the first of the Contracting States mentioned above. If his parents did not have the same nationality at the time of his birth, the question whether the person concerned should acquire the nationality of his father or the nationality of his mother shall be determined by the national law of that Contracting State. If the acquisition of such nationality requires the making of an application, the application shall be made to the appropriate authority by or on behalf of the applicant in accordance with the procedure prescribed by that national law.

The birth of a child on the high seas where one of the parents is a Russian citizen is likely to result in the child becoming stateless. Consequently, the problem of a large number of stateless persons leads to the need to address at the international level the situation of possible statelessness of a person born on the high seas. This is precisely the problem that the above-mentioned rule of the

⁶ Mamasobirov D. The concept of citizenship and its legal nature // OIJ. – 2021. – № 7/5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-grazhdanstva-i-ego-pravovaya-priroda> (date of reference: 04.01.2022).

⁷ United Nations Convention on the Reduction of Statelessness (adopted 30 August 1961) [Electronic resource] available at: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/statelessness.shtml

Convention addresses, creating a legal obligation on the state to grant a person the nationality of his or her father or mother if the person has no legitimate expectation of any other nationality.

The rights of stateless persons

Article 3 of the UN Convention on the Reduction of Statelessness explicitly requires that births on a ship or aircraft be deemed to have taken place, respectively, in the territory of the State whose flag the ship flies, or in the territory of the State in which the aircraft is registered.

It should be noted that the Russian Federation has not ratified the UN Convention on the Reduction of Statelessness and has no legal obligations in this context.⁸ At the same time, it should be noted that persons born on the high seas and who are consequently stateless, in this case absolutely unjustified, face serious restrictions on their rights.

For example, on 18 April 2017, the Constitutional Court of the Russian Federation examined in a public session a case concerning the constitutionality of Articles 31.7 and 31.9 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation. The case was brought on the complaint of a stateless person, Noe G. Mshiladze.

Noe Mshiladze, a native of Georgia residing in St. Petersburg, has been repeatedly tried for a number of crimes. In 2014, the Russian authorities decided that he was undesirable and deported from the Russian Federation. Mshiladze was therefore placed in a special facility for the temporary detention of foreign nationals. However, the Georgian side refused to accept the compatriot because Mshiladze, being a stateless person, does not have Georgian citizenship, so he was released from the special facility in August 2015.

In December 2015, Noe Mshiladze was prosecuted under Article 18.8(3) of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation. He was sentenced to an administrative fine and expulsion from Russia. Mshiladze was placed in the detention centre for foreign nationals of the Russian Federal Migration Service in St. Petersburg and the Leningrad Oblast, where he has been held, since neither Georgia nor any other country has expressed a will-

ingness to accept him. All attempts to obtain a stay of execution of Noe Mshiladze's expulsion order and his release from the detention facility, initiated both by the applicant himself and by officials of the Russian Federal Migration Service, were rejected by the courts. In their decisions, they referred to the fact that the contested legal provisions, while setting a two-year limitation period for the execution of any administrative penalty, did not provide for the review of the administrative expulsion decision and the termination of its execution because there was no actual possibility of such an expulsion of a particular person.⁹

The Constitutional Court found the provisions of Articles 31.7 and 31.9 of the CAO of the Russian Federation to be incompatible with the Constitution of the Russian Federation.¹⁰ The Constitutional Court has spoken out against the indefinite and aimless confinement of foreigners and stateless persons if their expulsion from the Russian Federation is effectively impossible. Similarly, the Constitutional Court has demanded the adoption of amendments that would provide for a procedure for releasing such persons and a time limit for their detention in the Temporary Detention Centre for Foreign Nationals. Such amendments have not yet been submitted to the State Duma.

Statelessness is a negative phenomenon for both stateless persons and the state, as the former cannot claim the political protection of any state and are also restricted in their rights. A person who is stateless cannot enjoy the full range of rights inherent in a citizen. Stateless persons enjoy the same scope of rights as foreign nationals. For example, stateless persons cannot be members of political public associations, cannot hold public office in the governing bodies of the Russian Federation, and they cannot be subject to military service.¹¹ Thus,

⁸ List of countries that have ratified the UN Convention on the Reduction of Statelessness [Electronic resource] available at: <https://www.unhcr.org/protection/statelessness/3bbb24d54/states-parties-1961-convention-reduction-statelessness.html>

⁹ <http://www.ksrf.ru/ru/News/Pages/ViewItem.aspx?ParamId=3331>

¹⁰ Decision of the Constitutional Court of the Russian Federation of 23.05.2017 № 14-P "On the case of checking the constitutionality of the provisions of Articles 31.7 and 31.9 of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation in connection with the complaint of stateless person N.G. Mshiladze".

¹¹ *Ganaeva E.E., Madina A.A.* On the legal status of stateless persons in the Russian Federation: theoretical aspects // Education. Science. Scientific personnel. – 2021. – № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovom-statuse-lits-bez-grazhdanstva-v-rossiyskoy-federatsii-teoreticheskie-aspekty> (date of reference: 03.02.2022).

although it is unlikely that this is a mass phenomenon, minors with a de facto strong connection to the Russian Federation (part 3 of Article 1 of the UN Convention on the Reduction of Statelessness, the Federal Law “On Citizenship of the Russian Federation”) are in a disadvantaged legal position due to the above-mentioned gap in legal regulation.

Conclusion

The norms set out in the UN Convention on the Reduction of Statelessness seem logical, aimed at preventing an increase in the number of stateless persons. The provisions of the aforementioned Convention do not violate or contradict the norms of the Russian Constitution, given that the Russian Constitution does not directly regulate the principles of acquisition of Russian citizenship (unlike, for example, the US Constitution, which indicates the “right of soil” as a basis for acquisition of United States citizenship). It seems important, in order

to fill the gaps in Russian legal regulation, for the Russian Federation to accede to the UN Convention on the Reduction of Statelessness and to implement the norms of the Convention into Russian legislation, including by introducing appropriate point-by-point amendments to a number of laws and by-laws.

The Russian Federation’s accession to the Convention and the implementation of its norm in national legislation is possible in the longer term. For the time being, it seems necessary to expand the interpretation of “territory” in the text of Article 12 of the Federal Law “On Citizenship of the Russian Federation” and extend it to sea, river and air vessels flying the Russian Federation State Flag, based on a systemic interpretation of Russian law, or to supplement the said article with a note reading as follows: “For the purposes of the said article, sea, river and air vessels flying the Russian Federation State Flag are also considered as the territory of the Russian Federation”. ■

IV. ЗАРУБЕЖНОЕ ПРАВО IV. FOREIGN LAW



Виктор Борисович Козлов,

Управляющий партнер,
«ФортисЮрис Адвокатское Бюро»

Victor B. Kozlov,

Managing Partner,
"FortisJuris Law Office"

Перевод Английского Закона о Страховании 2015 г.

Translation of the Insurance Act 2015

Новый английский Закон о страховании был принят парламентом Великобритании и получил королевское одобрение 12 февраля 2015 г. (далее также «Закон 2015 г.»). Закон 2015 г. вступил в силу 12 августа 2016 г. и завершил самую значительную реформу английского страхового права за предшествующие 100 лет его развития. Проект Закона о страховании был подготовлен Комиссиями по реформе законодательства Англии и Шотландии (the English and Scottish Law Commissions) в период с 2006 по 2014 г.

Подавляющая часть норм Закона 2015 г. применяется ко всем договорам потребительского и непотребительского страхования, подчиненным английскому праву и заключенным после 12 августа 2016 г. Закон о страховании также применяется ко всем изменениям договоров потребительского и непотребительского страхования, согласованным сторонами после 12 августа 2016 г. Важные дополнения в Закон о страховании 2015 г. были внесены английским

законом о предпринимательской деятельности (the Enterprise Act) 2016 г.

Закон о страховании 2015 г. включает в себя новые для английского страхового законодательства нормы (1) об обязанности страхователя «честно представить риск» страховщику (duty of "fair presentation of the risk"), (2) о средствах правовой защиты страховщика в случаях нарушения указанной обязанности страхователем (remedies for breach of duty of fair presentation), (3) о страховых гарантиях (warranties) и запрете т.н. «оговорок об основании договора» (basis of contract clauses), (4) о мошеннических требованиях, (5) о запрете расторжения договоров страхования со ссылкой на несоблюдение «наивысшей добросовестности» (utmost good faith), (6) о возможности заключения соглашений, отступающих от требований Закона 2015 г. (contracting out), (7) о подразумеваемой обязанности страховщика выплатить страховое возмещение в течение разумного времени (implied term relating to payment of claims within reasonable time) и (8) о средствах правовой за-

щиты страхователя в тех случаях, когда страховщик допустил просрочку в выплате страхового возмещения (remedies for late payment of claims).

Некоторые общие соображения в связи с реформой английского страхового законодательства были высказаны автором в предыдущей статье, которая опубликована в журнале «Морское право» № 3 за 2021 г.

Настоящий перевод английского Закона о страховании 2015 г. сделан по тексту оригинала, опубликованному на интернет-сайте британского правительства <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/contents> (по состоянию на 06.12.2021), с теми дополнениями, которые были внесены в него статьями 28 и 29 английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г. (см. раздел 4, ст. 13A и 14A Закона о страховании 2015 г.).

Для полноты отражения правового регулирования к настоящему переводу Закона о страховании 2015 г. также прилагается перевод ст. 5A английского Закона об исковой давности 1980 г., которая была внесена статьей 30 английского Закона о предпринимательской деятельности. Статья 5A Закона об исковой давности 1980 г. устанавливает годичный срок давности по искам страхователей о возмещении убытков вследствие просрочки оплаты страховых требований страховщиками.

Кроме этого, к настоящему переводу Закона о страховании 2015 г. прилагается перевод ст. 1 английского Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г., которая содержит определение термина «договор потребительского страхования» (consumer insurance contract). Значение этого термина для договоров непотребительского страхования (которые чаще встречаются в торговом мореплавании) раскрывается в ст. 1 Закона о страховании 2015 г., согласно которой термин «договор непотребительского страхования» означает договор страхования, не являющийся договором потребительского страхования. ■

The new Insurance Act was enacted by the UK Parliament and received Royal Assent on 12 February 2015 (the "2015 Act"). The 2015 Act came into force on 12 August 2016 and completed the most significant reform of English insurance law in the previous 100 years of its development. The Insurance Act was drafted by the English and Scottish Law Commissions between 2006 and 2014.

The vast majority of the rules of the 2015 Act apply to all consumer and non-consumer insurance contracts subject to English law entered into after 12 August 2016. The Insurance Act also applies to all amendments to consumer and non-consumer insurance contracts agreed by the parties after 12 August 2016. Important additions to the Insurance Act 2015 were made by the Enterprise Act 2016.

The Insurance Act 2015 includes provisions new to English insurance law (1) on the duty of "fair presentation of the risk" to the insurer, (2) on remedies for breach of duty of fair presentation by the insurer, (3) on insurance warranties and the prohibition of so-called "basis of contract clauses". "(4) on fraudulent claims, (5) on the prohibition of cancellation of insurance contracts on the basis of utmost good faith, (6) on the possibility of agreements that deviate from the requirements of the 2015 Act (contracting out), (7) on the implied term relating to payment of claims within reasonable time, and (8) on the remedies for late payment of claims by the insurer.

Some general considerations in relation to the reform of English insurance law were made by the author in a previous article published in the Maritime Law Journal N 3/2021.

This translation of the English Insurance Act 2015 is based on the original text as published on the UK government's website <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/contents> (as at 06.12.2021), as supplemented by sections 28 and 29 of the Enterprise Act 2016 (see section 4, sections 13A and 14A of the Insurance Act 2015).

For a complete reflection of the law, this translation of the Insurance Act 2015 is also accompanied by a translation of Article 5A of the Limitation Act 1980, which was introduced by Article 30 of the Enterprise Act. Section 5A of the Limitation Act 1980 sets out a one-year limitation period for claims by policyholders for damages due to delayed payment of claims by insurers.

Also attached to this translation of the Insurance Act 2015 is a translation of section 1 of the The Consumer Insurance (Representation and Disclosure) Act 2012, which defines the term "consumer insurance contract". The meaning of the term for non-consumer insurance contracts (which are more commonly found in merchant shipping) is explained in section 1 of the Insurance Act 2015. Where the term "non-consumer insurance contract" means an insurance contract which is not a consumer insurance contract. ■

INSURANCE ACT 2015

2015 CHAPTER 4

An Act to make new provision about insurance contracts; to amend the Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 in relation to the insured persons to whom that Act applies; and for connected purposes.

[12th February 2015]

Be it enacted by the Queen’s most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows—

PART 1. INSURANCE CONTRACTS: MAIN DEFINITIONS

1. Insurance contracts: main definitions

In this Act (apart from Part 6)—

“consumer insurance contract” has the same meaning as in the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012;

“non-consumer insurance contract” means a contract of insurance that is not a consumer insurance contract;

“insured” means the party to a contract of insurance who is the insured under the contract, or would be if the contract were entered into;

“insurer” means the party to a contract of insurance who is the insurer under the contract, or would be if the contract were entered into;

“the duty of fair presentation” means the duty imposed by section 3(1).

ЗАКОН О СТРАХОВАНИИ 2015 г.

2015 ГЛАВА 4

Закон для введения новых правил о договорах страхования; для внесения изменений в Закон о третьих лицах (права против страховщиков) 2010 г. в отношении застрахованных лиц, к которым применяется указанный Закон; а также для связанных с этим целей.

[12 февраля 2015 г.]

Её Превосходнейшим Величеством Королевой по совету и с согласия духовных и светских лордов и общин, собранных в настоящем Парламенте, и властью последнего принимается [закон] следующего содержания:

РАЗДЕЛ 1. ДОГОВОРЫ СТРАХОВАНИЯ: ОСНОВНЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Договоры страхования: основные определения

В настоящем Законе (за исключением Раздела 6):

термин «договор потребительского страхования» имеет такое же значение, как и в Законе о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г.¹;

термин «договор непотребительского страхования» означает договор страхования, не являющийся договором потребительского страхования;

термин «страхователь» означает сторону договора страхования, которая является страхователем по договору или была бы таковой, если бы договор был заключен;

термин «страховщик» означает сторону договора страхования, которая является страховщиком по договору или была бы таковой, если бы договор был заключен;

термин «обязанность честно представить риск» означает обязанность, установленную статьей 3(1).

¹ Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012. Определение термина «потребительское страхование» содержится в ст. 1 Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г., перевод которой приводится ниже.

**PART 2.
THE DUTY OF FAIR
PRESENTATION**

2. Application and interpretation

(1) This Part applies to non-consumer insurance contracts only.

(2) This Part applies in relation to variations of non-consumer insurance contracts as it applies to contracts, but—

(a) references to the risk are to be read as references to changes in the risk relevant to the proposed variation, and

(b) references to the contract of insurance are to the variation.

3. The duty of fair presentation

(1) Before a contract of insurance is entered into, the insured must make to the insurer a fair presentation of the risk.

(2) The duty imposed by subsection (1) is referred to in this Act as “the duty of fair presentation”.

(3) A fair presentation of the risk is one—

(a) which makes the disclosure required by subsection (4),

(b) which makes that disclosure in a manner which would be reasonably clear and accessible to a prudent insurer, and

(c) in which every material representation as to a matter of fact is substantially correct, and every material representation as to a matter of expectation or belief is made in good faith.

(4) The disclosure required is as follows, except as provided in subsection (5)—

(a) disclosure of every material circumstance which the insured knows or ought to know, or

(b) failing that, disclosure which gives the insurer sufficient information to put a prudent insurer on notice that it needs to make further enquiries for the purpose of revealing those material circumstances.

**РАЗДЕЛ 2.
ОБЯЗАННОСТЬ ЧЕСТНО
ПРЕДСТАВИТЬ РИСК**

2. Применение и толкование

(1) Настоящий Раздел применяется только к договорам непотребительского страхования.

(2) Настоящий Раздел применяется в отношении изменений договоров непотребительского страхования так же, как он применяется к самим договорам, однако:

(a) указания на риск следует считать указаниями на изменения риска, имеющие значение для предлагаемого изменения договора; а

(b) указания на договор страхования означают изменение договора.

3. Обязанность честно представить риск

(1) До заключения договора страхования страхователь обязан сделать честное представление риска страховщику.

(2) Обязанность, возложенная частью (1), именуется в настоящем Законе «обязанностью честно представить риск».

(3) Честным представлением риска является представление:

(a) которое совершает раскрытие [информации] согласно требованиям части (4);

(b) которое совершает указанное раскрытие таким образом, который являлся бы разумно ясным и понятным для предусмотрительного страховщика; и

(c) в котором каждое существенное заявление о каком-либо факте является правильным по существу, а каждое существенное заявление по вопросу ожидания или предположения сделано добросовестно.

(4) Раскрытием, которое требуется [по настоящему Закону], за исключением случаев, указанных в части (5), является:

(a) раскрытие каждого существенного обстоятельства, о котором страхователь знает или должен знать, либо

(b) при несовершении такового – раскрытие, которое дает страховщику информацию, достаточную для того, чтобы обратить внимание предусмотрительного страховщика на то, что ему необходимо сделать дополнительные запросы для цели выявления таких существенных обстоятельств.

(5) In the absence of enquiry, subsection (4) does not require the insured to disclose a circumstance if—

- (a) it diminishes the risk,
- (b) the insurer knows it,
- (c) the insurer ought to know it,
- (d) the insurer is presumed to know it, or

(e) it is something as to which the insurer waives information.

(6) Sections 4 to 6 make further provision about the knowledge of the insured and of the insurer, and section 7 contains supplementary provision.

4. Knowledge of insured

(1) This section provides for what an insured knows or ought to know for the purposes of section 3 (4)(a).

(2) An insured who is an individual knows only—

- (a) what is known to the individual, and
- (b) what is known to one or more of the individuals who are responsible for the insured's insurance.

(3) An insured who is not an individual knows only what is known to one or more of the individuals who are—

- (a) part of the insured's senior management, or
- (b) responsible for the insured's insurance.

(4) An insured is not by virtue of subsection (2) (b) or (3) (b) taken to know confidential information known to an individual if—

- (a) the individual is, or is an employee of, the insured's agent; and
- (b) the information was acquired by the insured's agent (or by an employee of that agent) through a business relationship with a person who is not connected with the contract of insurance.

(5) For the purposes of subsection (4) the persons connected with a contract of insurance are—

- (a) the insured and any other persons for whom cover is provided by the contract, and
- (b) if the contract re-insures risks covered by another contract, the persons who are (by virtue of this subsection) connected with that other contract.

(6) Whether an individual or not, an insured ought to know what should reasonably have

(5) При отсутствии запроса часть (4) не требует, чтобы страхователь раскрыл какое-либо обстоятельство, если:

- (a) оно уменьшает риск;
- (b) страховщик знает о нем;
- (c) страховщик должен знать о нем;
- (d) презюмируется, что страховщик знает о нем; или

(e) оно является чем-то, в отношении чего страховщик отказывается от права на получение информации.

(6) Статьи 4–6 также устанавливают правила об осведомленности страхователя и страховщика, а статья 7 включает в себя дополнительные правила.

4. Осведомленность страхователя

(1) Настоящая статья устанавливает, что страхователь знает или должен знать для целей статьи 3(4)(а).

(2) Страхователь, который является физическим лицом, знает только:

- (a) то, что известно этому физическому лицу; и
- (b) то, что известно одному или нескольким физическим лицам, которые отвечают за страхование страхователя.

(3) Страхователь, не являющийся физическим лицом, знает только то, что известно одному или нескольким физическим лицам, которые:

- (a) являются частью старшего звена управления страхователя; либо
- (b) отвечают за страхование страхователя.

(4) Страхователь в силу части (2)(b) или (3)(b) не считается знающим конфиденциальную информацию, известную физическому лицу, если:

- (a) такое физическое лицо является агентом или работником агента страхователя; и
- (b) информация была получена агентом страхователя (или работником этого агента) через деловые отношения с лицом, которое не связано с договором страхования.

(5) Для целей части (4) лицами, связанными с договором страхования, являются:

- (a) страхователь и любые другие лица, которым предоставлено покрытие договором, а также
- (b) если договор перестраховывает риски, покрытые другим договором, – лица, которые (согласно этой части настоящей статьи) связаны с этим другим договором.

(6) Независимо от того, является он физическим лицом или нет, страхователь должен знать

been revealed by a reasonable search of information available to the insured (whether the search is conducted by making enquiries or by any other means).

(7) In subsection (6) “information” includes information held within the insured’s organisation or by any other person (such as the insured’s agent or a person for whom cover is provided by the contract of insurance).

(8) For the purposes of this section—

(a) “employee”, in relation to the insured’s agent, includes any individual working for the agent, whatever the capacity in which the individual acts,

(b) an individual is responsible for the insured’s insurance if the individual participates on behalf of the insured in the process of procuring the insured’s insurance (whether the individual does so as the insured’s employee or agent, as an employee of the insured’s agent or in any other capacity), and

(c) “senior management” means those individuals who play significant roles in the making of decisions about how the insured’s activities are to be managed or organised.

5. Knowledge of insurer

(1) For the purposes of section 3(5)(b), an insurer knows something only if it is known to one or more of the individuals who participate on behalf of the insurer in the decision whether to take the risk, and if so on what terms (whether the individual does so as the insurer’s employee or agent, as an employee of the insurer’s agent or in any other capacity).

(2) For the purposes of section 3(5)(c), an insurer ought to know something only if—

(a) an employee or agent of the insurer knows it, and ought reasonably to have passed on the relevant information to an individual mentioned in subsection (1), or

(b) the relevant information is held by the insurer and is readily available to an individual mentioned in subsection (1).

(3) For the purposes of section 3(5)(d), an insurer is presumed to know—

то, что должно было быть разумно обнаружено посредством разумного поиска информации, доступной для страхователя (независимо от того, ведется поиск путем запроса или каким-либо иным способом).

(7) В части (6) термин «информация» включает в себя информацию, хранящуюся в организации страхователя или у любого иного лица (такого как агент страхователя или лицо, для которого договором страхования предоставлено покрытие).

(8) Для целей настоящей статьи:

(а) термин «работник» в отношении агента страхователя включает в себя любое физическое лицо, работающее на агента, независимо от того, в каком качестве это физическое лицо действует;

(б) физическое лицо является ответственным за страхование страхователя, если это физическое лицо участвует от имени страхователя в процессе получения страхования [для] страхователя (независимо от того, действует такое физическое лицо в качестве работника или агента страхователя, в качестве работника агента страхователя или в каком-либо ином качестве); и

(с) термин «старшее звено управления» означает тех физических лиц, которые играют значительную роль в принятии решений о том, как должна управляться или быть организована деятельность страхователя.

5. Осведомленность страховщика

(1) Для целей статьи 3(5)(b) страховщик знает что-либо только в том случае, если это известно одному или нескольким физическим лицам, которые участвуют от имени страховщика в решении вопроса о том, принимает ли он риск на страхование, и, если да, то на каких условиях (независимо от того, действует такое физическое лицо в качестве работника или агента страховщика, в качестве работника агента страховщика или в каком-либо ином качестве).

(2) Для целей статьи 3(5)(c) страховщик должен знать что-то только в том случае, если:

(а) работник или агент страховщика знает это и должен был разумно передать соответствующую информацию физическому лицу, указанному в части (1); или

(б) соответствующая информация хранится у страховщика и она легко доступна физическому лицу, указанному в части (1).

(3) Для целей статьи 3(5)(d) презюмируется, что страховщик знает:

(a) things which are common knowledge, and

(b) things which an insurer offering insurance of the class in question to insureds in the field of activity in question would reasonably be expected to know in the ordinary course of business.

6. Knowledge: general

(1) For the purposes of sections 3 to 5, references to an individual's knowledge include not only actual knowledge, but also matters which the individual suspected, and of which the individual would have had knowledge but for deliberately refraining from confirming them or enquiring about them.

(2) Nothing in this Part affects the operation of any rule of law according to which knowledge of a fraud perpetrated by an individual ("F") either on the insured or on the insurer is not to be attributed to the insured or to the insurer (respectively), where—

(a) if the fraud is on the insured, F is any of the individuals mentioned in section 4(2)(b) or (3), or

(b) if the fraud is on the insurer, F is any of the individuals mentioned in section 5(1).

7. Supplementary

(1) A fair presentation need not be contained in only one document or oral presentation.

(2) The term "circumstance" includes any communication made to, or information received by, the insured.

(3) A circumstance or representation is material if it would influence the judgement of a prudent insurer in determining whether to take the risk and, if so, on what terms.

(4) Examples of things which may be material circumstances are—

(a) special or unusual facts relating to the risk,

(b) any particular concerns which led the insured to seek insurance cover for the risk,

(a) вопросы, которые являются общеизвестными; а также

(b) вопросы, знание которых было бы разумно ожидать от страховщика, предлагающего страхование данного вида для страхователей в рассматриваемой сфере деятельности при обычном ходе ведения дел.

6. Осведомленность: общие положения

(1) Для целей статей 3–5 указания на знание физического лица включают не только фактическую осведомленность, но также и обстоятельства, о которых такое физическое лицо подозревало и о которых у такого физического лица имела бы осведомленность, если бы оно намеренно не воздержалось от их подтверждения или получения информации о них.

(2) Ничто в настоящем Разделе не влияет на действие любой нормы права, в соответствии с которой осведомленность об обмане, совершенном физическим лицом («Ф») в отношении страхователя либо в отношении страховщика, не должна вменяться (соответственно) страхователю или страховщику, если:

(a) в тех случаях, когда обман совершен в отношении страхователя, Ф является любым из физических лиц, указанных в статье 4(2)(b) или (3); или

(b) в тех случаях, когда обман совершен в отношении страховщика, Ф является любым из физических лиц, указанных в статье 5(1).

7. Дополнительные правила

(1) Не требуется, чтобы честное представление риска содержалось только в одном документе или устном заявлении.

(2) Термин «обстоятельство» включает любое сообщение, сделанное страховщику, или информацию, полученную страховщиком.

(3) Обстоятельство или заявление является существенным, если оно повлияет на суждение предусмотрительного страховщика при решении вопроса о том, принимает ли он риск на страхование и, если да, то на каких условиях.

(4) Примерами того, что может быть существенным, являются:

(a) особые или необычные факты, имеющие отношение к риску;

(b) любые конкретные опасения, которые привели страхователя к тому, чтобы искать страховое покрытие для риска;

(c) anything which those concerned with the class of insurance and field of activity in question would generally understand as being something that should be dealt with in a fair presentation of risks of the type in question.

(5) A material representation is substantially correct if a prudent insurer would not consider the difference between what is represented and what is actually correct to be material.

(6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract of insurance is entered into.

8. Remedies for breach

(1) The insurer has a remedy against the insured for a breach of the duty of fair presentation only if the insurer shows that, but for the breach, the insurer—

(a) would not have entered into the contract of insurance at all, or

(b) would have done so only on different terms.

(2) The remedies are set out in Schedule 1.

(3) A breach for which the insurer has a remedy against the insured is referred to in this Act as a “qualifying breach”.

(4) A qualifying breach is either—

(a) deliberate or reckless, or

(b) neither deliberate nor reckless.

(5) A qualifying breach is deliberate or reckless if the insured—

(a) knew that it was in breach of the duty of fair presentation, or

(b) did not care whether or not it was in breach of that duty.

(6) It is for the insurer to show that a qualifying breach was deliberate or reckless.

PART 3. WARRANTIES AND OTHER TERMS

9. Warranties and representations

(1) This section applies to representations made by the insured in connection with—

(c) всё, что лица, имеющие отношение к данному виду страхования и данной сфере деятельности, как правило, считали бы вопросом, который должен быть отражен в честном представлении риска данной категории.

(5) Существенное заявление является правильным по существу, если предусмотрительный страховщик не посчитает существенным отличие между тем, что заявлено, и тем, что действительно правильно.

(6) Заявление может быть отозвано или исправлено до момента заключения договора.

8. Средства правовой защиты

(1) Страховщик имеет средство правовой защиты против страхователя при нарушении обязанности честно представить риск только в том случае, если страховщик докажет, что, если бы не это нарушение, страховщик:

(a) не заключил бы договор страхования вообще; или

(b) сделал бы это на других условиях.

(2) Средства правовой защиты указаны в Приложении 1.

(3) Нарушение, при котором у страховщика имеется средство правовой защиты против страхователя, именуется в настоящем законе «квалифицирующим нарушением».

(4) Квалифицирующее нарушение может быть:

(a) умышленным или совершенным по грубой неосторожности; либо

(b) не являться ни умышленным, ни совершенным по грубой неосторожности.

(5) Квалифицирующее нарушение является умышленным или совершенным по грубой неосторожности, если страхователь:

(a) знал, что он нарушает обязанность честно представить риск; или

(b) относился безразлично к тому, нарушает или нет он эту обязанность.

(6) Страховщик должен доказать, что квалифицирующее нарушение было умышленным или совершенным по грубой неосторожности.

РАЗДЕЛ 3. СТРАХОВЫЕ ГАРАНТИИ И ИНЫЕ УСЛОВИЯ

9. Страховые гарантии и заявления

(1) Настоящая статья применяется к заявлениям, сделанным страхователем в связи с:

(a) a proposed non-consumer insurance contract, or

(b) a proposed variation to a non-consumer insurance contract.

(2) Such a representation is not capable of being converted into a warranty by means of any provision of the non-consumer insurance contract (or of the terms of the variation), or of any other contract (and whether by declaring the representation to form the basis of the contract or otherwise).

10. Breach of warranty

(1) Any rule of law that breach of a warranty (express or implied) in a contract of insurance results in the discharge of the insurer's liability under the contract is abolished.

(2) An insurer has no liability under a contract of insurance in respect of any loss occurring, or attributable to something happening, after a warranty (express or implied) in the contract has been breached but before the breach has been remedied.

(3) But subsection (2) does not apply if—

(a) because of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract,

(b) compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law, or

(c) the insurer waives the breach of warranty.

(4) Subsection (2) does not affect the liability of the insurer in respect of losses occurring, or attributable to something happening—

(a) before the breach of warranty, or

(b) if the breach can be remedied, after it has been remedied.

(5) For the purposes of this section, a breach of warranty is to be taken as remedied—

(a) in a case falling within subsection (6), if the risk to which the warranty relates later becomes essentially the same as that originally contemplated by the parties,

(b) in any other case, if the insured ceases to be in breach of the warranty.

(a) предложенным договором непотребительского страхования; или

(b) предложенным изменением договора непотребительского страхования.

(2) Такое заявление не может быть преобразовано в гарантию при помощи какого-либо положения договора непотребительского страхования (или условий его изменения) или какого-либо другого договора (и независимо от того, делается это объявлением, что заявление формирует основание договора, или как-то иначе).

10. Нарушение гарантии

(1) Любая норма права (прямо выраженная или подразумеваемая), устанавливающая, что нарушение гарантии по договору страхования влечет освобождение страховщика от ответственности по договору, настоящим отменяется.

(2) Страховщик не несет ответственности по договору страхования в отношении любого убытка, который возник или может быть отнесен на какое-либо событие, происшедшее после того, как гарантия (прямо выраженная или подразумеваемая) в договоре была нарушена, но до того, как такое нарушение было устранено.

(3) Однако часть (2) настоящей статьи не применяется, если:

(a) из-за изменения обстоятельств гарантия прекращает быть применимой к обстоятельствам договора;

(b) выполнение гарантии стало противоправным в силу какой-либо впоследствии установленной нормы права; либо

(c) страхователь отказывается от права ссылаться на нарушение гарантии.

(4) Часть (2) настоящей статьи не затрагивает ответственность страховщика в отношении убытков, которые возникли или могут быть отнесены на какое-либо событие, происшедшее:

(a) до нарушения гарантии; или

(b) если нарушение может быть устранено – после того, как оно было устранено.

(5) Для целей настоящей статьи нарушение гарантии должно считаться устраненным:

(a) в случае, подпадающем под действие части (б) настоящей статьи, – если риск, к которому относится гарантия, позднее становится по существу таким же, как и тот, который изначально предполагался сторонами.

(b) в любом другом случае – если страхователь прекращает нарушение гарантии.

(6) A case falls within this subsection if–

(a) the warranty in question requires that by an ascertainable time something is to be done (or not done), or a condition is to be fulfilled, or something is (or is not) to be the case, and

(b) that requirement is not complied with.

(7) In the Marine Insurance Act 1906–

(a) in section 33 (nature of warranty), in subsection (3), the second sentence is omitted,

(b) section 34 (when breach of warranty excused) is omitted.

11. Terms not relevant to the actual loss

(1) This section applies to a term (express or implied) of a contract of insurance, other than a term defining the risk as a whole, if compliance with it would tend to reduce the risk of one or more of the following–

- (a) loss of a particular kind,
- (b) loss at a particular location,
- (c) loss at a particular time.

(2) If a loss occurs, and the term has not been complied with, the insurer may not rely on the non-compliance to exclude, limit or discharge its liability under the contract for the loss if the insured satisfies subsection (3).

(3) The insured satisfies this subsection if it shows that the non-compliance with the term could not have increased the risk of the loss which actually occurred in the circumstances in which it occurred.

(4) This section may apply in addition to section 10.

PART 4. FRAUDULENT CLAIMS

12. Remedies for fraudulent claims

(1) If the insured makes a fraudulent claim under a contract of insurance–

- (a) the insurer is not liable to pay the claim,

(6) Ситуация подпадает под действие данной части настоящей статьи, если:

(a) гарантия требует, что к какому-либо определенному времени что-то должно быть сделано (или не сделано), или какое-либо условие должно быть выполнено, или какое-либо положение вещей должно (или не должно) существовать; и

(b) это требование не соблюдено.

(7) В Законе о морском страховании 1906 г.:

(a) в части (3) статьи 33 (сущность гарантии) второе предложение утрачивает силу;

(b) статья 34 (когда нарушение гарантии допустимо) утрачивает силу.

11. Условия, не имеющие значения для фактического убытка

(1) Настоящая статья применяется к условию (прямо выраженному или подразумеваемому) договора страхования, отличному от условия, которое определяет риск в целом, если его соблюдение приведет к уменьшению риска возникновения одного или нескольких из нижеперечисленных [убытков]:

- (a) убытка какого-либо определенного вида;
- (b) убытка в каком-либо определенном месте;
- (c) убытка в какой-либо определенный момент времени.

(2) Если убыток возникает и указанное условие не соблюдено, страховщик не может ссылаться на такое несоблюдение для того, чтобы исключить, ограничить или освободиться от своей ответственности по договору за убыток, если страхователь соблюдает требования части (3).

(3) Страхователь соблюдает требования данной части настоящей статьи, если докажет, что несоблюдение указанного условия не могло увеличить риск убытка, который фактически возник при тех обстоятельствах, в которых он возник.

(4) Настоящая статья может применяться в дополнение к статье 10.

РАЗДЕЛ 4. МОШЕННИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

12. Средства правовой защиты от мошеннических требований

(1) Если страхователь заявляет мошенническое требование по договору страхования:

- (a) страховщик не обязан оплачивать такое требование;

(b) the insurer may recover from the insured any sums paid by the insurer to the insured in respect of the claim, and

(c) in addition, the insurer may by notice to the insured treat the contract as having been terminated with effect from the time of the fraudulent act.

(2) If the insurer does treat the contract as having been terminated—

(a) it may refuse all liability to the insured under the contract in respect of a relevant event occurring after the time of the fraudulent act, and

(b) it need not return any of the premiums paid under the contract.

(3) Treating a contract as having been terminated under this section does not affect the rights and obligations of the parties to the contract with respect to a relevant event occurring before the time of the fraudulent act.

(4) In subsections (2)(a) and (3), “relevant event” refers to whatever gives rise to the insurer’s liability under the contract (and includes, for example, the occurrence of a loss, the making of a claim, or the notification of a potential claim, depending on how the contract is written).

13. Remedies for fraudulent claims: group insurance

(1) This section applies where—

(a) a contract of insurance is entered into with an insurer by a person (“A”),

(b) the contract provides cover for one or more other persons who are not parties to the contract (“the Cs”), whether or not it also provides cover of any kind for A or another insured party, and

(c) a fraudulent claim is made under the contract by or on behalf of one of the Cs (“CF”).

(2) Section 12 applies in relation to the claim as if the cover provided for CF were provided under an individual insurance contract between the insurer and CF as the insured; and, accordingly—

(b) страховщик может взыскать со страхователя любые суммы, выплаченные страховщиком страхователю в отношении такого требования; а также

(c) в дополнение к этому страховщик может посредством подачи нотиса страхователю считать договор страхования прекратившимся с момента мошеннического действия.

(2) Если страховщик действительно считает договор прекратившимся:

(a) он может отказаться от всей ответственности перед страхователем по этому договору в отношении имеющего значение события, которое возникло после момента мошеннического действия; а также

(b) он не обязан возвращать какие-либо из уплаченных по договору страховых премий.

(3) То, что договор считается прекратившимся согласно настоящей статье, не затрагивает права и обязанности сторон договора в отношении имеющего значение события, которое произошло до момента мошеннического действия.

(4) В частях (2)(a) и (3) настоящей статьи термин «имеющее значение событие» означает любое событие, создающее основание для ответственности страховщика по договору (и включает, например, возникновение убытка, заявление требования или уведомление о потенциальном требовании, в зависимости от того, как написан договор).

13. Средства правовой защиты против мошеннических требований: групповое страхование

(1) Настоящая статья применяется в тех случаях, когда:

(a) договор страхования заключен с лицом («А»);

(b) договор предусматривает страховое покрытие для одного или нескольких других лиц, которые не являются сторонами договора («лица С»), независимо от того, предусматривает или нет он также страховое покрытие какого-либо рода для А или иной застрахованной стороны, и

(c) мошенническое требование заявлено по договору одним из лиц С или от его имени («СФ»).

(2) Статья 12 применяется в отношении требования, как если бы страховое покрытие, предусмотренное для СФ, было предусмотрено отдельным договором страхования между стра-

(a) the insurer's rights under section 12 are exercisable only in relation to the cover provided for CF, and

(b) the exercise of any of those rights does not affect the cover provided under the contract for anyone else.

(3) In its application by virtue of subsection (2), section 12 is subject to the following particular modifications—

(a) the first reference to “the insured” in subsection (1)(b) of that section, in respect of any particular sum paid by the insurer, is to whichever of A and CF the insurer paid the sum to; but if a sum was paid to A and passed on by A to CF, the reference is to CF,

(b) the second reference to “the insured” in subsection (1)(b) is to A or CF,

(c) the reference to “the insured” in subsection (1)(c) is to both CF and A,

(d) the reference in subsection (2)(b) to the premiums paid under the contract is to premiums paid in respect of the cover for CF.

PART 4A. LATE PAYMENT OF CLAIMS

13A. Implied term about payment of claims

(1) It is an implied term of every contract of insurance that if the insured makes a claim under the contract, the insurer must pay any sums due in respect of the claim within a reasonable time.

(2) A reasonable time includes a reasonable time to investigate and assess the claim.

(3) What is reasonable will depend on all the relevant circumstances, but the following are examples of things which may need to be taken into account—

ховщиком и CF в качестве страхователя; и, соответственно:

(a) указанные в статье 12 права страховщика могут осуществляться только в отношении страхового покрытия, предусмотренного для CF; и

(b) осуществление какого-либо из этих прав не затрагивает страховое покрытие, предусмотренное по договору для еще какого-либо лица.

(3) При ее применении в соответствии с частью (2) настоящей статьи статья 12 действует с учетом приведенных ниже изменений:

(a) первое упоминание термина «страхователь» в части (1)(b) указанной статьи в отношении любой конкретной суммы, выплаченной страховщиком, означает указание на того из лиц A и CF, которому страховщик выплатил эту сумму; однако, если сумма была выплачена лицу A и передана CF, этот термин является указанием на CF;

(b) второе упоминание термина «страхователь» в части (1)(b) является указанием на A или CF;

(c) упоминание термина «страхователь» в части (1)(c) является указанием на CF и A;

(d) указание в части 2(b) на премии, уплаченные по договору, означает премии, уплаченные в отношении страхового покрытия для CF.

РАЗДЕЛ 4А¹. ПРОСРОЧКА В ОПЛАТЕ ТРЕБОВАНИЙ

13А. Подразумеваемое условие об оплате требований

(1) Подразумеваемым условием каждого договора страхования является [правило о том], что, если страхователь заявляет требование по договору, страховщик обязан уплатить любые суммы, которые подлежат уплате в отношении такого требования, в течение разумного времени.

(2) Разумное время включает разумное время для того, чтобы расследовать и определить размер требования.

(3) Что является разумным, будет зависеть от всех имеющих значение обстоятельств, однако нижеуказанное является примерами того, что может потребоваться принять во внимание:

¹ Раздел 4А (ст. 13А) внесен в Закон о страховании 2015 г. ст. 28(1) английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г.

- (a) the type of insurance,
- (b) the size and complexity of the claim,
- (c) compliance with any relevant statutory or regulatory rules or guidance,
- (d) factors outside the insurer's control.

(4) If the insurer shows that there were reasonable grounds for disputing the claim (whether as to the amount of any sum payable, or as to whether anything at all is payable)–

(a) the insurer does not breach the term implied by subsection (1) merely by failing to pay the claim (or the affected part of it) while the dispute is continuing, but

(b) the conduct of the insurer in handling the claim may be a relevant factor in deciding whether that term was breached and, if so, when.

(5) Remedies (for example, damages) available for breach of the term implied by subsection (1) are in addition to and distinct from–

(a) any right to enforce payment of the sums due, and

(b) any right to interest on those sums (whether under the contract, under another enactment, at the court's discretion or otherwise).

- (a) вид страхования;
- (b) размер и сложность заявленного требования;
- (c) соблюдение любых имеющих значение законодательных или нормативных правил либо руководств;
- (d) факторы, которые находятся вне контроля страховщика.

(4) Если страховщик докажет, что имелись разумные основания для оспаривания требования (будь то в отношении размера какой-либо подлежащей уплате суммы или в отношении вопроса, подлежит ли вообще что-либо уплате):

(a) страховщик не нарушает условие, подразумеваемое согласно части (1), в силу только лишь неоплаты требования (или соответствующей его части), пока продолжается спор; но

(b) поведение страховщика при рассмотрении такого требования может быть фактором, имеющим значение при принятии решения, было ли такое условие нарушено и, если было, то когда.

(5) Средства правовой защиты (например, взыскание убытков), доступные при нарушении условия, подразумеваемого согласно части (1), применяются в дополнение и отделимы от:

(a) любого права на принудительное взыскание подлежащих уплате сумм;

(b) любого права на проценты по таким суммам (будь то на основании договора, иного правового акта, по усмотрению суда или на каком-либо ином основании).

PART 5. GOOD FAITH AND CONTRACTING OUT

Good faith

14. Good faith

(1) Any rule of law permitting a party to a contract of insurance to avoid the contract on the ground that the utmost good faith has not been observed by the other party is abolished.

(2) Any rule of law to the effect that a contract of insurance is a contract based on the utmost good faith is modified to the extent required by the provisions of this Act and the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.

РАЗДЕЛ 5. ДОБРОСОВЕСТНОСТЬ И СОГЛАШЕНИЯ ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ

Добросовестность

14. Добросовестность

(1) Любая норма права, разрешающая стороне договора страхования расторгнуть договор на том основании, что наивысшая добросовестность не была соблюдена другой стороной, настоящим отменяется.

(2) Любая норма права, устанавливающая, что договор страхования является договором, основанным на наивысшей добросовестности, настоящим изменяется настолько, насколько это требуется в силу положений настоящего Закона и Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г.

(3) Accordingly—

(a) in section 17 of the Marine Insurance Act 1906 (marine insurance contracts are contracts of the utmost good faith), the words from “; and” to the end are omitted, and

(b) the application of that section (as so amended) is subject to the provisions of this Act and the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012.

(4) In section 2 of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 (disclosure and representations before contract or variation), subsection (5) is omitted.

Contracting out

15. Contracting out: consumer insurance contracts

(1) A term of a consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the consumer in a worse position as respects any of the matters provided for in Part 3 or 4 of this Act than the consumer would be in by virtue of the provisions of those Parts (so far as relating to consumer insurance contracts) is to that extent of no effect.

(2) In subsection (1) references to a contract include a variation.

(3) This section does not apply in relation to a contract for the settlement of a claim arising under a consumer insurance contract.

16. Contracting out: non-consumer insurance contracts

(1) A term of a non-consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the insured in a worse position as respects representations to which section 9 applies than the insured would be in by virtue of that section is to that extent of no effect.

(2) A term of a non-consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the insured in a worse position as respects any of

(3) Соответственно:

(a) в статье 17 Закона о морском страховании 1906 г. (договоры морского страхования являются договорами, основанными на наивысшей добросовестности) положения, начинающиеся со слова «и», утрачивают силу; и

(b) применение указанной статьи (измененной означенным образом) должно осуществляться с учетом положений настоящего Закона и Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г.

(4) В статье 2 (правила о раскрытии информации и заявлениях до заключения или изменения договора) Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г. часть (5) утрачивает силу.

Соглашения об исключении

15. Соглашения об исключении: договоры потребительского страхования

(1) Условие договора потребительского страхования или любого иного договора, которое ставит потребителя в худшее положение в отношении любого из вопросов, предусмотренных в разделе 3 или 4 настоящего Закона, по сравнению с тем, в котором потребитель находился бы в силу положений упомянутых Разделов (насколько это относится к договорам потребительского страхования), в указанной части является ничтожным.

(2) В части (1) настоящей статьи указания на договор включают изменение [договора].

(3) Эта статья не применяется в отношении договора об урегулировании требований, вытекающих из договора потребительского страхования.

16. Соглашения об исключении: договоры непотребительского страхования

(1) Условие договора непотребительского страхования или любого иного договора, которое ставит страхователя в худшее положение в отношении заявлений, к которым применяется статья 9, по сравнению с тем, в котором страхователь находился бы в силу упомянутой статьи, в указанной части является ничтожным.

(2) Условие договора непотребительского страхования или любого иного договора, которое ставит страхователя в худшее положение

the other matters provided for in Part 2, 3 or 4 of this Act than the insured would be in by virtue of the provisions of those Parts (so far as relating to non-consumer insurance contracts) is to that extent of no effect, unless the requirements of section 17 have been satisfied in relation to the term.

(3) In this section references to a contract include a variation.

(4) This section does not apply in relation to a contract for the settlement of a claim arising under a non-consumer insurance contract.

16A. Contracting out of the implied term about payment of claims: consumer and non-consumer insurance contracts

(1) A term of a consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the consumer in a worse position as respects any of the matters provided for in section 13A than the consumer would be in by virtue of the provisions of that section (so far as relating to consumer insurance contracts) is to that extent of no effect.

(2) A term of a non-consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the insured in a worse position as respects deliberate or reckless breaches of the term implied by section 13A than the insured would be in by virtue of that section is to that extent of no effect.

(3) For the purposes of subsection (2) a breach is deliberate or reckless if the insurer—

- (a) knew that it was in breach, or
- (b) did not care whether or not it was in breach.

(4) A term of a non-consumer insurance contract, or of any other contract, which would put the insured in a worse position as respects any of the other matters provided for in section 13A than the insured would be in by virtue of the provisions of that section (so far as relating to non-consumer insurance contracts) is to that extent of no effect,

в отношении любых других вопросов, предусмотренных в разделах 2, 3 или 4 настоящего Закона, по сравнению с тем, в котором страхователь находился бы в силу правил упомянутых разделов (поскольку это относится к непотребительскому страхованию), в указанной части является ничтожным, за исключением тех случаев, когда в отношении такого условия соблюдены требования статьи 17.

(3) В настоящей статье указания на договор включают изменение [договора].

(4) Настоящая статья не применяется в отношении договора об урегулировании требований, вытекающих из договора непотребительского страхования.

16A¹. Соглашения об исключении применения подразумеваемого условия об оплате требований: потребительские и непотребительские договоры страхования

(1) Условие потребительского договора страхования или любого иного договора, которое ставит потребителя в худшее положение в отношении какого-либо из вопросов, предусмотренных статьей 13A, по сравнению с тем, в котором потребитель находился бы в силу норм упомянутой статьи (насколько это относится к договорам потребительского страхования), в указанной части является ничтожным.

(2) Условие непотребительского договора страхования или любого иного договора, которое ставит страхователя в худшее положение в отношении умышленного или совершенного по грубой неосторожности нарушения условия, подразумеваемого в силу статьи 13A, по сравнению с тем, в котором страхователь находился бы в силу упомянутой статьи, в указанной части является ничтожным.

(3) Для целей части (2) настоящей статьи нарушение является умышленным или совершенным по грубой неосторожности, если страховщик:

- (a) знал, что допустил нарушение; либо
- (b) относился безразлично к тому, допустил он нарушение или нет.

(4) Условие договора непотребительского страхования или любого иного договора, которое ставит страхователя в худшее положение

¹ Статья 16A внесена в текст Закона о страховании 2015 г. ст. 29(1) английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г.

unless the requirements of section 17 have been satisfied in relation to the term.

(5) In this section references to a contract include a variation.

(6) This section does not apply in relation to a contract for the settlement of a claim arising under an insurance contract.

17. The transparency requirements

(1) In this section, “the disadvantageous term” means such a term as is mentioned in section 16(2) or 16A(4)

(2) The insurer must take sufficient steps to draw the disadvantageous term to the insured’s attention before the contract is entered into or the variation agreed.

(3) The disadvantageous term must be clear and unambiguous as to its effect.

(4) In determining whether the requirements of subsections (2) and (3) have been met, the characteristics of insured persons of the kind in question, and the circumstances of the transaction, are to be taken into account.

(5) The insured may not rely on any failure on the part of the insurer to meet the requirements of subsection (2) if the insured (or its agent) had actual knowledge of the disadvantageous term when the contract was entered into or the variation agreed.

18. Contracting out: group insurance contracts

(1) This section applies to a contract of insurance referred to in section 13(1)(a); and in this section –

“A” and “the Cs” have the same meaning as in section 13,

в отношении какого-либо из иных вопросов, предусмотренных в статье 13А, по сравнению с тем, в котором страхователь находился бы в силу норм упомянутой статьи (насколько это относится к договорам непотребительского страхования), в указанной части является ничтожным, за исключением тех случаев, когда в отношении такого условия соблюдены требования статьи 17.

(5) В настоящей статье указания на договор включают изменение договора.

(6) Настоящая статья не применяется в отношении договора об урегулировании требования, вытекающего из договора страхования.

17. Требования транспарентности

(1) В настоящей статье термин «невыгодное условие» означает такое условие, которое упомянуто в статье 16(2) или статье 16А(4)¹.

(2) Страховщик должен принять достаточные меры, чтобы представить невыгодное условие вниманию страхователя до заключения договора или согласования изменения [в договоре].

(3) Невыгодное условие должно быть ясным и недвусмысленным в том, что касается его последствий.

(4) При определении того, соблюдены ли требования частей (2) и (3) настоящей статьи, следует принимать во внимание характерные черты застрахованных лиц данной категории, а также обстоятельства сделки.

(5) Страхователь не может ссылаться на какое-либо невыполнение требований части (2) настоящей статьи, допущенное на стороне страховщика, если страхователь (или его агент) имел фактическую осведомленность о невыгодном условии, когда был заключен договор или согласовано его изменение.

18. Соглашения об исключении: групповое страхование

(1) Настоящая статья применяется к договору страхования, указанному в статье 13(1)(а); и в настоящей статье:

термины «А» и «лица С» имеют то же значение, что и в статье 13,

¹ Фраза «или статье 16А(4)» внесена в ст. 17(1) Закона о страховании 2015 г. статьей 29(2) английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г.

“consumer C” means an individual who is one of the Cs, where the cover provided by the contract for that individual would have been a consumer insurance contract if entered into by that person rather than by A, and

“non-consumer C” means any of the Cs who is not a consumer C.

(2) A term of the contract of insurance, or any other contract, which puts a consumer C in a worse position as respects any matter dealt with in section 13 than that individual would be in by virtue of that section is to that extent of no effect.

(3) A term of the contract of insurance, or any other contract, which puts a non-consumer C in a worse position as respects any matter dealt with in section 13 than that person would be in by virtue of that section is to that extent of no effect, unless the requirements of section 17 have been met in relation to the term.

(4) Section 17 applies in relation to such a term as it applies to a term mentioned in section 16(2), with references to the insured being read as references to A rather than the non-consumer C.

(5) In this section references to a contract include a variation.

(6) This section does not apply in relation to a contract for the settlement of a claim arising under a contract of insurance to which this section applies.

**PART 6.
AMENDMENT OF THE THIRD PARTIES
(RIGHTS AGAINST INSURERS)
ACT 2010**

19. Power to change meaning of “relevant person” for purposes of 2010 Act

For section 19 of the Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 (power to amend sections 4 to 6 of the Act) substitute—

термин «потребитель С» означает лицо, которое является одним из лиц С, в случаях, когда страховое покрытие, предоставленное договором этому лицу, являлось бы договором потребительского страхования, если бы он был заключен этим лицом, а не лицом А; и

термин «лицо С, которое не является потребителем» означает любое из лиц С, которое не является потребителем С.

(2) Условие договора страхования или любого иного договора, которое ставит потребителя С в худшее положение в отношении любых вопросов, урегулированных в статье 13 настоящего Закона, по сравнению с тем, в котором такое лицо находилось бы в силу положений упомянутой статьи, в указанной части является ничтожным.

(3) Условие договора страхования или любого иного договора, которое ставит лицо С, не являющееся потребителем, в худшее положение в отношении любых вопросов, урегулированных в статье 13 настоящего Закона, по сравнению с тем, в котором такое лицо находилось бы в силу упомянутой статьи, в указанной части является ничтожным, за исключением тех случаев, когда в отношении такого условия соблюдены требования статьи 17.

(4) Статья 17 применяется в отношении такого условия так же, как она применяется к условию, упомянутому в статье 16(2) настоящего Закона, и при этом указание на страхователя означает указание на лицо А, а не на лицо С, которое не является потребителем.

(5) В настоящей статье указания на договор включают изменение [договора].

(6) Настоящая статья не применяется в отношении договора об урегулировании требования, вытекающего из договора страхования, к которому применяется настоящая статья.

**РАЗДЕЛ 6.
ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНЕ О ПРАВАХ
ТРЕТЬИХ ЛИЦ (ПРАВАХ ПРОТИВ
СТРАХОВЩИКОВ) 2010 г.**

19. Полномочие изменить значение термина «соответствующее лицо» для целей Закона 2010 г.

Статья 19 (полномочие изменить положения статей 4–6 Закона) в Законе о третьих лицах (права против страховщиков) 2010 г. заменяется следующими положениями:

“19. Power to change the meaning of “relevant person”

(1) The Secretary of State may by regulations make provision adding or removing circumstances in which a person is a “relevant person” for the purposes of this Act, subject to subsection (2).

(2) Regulations under this section may add circumstances only if, in the Secretary of State’s opinion, the additional circumstances—

(a) involve actual or anticipated dissolution of a body corporate or an unincorporated body,

(b) involve actual or anticipated insolvency or other financial difficulties for an individual, a body corporate or an unincorporated body, or

(c) are similar to circumstances for the time being described in sections 4 to 7.

(3) Regulations under this section may make provision about—

(a) the persons to whom, and the extent to which, rights are transferred under section 1 in the circumstances added or removed by the regulations (the “affected circumstances”),

(b) the re-transfer of rights transferred under section 1 where the affected circumstances change, and

(c) the effect of a transfer of rights under section 1 on the liability of the insured in the affected circumstances.

(4) Regulations under this section which add or remove circumstances involving actual or anticipated dissolution of a body corporate or unincorporated body may change the cases in which the following provisions apply so that they include or exclude cases involving that type of dissolution or any other type of dissolution of a body—

(a) section 9(3) (cases in which transferred rights are not subject to a condition requiring the insured to provide information or assistance to the insurer), and

«19. Полномочие изменить значение термина „соответствующее лицо“

(1) Государственный Секретарь своими постановлениями может установить нормы, расширяющие или ограничивающие перечень обстоятельств, при которых лицо считается „соответствующим лицом“ для целей настоящего Закона, с учетом требований части (2) настоящей статьи.

(2) Предусмотренные настоящей статьей постановления могут расширить перечень обстоятельств только в том случае, если, по мнению Государственного Секретаря, дополняемые обстоятельства:

(a) включают в себя фактическую или ожидаемую ликвидацию инкорпорированного или неинкорпорированного лица;

(b) включают фактическую или ожидаемую несостоятельность или иные финансовые затруднения для физического лица, инкорпорированного лица или неинкорпорированного лица; или

(c) аналогичны обстоятельствам, которые в настоящее время описаны в статьях 4–7.

(3) Указанные в настоящей статье постановления могут устанавливать нормы:

(a) о лицах, которым и той степени, в которой, передаются права согласно статье 1 при обстоятельствах, добавленных или исключенных из перечня обстоятельств указанными постановлениями («затрагиваемые обстоятельства»);

(b) об обратной передаче прав, переданных согласно статье 1, в тех случаях, когда затрагиваемые обстоятельства изменяются; и

(c) о последствиях передачи прав по статье 1 для ответственности страхователя при наступлении затрагиваемых обстоятельств.

(4) Указанные в настоящей статье постановления, которые увеличивают или уменьшают перечень обстоятельств, включающих фактическую или ожидаемую ликвидацию инкорпорированного или неинкорпорированного лица, могут изменить перечень случаев, в которых применяются указанные ниже нормы, таким образом, чтобы добавить или исключить случаи, включающие такой вид ликвидации или любой иной вид ликвидации лица:

(a) статья 9(3) (случаи, в которых переданные права не подпадают под действие условия, которое требует, чтобы страхователь предоставил информацию или оказал содействие страховщику); и

(b) paragraph 3 of Schedule 1 (notices requiring disclosure).

(5) Regulations under this section which add circumstances may provide that section 1 of this Act applies in cases involving those circumstances in which either or both of the following occurred in relation to a person before the day on which the regulations come into force—

(a) the circumstances arose in relation to the person;

(b) a liability against which the person was insured under an insurance contract was incurred.

(6) Regulations under this section which—

(a) add circumstances, and

(b) provide that section 1 of this Act applies in a case involving those circumstances in which both of the events mentioned in subsection (5)(a) and (b) occurred in relation to a person before the day on which the regulations come into force,

must provide that, in such a case, the person is to be treated for the purposes of this Act as not having become a relevant person until that day or a later day specified in the regulations.

(7) Regulations under this section which remove circumstances may provide that section 1 of this Act does not apply in cases involving those circumstances in which one of the events mentioned in subsection (5)(a) and (b) (but not both) occurred in relation to a person before the day on which the regulations come into force.

(8) Regulations under this section may—

(a) include consequential, incidental, supplementary, transitional, transitory or saving provision,

(b) make different provision for different purposes, and

(c) make provision by reference to an enactment as amended, extended or applied from time to time,

(and subsections (3) to (7) are without prejudice to the generality of this subsection).

(b) пункт 3 Приложения 1 (нотисы, требующие раскрытия).

(5) Указанные в настоящей статье постановления, которые расширяют перечень обстоятельств, могут установить, что статья 1 настоящего Закона применяется в случаях, включающих те обстоятельства, при которых любое или оба указанных ниже события произошли в отношении лица до даты вступления в силу таких постановлений:

(a) в отношении лица возникли данные обстоятельства;

(b) возникла ответственность, от которой лицо было застраховано по договору страхования.

(6) Указанные в настоящей статье постановления, которые

(a) расширяют перечень обстоятельств; и

(b) устанавливают, что статья 1 настоящего Закона подлежит применению в случаях, включающих те обстоятельства, при которых оба события, указанных в части (5)(a) и (b), произошли в отношении лица до наступления даты вступления в силу таких постановлений,

должны предусматривать, что в таком случае для целей настоящего Закона данное лицо должно считаться не ставшим соответствующим лицом до наступления такой даты или более поздней даты, указанной в этих постановлениях.

(7) Указанные в настоящей статье постановления, которые ограничивают перечень обстоятельств, могут устанавливать, что статья 1 настоящего Закона не применяется в случаях, включающих те обстоятельства, при которых одно из событий, указанных в части (5)(a) и (b) (но не оба), произошли в отношении лица до наступления даты вступления в силу этих постановлений.

(8) Указанные в настоящей статье постановления могут:

(a) включать в себя взаимосвязанные, сопутствующие, дополнительные, переходные, временные или содержащие изъятия нормы;

(b) устанавливать разные нормы для разных целей; и

(c) устанавливать нормы путем отсылки к нормативному акту в измененной редакции, с расширенной сферой применения или как он применяется время от времени

(и части (3)–(7) настоящей статьи применяются без ущерба для общего характера настоящей части).

(9) Regulations under this section may amend an enactment, whenever passed or made, including this Act.

(10) Regulations under this section are to be made by statutory instrument.

(11) Regulations under this section may not be made unless a draft of the statutory instrument containing the regulations has been laid before, and approved by a resolution of, each House of Parliament.”

20. Other amendments

Schedule 2 amends the Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 in relation to the insured persons to whom the Act applies.

21. Provision consequential on Part 2

(1) The provision made by this section is consequential on Part 2 of this Act.

(2) In the Marine Insurance Act 1906, sections 18 (disclosure by assured), 19 (disclosure by agent effecting insurance) and 20 (representations pending negotiation of contract) are omitted.

(3) Any rule of law to the same effect as any of those provisions is abolished.

(4) In section 152 of the Road Traffic Act 1988 (exceptions to duty of insurers to satisfy judgment against persons insured against third-party risks)–

(a) in subsection (2) –

(i) in paragraph (a), for “it either under the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 or, if that Act does not apply,” substitute “the policy under either of the relevant insurance enactments, or the security”;

(ii) in paragraph (b), for “or security under that Act or” substitute “under either of the relevant insurance enactments, or the security”;

(9) Указанные в настоящей статье постановления могут изменять нормативные акты, независимо от того, когда они были приняты или введены в действие, включая также и настоящий Закон.

(10) Указанные в настоящей статье постановления должны быть введены в действие в форме законодательного акта.

(11) Указанные в настоящей статье постановления не могут быть введены в действие, если проект законодательного акта, содержащего такие постановления, не был представлен и одобрен резолюцией в каждой Палате Парламента».

20. Прочие изменения

Приложение 2 изменяет Закон о третьих лицах (права против страховщиков) 2010 г. в отношении страхователей, к которым применяется указанный Закон.

21. Положения, связанные с Разделом 2

(1) Норма, введенная в действие настоящей статьей, взаимосвязана с разделом 2 настоящего Закона.

(2) В Законе о морском страховании 1906 г. статьи 18 (раскрытие информации страхователем), 19 (раскрытие информации агентом, заключающим договор страхования) и 20 (заявления в ходе переговоров о заключении договора) утрачивают силу.

(3) Любая норма права, устанавливающая такое же правовое регулирование, как и любая из указанных выше статей, настоящим отменяется.

(4) В статье 152 Закона о дорожном движении 1988 г. (исключения из правила об обязанности страховщиков исполнить решение суда, вынесенное против лиц, застрахованных от рисков причинения вреда третьим лицам):

(a) в части (2) указанной статьи:

(i) в пункте (a) фраза «он либо в соответствии с Законом о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г., либо, если этот Закон неприменим» заменяется фразой «страховой полис, выданный в соответствии с любым применимым законодательным актом о страховании либо обеспечением»;

(ii) в пункте (b) фраза «либо обеспечением в соответствии с этим Законом, либо» заменяется фразой «в соответствии с любым применимым законодательным актом о страховании либо обеспечением»;

(b) in subsection (3), after “specifying” insert “the relevant insurance enactment or, in the case of a security”;

(c) after subsection (4) add–

“(5) In this section, “relevant insurance enactment” means the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 or Part 2 of the Insurance Act 2015.”

(5) In Article 98A of the Road Traffic (Northern Ireland) Order 1981 (S.I. 1981/154 (N.I.)) (exceptions to duty of insurers to satisfy judgement against persons insured against third party risks)–

(a) in paragraph (2)–

(i) in paragraph (a), for “it either under the Consumer Insurance Act (Disclosure and Representations) Act 2012 or, if that Act does not apply,” substitute “the policy under either of the relevant insurance enactments, or the security”;

(ii) in paragraph (b), for “or security under that Act or” substitute “under either of the relevant insurance enactments, or the security”;

(b) in paragraph (3), after “specifying” insert “the relevant insurance enactment or, in the case of a security”;

(c) after paragraph (4) add–

“(5) In this Article, “relevant insurance enactment” means the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 or Part 2 of the Insurance Act 2015.”

(6) In section 11 of the Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 (consequential provision), subsections (1) and (2) are omitted.

22. Application etc of Parts 2 to 5

(1) Part 2 (and section 21) and section 14 apply only in relation to–

(a) contracts of insurance entered into after the end of the relevant period, and

(b) variations, agreed after the end of the relevant period, to contracts of insurance entered into at any time.

(b) в части (3) после слова «указывающий на» вводится фраза «применимый законодательный акт о страховании или в случае обеспечения»;

(c) после части (4) добавляется фраза:

«(5) В настоящей статье термин „применимый законодательный акт о страховании“ означает Закон о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г. либо Раздел 2 Закона о страховании 2015 г.».

(5) В статье 98А Постановления о дорожном движении (Северная Ирландия) 1981 г. (S.I. 1981/154 (N.I.)) (исключения из правила об обязанности страхователей исполнить решение суда, вынесенное против лиц, застрахованных от риска причинения вреда третьим лицам):

(a) в части (2):

(i) в пункте (a) фраза «он в соответствии с Законом о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г. либо, если этот закон неприменим» заменяется фразой «страховой полис, выданный в соответствии с любым применимым законодательным актом о страховании либо обеспечением»;

(ii) в пункте (b) фраза «обеспечением в соответствии с этим Законом, либо» заменяется фразой «в соответствии с любым применимым законодательным актом о страховании либо обеспечением»;

(b) в пункте (3) после слова «указывающий на» вводится фраза «применимый законодательный акт о страховании или в случае обеспечения»;

(c) после пункта (4) добавляется фраза:

«(5) В настоящей статье термин „применимый законодательный акт о страховании“ означает Закон о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г. либо Раздел 2 Закона о страховании 2015 г.».

(6) В статье 11 (связанные положения) Закона о потребительском страховании (раскрытие информации и заявления) 2012 г. части (1) и (2) утрачивают силу.

22. Применение и прочие положения разделов 2–5

(1) Раздел 2 (и статья 21), а также статья 14 применяются только в отношении:

(a) договоров страхования, заключенных после окончания соответствующего периода; а также

(b) согласованных после окончания соответствующего периода изменений к договорам страхования, заключенным в любое время.

(2) Parts 3 and 4 of this Act apply only in relation to contracts of insurance entered into after the end of the relevant period, and variations to such contracts.

(3) In subsections (1) and (2) “the relevant period” means the period of 18 months beginning with the day on which this Act is passed.

“(3A) Part 4A applies only in relation to contracts of insurance entered into after that Part has come into force, and variations to such contracts.”

(4) Unless the contrary intention appears, references in Parts 2 to 5 to something being done by or in relation to the insurer or the insured include its being done by or in relation to that person’s agent.

23. Extent, commencement and short title

(1) This Act extends to England and Wales, Scotland and Northern Ireland, except for—

(a) section 21(4), which does not extend to Northern Ireland; and

(b) section 21(5), which extends to Northern Ireland only.

(2) This Act (apart from Part 6 and this section) comes into force at the end of the period of 18 months beginning with the day on which it is passed.

(3) In Part 6—

(a) section 19 comes into force at the end of the period of two months beginning with the day on which this Act is passed; and

(b) section 20 and Schedule 2 come into force on the day appointed under section 21(2) of the Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 for the coming into force of that Act.

(4) This section comes into force on the day on which this Act is passed.

(5) This Act may be cited as the Insurance Act 2015.

(2) Разделы 3 и 4 настоящего Закона применяются только в отношении договоров страхования, заключенных после окончания соответствующего периода, а также в отношении изменений таких договоров.

(3) В частях (1) и (2) настоящей статьи термин «соответствующий период» означает период продолжительностью 18 месяцев, начиная с даты принятия настоящего Закона.

(3A)¹ Раздел 4А применяется только в отношении договоров страхования, заключенных после вступления в силу этого Раздела, а также в отношении изменений таких договоров.

(4) Если иное намерение не вытекает из текста настоящего Закона, указания в разделах 2–5 настоящего Закона на то, что должно быть сделано страховщиком или страхователем либо в отношении страховщика или страхователя, включает указание на то, что это должно быть сделано агентом или в отношении агента такого лица.

23. Сфера применения, вступление в силу и сокращенное наименование

(1) Настоящий Закон распространяется на Англию и Уэльс, Шотландию и Северную Ирландию, за исключением:

(a) статьи 21(4), которая не распространяется на Северную Ирландию; и

(b) статьи 21(5), которая распространяется только на Северную Ирландию.

(2) Настоящий Закон (за исключением раздела 6 и настоящей статьи) вступает в силу по истечении 18 месяцев, начиная с даты его принятия.

(3) В разделе 6:

(a) статья 19 вступает в силу по истечении двух месяцев, начиная с даты принятия настоящего Закона; и

(b) статья 20 и Приложение 2 вступают в силу в день, определенный в статье 21(2) Закона о правах третьих лиц (права против страховщиков) 2010 г. для вступления в силу указанного Закона.

(4) Настоящая статья вступает в силу с даты принятия настоящего Закона.

(5) Настоящий Закон можно цитировать как Закон о страховании 2015 г.

¹ Часть (3A) ст. 22 внесена в ст. 22 Закона о страховании 2015 г. ст. 28(2) английского Закона о предпринимательской деятельности 2016 г.

SCHEDULES

SCHEDULE 1 Section 8(2). INSURERS' REMEDIES FOR QUALIFYING BREACHES

PART 1. CONTRACTS

General

1 This Part of this Schedule applies to qualifying breaches of the duty of fair presentation in relation to non-consumer insurance contracts (for variations to them, see Part 2).

Deliberate or reckless breaches

2 If a qualifying breach was deliberate or reckless, the insurer—

- (a) may avoid the contract and refuse all claims, and
- (b) need not return any of the premiums paid.

Other breaches

3 Paragraphs 4 to 6 apply if a qualifying breach was neither deliberate nor reckless.

4 If, in the absence of the qualifying breach, the insurer would not have entered into the contract on any terms, the insurer may avoid the contract and refuse all claims, but must in that event return the premiums paid.

5 If the insurer would have entered into the contract, but on different terms (other than terms relating to the premium), the contract is to be treated as if it had been entered into on those different terms if the insurer so requires.

6(1) In addition, if the insurer would have entered into the contract (whether the terms relating to matters other than the premium would have been the same or different), but would have charged a higher premium, the insurer may re-

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 (см. статью 8(2)) СРЕДСТВА ПРАВОВОЙ ЗАЩИТЫ СТРАХОВЩИКА ПРИ КВАЛИФИЦИРУЮЩИХ НАРУШЕНИЯХ

РАЗДЕЛ 1. ДОГОВОРЫ

Общие положения

1. Настоящий раздел данного Приложения применяется к квалифицирующим нарушениям обязанности честно представить риск в договорах непотребительского страхования (в отношении изменения таких договоров см. раздел 2 настоящего Приложения).

Нарушения, совершенные умышленно или по грубой неосторожности

2. Если квалифицирующее нарушение было умышленным или совершенным по грубой неосторожности, страховщик:

- (a) может расторгнуть договор и отказать в оплате всех требований; и
- (b) не обязан возвращать какие-либо из уплаченных страховых премий.

Иные нарушения

3. Пункты 4–6 применяются, если квалифицирующее нарушение не было ни умышленным, ни совершенным по грубой неосторожности.

4. Если при отсутствии квалифицирующего нарушения страховщик не заключил бы договор на каких-либо условиях, страховщик может расторгнуть договор и отказать в оплате всех требований, однако обязан в этом случае вернуть уплаченные страховые премии.

5. Если страховщик заключил бы договор, но на других условиях (иных, чем условия, относящиеся к страховой премии), договор следует рассматривать так, как если бы он был заключен на таких других условиях, если этого потребует страховщик.

6(1) В дополнение к указанному выше, если бы страховщик заключил договор (независимо, на тех же или других условиях, иных, чем страховая премия), но назначил бы более высокую страховую премию, страховщик может

duce proportionately the amount to be paid on a claim.

(2) In sub-paragraph (1), “reduce proportionately” means that the insurer need pay on the claim only X% of what it would otherwise have been under an obligation to pay under the terms of the contract (or, if applicable, under the different terms provided for by virtue of paragraph 5), where—

$$X = \frac{\text{Premium actually charged}}{\text{Higher premium}} \times 100.$$

PART 2. VARIATIONS

General

7 This Part of this Schedule applies to qualifying breaches of the duty of fair presentation in relation to variations to non-consumer insurance contracts.

Deliberate or reckless breaches

8 If a qualifying breach was deliberate or reckless, the insurer—

- (a) may by notice to the insured treat the contract as having been terminated with effect from the time when the variation was made, and
- (b) need not return any of the premiums paid.

Other breaches

- 9 (1) This paragraph applies if—
- (a) a qualifying breach was neither deliberate nor reckless, and
 - (b) the total premium was increased or not changed as a result of the variation.

(2) If, in the absence of the qualifying breach, the insurer would not have agreed to the variation on any terms, the insurer may treat the contract as if the variation was never made, but must in that event return any extra premium paid.

пропорционально уменьшить размер суммы, подлежащей выплате по требованию.

6(2) В подпункте (1) термин «пропорционально уменьшить» означает, что страховщик должен выплатить по соответствующему требованию только X% того, что он в противном случае был бы обязан выплатить в соответствии с условиями договора (или, если они применяются, в соответствии с другими условиями, установленными в силу положений пункта 5), и при этом:

$$X = \frac{\text{Фактически назначенная премия}}{\text{Более высокая страховая премия}} \times 100\%.$$

РАЗДЕЛ 2. ИЗМЕНЕНИЯ ДОГОВОРА

Общие положения

7. Настоящий Раздел данного Приложения применяется к квалифицирующим нарушениям обязанности честно представить риск при изменении договоров непотребительского страхования.

Нарушения, совершенные умышленно или по грубой неосторожности

8. Если квалифицирующее нарушение было умышленным или совершенным по грубой неосторожности, страховщик:

- (a) может посредством подачи нотиса страхователю считать договор прекратившимся с момента, когда изменение было совершено; и
- (b) не обязан возвращать какие-либо из уплаченных страховых премий.

Иные нарушения

- 9 (1) Настоящий пункт применяется, если:
- (a) квалифицирующее нарушение не было ни умышленным, ни совершенным по грубой неосторожности; и
 - (b) общая сумма премии была увеличена или осталась неизменной в результате изменения договора.

(2) Если при отсутствии квалифицирующего нарушения страховщик не согласился бы с изменением договора на каких-либо условиях, страховщик может считать договор действующим, как если бы его изменение не было совершено, но обязан в этом случае вернуть любую

(3) If sub-paragraph (2) does not apply—

(a) if the insurer would have agreed to the variation on different terms (other than terms relating to the premium), the variation is to be treated as if it had been entered into on those different terms if the insurer so requires, and

(b) paragraph 11 also applies if (in the case of an increased premium) the insurer would have increased the premium by more than it did, or (in the case of an unchanged premium) the insurer would have increased the premium.

10(1) This paragraph applies if—

(a) a qualifying breach was neither deliberate nor reckless, and

(b) the total premium was reduced as a result of the variation.

(2) If, in the absence of the qualifying breach, the insurer would not have agreed to the variation on any terms, the insurer may treat the contract as if the variation was never made, and paragraph 11 also applies.

(3) If sub-paragraph (2) does not apply—

(a) if the insurer would have agreed to the variation on different terms (other than terms relating to the premium), the variation is to be treated as if it had been entered into on those different terms if the insurer so requires, and

(b) paragraph 11 also applies if the insurer would have increased the premium, would not have reduced the premium, or would have reduced it by less than it did.

Proportionate reduction

11(1) If this paragraph applies, the insurer may reduce proportionately the amount to be paid on a claim arising out of events after the variation.

дополнительную страховую премию, которая была уплачена.

(3) Если подпункт (2) не применяется, то тогда:

(a) если бы страховщик согласился на изменение договора на других условиях (иных, чем условия в отношении страховой премии), изменение должно считаться согласованным на таких других условиях, если этого требует страховщик; и

(b) пункт 11 также применяется, если (в случае, когда страховая премия была увеличена) страховщик увеличил бы страховую премию на большую сумму, чем он это сделал, или (в случае, когда страховая премия не изменилась) страховщик увеличил бы страховую премию.

10(1) Настоящий пункт применяется, если:

(a) квалифицирующее нарушение не было ни умышленным, ни совершенным по грубой неосторожности; и

(b) общая сумма страховой премии была уменьшена в результате изменения договора страхования.

10(2) Если при отсутствии квалифицирующего нарушения страховщик не согласился бы на изменение договора на каких-либо условиях, страховщик может считать договор страхования действующим, как если бы его изменение не было совершено, и в этом случае также применяется пункт 11.

10(3) Если подпункт (2) не применяется, то тогда:

(a) если страховщик согласился бы на изменение договора страхования на других условиях (иных, чем условия в отношении страховой премии), это изменение должно считаться действующим, как если бы оно было согласовано на таких других условиях, если этого требует страховщик; и

(b) пункт 11 также применяется, если бы страховщик увеличил страховую премию, не уменьшил страховую премию, или если бы он уменьшил страховую премию на сумму меньшую, чем он это сделал [в действительности].

Пропорциональное уменьшение

11(1) Если применяется настоящий пункт, страховщик может пропорционально уменьшить сумму [страхового возмещения], подлежащую выплате в отношении требования, которое возникло вследствие событий, происшедших после изменения договора страхования.

(2) In sub-paragraph (1), “reduce proportionately” means that the insurer need pay on the claim only Y% of what it would otherwise have been under an obligation to pay under the terms of the contract (whether on the original terms, or as varied, or under the different terms provided for by virtue of paragraph 9(3)(a) or 10(3)(a), as the case may be), where—

$$Y = \frac{\text{Total premium actually charged}}{P} \times 100.$$

(3) In the formula in sub-paragraph (2), “P”—

(a) in a paragraph 9(3)(b) case, is the total premium the insurer would have charged,

(b) in a paragraph 10(2) case, is the original premium,

(c) in a paragraph 10(3)(b) case, is the original premium if the insurer would not have changed it, and otherwise the increased or (as the case may be) reduced total premium the insurer would have charged.

PART 3. SUPPLEMENTARY

Relationship with section 84 of the Marine Insurance Act 1906

12 Section 84 of the Marine Insurance Act 1906 (return of premium for failure of consideration) is to be read subject to the provisions of this Schedule in relation to contracts of marine insurance which are non-consumer insurance contracts.

SCHEDULE 2 (Section 20)

Rights of third parties against insurers: relevant insured persons

1 The Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010 is amended as follows.

(2) В подпункте (1) термин «пропорционально уменьшить» означает, что страховщик может выплатить по требованию только Y% от той суммы, которую он в противном случае был бы обязан выплатить в соответствии с условиями договора страхования (будь то по его изначальным условиям, или по измененным условиям, или по другим условиям, подлежащим применению в силу пункта 9(3)(a) или 10(3)(a), в зависимости от обстоятельств), и при этом:

$$Y = \frac{\text{Полная сумма фактически назначенной премии}}{P} \times 100.$$

(3) В формуле, указанной в подпункте (2) настоящего пункта, символ «P» является:

(a) в случае, предусмотренном пунктом 9(3)(b), – полной суммой страховой премии, которую назначил бы страховщик;

(b) в случае, предусмотренном пунктом 10(2), – изначально назначенной страховой премией;

(c) в случае, предусмотренном пунктом 10(3)(b), – изначально назначенной страховой премией, если страховщик не изменил бы ее, а в иных случаях – увеличенной или (в зависимости от обстоятельств) уменьшенной суммой полной страховой премии, которую назначил бы страховщик.

РАЗДЕЛ 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

Правила применения статьи 84 Закона о морском страховании 1906 г.

12. Статья 84 Закона о морском страховании (возврат страховой премии из-за отсутствия встречного удовлетворения) должна применяться к тем договорам морского страхования, которые являются договорами непотребительского страхования, с учетом правил настоящего Приложения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 (см. статью 20)

Права третьих лиц против страховщиков: соответствующие застрахованные лица

1. Закон о третьих лицах (правах против страховщиков) 2010 г. изменяется следующим образом:

***Individuals subject to debt relief orders
in Northern Ireland***

2(1) Section 4 (relevant persons: individuals) is amended as follows.

(2) In subsection (3), after paragraph (b) (deed of arrangements registered under the Insolvency (Northern Ireland) Order 1989) insert—

“(ba) subject to subsection (4), a debt relief order made under Part 7A of that Order,”

(3) In subsection (4) (individuals who are relevant persons for the purposes of section 1(1)(b) only), after “(1)(d)” insert “or (3)(ba)”.

Corporate bodies etc in administration

3(1) Section 6 (corporate bodies etc) is amended as follows.

(2) In subsection (2) (events under the Insolvency Act 1986), for paragraph (b) substitute—

“(b) the body is in administration under Schedule B1 to that Act,”

(3) In subsection (4) (events under the Insolvency (Northern Ireland) Order 1989), for paragraph (b) substitute—

“(b) the body is in administration under Schedule B1 to that Order,”

Transitional cases

4 In section 1(5)(b) (definition of “relevant person”), at the end insert “(and see also paragraph 1A of Schedule 3)”.

5(1) Schedule 3 (transitory, transitional and saving provision) is amended as follows.

(2) At the beginning insert—
“Application of this Act”.

***Физические лица, к которым применяются
постановления об освобождении
от долговых обязательств
в Северной Ирландии***

2(1) Статья 4 (соответствующие лица: физические лица) изменяется следующим образом.

2(2) В части (3) после пункта (b) (соглашение о мероприятиях [по урегулированию требований], зарегистрированное в соответствии с Постановлением о несостоятельности (Северная Ирландия) 1989 г.) вносятся следующие положения:

«(ba) с учетом положений части (4) распоряжение об освобождении от долговых обязательств, принятое в соответствии с Разделом 7A указанного Постановления».

2(3) В части (4) (физические лица, которые подпадают под определение соответствующих лиц только для целей статьи 1(1)(b)) после фразы «(1)(d)» вносится фраза «либо (3)(ba)».

***Инкорпорированные организации
и пр. под администрацией***

3(1) Статья 6 (инкорпорированные организации и пр.) настоящим изменяется следующим образом:

(2) В части (2) (события, предусмотренные Законом о несостоятельности 1986 г.) пункт (b) заменяется следующими положениями:

«(b) организация находится под администрацией в соответствии с Приложением В1 к указанному Закону».

(3) В части (4) (события, предусмотренные Постановлением о несостоятельности (Северная Ирландия) 1989 г.) пункт (b) заменяется следующими положениями:

«(b) организация находится под администрацией в соответствии с Приложением В1 к указанному Постановлению».

Переходные случаи

4. В конце статьи 1(5)(b) (определение «соответствующего лица») вносится фраза: «(смотри также пункт 1А Приложения 3)».

5(1) Приложение 3 (переходные, временные и содержащие изъятия нормы) изложить в следующей редакции:

5(2) В начале вносится фраза:
«Применение настоящего Закона».

(3) After paragraph 1 insert–
“Relevant persons

1A(1) An individual, company or limited liability partnership not within sections 4 to 7 is to be treated as a relevant person for the purposes of this Act in the following cases.

(2) The first case is where an individual–

(a) became bankrupt before commencement day, and

(b) has not been discharged from that bankruptcy.

(3) The second case is where–

(a) an individual made a composition or arrangement with his or her creditors before commencement day, and

(b) the composition or arrangement remains in force.

(4) The third case is where–

(a) a winding-up order was made, or a resolution for a voluntary winding-up was passed, with respect to a company or limited liability partnership before commencement day, and

(b) the company or partnership is still wound up.

(5) The fourth case is where a company or limited liability partnership–

(a) entered administration before commencement day, and

(b) is still in administration.

(6) The fifth case is where–

(a) a receiver or manager of the business or undertaking of a company or limited liability partnership was appointed before commencement day, and

(b) the appointment remains in force.

(7) In those cases, the person is a relevant person only in relation to liabilities under a contract of insurance under which the person was insured at the time of the event mentioned in sub-paragraph (2) a), (3)(a), (4)(a), (5)(a) or (6)(a) (as appropriate).”

(4) Before paragraph 2 insert–

“Bankruptcy and Diligence etc (Scotland) Act 2007”.

(5) Before paragraph 3 insert–

“Application of 1930 Acts”.

(6) Before paragraph 5 insert–

“Interpretation”.

5(3) После пункта 1 вносится фраза:

«Соответствующие лица

1A(1) Физическое лицо, компания или товарищество с ограниченной ответственностью, к которым не применяются положения статей 4–7, должны считаться соответствующим лицом для целей настоящего Закона в следующих случаях.

(2) Во-первых, если физическое лицо:

(a) становится банкротом до даты начала действия; и

(b) оно не было освобождено от указанного банкротства.

(3) Во-вторых, если:

(a) физическое лицо заключило компромиссное соглашение со своими кредиторами до даты начала действия; и

(b) указанное компромиссное соглашение остается в силе.

(4) В-третьих, если:

(a) был выдан приказ о ликвидации или принята резолюция о добровольной ликвидации в отношении компании или товарищества с ограниченной ответственностью до даты начала действия; и

(b) такая компания или товарищество по-прежнему находятся в ликвидации.

(5) В-четвертых, если компания или товарищество с ограниченной ответственностью:

(a) попали под администрацию до даты начала действия; и

(b) по-прежнему находятся под администрацией.

(6) В-пятых, если:

(a) до даты начала действия был назначен конкурсный управляющий либо управляющий бизнесом или сделкой компании или товарищества с ограниченной ответственностью; и

(b) это назначение остается в силе.

(7) В указанных случаях лицо является соответствующим лицом только в отношении ответственности по договору страхования, согласно которому лицо было застраховано во время события, указанного в подпункте (2)(a), 3(a), 4(a), 5(a) или б(a) (соответственно)».

5(4) Перед пунктом 2 вносится фраза:

«Закон о банкротстве, обеспечительных мерах и т.д. (Шотландия) 2007 г.».

5(5) Перед пунктом 3 вносится фраза:

«Применение Законов 1930 г.».

5(6) Перед пунктом 5 вносится слово:

«Толкование».

Interpretation

6 After section 19 insert–

“19.A. Interpretation

(1) The references to enactments in sections 4 to 7, 9(7) and 14(4) and paragraph 3(2)(b), (4) and (5) of Schedule 1 are to be treated as including references to those enactments as amended, extended or applied by another enactment, whenever passed or made, unless the contrary intention appears.

(2) In this Act, “enactment” means an enactment contained in, or in an instrument made under, any of the following–

- (a) an Act;
- (b) an Act or Measure of the National Assembly for Wales;
- (c) an Act of the Scottish Parliament;
- (d) Northern Ireland legislation.”

Enterprise Act 2016

30. Additional time limit for actions for damages for late payment of insurance claims

After section 5 of the Limitation Act 1980 insert–

“5A Additional time limit for actions for damages for late payment of insurance claims

(1) An action in respect of breach of the term implied into a contract of insurance by section 13A of the Insurance Act 2015 (late payment of claims) may not be brought after the expiration of one year from the date on which the insurer has paid all the sums referred to in subsection (1) of that section.

(2) Any payment which extinguishes an insurer’s liability to pay a sum referred to in section 13A of the Insurance Act 2015 is to be treated for the purposes of this section as payment of that sum.”

Толкование

6. После статьи 19 вносится фраза:

«19.A. Толкование

(1) Указание на законодательные акты в статьях 4–7, 9(7) и 14(4), а также в пунктах 3(2)(b), (4) и (5) Приложения 1 должны считаться включающими указания на такие законодательные акты в редакции их изменений, дополнений, расширяющих сферу их применения, или применяемой в силу других законодательных актов, когда бы они ни были приняты или введены в действие, если иное намерение не следует из контекста.

(2) В настоящем Законе термин «законодательный акт» означает законодательный или иной правовой акт, который содержится в тексте или издан на основании:

- (a) Закона;
- (b) Закона или постановления Национального Собрания Уэльса;
- (c) Закона Парламента Шотландии;
- (d) Законодательства о Северной Ирландии».

Закон о предпринимательской деятельности 2016 г.

30. Дополнительный срок исковой давности для требований о возыскании убытков вследствие просрочки в оплате страховых требований

После статьи 5 Закона об исковой давности 1980 г. вводятся следующие положения:

«Статья 5А Дополнительный срок исковой давности для возыскания убытков за просрочку в оплате страховых требований

(1) Иск в отношении нарушения условия, подразумеваемого в договоре страхования в силу статьи 13А (просрочка в оплате страховых требований) Закона о страховании 2015 г., не может быть предъявлен после истечения одного года с даты, в которую страховщик уплатил все суммы, указанные в части (1) упомянутой статьи.

(2) Любой платеж, который прекращает ответственность страховщика по оплате суммы, указанной в статье 13А Закона о страховании 2015 г., для целей этой статьи должен считаться платежом такой суммы».

Перевод выполнил В.Б. Козлов

© В.Б. Козлов

**Статья 1 английского Закона о потребительском страховании
(раскрытие информации и заявления) 2012 г.**

**Consumer Insurance
(Disclosure and Representations)
Act 2012**

«1. Main definitions

In this Act –

“**consumer insurance contract**” means a contract of insurance between –

(a) an individual who enters into the contract wholly or mainly for purposes unrelated to the individual’s trade, business or profession, and

(b) a person who carries on the business of insurance and who becomes a party to the contract by way of that business (whether or not in accordance with permission for the purposes of the Financial Services and Markets Act 2000);

“**consumer**” means the individual who enters into a consumer insurance contract, or proposes to do so;

“**insurer**” means the person who is, or would become, the other party to a consumer insurance contract».

**Закон о потребительском страховании
(раскрытие информации и заявления)
2012 г.**

«1. Основные определения

В настоящем Законе:

термин «**договор потребительского страхования**» означает договор страхования между:

(а) физическим лицом, которое заключает договор полностью или в основном для целей, не имеющих отношение к торговле, предпринимательской деятельности или профессии этого физического лица; и

(b) лицом, которое занимается предпринимательской деятельностью в области страхования и которое становится стороной договора в ходе осуществления этой предпринимательской деятельности (независимо от того, осуществляет оно ее в соответствии с разрешением, полученным для целей Закона о финансовых услугах и рынках 2000 г., или как-то иначе);

термин «**потребитель**» означает физическое лицо, которое заключает договор потребительского страхования или предлагает [заключить] такой [договор];

термин «**страховщик**» означает лицо, которое является или могло бы стать другой стороной договора потребительского страхования».

Перевод выполнил В.Б. Козлов

Translated by V.B. Kozlov

© В.Б. Козлов

© V.B. Kozlov

V. ОБЗОР НОВИНОК ЛИТЕРАТУРЫ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

1. Роланд Холст, Р. Дж. Изменения в морском публичном праве: контекст, механизмы и практика | Roland Holst, R. J. (2022). *Change in the law of the sea: context, mechanisms and practice*. Brill Nijhoff.

Океаны служат яркой иллюстрацией взаимосвязи между постоянно меняющимся контекстом и формальным правовым регулированием. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, провозглашенная как одно из величайших достижений международного правотворчества, сталкивается с кардинально новыми запросами современности. Данная книга представляет собой анализ и синтез механизмов, которые позволяют этому «старому» международному соглашению действовать в современном контексте, проливая новый свет не только на то, как меняется международное право, но и на то, как преобразуются сами источники происходящих изменений.

2. Ли, Дж. Морские границы Китая в Южно-Китайском море: исторические и международно-правовые перспективы | Li, J. (2022). *China's maritime boundaries in the South China Sea: historical and international law perspectives*. Routledge.

Споры о морских границах в Южно-Китайском море существуют уже несколько веков, и исследователи из множества стран анализировали ситуацию с самых разных точек зрения. Однако, несмотря на статус Китая как одного из основных государств региона, его точка зрения нередко не получала освещения в международной литературе. Данная книга восполняет этот пробел. Объединяя научные исследования в области истории и международного права, эта книга позволяет под новым углом взглянуть на морские территориальные споры в Южно-Китайском море. В ней не только подробно рассматриваются исторические и юридические доводы в пользу тех или иных границ в Южно-Китайском море в зависимости от заинтересованной стороны, но и при помощи UNCLOS развеиваются

некоторые заблуждения, связанные с «линией девяти пунктиров» Китая. Кроме того, в данной работе предлагается углубленное исследование и анализ последних тенденций в Южно-Китайском море.

3. Краска, Дж., Педрозо, Р. Новейшие технологии и военно-морское право | Kraska, J., Pedrozo, R. (2022). *Disruptive technology and the law of naval warfare*. Oxford University Press.

Морские конфликты трансформировались под влиянием новейших технологий, что привело к созданию динамичной и распределенной оперативной среды, которая выходит за пределы океанов и охватывает военные действия на суше, в воздухе, космическом и киберпространстве. В связи с этим возникают вопросы выбора права, включая военно-морское право и право вооруженных конфликтов, право нейтралитета и режимы мирного времени, применимые в морском, воздушном, космическом и киберпространстве. Эта книга позволяет читателю понять различные, но в то же время пересекающиеся правовые конструкции, связанные с военно-морским правом, а также содержит исследование смежных концепций военной морской державы и военно-морских технологий.

4. Тамада, Д., Жоу, К. (Ред.). Имплементация Конвенции ООН по морскому праву: государственная практика Китая и Японии | Tamada, D., Zou, K. (Eds.). (2021). *Implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea: state practice of China and Japan*. Springer.

В этой книге анализируется имплементация UNCLOS в свете государственной практики Китая и Японии. Особенностью книги является структурирование сравнительного анализа практики Китая и Японии по нескольким частям. Они включают в себя исторические аспекты (часть I), имплементацию UNCLOS (часть II), навигацию (часть III), срединно-океанические архипелаги (часть IV), морскую среду (часть V) и урегулирование спо-

ров (часть VI). Такой подход позволяет прояснить различные аспекты истории, сложности, проблемы и противоречия, возникающие в ходе имплементации UNCLOS двумя странами. Кроме того, авторы из Китая и Японии демонстрируют различные точки зрения на UNCLOS, что свидетельствует о необходимости дальнейшей дискуссии и сотрудничества между учеными двух стран.

5. Лаганьер, Ж. Ответственность за трансграничное загрязнение окружающей среды на стыке международного публичного и частного права | Laganière, G. (2022). *Liability for transboundary pollution at the intersection of public and private international law*. Hart Publishing.

Эта книга посвящена тому, как в международном публичном и частном праве решаются вопросы гражданской ответственности за трансграничное загрязнение окружающей среды. В международном публичном праве договоры о гражданской ответственности обеспечивают имплементацию минимальных процессуальных стандартов для национального деликтного права. Этот подход подразумевает опору на международное частное право с целью обеспечения гражданского процесса по делам против «трансграничных» загрязнителей. Тем не менее эта связь остается малоизученной. Восполняя данный пробел, эта работа содержит конструктивный диалог между двумя указанными областями и позволяет понять, как национальное международное частное право может отражать принципы, разработанные в международном экологическом праве. Книга начинается с рассмотрения гражданской ответственности в международном экологическом праве. Затем в ней определяются предпочтительные правила относительно гражданской подсудности, иностранных судебных решений и права, применимого в случае экологического ущерба. В качестве примера используется международное частное право Канады, которое подкрепляется также многочисленными ссылками на европейское право.

6. Никсон, Д. В., Дейли, М. Дж., Фарэди, С. Е., Портер, Р. Д. и Вайман, Дж. Б. Правовое регулирование морских и прибрежных районов: кейсы и материалы (3-е изд.) | Nixon, D. W., Daly, M. J., Farady, S. E., Porter, R. D., & Wyman, J. B. (2022). *Marine and coastal law: cases and materials* (3rd ed.). Praeger.

Это значительно обновленное третье издание классического сборника по правовому регулированию морских и прибрежных районов предоставляет читателям авторитетное, полное и актуальное руководство по важнейшим законам, подзаконным актам и правоприменительным решениям, затрагивающим регулирование обширных морских и прибрежных ресурсов Соединенных Штатов. В данной работе содержится фундаментальный обзор знаковых решений и нормативных предписаний в правовом регулировании морских и прибрежных районов США. Особый акцент сделан на изменения в нормативно-правовой базе и юридические коллизии, связанные с изменением климата, устойчивостью/защитой прибрежных зон и повышением уровня моря.

7. Мараист, Ф. Л., Галлиган-мл., Т. К., Сазерленд, Д. А. и Кьюбел, С. Б. Морское частное право (серия *American Casebook*) (4-е изд.) | Maraist, F. L., Galligan, T. C. Jr., Sutherland, D. A., & Kuebel, S. B. (2022). *Maritime law (American Casebook Series)* (4th ed.). West Academic Publishing.

Четвертое издание этого учебника для юридических школ, как и первые три, посвящено современным вопросам практики адмиралтейского права. В подобранных кейсах и материалах обсуждаются текущие проблемы, с которыми сталкивается юрист в области морского частного права, в дополнение к историческим основам и эволюции этих проблем. Четвертое издание включает в себя новые и знаковые кейсы, в том числе по морским контрактам, статусу моряков и штрафным убыткам.

8. Остхаген, А. Океаническая геополитика: морские ресурсы, споры о морских границах и морское публичное право | Østhagen, A. (2022). *Ocean geopolitics: marine resources, maritime boundary disputes and the law of the sea*. Edward Elgar Publishing.

Выпускаемая в эпоху бурной океанической геополитики, когда экологические проблемы и добыча полезных ресурсов усиливают интерес к вопросу о принадлежности тех или иных морских территорий, эта актуальная работа посвящена международной политике разграничения государствами собственности и иных прав в океане. Анализируя, почему одни государства мирно разрешают свои споры о морских гра-

ницах, а другие вступают в конфликты, Андреас Остхаген использует инновационный подход, сочетающий международное право и теорию международных отношений. В книге рассматриваются четыре страны и их морские споры: Австралия, Канада, Колумбия и Норвегия.

9. Дэниелс, С. *Ответственность и подчиненность в морском праве: криминализация действий капитана судна* | Daniels, S. (2022). *Responsibility and accountability in maritime law: criminalisation of the ship's master*. Informa Law from Routledge.

Криминализация действий моряков наблюдается как все более распространяющееся явление уже больше сорока лет и представляет собой все большую степень ответственности капитана судна, несмотря на то, что его обязанности в значительной степени остаются неизменными на протяжении многих лет существования морского права. В связи с общественным запросом на установление лица, виновного в экологических и человеческих потерях, наблюдается постоянный поток судебных дел, которые служат подтверждением растущей криминализации, но не предлагают никаких решений для защиты невиновных. Структура морской отрасли, в которой работают капитаны судов, существенно изменилась, о чем свидетельствует сложная эволюция владения и менеджмента торгового флота, результатом которой становится снижение влияния капитана на управление судном.

10. Кэнди, П., Феррандис, Е. М. (Ред.). *Римское право и морская торговля* | Candy, P., Ferrandiz, E. M. (Eds.). (2022). *Roman law and maritime commerce*. Edinburgh University Press.

Эта книга, объединяющая труды специалистов по древней истории, археологии и римскому праву, позволяет по-новому взглянуть на торговлю на дальние расстояния в римском мире. Последние археологические раскопки показали, что морская торговля по всему Средиземноморью значительно активизировалась в то же самое время, когда римское государство укрепляло свою власть в заморских государствах. В данной книге исследуются аспекты этого развития и его связь с изменениями в правовом и институциональном аппарате, на который опиралась морская торговля. В ней анализируются социально-правовые рамки, в которых велась морская торговля, и тем самым предлагается новая оценка той

роли, которую играли правовые и социальные институты в экономике римского мира. В соответствующих главах рассматриваются: римская морская торговля, влияние коммерческих соображений на принятие навигационных решений, ответ римского права на угрозы морского пиратства, ведение морской торговли в Древнем Риме с социально-правовой точки зрения, роль письменной документации в процессах по транспортировке, морские финансы, а также то представление об аспектах римского частного права, которое можно получить с помощью юридического анализа договоров морской перевозки.

11. Соьер, Б., Теттенборн, Э. (Ред.). *Эксплуатация судов: новые риски, обязательства и технологии в морском секторе* | Soyer, B., Tettenborn, A. (Eds.). (2021). *Ship operations: new risks, liabilities and technologies in the maritime sector*. Informa Law from Routledge.

Эта книга одним компактным томом охватывает все основные вопросы, связанные с эксплуатацией судов. Тщательно скоординированные для обеспечения широты охвата, актуальности и отсутствия дублирования, они рассматриваются авторами – ведущими профессионалами в своей области – и представлены в актуальной и понятной форме. Часть 1 содержит подробный критический анализ современных вопросов, касающихся новых режимов ответственности и соответствующих трендов. В части 2 проводится анализ того, как стороны, в частности операторы судов, пытаются сегодня на практике распределить свои риски, связанные с эксплуатацией судов. В части 3 проводится оценка правового положения тех, кто вовлечен скорее в операции внутри компаний.

12. Черчилль, Р., Лоу, В. и Сандер, А. *Морское публичное право (4-е изд.)* | Churchill, R., Lowe, V., & Sander, A. (2022). *The law of the sea (4th ed.)*. Manchester University Press.

Эта книга содержит подробный анализ Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и многих других нормативных актов, регулирующих деятельность человека на море, а также в полной мере учитывает многочисленные решения международных судов и трибуналов последних лет. В ней также рассматриваются исторические предпосылки возникновения права и его более широкий политический, экономический и экологический контекст. Новое издание содержит

значительно расширенное описание современных угроз, которым подвергается морская среда в результате деятельности человека, таких как утрата морского биоразнообразия, последствия изменения климата для океанов, а также огромное количество пластика, загрязняющего море.

13. Асенцио-Эррера, А., Нордквист, М. Х. (Ред.). Конвенция ООН по морскому праву, режим Части XI и Международный орган по морскому дну: путешествие длиной в 25 лет | Ascencio-Herrera, A., Nordquist, M. H. (Eds.). (2022). *The United Nations Convention on the Law of the Sea, part XI regime and the International Seabed Authority: a twenty-five year journey*. Brill Nijhoff.

В этой книге используется уникальный междисциплинарный подход с акцентом на правовые, научные и экономические перспективы Конвенции ООН по морскому праву и Соглашения об осуществлении Части XI Конвенции. Центральное место в работе занимает повышение осведомленности о важной роли Международного органа по морскому дну и о его достижениях в работе по созданию режима глубоководной разработки морского дна в течение последних 25 лет. Благодаря богатому и широкому спектру материалов читатели смогут получить новое представление о планомерной работе Органа, а также о нормативно-правовых основах его деятельности.

14. Клейн, Н. (Ред.). Неконвенциональное правотворчество в морском публичном праве | Klein, N. (Ed.). (2022). *Unconventional law-making in the law of the sea*. Oxford University Press.

В этой книге исследуются способы, с помощью которых субъекты, действующие на международном уровне, разрабатывают стандарты поведения для регулирования различных видов морской деятельности, помимо традиционного правотворчества. Кроме конвенций и обычного международного права, существует множество международных соглашений, которые влияют на поведение на международной арене. Это «мягкое» или «неформальное» право сегодня активно используется в управлении Мировым океаном, а значит, пришло время рассмотреть его значение для морского публичного права. Неформальное правотворчество анализируется во взаимосвязи с вопросами океанических ресурсов, безопасности на море, судоходства и навигации, а также морской среды. В каждом случае имеют место различные субъекты, процессы и результаты, формирующие нормативное регулирование океанов. В книге исследуется, что нетрадиционное правотворчество означает в контексте правил об источниках, формировании и толковании международного права. Изучению подвергаются масштабы неформального правотворчества в морском публичном праве; оценивается роль этого феномена. ■

Обзор подготовлен Иваном Кобченко

V. REVIEW OF NEW PUBLICATIONS ON MARITIME LAW

1. Roland Holst, R. J. (2022). *Change in the law of the sea: context, mechanisms and practice*. Brill Nijhoff.

The oceans provide a vivid illustration of the relationship between an ever-changing context and a formalistic legal framework. The 1982 UN Convention on the Law of the Sea, hailed as one of the greatest achievements of international law-making, is confronted with dramatically different present-day exigencies. Change in the Law of the Sea provides an analysis and synthesis of the mechanisms that allow this “old” treaty to respond to its contemporary context, shining new light not only on how change occurs in international law, but also on how the sources of demand for change are themselves changing.

2. Li, J. (2022). *China’s maritime boundaries in the South China Sea: historical and international law perspectives*. Routledge.

Maritime boundary disputes in the South China have existed for centuries, and researchers from a variety of countries have analysed the situation from a great many points of view. Yet, and despite its status as one of the major countries in the region, Chinese perspectives have often been absent from the international literature. This book redresses that balance. Bringing together scholarship from history and international law, this book provides a lens through which maritime territorial disputes in the South China Sea can be interrogated. Not only does it detail the historical and jurisprudential evidence that support maritime boundaries in the South China Sea for different stakeholders, but it also clarifies some misconceptions related to China’s nine-dash lines by referring to the UNCLOS. Moreover, the book offers in-depth discussion and observation on the most recent developments in the South China Sea.

3. Kraska, J., Pedrozo, R. (2022). *Disruptive technology and the law of naval warfare*. Oxford University Press.

Conflict at sea has been transformed by disruptive technologies, creating a dynamic and distribut-

ed operational environment that extends from the oceans to encompass warfare on land, in the air, outer space, and cyberspace. This raises choice of law decisions that include the law of naval warfare and the law of armed conflict, neutrality law, and the peacetime regimes that apply to the oceans, airspace, outer space, and cyberspace. This book gives readers an understanding of the discrete but overlapping legal frameworks connected to the law of naval warfare and explores related concepts of seapower and naval technology.

4. Tamada, D., Zou, K. (Eds.). (2021). *Implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea: state practice of China and Japan*. Springer.

This book analyses the implementation of the UNCLOS in the light of state practices of China and Japan. The special character of the book can be found in its structure of comparative analysis of the practices of China and Japan in each part. The focus is on historical aspects (Part I), implementation of the UNCLOS (Part II), navigation (Part III), mid-ocean archipelagos (Part IV), the marine environment (Part V), and dispute settlement (Part VI). By taking this approach, the book elucidates a variety of aspects of history, difficulties, problems, and controversies arising from the implementation of the UNCLOS by the two nations. Furthermore, contributors from China and Japan tend to show different perspectives on the UNCLOS, which, by clarifying the need for further debate, are expected to contribute to the continuing cooperation between the academics of the two states.

5. Laganière, G. (2022). *Liability for transboundary pollution at the intersection of public and private international law*. Hart Publishing.

This book focuses on how public and private international law address civil liability for transboundary pollution. In public international law, civil liability treaties promote the implementation of minimum procedural standards in domestic tort law. This approach implicitly relies on private in-

international law to facilitate civil litigation against transboundary polluters. Yet this connection remains poorly understood. Filling the gap, this book engages in a meaningful dialogue between the two areas and explores how domestic private international law can reflect the policies developed in international environmental law. It begins with an investigation of civil liability in international environmental law. It then identifies preferable rules of civil jurisdiction, foreign judgments and choice of law for environmental damage, using Canadian private international law as a case study and making extensive references to European law.

6. Nixon, D. W., Daly, M. J., Farady, S. E., Porter, R. D., & Wyman, J. B. (2022). *Marine and coastal law: cases and materials* (3rd ed.). Praeger.

This extensively updated third edition of the classic casebook *Marine and Coastal Law* provides readers with an authoritative, comprehensive, and up-to-date guide to landmark laws, regulations, and legal decisions governing the United States' vast marine and coastal resources. It provides an essential overview of landmark legal decisions and statutory provisions in U.S. marine and coastal law, with a particular emphasis on regulatory changes and legal conflicts involving climate change, coastal resilience/protection, and sea level rise.

7. Maraist, F. L., Galligan, T. C. Jr., Sutherland, D. A., & Kuebel, S. B. (2022). *Maritime law (American Casebook Series)* (4th ed.). West Academic Publishing.

The fourth edition of this law school casebook, like the first three, focuses on modern admiralty practice. The selected cases and materials discuss current issues faced by a maritime lawyer, in addition to the historical bases and evolution of those issues. This fourth edition includes new and significant cases, including maritime contracts, seaman status, and punitive damages.

8. Østhagen, A. (2022). *Ocean geopolitics: marine resources, maritime boundary disputes and the law of the sea*. Edward Elgar Publishing.

In an era of turbulent ocean geopolitics, where environmental concerns and resource extraction are increasing interest in who owns what at sea, this timely book examines the international politics involved in how states delineate ownership and rights in the ocean. Analysing why some states settle their maritime boundary disputes and why

others erupt into conflict, Andreas Østhagen uses the innovative approach of combining international law and international relations theory to examine four countries and their maritime disputes: Australia, Canada, Colombia and Norway.

9. Daniels, S. (2022). *Responsibility and accountability in maritime law: criminalisation of the ship's master*. Informa Law from Routledge.

The criminalisation of seafarers has been observed as a growing phenomenon for more than forty years, presenting a picture of increasing liability upon the Master even though their responsibilities remain essentially unchanged in generations of maritime law. Because of the demand by society to find someone to blame for environmental and human loss, there is a constant flow of cases, which serve to confirm the phenomenon but offer no solutions to defend the innocent. The structure of the maritime environment in which they work has changed dramatically, as evidenced by the complex evolution of fleet ownership and management, leaving the Master with diminished management influence.

10. Candy, P., Ferrandiz, E. M. (Eds.). (2022). *Roman law and maritime commerce*. Edinburgh University Press.

Bringing together specialists in ancient history, archaeology and Roman law, this book provides new perspectives on long-distance trade in the Roman world. Recent archaeological work has shown that maritime trade across the Mediterranean intensified greatly at the same time as the Roman state was extending its power overseas. This book explores aspects of this development and its relationship with changes in the legal and institutional apparatus that supported maritime commerce. It analyses the socio-legal framework within which maritime trade was conducted, and in doing so presents a new understanding of the role played by legal and social institutions in the economy of the Roman world. Chapters cover: Roman maritime trade, the influence of commercial considerations on navigational decision making, Roman legal responses to the threat of piracy, the conduct of Roman maritime trade from a socio-legal perspective, the role of written documentation in the transport process, maritime finance and the insights provided by the juristic interpretation of contracts of carriage-by-sea into aspects of Roman private law.

11. Soyer, B., Tettenborn, A. (Eds.). (2021). *Ship operations: new risks, liabilities and technologies in the maritime sector*. Informa Law from Routledge.

This book covers in one handy volume all the major topics associated with ship operations. Carefully co-ordinated to ensure breadth, relevance and lack of overlap, the topics covered are addressed by authors who are the very top of their profession, whether in legal practice or academia, and are presented in a manner which is topical and clear. Part I offers a detailed and critical analysis of issues of contemporary importance concerning new liability regimes and developments. Part 2 discusses how parties, in particular ship operators, attempt in contemporary practice to allocate their risks concerning ship operations. Part 3 evaluates the legal position of those involved in more “back office” operations.

12. Churchill, R., Lowe, V., & Sander, A. (2022). *The law of the sea* (4th ed.). Manchester University Press.

The book provides a rigorous analysis of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea and the many other legal instruments that regulate human activities at sea, as well as taking full account of the numerous decisions of international courts and tribunals in recent years. It also traces the historical background to the law and its broader political, economic and environmental context. The new edition includes substantially expanded coverage of contemporary threats faced by the marine environment from human activities, such as the loss of marine biodiversity, the effects of climate change on the oceans and the vast amounts of plastic polluting the sea.

13. Ascencio-Herrera, A., Nordquist, M. H. (Eds.). (2022). *The United Nations Convention*

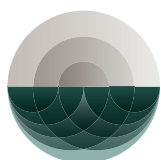
***on the Law of the Sea, part XI regime and the International Seabed Authority: a twenty-five year journey*. Brill Nijhoff.**

This book adopts a unique multidisciplinary approach by focusing on the legal, scientific, and economic perspectives of the United Nations Convention on the Law of the Sea and the Agreement relating to the Implementation of Part XI of the Convention. Central to its theme is raising awareness of the important role of the International Seabed Authority and how much it has achieved over the last 25 years in creating a regime for deep seabed mining. Through the rich and wide range of contributions, readers will be able to draw interesting new insight into the Authority’s evolutionary work as well as its legal framework.

14. Klein, N. (Ed.). (2022). *Unconventional law-making in the law of the sea*. Oxford University Press.

This book explores the ways that actors operating at the international level develop standards of behaviour to regulate varied maritime activities beyond traditional lawmaking. Other than conventions and customary international law, there is a plethora of international agreements that influence international conduct. This “soft law” or “informal law” is now prolific in ocean governance, and so it is time to consider its significance for the law of the sea. Informal lawmaking is examined in relation to ocean resources, maritime security, shipping and navigation, and the marine environment. In each instance, there are reflections on the diverse actors, processes, and outputs shaping the regulation of the oceans. The analyses in this book further consider what this activity means within the rules on the sources, formation, and interpretation of international law. This book surveys the scope of informal lawmaking in the law of the sea and evaluates the significance of this activity. ■

The Review was prepared by Ivan Kobchenko



членский номер: _____
(заполняется представителем RUMLA)

ЗАЯВЛЕНИЕ О ВСТУПЛЕНИИ В АССОЦИАЦИЮ МОРСКОГО ПРАВА "RUMLA"

Выберите формат членства*, поставив **X** в соответствующей ячейке:

Ассоциированное членство (индивидуальное)
1400 рублей в год**

Полное членство (индивидуальное)
30 000 рублей в год

Ассоциированное членство (корпоративное)
1400 рублей в год

Полное членство (корпоративное)
30 000 рублей в год

ФИО/название компании: _____

Название компании, сотрудником которой Вы являетесь, должность/сфера деятельности компании:

Регион деятельности, адрес для корреспонденции:

Контактный телефон: _____

E-mail: _____

Веб-сайт: _____

О себе/о компании (информация будет доступна членам "RUMLA", если выбран публичный профиль):

Дополнительная информация, которую Вы хотели бы нам сообщить/цели вступления в организацию:

Дата: _____

Подпись: _____

* Подробнее с условиями и преимуществами каждого варианта можно ознакомиться на сайте rumla.org.

** Оплата взноса осуществляется путем банковского перевода по следующим реквизитам: получатель – Ассоциация по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, ИНН/КПП 7842161386/784201001, банк-получатель – АО «Тинькофф Банк», к/с 30101810145250000974, р/с 4070381080000708662, БИК 044525974.

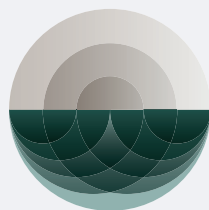
Согласие на обработку персональных данных

В целях рассылки информации о деятельности Ассоциации, направления уведомлений в соответствии с Уставом Ассоциации от 6 августа 2018 г., а также информирования посетителей сайта rumla.org о членах Ассоциации в соответствии с Политикой обработки персональных данных (размещена на сайте rumla.org) даю согласие Ассоциации по содействию в развитии международного публичного и международного частного морского права, расположенной по адресу: Санкт-Петербург, Орловская ул., д. 1, лит. А, офис 31-Н, на обработку моих персональных данных, указанных мной в настоящем Заявлении, то есть на совершение действий, предусмотренных п. 3 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных». Настоящее согласие действует со дня его подписания до дня отзыва в письменной форме.

Дата: _____

Подпись: _____





RUSSIAN
MARITIME LAW
ASSOCIATION

Ассоциация морского права "RUMLA"



www.RUMLA.org

