

СТРАХОВАНИЕ

Страхование является одной из необходимых вспомогательных операций, обслуживающих внешний товарооборот. Из тех видов страхования, с которыми приходится иметь дело импортирующим организациям, на первом месте по своему значению стоит страхование морское; прочие виды страхования — сухопутное и речное — могут рассматриваться как придатки морского; сравнительно второстепенное значение имеет и страхование от огня, т. к. в большинстве случаев огневой риск присоединяется к морскому.

Морское страхование всегда и везде было самым тесным образом связано с внешней торговлей, и самое появление его в XI—XII вв. было вызвано к жизни интересами развивавшейся морской торговли средневековых итальянских городов-республик.

Страхование выросло из сделки морского займа, первоначально как промысел, позволявший капиталисту-страховщику принимать косвенное участие в предприятиях морской торговли, но вскоре превратилось в средство, обеспечивающее интересы купцов-страхователей и придающее устойчивость торговому обороту.

Из Италии морское страхование было занесено в другие государства Европы, где росло и развивалось по мере развития морской торговли (Испания, Нидерланды, Англия и т. д.). Связь товарных операций с кредитом, изъятие товара при транспорте из ведения грузовладельца, значительная опасность морской перевозки и сравнительная дешевизна страхования, объясняемая усиленной международной конкуренцией, привели к тому, что с течением времени весь морской товарооборот стал покрываться страхованием.

Особое развитие дело морского страхования получило в Англии, где в последние годы работало около 50 местных акц. о-в со сбором премии за свой счет около 18—19 млн. фунт. стерлингов (максимальный сбор достиг в 1920 г. — 37 млн. фунтов).

Помимо акц. о-в, в Англии оперируют частные страховщики, объединенные

в особую корпорацию, т. н. Ллойд, число которых превышает сейчас 1.000 чел. и обороты которых до войны считались равными оборотам акц. о-в. Лондон до сего времени остается главным центром морского страхования и устанавливает условия и ставки премий для всего мира.

В Россию морское страхование было занесено английскими и немецкими обществами. Собственные транспортные страховые о-ва начали возникать в 70-х годах прошлого столетия. Операции по морскому страхованию не занимали сколько-нибудь видного места. Лишь с 900-х годов русские о-ва начинают обращать больше внимания на морское дело, находившееся в руках иностранцев, и добиваются заметных успехов, преимущественно по страхованию хлебного экспорта. Страхование импорта развивалось гораздо медленнее. Много сделок совершалось с. i. f.; в значительной части импорт шел через иностранные посреднические фирмы, связанные с заграничными страховыми о-вами; лишь в области чайного дела можно отметить почти полное вытеснение иностранцев. За отсутствием в отчетах русских акц. о-в отдельного счета по морскому страхованию, морской сбор может быть определен только приблизительно. Для 9-ти акц. страховых о-в он составлял в 1907 г. 2 млн руб., в 1914 г. — около 8 млн. руб., в 1915 г. — около 18 млн. руб. Колоссальный рост в 1914 и 1915 гг. вызывается войной и падает исключительно на импорт. Рост идет за счет прекращения страхования в иностранных о-вах (немецких), за счет увеличения стоимости товаров и повышения страховых премий в связи с увеличением опасности и отправки товаров новыми, необычными путями (зимой — на Архангельск, транзитом через Норвегию, Швецию и Финляндию и т. п.).

23 марта 1918 г. был издан Декрет об учреждении государственного контроля над всеми видами страхования. Форма страховых организаций была оставлена без изменений, но операции их, в силу общих политических и экономических причин, начали быстро сокращаться.

23 декабря 1918 г. страхование было объявлено государственной монополией, передано в ведение ВСНХ, и операции фактически прекратились. Наконец, Декретами от 1 октября и 18 декабря 1920 г. страхование в денежной форме было окончательно ликвидировано.

Ликвидация страхования не могла уничтожить потребности в нем по отношению к внешнему товарообороту. Особый характер ценностей, находившихся в распоряжении б. НКВнешторга и представлявших эквивалент твердой валюты, выдвигал вопрос о страховании экспортовых и импортных товаров даже в то время, когда страхование прочих объектов признавалось излишним. Вопрос был решен б. НКВнешторгом в положительном смысле, и т. к. страховых организаций внутри страны не существовало, то пришлось прибегнуть к заграничным страховым о-вам. Первоначально страхование заключалось отдельными торгпредствами, случайно, в различных страховых о-вах. Позже центром начала проводиться политика заключения генеральных полисов с определенными группами солидных страховщиков, что дало возможность получить более выгодные условия и значительное понижение премий. В конце концов страховое дело б. НКВнешторга оказалось сосредоточенным в двух пунктах: Торгпредстве в Берлине и «Аркосе» в Лондоне¹⁾.

Восстановление Декретом от 6 октября 1921 г. в Союзе страхового дела, в том числе «страхования от аварий на путях водного и сухопутного транспорта», на первых порах не внесло никаких изменений в положение дела. Декрет не закрывал возможности страховать импортные и экспортные товары за границей, т. к. касался только имущества, находящегося на территории Союза. Страхование в Главном управлении государственного страхования (Госстрахе) при падающей валюте не давало необходимого обеспечения, а страхование в иностранной валюте принималось с большими ограничениями.

Лишь после перехода к твердой валюте и по укреплению финансовой мощи Госстраха явилась возможность

передачи последнему морских страхований, но для распространения монополии его на экспортно-импортное дело потребовалась большая работа по приспособлению условий страхования к требованиям заграничного рынка.

Морское страхование носит характер международный; оно регулируется правилами и обычаями, сложившимися в течение нескольких столетий, и во многом отличается от других видов имущественного страхования. Эти особенности не были достаточно учтены ни при издании декрета СНК от 6 октября 1921 г., ни при составлении Гражданского кодекса, который в части, трактующей об имущественном страховании, имеет в виду почти исключительно страхование от огня.

Правила морского страхования были Госстрахом пересмотрены и оговорено право применения к страхованию тех или иных заграничных условий (условий английского Ллойда или Общегерманских правил 1919 г.), что дает возможность в соответствующих случаях следовать общепринятым обычаям. Не лишне отметить, что в настоящее время на рассмотрении в правительственных органах находится проект о морском страховании, разработанный с большой полнотой.

Стремление поставить на прочную ногу дело морского страхования в советских организациях и удержать часть той валюты, которая уплачивалась за границу в виде страховой премии, вызвало к жизни проект создания за границей самостоятельного советского о-ва, которое, будучи зарегистрировано в одном из иностранных государств, находилось бы в одинаковом юридическом положении с местными о-вами и вело свои операции на одинаковых с ними основаниях, под контролем торгпредства. Идея создания такого страхового о-ва, выдвигнутая б. НКВнешторгом, была встречена сочувственно организациями, прикованными к экспорту и импорту. Принципиальное решение вопрос получил при обсуждении основных положений организации государственного страхования в Пост. СНК от 11 ноября 1924 г., которое гласит: «Для осуществления операций страхования экспортных и импортных товаров за границей, организуется страховое общество с местопребыванием правления в Лондоне, при участии Госстраха и НКВнешторга, с преобладанием первого; к участию в этом о-ве допускаются кооперативные центры, участвующие во внешней торговле».

Это постановление нашло отражение в новом Положении о государственном страховании Союза ССР от 18 сентября 1925 г., которое является основой всего современного страхового дела Союза.

¹⁾ Гражданский кодекс РСФСР.

Декрет об организации государственного страхования от 6 октября 1921 г.

Положение о государственном страховании от 18 сентября 1925 г.

Декреты об о-ве²⁾ и частной аварии от 27 июля 1926 г. и от 7 апреля 1927 г.

Правила Госстраха по страхованию грузов: по речным путям, по морским путям, от опасностей сухопутной и воздушной перевозки.

Особые условия Госстраха для страхования от огня по генеральным полисам.

Серебряковский А. Очерки советского страхового права.

Линдкратен и Долгов. Морское страхование. «Сборник главнейших правил и условий морского страхования».

Ст. 2 Положения гласит: «Экспортные и импортные товары, находящиеся за границей и состоящие в непосредственном распоряжении правительственных учреждений, государственных органов и предприятий, кооперативных организаций и граждан СССР, могут страховаться только в Госстрахе или в смешанных о-вах, по соглашению с Госстрахом».

В соответствии с указанным выше постановлением СНК было организовано Черноморско-балтийское страховое о-во с местопребыванием в Лондоне, открывшее операции с 1 апреля 1925 г. Основной оплаченный капитал о-ва составляет 100.000 фунтов стерлингов, из коих 65% принадлежит Госстраху, 30% — НКТоргу и 5% — кооперации. Между Госстрахом и Черноморско-балтийским о-вом состоялось соглашение о перестраховании, о взаимном представительстве и о разграничении деятельности, при чем Черноморско-балтийское о-во принимает страхование грузов, связанных с торговлей с З. Европой, Америкой и областью Средиземного моря, а Госстрах — грузов, связанных с торговлей с Турцией, Персией и на Д. Востоке.

За первый год своего существования новое о-во успело сосредоточить в своих руках большую часть заграничного морского дела Союза, установив связь со всеми торгпредствами, и собрало премий в 1925/26 г. 475 тыс. и в 1926/27 г. 462 тыс. фунтов стерлингов. Перспективы дальнейшей работы о-ва связаны непосредственно с перспективами развития советского импорта и экспорта. Дипломатические осложнения с Англией в 1927 г. вызвали стремление сократить помещение перестрахований на лондонском рынке и по возможности перенести центр советского страхового дела в другое государство. Выражением этого стремления явилось основание о-ва под тем же названием в Гамбурге, которое открыло операции с 1 января 1928 г. На ближайшие 1—2 года можно ожидать увеличения общего сбора обих о-в до 600—650 тыс. фунтов стерлингов.

В страховом деле сталкиваются интересы двух групп советских организаций. Во время как интересы импортно-экспортных организаций требуют возможно больших льгот и понижения премий, страховые организации, естественно, стремятся к поддержанию премий на более высоком уровне. Закон гарантирует страхователя в том отношении, что при страховании в советских организациях он не окажется в худшем положении, чем при страховании в заграничных о-вах. Госстрах, равно как и смешанные о-ва, обязаны принимать страхования экспортных и импортных товаров, как во время нахо-

ждения их внутри Союза, так и за границей, в союзной или иностранной валюте — в зависимости от требования страхователя, на условиях и по тарифам, действующим в момент заключения страхования на мировом рынке.

В случае разногласия относительно тарифов и условий страхования, вопрос разрешается подлежащим торгпредством. Поскольку дело касается операций в иностранной валюте, необходим осторожный подход к вопросам понижения страховых премий, и без того весьма низких, т. к. иначе заключение страхования в советских организациях может повести к накоплению, а к расходованию иностранной валюты.

Итак, в настоящее время советские экспортеры и импортеры имеют перед собой следующие советские страховые организации: Госстрах в лице Главного правления в Москве и правлений госстрахов союзных республик, с их конторами и агентствами, Черноморско-балтийское о-во в Лондоне и о-во под той же фирмой в Гамбурге, имеющие связь со всеми торгпредствами за границей.

Госстрах ведет работу на основании Положения от 18 сентября 1925 г.¹⁾, при чем общие правила страхования (полисные условия) и тарифы премий разрабатываются Главным правлением совместно со Страховым советом при НКФ СССР, состоящим из представителей наркоматов, экос союзных республик, Госстраха, кооперации и членов по назначению от СТО.

За отсутствием закона о морском страховании и недостаточностью постановлений ГК, договор морского страхования, заключенный в Госстрахе, определяется почти целиком правилами Госстраха. Правила по страхованию грузов по морским путям, утвержденные НКФ СССР 18 сентября 1925 г., составлены с учетом требований, предъявляемых заграничным товарооборотом, поскольку тому не препятствуют прямые постановления ГК. В значительной части правила Госстраха согласованы с Общегерманскими правилами морского страхования 1919 г., применение которых обусловлено для всех случаев, не предусмотренных правилами Госстраха и дополнительными условиями полиса. Это является совершенно естественным, т. к. Общегерманские правила являются последним по времени систематическим изложением морского права. Они представляют собой переработку Гамбургских правил 1867 г., имевших широкое распространение на севере Европы и составлявших как бы часть действовавшего в России страхового права. Не

¹⁾ Положение опубликовано в «Известиях ЦИК СССР» от 28 октября 1925 г., № 247.

без влияния на правила Госстраха оказалось и английское право, кодифицированное законом 21 декабря 1906 г. Правила Госстраха (§ 29) допускают, по соглашению со страхователем, заключение страхования на условиях тех или иных иностранных правил морского страхования, которые заменяют в таких случаях правила Госстраха.

Черноморско-балтийские о-ва не стеснены обязательством применения каких-либо определенных правил, но, находясь в Лондоне и Гамбурге, имея дело с иностранными перестраховщиками, они, естественно, придерживаются английских и общегерманских условий.

Тариф для заграничных рейсов как Черноморско-балтийскими о-вами, так и Госстрахом применяется одинаковый и устанавливается в соответствии со ставками, существующими на мировом рынке.

Как Госстрах, так и смешанные о-ва принятые ими на страх риски, превышающие определенный умеренный максимум, передают в перестрахование, имея соответствующие генеральные договоры с группами крупных и солидных заграничных о-в. Дополнительно к договору о перестраховании имеется соглашение с теми же о-вами, по которому, в случае требования страхователя, перестраховщики обязаны заменить своим полисом полис, выданный советской страховой организацией.

Такое условие, по существу совершенно излишнее, являлось, однако, в глазах заграничных банков и фирм дополнительной гарантией, и было введено с целью отнять всякий повод ставить затруднения к приему за границей полисов советских организаций. За непродолжительный срок своей деятельности за границей советские страховые организации сумели победить то предубеждение, с которым они на первых порах были встречены, и завоевали доверие коммерческих кругов, на что определенно указывает факт постепенного падения числа требований в замене полисов; случаи замены представляют сейчас уже редкое явление.

Различные условия покупки импортных товаров устанавливают различные моменты перехода их на ответственность покупателя. При страховании «франко борт судна» (f. o. b.) риск продавца оканчивается с момента погрузки товара на борт судна, и на обязанности продавца лежит лишь сообщение покупателю сведений, необходимых для заключения страхования. Аналогичное положение имеет место при условии покупки «франко жел.-дор. станция» или «франко док или пристань пароходства». Равным образом путеше-

риск лежит на покупателе и при покупке на условии c. & f., согласно которому продавец несет все расходы, включая фрахт до места назначения, но за исключением расходов по страхованию.

Наоборот, при покупках на условии c. i. f. страхование производится за счет продавца, который обязан представить покупателю страховой полис.

Во всех случаях, кроме покупок c. i. f., импортер стоит перед необходимостью заключения страхования. Хотя по закону никакой обязательности страхования грузов в пути не существует, однако целесообразность морского страхования является общепризнанной, и фактически при морской перевозке страхуются все товары без исключения.

Для того, чтобы страхование в полной мере обеспечило страхователя и дало все то, что оно может дать, необходимо некоторое знакомство с природой и особенностями морского страхования; такое знакомство не лишне и для тех случаев, когда страхования заключаются продавцом с передачей полиса покупателю.

Одной из главных особенностей морского страхования является широкое толкование понятия страхового интереса. Застрахован может быть всякий законный интерес, поддающийся выражению в денежной сумме, в частности: товар, фрахт и другие расходы, ожидаемая прибыль, комиссия. Благодаря включению ожидаемой прибыли, грузо-владелец, в случае полной гибели груза, ставится в такое положение, как будто он продал груз с нормальной прибылью. Включение ожидаемой прибыли не предполагается при страховании товаров и должно быть оговорено в страховом документе, где должен быть также установлен и размер прибыли.

Допускается страхование интереса, не только уже имевшегося в момент заключения страхования, но и ожидаемого в будущем (товары заказываемые, но еще не купленные). Существенным является только то, чтобы интерес был налицо в момент страхового случая. Страхование может быть заключено с отнесением начала ответственности страховщика к моменту, предшествующему заключению договора, при том условии, что сторонам неизвестна судьба предмета страхования. Если впоследствии окажется, что застрахованный предмет погиб до заключения договора, страхование все же считается действительным, и страховщик уплачивает страховое вознаграждение.

Предоставление страхователю таких льготных условий требует полной добросовестности с его стороны; если

эта добросовестность не была в полной мере соблюдена, договор становится не обязательным для другой стороны. Это накладывает на страхователя определенные обязательства как при заключении страхования, так и после него. Предлагая страховщику риск, страхователь обязан сообщить все сведения, которые могут иметь значение для страховщика при приеме риска и при определении условий страхования и размера премии (см. § 13 правил Госстраха по страхованию морских грузов). В отличие от прочих видов имущественного страхования, обязанность страхователя в этом случае не ограничивается ответами на те вопросы, которые имеются в обычном бланке объявления страховщика. Он не может ссылаться на то, что не сообщил чего-нибудь существенного потому, что его об этом не спрашивали. Несообщение или неправильное сообщение о существенных обстоятельствах дают страховщику право оспаривать действительность договора.

На обязанности страхователя лежит, далее, недопущение каких-либо изменений в риск в сторону его ухудшения, сообщение страховщику о всех существенных изменениях, как-то: изменение рейса, перегрузка в пути и т. п. (см. § 15 правил Госстраха), а также строгое выполнение всех условий, установленных договором.

Специальные, установленные полисом, условия, налагающие на страхователя определенные обязательства, носят в английской практике название гарантий (warranty), и нарушение их дает страховщику право отказать в уплате вознаграждения за убыток, по английской практике, даже в том случае, если убыток не стоит в прямой связи с нарушением условия. Примерами таких условий могут быть: условие о выходе судна из порта не позже или не ранее определенного срока, запрещение в определенное время рейсов в определенном районе, обязательность погрузки в трюм, наличие определенной упаковки, запрещение отправки на судах какой-либо национальности и т. д. На эти условия страхователями часто не обращается достаточного внимания, что приводит к недоразумениям в случае убытка.

Для возможно полного ограждения своих интересов страхователю при заключении страхования необходимо обращать особое внимание на правильное определение страховой суммы и установление соответствующих условий страхования.

Страховая сумма устанавливается по заявлению страхователя, без всякой проверки со стороны страховщика при выдаче полиса соответствия ее со стоимостью застрахованного товара.

Страховая сумма, как и в других видах имущественного страхования, является пределом ответственности страховщика, за исключением редких случаев, где ответственность страховщика может выйти за пределы страховой суммы. Если страховая сумма объявлена менее действительной стоимости товара, то при полной гибели, естественно, уплачивается только эта меньшая сумма; при частичном повреждении товара страхователь также получает возмещение убытка не полностью, а в доле, равной отношению страховой суммы к стоимости товара. Отсюда ясно, что для полного покрытия необходимо заявление страховой суммы не ниже страховой стоимости товара.

Т. к. стоимость товара может быть определена разными методами, дающими разные результаты, то, во избежание споров, законодательства и обычай устанавливают точно, что следует считать страховой стоимостью товара при отсутствии по этому предмету особого соглашения. Страховая стоимость товара составляется из следующих элементов: стоимости по фактурам или счетам, всех расходов до погрузки товара на судно, фрахта, уплаченного вперед или подлежащего уплате независимо от прибытия товара, расходов по страхованию до места назначения и, если это оговорено в полисе, ожидаемой прибыли, размер которой, если он не указан, принимается в 10% (см. § 10 правил Госстраха). В случае убытка страхователь обязан представить документы, устанавливающие страховую стоимость товара (фактуры или счета на товар, документы о размере фрахта и страховой премии, счета на произведенные расходы и т. д.).

Сторонам предоставляется право устанавливать по соглашению иные, отличные от указанных в законе, способы определения страховой стоимости и даже фиксировать в полисе твердую сумму оценки товара. Такая твердая сумма носит название «таксы» и, в случае убытка, принимается условно за страховую стоимость без представления каких-либо доказательств со стороны страхователя. Это не лишает, однако, страховщика права оспаривать правильность таксы, если она является преувеличенной, но на страховщике в этом случае лежит тяжесть доказательства неправильности таксы. При страховании товаров таксированные полисы встречаются весьма редко, но специальные условия для определения страховой стоимости имеют место. Главные из этих условий сводятся к установлению процента ожидаемой прибыли в значительно более высоком размере, чем обычно.

и прибавлению некоторого, вперед обусловленного, процента на расходы, без представления по ним оправдательных документов. То и другое вызывается требованиями жизни: с одной стороны, цены на импортные товары внутри страны могут держаться, в силу разных причин, одной из которых является более высокая стоимость производства, на высоком уровне, оправдывающем прибыль выше нормальной (красители, химические продукты, бумага и т. п.); с другой стороны, импортирующие организации имеют ряд расходов, неразрывно связанных с импортными операциями вообще, но не могущих быть документально связанными с данной партией товара.

Если назначение страховой суммы в соответствии со страховой стоимостью товара необходимо для обеспечения убытков полностью, то увеличение страховой суммы не имеет смысла: это вызывает увеличение платежа премий, между тем как ответственность страховщика все равно не идет далее возмещения действительного убытка страхователя, определяемого на основании страховой стоимости.

В отличие от тех видов страхования, которые предусматривают лишь одну определенную опасность (огонь, град и т. п.), морское страхование покрывает ряд самых разнообразных опасностей: страховщик отвечает вообще за убытки от повреждения, утраты или гибели груза от всех случайностей или опасностей морской перевозки (см. § 1 правил Госстраха). Отсюда исключаются, как общее правило, убытки, происходящие от естественных свойств груза, его несоответствующей упаковки (утечка, усушка, бой при целостности упаковки и т. п.) или обычных условий перевозки (влияние температуры, трюмного воздуха, повреждение грызунами и т. п.), а также убытки от промедления в доставке груза и убытки, происшедшие вследствие распоряжения гражданских и военных властей.

В большинстве отраслей страхования существуют твердо установленные однообразные условия страхования, отступления от которых сравнительно редки. В морском же страховании существует ряд типовых условий страхования, выбор которых предоставляется страхователю, и, кроме того, за сторонами остается свобода договариваться о дальнейшем изменении условий в сторону как расширения, так и ограничения ответственности.

Морской полис в первоначальной форме покрывал, помимо стихийных опасностей, еще и опасности, происходящие от действий человека, как-то: грабеж, морской разбой и военные

опасности. Военный риск с трудом поддается учету и тарифицированию, т. е. в мирное время он совершенно неизвестен и за него не может быть назначено сколько-нибудь значительной премии, которая могла бы составить зачет убытков в случае войны, когда этот риск поднимается сразу до чрезвычайной высоты. Поэтому позднейшими дополнениями к тексту полиса, изменяющими первоначальное его содержание, страховщики в настоящее время исключают военный риск из нормальной ответственности (английское условие *f. c. s.*), и, в случае желания покрыть этот риск, необходимо специальное соглашение, выраженное в полисе (см. § 3, п. «б» правил Госстраха). Госстрах без особого соглашения не принимает также и ответственности за кражу, пропажу и разбой (см. § 3, п. «а»).

Это первое, на что следует обращать внимание при заключении страхования или получении страхового полиса.

В отношении морских опасностей стихийного характера можно различать три главные категории условий, определяющих весьма различный объем ответственности страховщика: при одних условиях, применяемых сравнительно редко, страховщик отвечает только за полную гибель застрахованного предмета, но не отвечает за его повреждение (*total loss only*); при других условиях страховщик отвечает не только за гибель, но и за повреждение застрахованного товара, но лишь в случае серьезного несчастья с судном, подводимого под категорию кораблекрушения («свободно от повреждения, кроме кораблекрушения» — *free from particular average*), сокращенно — *f. p. a.*); наконец, наиболее льготными являются условия, при которых страховщик отвечает за повреждение грузов даже и в отсутствии несчастья с судном, в том случае, если повреждение происходит от предусмотренных полисом опасностей и достигает или превышает определенный минимальный размер — франшизу («с ответственностью за частную аварию» — *with particular average*), сокращенно — *w. a.*)

Франшиза назначается в зависимости от товара и колеблется обычно в пределах от 3 до 10%. Если убыток достигает франшизы, то он, сообразно условию, уплачивается либо полностью («свободно от ... % повреждения»), либо за вычетом из него установленной франшизы («свободно от первых ... % повреждения»).

Текст наиболее употребительных условий и объяснение их значения обычно даются в законе; у нас они приведены в правилах Госстраха (§§ 5, 6 и 7).

Как правило, более льготные условия страхования оплачиваются более высокой премией. При выборе условий страхования необходимо учитывать, гл. обр., характер груза и его упаковку, определяющие возможность повреждения при морской перевозке. Цветные металлы, напр., нет смысла страховать с ответственностью за частную аварию, в то время как чай необходимо страховать с франшизой в 3%. При установлении франшизы необходимо обращать внимание не только на величину процента, но и на то, по отношению к чему этот процент исчисляется — ко всей ли партии товара, или определенным частям ее (т. н. «сериям»), или, наконец, к каждому отдельному месту. Понятно, что чем к меньшей единице относится процент, тем это выгоднее для страхователя. При страховании жидкостей и предметов ломких необходимо выяснить вопрос об ответственности за утечку и за лом и бой.

Весьма часто закупаемые за границей товары поступают на ответственность покупателя до погрузки на судно. В этом случае морское страхование может быть распространено и на предшествующий морскому пути сухопутный риск; то же может быть сделано и по отношению к последующему риску — от порта до места внутри Союза. В морское страхование может быть включен, далее, огневой риск на определенный срок, до погрузки товара на судно и по выгрузке его в месте назначения, равно как и в местах перегрузки на пути следования. Так, обр., морским полисом могут быть покрыты сразу риски: огневой, морской и железнодорожный или даже речной, что представляет большое удобство для страхователя.

Для того, чтобы устранить необходимость договариваться со страховщиком в каждом отдельном случае, и вообще в целях упрощения заключения страхований, практика выработала особую форму — страхование по генеральному полису. Генеральный полис представляет собой договор об обязательстве страхователя заявлять, а страховщика принимать, страхования предметов определенного рода (напр., все отправки страхователя, отправки на определенных путях или определенных грузов и т. п.), при чем в этом договоре вперед устанавливаются условия ответственности страховщика и тариф премий. В некоторых генеральных полисах обуславливается автоматическое покрытие страхованием всех предусматриваемых полисом рисков даже и в том случае, если они по упущению страхователя не были заявлены к страхованию, что является большой льготой.

В настоящее время все торгпредства имеют от Черноморско-балтийских о-в генеральные полисы, по которым они могут проводить страхования проходящих через них товаров.

Для крупных импортирующих организаций, особенно имеющих отправки однородных специфических грузов (например, хлопков, чай и т. п.), предпочтительнее иметь самостоятельные генеральные полисы, т. к. в них легче предусмотреть все особенности данного дела.

Одной из существенных обязанностей страхователя является немедленное извещение страховщика о всяком несчастном случае или обнаруженном повреждении застрахованного товара и принятие зависящих от него мер к спасению и сохранению товара. Нарушение этих обязанностей может повлечь отказ в уплате страхового вознаграждения (§§ 18 и 19 правил Госстраха).

Убытки по импортным грузам на месте их прибытия в СССР ликвидируются Госстрахом как по прямым его страхованиям, так и по страхованиям в Черноморско-балтийских о-вах, представителем которых в Союзе он является. Обычно в самом полисе указывается, к кому именно следует обращаться в случае убытка; если такого указания нет, заявление делается местной конторе или агенту Госстраха. Ликвидация убытков вне СССР производится или специально командированными лицами, или аварийными комиссарами страховщиков, имеющимися во всех главных портовых городах.

В морском страховании можно различать три следующие главные категории убытков: полная гибель (фактическая или предполагаемая в случае безвестной пропажи), т. н. частная авария, т. е. всякое частичное повреждение, и т. н. общая авария, о которой будет сказано ниже.

Ликвидация убытка в случае полной гибели груза сводится к установлению факта погрузки его, факта и обстоятельств гибели и величины страховой стоимости на основании соответствующих документов (коносаменты, фактуры и счета, морской протест капитана и т. д.).

В случае повреждения товара (частная авария), должна быть определена степень повреждения, в соответствии с чем устанавливается размер убытка. Среди товарополучателей весьма распространено мнение, что, в случае повреждения груза и несогласия со страховщиком в определении размера убытка, они могут отказаться от груза и требовать уплаты страховой суммы. Такое мнение совершенно неправильно — страхователь не имеет права абандона, т. е. отказа от застрахован-

ного предмета. Если не последовало соглашения сторон, убыток определяется экспертизой, при чем каждая сторона приглашает эксперта за свой счет (§ 21 правил Госстраха). Несогласие после экспертизы разрешается судебным порядком.

Эксперты обычно определяют стоимость поврежденного товара на месте назначения и стоимость его же в неповрежденном состоянии. Разница между этими суммами дает абсолютную сумму убытка, отношение которой к сумме стоимости в неповрежденном виде дает процент повреждения, соответственно которому исчисляется страховое вознаграждение.

При убытках с машинами, состоящими из нескольких частей, в случае поломки или повреждения части определяется стоимость исправления ее или замены новой, которая и возмещается страхователю.

В тех случаях, когда страховщик несет ответственность за повреждение или гибель груза, он отвечает также и за расходы, произведенные страхователем в целях устранения и уменьшения убытка.

При частной аварии большое значение имеет установление причины повреждения, т. к. за повреждение от несоответствующей упаковки, неправильной погрузки или от естественных свойств товара страховщик обычно не отвечает. Если при осмотре груза представителем страховщика составляется акт, устанавливающий как причину убытка одно из обстоятельств, освобождающих страховщика от ответственности, и товарополучатель с этим не согласен, он имеет возможность оспаривать этот акт в порядке экспертизы. Вопрос об упаковке в последнее время привлек к себе большое внимание, в виду участвовавших случаев отказа в уплате вознаграждения со ссылкой на неправильность или недостаточность упаковки. Принимая во внимание важность прибытия импортных товаров в надлежащем состоянии и то обстоятельство, что страховое вознаграждение не может покрыть всех косвенных убытков, которые часто вызываются повреждением, импортеры должны тщательно наблюдать за правильностью упаковки и заявлять отправителю о всяком отступлении от обычных способов упаковки, даже не повлекшем за собой убытка, для устранения подобных случаев в будущем.

Третью категорию убытков составляет общая авария. Говоря словами нашего закона (Декрет об общей и частной аварии от 7 апреля 1927 г.), «общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие чрезвычайных расходов или чрезвычайных пожертвований или иных чрезвычайных меро-

приятий, произведенных намеренно и разумно с целью спасения судна, фрахта, подвергающегося морскому риску, и перевозимого на судне груза от общей для них опасности. Пожертвования и расходы, признаваемые общей аварией, доходят на судно, груз и фракт соразмерно их стоимости, согласно расчету, именуемому диспашей. Диспаши составляются специально уполномоченными на то лицами — диспашерами. Распределение расходов производится согласно принятым во всем мире Йорк-антверпенским правилам, почти без изменения повторенным в декрете 7 апреля 1927 г. Правильность диспаши может быть оспариваема в судебном порядке, при условии предъявления иска в течение трехмесячного срока со дня окончания диспаши (для заграничного плавания). Взносы по общей аварии при обычных условиях являются убытком, падающим на страховщика.

Точное определение доли участия в общей аварии всех заинтересованных (составление диспаши) требует довольно значительного времени. Платежи товарополучателя по общей аварии, аналогично фрахту, обеспечиваются грузом, но т. к. задерживать грузы до окончания расчета невозможно, закон предоставляет заинтересованным сторонам (обычно судовладельцу) право требовать от других участников иного обеспечения будущих платежей (ст. 20 Декрета). Обеспечение может быть дано в форме предварительных депозитов, банковской гарантии или подписки с обязательством произвести уплату по составлению диспаши. При подписке обязательства следует обращать внимание на то, чтобы оно не содержало ничего, кроме признания обязанности уплатить взнос, могущий пасть на данную партию груза на основании закона и правильно составленной диспаши, чтобы не закрыть возможности оспаривать диспашу в случае ее неправильности. При требовании указать в подписке стоимость товара указывается фактурная стоимость (без прибавления расходов и ожидаемой прибыли).

Квитанции во взносе депозитов по общей аварии и копии аварийных подписок рекомендуются также препровождать страховщику, т. к., будучи в конечном счете заинтересованным в убытке и имея большой опыт в деле, страховщик лучше, чем отдельный грузополучатель, может наблюдать за правильностью составления диспаши.

Страхование сухопутное (почти исключительно жел.-дор.), а тем более речное, играют при импорте второстепенную роль. Если риски жел.-дор. или речной перевозки связаны с морским, то они обычно покрываются

морским полисом на условиях последнего. Относительно самостоятельных речных и сухопутных страхований можно заметить следующее: общие обязанности страхователя приблизительно те же, что и при морском страховании. Сообщение сведений при заключении страхования ограничивается только вопросами, предлагаемыми страховщиком. Объем ответственности страховщика уже, чем по морскому страхованию. Так, по речному страхованию Госстрах (Правила страхования речных грузов от 5 мая 1927 г.) отвечает за убытки лишь в случае какого-либо несчастья с судном; довольно многочисленны исключения из ответственности страховщика категории убытков, между прочим совершенно исключается ответственность за военный риск; ответственность за пропажу, кражу, грабежи и т. п. принимается лишь по особому соглашению (см. § 2 и § 3 Правил Госстраха).

По сухопутному страхованию (Правила Госстраха от 3 октября 1925 г.) Госстрах также не отвечает за военный риск, но несет ответственность за пропажу и кражу как целых мест, так и части их, если в транспортных документах нет указания на неисправность тары, освобождающую перевозчика от ответственности. В самое последнее время Госстрах пошел на большое расширение своей ответственности по жел.-дор. отправкам, покрывая убытки от порчи товара при погрузке домами, крюками и т. п., от подмочки и загрязнения, лома и боя внутри мест и даже (для грузов, принадлежащих государственным и кооперат. учреждениям) за несоответствие внутреннего содержания мест при целости наружной упаковки. Размер убытков при жел.-дор. перевозке определяется жел.-дор. экспертизой, которая обычно признается страховщиком достаточной. В значительном числе случаев, чаще чем при морской перевозке, железные дороги являются ответственными за повреждение и кражу груза во время переездки. Товарополучатели должны обращать особое внимание на то, чтобы ранее приема груза от железных дорог обеспечить свое право на регресс. Право это по уплате страхового вознаграждения переходит к страховщику. Если страхователь откажется от права предъявления иска к железной дороге или вообще к перевозчику, или, благодаря упущению с его стороны, предъявление иска окажется невозможным (неоформление убытка в установленном порядке, пропуск срока и т. п.) — страховщик в соответствующем размере освобождается от обязанности по выплате страхового вознаграждения (§ 32 сухопутных, § 27 морских и § 23 речных условий Госстраха).

Заслуживает быть отмеченным, как новшество, допущение Госстрахом при сухопутном и речном транспорте страхования ожидаемой прибыли (§ 10 сухопутных условий и § 9 речных условий).

Переходя к огневому страхованию, необходимо по отношению к импортным грузам, прежде всего, остановиться на страховании их во время нахождения на таможен. Согласно ст. 179 действующего Таможенного устава Союза ССР, импортные грузы, находящиеся на таможенных и приписных складах на территории Союза, страхуются от огня за счет грузовладельцев. Такое постановление создает некоторую неопределенность: страхование товаров на таможене является как будто обязательным, а между тем о нем не упоминается в ст. 13 Положения о Госстрахе, изданном позже Таможенного устава, где указаны исчерпывающие все виды имуществ, подлежащих обязательному страхованию. Вероятный смысл ст. 179 заключается в том, что таможен не отвечают за убытки от огня, которые могут произойти с товарами, и, во избежание недоразумений с товарополучателями, которые могут не знать своевременно о прибытии груза, товары страхуются таможей за их счет.

Осуществление на практике предписаний ст. 179 ТУ оказалось весьма затруднительным, т. к. требовало установления такого порядка, который, во-первых, обеспечил бы постоянное полное покрытие товаров, во-вторых, давал возможность производить расчеты, с одной стороны, с Госстрахом, с другой — с грузовладельцами, не обременяя таможенную большую работу. Заключение Главным таможенным управлением с Госстрахом специальное соглашение устанавливает следующие основные положения страхования грузов на таможенных:

а) Импортные грузы (транзитные грузы, почтовые посылки и багаж исключаются) считаются застрахованными с момента их поступления на таможен и до момента выхода с таможи — по специальному генеральному полису.

б) Страховая сумма товаров определяется следующим образом: на основании фактур, счетов и др. документов устанавливается сумма, за которую товар был приобретен, и к этой сумме делается надбавка в 20% на все расходы, увеличивающие эту стоимость и подлежащие уплате в случае убытка.

в) Премия начисляется в одинаковом размере со всех товаров, без различия местонахождения таможи и рода постройки склада, а именно по 1½ коп. в сутки с 1.000 руб. страховой суммы, и взимается с товаровладельцев та-

можней при выпуске товара вместе с другими сборами.

г) В случае пожара ликвидация убытков производится Госстрахом по возможности при участии представителя грузовладельца, и страховое вознаграждение в пределах страховой суммы выдается лицу, имеющему удостоверение Главного таможенного управления в том, что оно является правомочным на получение страхового вознаграждения.

Соглашение предусматривает случаи, когда груз застрахован по морским полисам со включением огневого риска на таможне в течение определенного числа дней. При условии представления, при выпуске товаров из таможни, документов, удостоверяющих такое страхование, грузом, на тот срок, в течение которого они покрыты страхованием по морскому полису, не страхуются по генеральному полису Главного таможенного управления. То же имеет место и в тех случаях, когда товаровладелец представит документ о самостоятельном застраховании груза от огня.

Позднейшее дополнение к основному договору (февраль 1928 г.) предусматривает, что грузы, застрахованные в Госстрахе или смешанных о-вах от огня по связи с транспортным риском в течение определенного срока, по истечении этого срока страхуются таможней в той же сумме, в какой они были застрахованы в пути.

Порядок, установленный таможней, представляется целесообразным и, насколько возможно, учитывает интересы страхователей. Импортёрам необходимо обратить внимание только на одно обстоятельство, имеющее большое практическое значение, а именно на условность в определении страховой суммы, благодаря которой она будет во многих случаях ниже страховой стоимости того же товара в пути, т. е. надбавку в 20% к фактурной стоимости едва ли можно считать достаточной для покрытия во всех случаях фрахта, расходов и ожидаемой прибыли. Поэтому представляется целесообразным самостоятельно страховать товары на таможне от огня, если они задерживаются более определенного путевым полисом срока, уведомляя о том таможню.

В настоящее время при пересмотре Таможенного устава возможно изменение ст. 179, но принцип обязательности страхования, повидимому, будет сохранен.

При самостоятельном страховании товаров от огня страхователь имеет возможность выбрать ту форму, которая для него более подходяща. Наиболее распространенными являются следующие две формы:

1) Товары могут страховаться от огня на определенный срок, «определёнными партиями»; по поступлении на склад каждой новой партии товара об этом сообщается страховщику, который выдает страховой документ на дополнительное страхование; в случае выхода части товара со склада, о том подается заявление страховщику, с точным обозначением того, какой именно товар выбыл, и эта часть товара исключается из страха с соответствующим возвратом премии. В случае пожара страховщик проверяет наличие товара и отвечает только за те товары, которые были заявлены к страхованию, в пределах их страховых сумм. Этот способ страхования затруднителен при разнородности товара и часто изменении его состава.

2) Товары могут быть застрахованы «как капитал в обороте». При этом способе заявляются к страхованию не отдельные партии товара, а весь товар, могущий находиться на складе, в одной общей страховой сумме. Страховая сумма назначается с таким расчетом, чтобы она соответствовала стоимости обычно имеющихся на складе товаров. Никаких заявлений страховщику об изменении в составе товаров в течение застрахованного срока не делается. В случае пожара устанавливается наличие и стоимость товаров на день пожара, и, если эта стоимость не превышает страховой суммы, убыток оплачивается полностью; если общая стоимость товаров оказывается выше, т. е. товар был застрахован не в полной сумме, производится пропорциональный расчет. Затруднения при этой форме страхования заключаются в определении страховой суммы.

Если, во избежание неполного покрытия, назначить страховую сумму в размере, соответствующем максимально возможной наличности товара, это повлечет за собой переплату премии; если назначить сумму ниже, то возможно недострахование при временном скоплении товаров; в этом случае необходимо следить за поступлением товаров и, в случае надобности, заключать дополнительные страхования. Большинство страховых товаров заключается в форме страхований, как капитала в обороте.

Недавно Госстрахом были разработаны и предложены новые способы страхования товаров от огня, называемые им «страхованием от огня по генеральному полису», преследующие цель устранить переплату премии и обеспечить страхователю полное покрытие.

Сущность этого способа заключается в следующем: страхователь заявляет страховую сумму в максимальном размере, необходимом для покрытия наибольшего скопления товаров на складе,

и вносит с этой суммы аванс (в размере $\frac{1}{4}$ годовой премии), но платит премию, соответствующую действительной наличности товаров на складе в течение периода страхования и определяемую по выбору страхователя одним из следующих способов:

1) Страхователь в трехнедельный срок по истечении каждого месяца сообщает, на основании своих торговых книг, данные о наличии и стоимости товара на каждый день истекшего месяца.

2) Страхователь в течение месяца (не чаще раза в день) подает объявления, назначая вперед, в зависимости от оценки им наличия товара, сумму, в которой должны быть застрахованы товары с момента подачи объявления до следующего изменения.

На основании этих данных выводится средняя за месяц страховая сумма, с которой и взимается премия. Если, в случае пожара, наличность товара окажется выше установленного полисом максимума, расчет по убытку производится пропорциональный. Эти способы применяются Госстрахом только к складам, страховая сумма коих составляет не менее 200.000 руб. и по которым ведется правильный учет, позволяющий установить по книгам наличность и стоимость товаров. Премия за страхование по этому способу взимается на 5% выше обычной.

За границей в некоторых случаях применяется страхование в форме т. н. «первого риска», сущность которой

заключается в том, что в пределах страховой суммы страховщик отвечает за убытки полностью, хотя бы стоимость застрахованного имущества была выше страховой суммы. Если, напр., стоимость товара на складе равна 200.000 руб., а страховая сумма — 100.000 руб., то всякий убыток до 100.000 руб. уплачивается полностью, тогда как при других формах страхования убыток подлежит оплате всего в размере 50%. Такой способ страхования является обычным для С.-А. Соед. Штатов.

Т. к. применение такого способа ведет к намеренному снижению страхователями страховых сумм в расчете на то, что полная гибель и вообще крупные убытки, превышающие 50% наличности товара, редки, — страховщики, желая компенсировать себя, взимают премии за страхование первым риском в значительно повышенном размере. Дороговизна страхования и риск потерпеть убыток, в случае серьезного пожара, от неполного страхования ставят целесообразность этой формы страхования под большое сомнение. Она может найти применение в сравнительно редких случаях, когда страхуются в общей сумме товары, помещающиеся в нескольких складах, при полной невозможности учета их по отдельным помещениям, и если страховая сумма превышает стоимость возможной наличности товара на каждом отдельном складе.

С. Долгов