

Д. Е. Богданов

П. В. Савищев

Московский государственный юридический

университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

г. Москва, Российская Федерация

Вопросы морского страхования обсудили на XII Московском инновационном юридическом форуме

Резюме. В статье дан обзор панельной дискуссии «Морское страхование: как не разбиться о скалы?», прошедшей 26 марта 2025 г. Модератором дискуссии выступил заведующий кафедрой морского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) Михаил Кротов. В рамках панельной дискуссии обсуждались важные и острые вопросы в области морского страхования и морского права в целом. В дискуссии приняли участие представители профессионального юридического сообщества, заинтересованные в развитии отношений в области морского права. Спикеры анализировали особенности национального регулирования, международные акты, обсуждали способы и средства преодоления выявленных несовершенств и оптимальные модели правового регулирования. Была создана необходимая площадка для конструктивного и продуктивного диалога, результаты которого могут быть положены в основу дорожной карты по реформированию специального регулирования.

Ключевые слова: морское страхование; морское право; страхование; круглый стол; инновационный юридический форум; международный договор; аккредитация

Для цитирования: Богданов Д. Е., Савищев П. В. Вопросы морского страхования обсудили на XII Московском инновационном юридическом форуме. *Lex russica*. 2025. Т. 78. № 6. С. 144–149. DOI: 10.17803/1729-5920.2025.223.6.144-149

Marine Insurance Issues Discussed at the 12th Moscow Innovative Legal Forum

Dmitriy E. Bogdanov

Peter V. Savishchev

Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Moscow, Russian Federation

Abstract. The paper provides an overview of the panel discussion «Marine Insurance: How to Avoid Crashing against the Rocks?» held on March 26, 2025. The discussion was moderated by Mikhail Krotov, Head of the Maritime Law Department at Kutafin Moscow State Law University (MSAL). The panel addressed crucial and pressing issues in marine insurance and maritime law in general. Participants included representatives from the professional legal community interested in advancing maritime legal relations. The speakers examined the specifics of national regulations, international legal instruments, methods for overcoming the identified shortcomings, and optimal models for legal regulation. The event created a vital platform for constructive and productive dialogue, with outcomes that may serve as foundation for a roadmap to reform specialized regulations.

Keywords: marine insurance; maritime law; insurance; roundtable discussion; innovative legal forum; international agreement; accreditation

Cite as: Bogdanov DE, Savishchev PV. Marine Insurance Issues Discussed at the 12th Moscow Innovative Legal Forum. *Lex russica*. 2025;78(6):144-149. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2025.223.6.144-149

26 марта 2025 г. в рамках XII Московского инновационного юридического форума состоялась панельная дискуссия «Морское страхование: как не разбиться о скалы?».

Модератором дискуссии выступил заведующий кафедрой морского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), судья Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ **Михаил Кротов**. Он отметил: «Я благодарен Университету имени О.Е. Кутафина (МГЮА) за создание кафедры, которую я имею честь возглавлять. Задача ставится довольно амбициозная, так как подготовка юристов в этой отрасли была достаточно сильно упущена за долгие годы, поэтому наша цель — возвращение к квалифицированной подготовке юристов в отрасли морского права».

Михаил Кротов назвал главную задачу панельной дискуссии — рассмотрение вызовов в сфере морского страхования.

«По названию “Как не разбиться о скалы?” можно понять, что в этом вопросе присутствуют те самые “скалы”, которых хотелось бы избежать», — подчеркнул модератор.

Благодарность за создание кафедры выразил Университету имени О.Е. Кутафина (МГЮА) и директор Департамента госполитики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации **Виталий Ключев**: «Юристов морского права крайне мало, а школы такой юридической науки сегодня в России не существует, поэтому я воспринял с большим воодушевлением эту новость. Наш Департамент, как основной регулятор в области морского права, был бы крайне заинтересован в сотрудничестве с Университетом как в практическом, так и в научном смысле», — отметил спикер.

В своем выступлении Виталий Ключев говорил об обязательной части морского страхования, о страховании гражданско-правовой ответственности перед третьими лицами. Он выделил ряд международно-правовых документов, которые устанавливают обязательность страхования в области морского права, а также подчеркнул, что Российская Федерация — страна, которая использует международно-правовые инструменты. Среди таковых спикером были отмечены следующие:

1) Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (спикер отметил актуальность данного документа в связи с недавней аварией в Керченском проливе);

2) Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом;

3) Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям;

4) Найробийская конвенция об ответственности за удаление затонувших судов;

5) Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа;

6) не вступившая в силу Конвенция об ответственности за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.

С данной конвенцией существует определенная сложность, так как ее положения были транслированы в Кодекс торгового мореплавания 1999 г., в связи с чем у российского судовладельца возникает дуализм форм ответственности по национальному и международному законодательству. «К этой конвенции заявлено присоединение ряда стран на заседании сессии юридического комитета Международной морской организации. Ожидается, что по количеству стран-участников и флота данная конвенция наберет нужный объем и в ближайшие 1,5–2 года вступит в силу», — отметил Виталий Ключев.

В качестве важной проблемы спикером был назван вопрос о сложностях соотношения международного и национального регулирования. В силу ч. 4 ст. 15 Конституции РФ международные договоры являются частью правовой системы, и данные конвенции не являются исключением. В КТМ при его создании были воспроизведены многие формулировки, не соответствующие аналогичным положениям международных конвенций. Такой дуализм создал в 2007 г. проблему при аварии в Керченском проливе судна «Волга — Нефть 139». Данное судно было застраховано по национальному законодательству с соответствующим пределом ответственности, а к тому времени юридический комитет уже принял решение о повышении данного предела. Проблема определения правильного предела при коллизии

норм национального и международного права не решена по сей день.

Спикером также была выделена проблема в законодательстве, регулирующем эту сферу: «В полисе, на основании которого государство подтверждает страхование в виде выдаваемого свидетельства, не может быть никаких условий, кроме срока действия и суммы предела ответственности. Тем не менее страховые компании разными способами ухищряются внести в полис страхования иные ограничения, что напрямую противоречит и Кодексу торгового мореплавания, и Конвенции, а это приводит к недействительности договора страхования».

Виталий Ключев обратил внимание также на некоторые последствия санкционных ограничений, которые коснулись режимов страхования и стали вызовом в обсуждаемой сфере в последние годы.

Заведующий Научно-образовательным центром частного права, профессор кафедры гражданского права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА) **Дмитрий Богданов** посвятил свой доклад более практикоориентированным вопросам, рассмотрев конкретные судебные кейсы в российской и английской юрисдикциях.

Спикер обратил внимание на определение Верховного Суда РФ от 07.05.2018 № 305-ЭС18-4125 по делу № А40 237726/2016. В нем была выражена позиция о том, что утрата или гибель судна в результате его «усталости», износа не может быть признана страховым случаем.

В другом деле Арбитражного суда Московского округа¹ имела место сдвоенная причинно-следственная связь; суд использовал идею *casus novus intervenes*, демонстрируя, что «усталость» обшивки рвет цепочку причинно-следственной связи и на этом основании отказал в признании данного случая страховым.

В решении МАК при ТПП РФ от 16.05.2019 по делу № 4/2018 коллегия отметила, что страхователь не доказал, что причиной повреждений явилась или посадка судна на мель, или навал. Бремя доказывания того, что заявленное событие действительно может быть квалифицировано как страховой случай, лежит на страхователе.

Дмитрий Богданов обратил внимание на классическую позицию в области страхования, выраженную в решении МАК при ТПП РФ от 15.05.2019 по делу № 3/2018, о том, что страхо-

вой случай считается наступившим в ситуации, когда причина не установлена. Из заключения Ространснадзора о расследовании аварии на море следовало, что причины возникновения пожара не установлены. Из материалов дела не следует, что в действиях страхователя имелись умысел или грубая неосторожность, находившиеся в причинно-следственной связи с пожаром. Исходя из этого, МАК пришла к выводу, что пожар на судне является страховым случаем.

Спикер отметил, что в английском праве, согласно Закону о морском страховании 1906 г. (*Marine Insurance Act 1906*), за основу берется теория непосредственной причинности (*proximate cause*), если иное не установлено договором между сторонами. Страховщик также освобождается от ответственности, если имела место грубая неосторожность или умысел страхователя. Такой подход к правовому регулированию сходен с российским.

В классическом деле *Leyland Shipping v. Orwich Union 1918, A.C. 350* был сделан важный вывод о том, что непосредственной причиной (*but for test*) может являться не самая ближайшая по времени причина. Палата лордов постановила, что кораблю угрожала неминуемая гибель с момента его повреждения торпедой.

Проблема «двух причин» была также подвешена в деле *University of Exeter v. Allianz [2023] EWCA Civ 1484*. Бомба упала в 1942 г., а саперы взорвали ее в 2021 г. Суд констатировал приоритет опасности, прямо исключенной договором страхования (военные риски), отказав в признании данного случая страховым.

В достаточно свежем решении речь также шла о случайных событиях для признания случая страховым. Страховщик ссылаясь на «отсутствие случайности», поскольку судно бросило якорь в территориальных водах. Суд отклонил довод страховщика, так как до 2019 г. это было обычной практикой судов, направлявшихся в Сингапур (до кампании ВМС Индонезии).

Дмитрий Богданов указал также на «тектонический сдвиг» применительно к добросовестности в сфере страховых правоотношений, несмотря на нелюбовь английского права к принципу доброй совести (*good faith*). Была усилена обязанность страховщика по раскрытию информации. При этом такая обязанность фигурирует в качестве гарантии (*Warranty*) в договоре страхования.

¹ Постановление Арбитражного суда Московского округа от 05.02.2018 № Ф05-21554/2017 по делу № А40-237726/16 // СПС «КонсультантПлюс».

Так, в деле MOK Petro Energy v. Argo (№ 604) Limited (The «F1») [2024] EWHC 1935 (Comm) суд указал, что гарантия была дана в тексте договора.

«Морское право находится в таком состоянии, что нужна конференция не только по конкретно морскому страхованию, но и по морскому праву в целом», — заметил директор юридической фирмы «Ремеди», председатель секции по правовому обеспечению морской и речной деятельности Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, арбитр Коллегии по спорам в сфере транспорта Арбитражного центра при РСПП **Андрей Супруненко**.

Спикер отметил, что необходима активизация развития отрасли морского права, особенно в научно-исследовательской сфере, а также обратил внимание на важность повышения квалификации судей.

Андрей Супруненко отметил неопределенность состояния международной ассоциации морского права, а также недостаток квалифицированных кадров в сфере морского права.

Свое внимание спикер сосредоточил на следующем вопросе: является ли отклонение от района плавания основанием для отказа в страховой выплате? Страховщики обычно отказывают в выплате, ссылаясь на выход за указанный район плавания.

Ключевой мыслью спикера в контексте решения подобных ситуаций является необходимость анализа изменения рисков, который оценивают страховщики при определении размера страховой премии, объекта страхования, района плавания. Изменение района плавания должно приводить к реальному изменению риска, само по себе как фактическое обстоятельство оно не может служить основанием для отказа в страховой выплате. Нормативной основой для такого вывода может служить статья 250 КТМ, которая указывает именно на то, что страхователь должен сообщать страховщику о существенном изменении риска.

Андрей Супруненко подчеркнул важность профессионального третейского разбирательства как механизма разрешения споров в области морского права, а также поблагодарил РСПП за совместное создание транспортной коллегии для рассмотрения споров такого рода.

По поводу ответственности страховщиков высказала свое мнение руководитель управления урегулирования по морскому страхованию и страхованию грузов CAO «ВСК» **Екатерина Тарабуева**: «Болезненной точкой для всех стра-

ховщиков является классификационная оговорка, а также те самые warranties. Мореходность судна, класс судна должны быть соблюдены на период всего покрытия, иначе оно либо автоматически приостанавливается, либо прекращается».

Екатерина Тарабуева акцентировала внимание на необходимости создания фонда по ограничению ответственности и выразила надежду на присоединение Российской национальной перестраховочной компании к судебным разбирательствам в качестве субъекта толкования. Спикер отметила негативную практику ревизии решений Морской арбитражной комиссии в государственных судах.

Руководитель Управления морского страхования АО «АльфаСтрахование» **Андрей Кузьмичев** высказался о проблемах в сфере морского страхования: «Многие страны, многие юрисдикции вводят индивидуальные требования на аккредитации, на принятие страховых покрытий. Эти вызовы возникают каждый день, это постоянная работа, постоянное развитие: наше, бизнеса и государства».

Далее спикер отметил сложности, возникающие вследствие недружественных действий других государств (Турция, Индия, Китай) в отношении бизнеса, связанного с российским экспортом, в частности конфискацию нефтяного танкера с российским грузом в Германии 14 марта 2025 г. Спикер подчеркнул, что это опасный прецедент, который «взбудоражил» страховщиков и все судоходное сообщество.

Другой интересной историей являются судебные дела танкеров Koala в Санкт-Петербурге и Cindy в Приморске: «Мы увидели, что теневой иностранный флот заходит в российские порты, не имея адекватного страхового покрытия, в связи с этим возникают сложности с регулированием возмещения ущерба, так как возникают “серые страховщики”, которые исключают Россию или не готовы возмещать убытки подсанкционным компаниям».

Предложением спикера является проработка ответного механизма защиты российских интересов путем страхования подобных рисков в признанных страховых компаниях, чтобы государство и бизнес могли защитить свои интересы.

Андрей Кузьмичев подчеркнул, что в 2022 г. морской бизнес справлялся с санкциями лучше, чем сейчас. Однако к 2025 г. еще больше компаний и судов попали под американские ограничения, что практически блокирует их работу,

несмотря на поиск оптимальных решений, направленных на минимизацию последствий таких ограничений. Например, по одинаковому тоннажу ставка фрахта для санкционного и несанкционного судна различается в 2–2,5 раза.

Третьим актуальным вызовом был назван механизм покрытия военных рисков, с которым страховые компании столкнулись впервые.

«Если резюмировать, можно отметить, что наш флот ни одного дня не стоял. Все вместе, усилиями всего сообщества, нашли решение, чтобы бизнес работал, чтобы экономика не встала. Поэтому я считаю наш вид страхования самым лучшим, самым интересным, наполненным вызовами и уверен, что он очень важен для экономики государства», — завершил на позитивной ноте свою речь Андрей Кузьмичев.

Адвокат коллегии адвокатов «Монастырский, Зюба, Степанов и партнеры», эксперт РСПП и «Деловой России» **Петр Савищев** обозначил темой своего выступления заданный Конституционным Судом РФ тренд на повышение стандартов к арбитражным решениям, а также роль Морской арбитражной комиссии в разрешении споров в области морского права.

Спикер открыл свое выступление описанием фабулы дела «АМТ Страхование». Ключевая проблема в контексте арбитража заключается в том, что арбитражный суд г. Москвы отказал в выдаче исполнительного листа, фактически пересмотрев решение арбитражной комиссии по существу.

Петр Савищев считает, что первопричиной такого решения арбитражного суда г. Москвы

является постановление КС РФ по жалобе Колосова². В нем КС РФ сильно повысил стандарты (в том числе доказательственные) к оценке арбитражных решений, указал на необходимость оценки всех факторов, которые могли привести к недолжной оценке обстоятельств и ненадлежащей процедуре. Спикер считает, что данная позиция КС РФ являлась причиной ad hoc борьбы со злоупотреблениями в конкретном деле, однако ее применение в иных ситуациях привело к сверхревизии государственного суда в отношении арбитражного решения.

В качестве одной из актуальных новостей в контексте данного дела спикер назвал истребование дела Верховным Судом РФ для потенциального пересмотра.

Петр Савищев указал, что в текущей ситуации необходимо поощрять национальное разрешение споров в государственных судах или в порядке третейского разбирательства.

Он также выразил надежду, что «истребование дела “АМТ Страхование” Верховным Судом РФ поставит точку в вопросе о сверхревизии арбитражных решений со стороны государственных судов и позволит всему рынку (в частности, судовладельцам) ориентироваться на арбитраж как на эффективный способ разрешения споров, решение которого должно быть окончательным».

Завершил сессию Дмитрий Богданов, который высказал мнение о том, что сессия прошла успешно и выразил надежду на развитие научно-практических мероприятий в обсуждаемой отрасли.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Богданов Дмитрий Евгеньевич, доктор юридических наук, профессор кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА); научный руководитель кафедры гражданско-правовых дисциплин Донбасского государственного университета юстиции

д. 9, Лебединского ул., г. Донецк 283049, Российская Федерация
debogdanov@msal.ru

Савищев Петр Валерьевич, секретарь экспертного совета Научно-образовательного центра частного права Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

д. 9, Садовая-Кудринская ул., г. Москва 125993, Российская Федерация
savishev2014@yandex.ru

² Постановление Конституционного Суда РФ от 16.04.2024 № 18-П «По делу о проверке конституционности пункта 2 части четвертой статьи 426 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И. Ю. Колосова» // СПС «КонсультантПлюс».

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Dmitry E. Bogdanov, Dr. Sci. (Law), Professor, Department of Civil Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL); Head for Science, Department of Civil Law Disciplines, Donbass State University of Justice, Donetsk, Russian Federation
debogdanov@msal.ru

Peter V. Savishchev, Secretary of the Expert Council of the Scientific and Educational Center of Private Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL) Moscow, Russian Federation
savishev2014@yandex.ru

Материал поступил в редакцию 27 марта 2025 г.

Статья получена после рецензирования 14 мая 2025 г.

Принята к печати 15 мая 2025 г.

Received 27.03.2025.

Revised 14.05.2025.

Accepted 15.05.2025.