

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.96

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2020.1-2.28>

Л. И. Пашковская

кандидат юридических наук,
доцент кафедры морского и таможенного права
Национального университета «Одесская юридическая академия»

ИНСТИТУТ АБАНДОНА В МЕЖДУНАРОДНОМ МОРСКОМ ЧАСТНОМ ПРАВЕ

Статья посвящена анализу правовых аспектов института абандона в международном морском частном праве. Автор дает определения таким юридическим терминам как «полная фактическая и полная конструктивная гибель судна». Признание судна фактически или конструктивно полностью погибшим дает судовладельцу право сделать заявление об отказе от судна в пользу страховщика. В статье автор проводит сравнительный анализ английского и украинского законодательства в отношении института абандона. В английском праве институт абандона регулируется Законом о морском страховании 1906 г. (далее – Закон 1906 г.). Законодательство Украины содержит положения, посвященные институту абандона в Кодексе торгового мореплавания 1995 г. (далее – КТМ).

Автор анализирует право застрахованного лица подать заявление об отказе от объекта страхования (судно или груз) в соответствии с законодательством Украины и Англии. В статье описывается форма заявления, процедура принятия или отказа в принятии заявления об абандоне. Рассматриваются сроки подачи заявления об абандоне. В каждом случае, который регулируется английским законодательством, такие сроки разные. На примере нескольких судебных дел, которые иллюстрируют применение положений закона, автор демонстрирует применение положений английского Закона об абандоне.

Автор рассматривает правовые последствия подачи заявления об абандоне. Большинство законов мира содержат абсолютную обязанность страховщиков принять такое заявление. Тогда как английский Закон 1906 г. дает право страховщикам не принимать такое заявление. Статья содержит анализ этого аспекта.

Последствия принятия заявления об отказе важны как для страховщиков, так и для судовладельца. Принятие заявления об абандоне обязывает страховщиков выплатить полную компенсацию. Однако в статье описаны правовые основания, в силу которых страховщики могут отказаться платить или потребовать возврата уплаченных средств после принятия заявления об абандоне.

Ключевые слова: абандон, заявление об абандоне, полная фактическая и конструктивная гибель судна, страхование судна.

Постановка проблемы. Институт абандона представляет собой один из древнейших институтов морского права, который, как было установлено историческими документами, начал свое развитие еще в XIII ст. Однако современные его положения достаточно мало изучены. В КТМ Украины ему посвящены всего 4 статьи (ст. 270–273).

Анализ последних исследований и публикаций по рассматриваемой проблеме крайне мал.

Цель статьи – исследование современных положений института абандона на основе изучения и сравнения действующего Закона Великобритании о морском страховании 1906 г. и КТМ Украины.

Изложение основного материала.

Понятие и виды гибели судна (груза) для целей морского страхования. В основе международного морского института абандона лежат положения Закона о морском страховании Великобритании 1906 г. (с изменениями,

внесенными Законом о страховании 2015 г.) [1]. Положения же КТМ Украины частично содержат статьи указанного закона, но с некоторыми отличиями [2].

Как правило, все морские суда застрахованы (имеется в виду корпус и его механизмы). Целью такого страхования является возмещение убытков судовладельцу при наступлении страхового случая.

При столкновении судов или столкновении судна с какими-либо объектами судно и груз могут полностью погибнуть либо получить значительные повреждения, в результате которых использование судна и груза по их прямому назначению становится невозможным. Поэтому в международном морском страховании устоялись две формы определения гибели судна (и груза): *полная и частичная гибель*.

В свою очередь полная гибель может быть определена как *полная фактическая гибель судна* или *груза* (actual total loss) и *полная конструктивная гибель судна* или *груза* (constructive total loss) [1].

Полная фактическая гибель судна имеет место тогда, когда судно перестает существовать физически (например, если судно затонуло, сгорело и так далее). В случае полной фактической гибели судна не представляется возможным восстановление судна (груза), поэтому судовладелец может обратиться к страховщику с заявлением об отказе от судна (заявить абандон), а страховщик должен принять такое заявление и выплатить всю страховую сумму.

В случае *полной конструктивной гибели судна* судно (груз) не потеряны физически полностью, а повреждены. Однако повреждения могут быть настолько велики, что собственнику судна (груза) финансово не выгодно производить ремонт или восстановление. Поэтому собственник судна (груза) также имеет законное право заявить отказ от судна (груза) в пользу страховщика и получить полное страховое возмещение.

Право застрахованного лица на абандон предмета страхования. Право застрахованного лица на абандон возникает при наступлении полной фактической или конструктивной гибели предмета страхования. Конструктивная гибель представляет полную гибель для целей морского страхования. В случае полной конструктивной гибели судна (груза) судовладелец может получить полное возмещение стоимости судна как при полной фактической гибели, только если сделает заявление об абандоне

страховщику. Однако не всегда легко определить, в каком случае фактическая гибель, а в каком – конструктивная.

Ст. 60 (2) Закона 1906 г. устанавливает обстоятельства, при которых имеет место полная конструктивная гибель:

«1) если страхователь лишается собственности на судно либо груз вследствие действия застрахованного риска и а) считается маловероятным, что страхователь сможет восстановить судно либо груз (в зависимости от обстоятельств) или б) расходы по восстановлению судна либо груза (в зависимости от обстоятельств) превысили бы их стоимость;

2) в случае, когда судно настолько повреждено вследствие действия застрахованного риска, что расходы по устранению повреждения превысили бы его стоимость после восстановления/ремонта. При составлении расчета расходов по ремонту судна не должно производиться никаких вычетов на взносы по общей аварии в отношении той части ремонтных работ, которая подлежит оплате другими сторонами (участниками перевозки); однако в расчет должны быть включены расходы на будущие спасательные операции, а также любые будущие общеварийные взносы, которые судно было бы обязано платить, если бы подвергалось ремонту;

3) в случае повреждения груза, причем расходы по восстановлению груза и доставке его в место назначения превысили бы его стоимость по прибытии».

Наличие положения о *маловероятности* восстановления владения в ст. 60 (2) (i) Закона о страховании 1906 г. привело к возникновению ряда проблем. В п. 1 ст. 60 говорится, что если страхователь лишается собственности на судно либо груз, то возможно сделать заявление об абандоне. Право собственности включает три элемента: право владения, право пользования и право распоряжения. Маловероятность восстановления лишеного права владения подлежит объективному рассмотрению. Во внимание должны приниматься существующие и истинные факты в каждом отдельном случае.

Ст. 271 КТМ Украины устанавливает, что «страхователь может заявить страховщику об отказе от своих прав на все застрахованное имущество (абандон) и получить полную страховую сумму в случаях:

1) пропажи судна без вести;

2) экономической нецелесообразности отстройки или ремонта застрахованного судна;

3) экономической нецелесообразности устранения повреждений или доставки застрахованного груза в место назначения;

4) захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более двух месяцев».

Заявление об абандоне. Если у страхователя возникает право отказаться от предмета страхования (судна, груза) в случае полной конструктивной гибели в пользу страховщиков согласно ст. 60 Закона 1906 г. и ст. 272 КТМ Украины, то страхователь может реализовать такое право путем подачи заявления об абандоне (*notice of abandonment*). Если он этого не сделает, то конструктивная гибель судна (груза) будет считаться частичной.

Причина, по которой существует требование об уведомлении страховщика легко можно объяснить. Подача уведомления необходима для того, чтобы страховщики имели возможность, если они того пожелают, юридически и фактически взять все остатки предмета страхования и предпринять шаги для защиты своих интересов.

В соответствии с Законом 1906 г. заявление об абандоне должно быть предоставлено в *разумные сроки* после получения достоверных сведений о гибели предмета страхования; если же существуют сомнения в отношении полученных сведений, то страхователь обязан в разумные сроки уточнить их достоверность.

В соответствии со ст. 272 КТМ Украины заявление об абандоне должно быть сделано страховщику *в течение шести месяцев* с момента истечения: 1) трех месяцев, если судно считается пропавшим без вести и о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев; 2) шести месяцев, если получение сведений могло быть задержано вследствие военных действий.

Большинство стран мира не требуют согласия страховщика на принятие абандона, в том числе и Украина. Тогда как Закон 1906 г. Великобритании дает право страховщику выразить как свое согласие, так и несогласие на принятие заявления об абандоне. Принятие заявления об абандоне страховщиком может быть прямо выраженным либо подразумеваемым. Отсутствие каких-либо сведений от страховщика (буквально его молчание) после того, как страхователь предоставил заявление, свидетельствует о несогласии страховщика принять таковое.

Если страховщик согласился принять заявление об абандоне, оно не может быть взято страхователем обратно. Таким образом, приня-

тие заявления об абандоне окончательно подтверждает обязательства страховщика по возникшим убыткам, а также достаточность такого заявления как в Украине, так и в Великобритании.

В том случае, если имеет место перестрахование риска, первоначальному страховщику нет необходимости предоставлять заявление об абандоне перестраховщику.

Во всех случаях полной конструктивной гибели страхователь должен предоставлять страховщику заявление об абандоне. Так страхователь реализует свое право на отказ от судна, груза, фрахта и возможность получить полное страховое возмещение. Заявление является основанием для предъявления требования о страховом возмещении при полной конструктивной гибели судна, груза и фрахта.

Заявление об абандоне может подавать собственник судна или уполномоченное им лицо. Если заявление подает уполномоченное лицо, то должна быть проведена проверка права на подачу такого заявления. Заявление должно быть предоставлено непосредственно страховщику или его уполномоченному агенту.

Форма уведомления об абандоне. Ст. 62 (2) Закона 1906 г. гласит: «Заявление об абандоне может быть предоставлено в письменной или устной форме либо частично в письменной и частично в устной форме. Возможно также любое словесное изложение, из которого вытекает намерение о безоговорочном отказе страхователя в пользу страховщика от своих прав на предмет страхования». Необходимо сказать, что «безоговорочный» означает, что отказ производится без каких-либо условий со стороны страхователей, что делает заявление абсолютным и безотзывным.

Суды Великобритании неоднократно подтвердили, что любое словесное изложение, из которого вытекает намерение о безусловном отказе страхователя в пользу страховщика от своих прав на предмет страхования является действительным заявлением.

Не существует какого-либо определенного текста в заявлении об абандоне. Поэтому на практике могут встречаться различные формулировки. Так, например, в деле судна «Нортленд» заявление об абандоне было дано в следующих словах: «Что касается «Нортленд», мы с сожалением отмечаем, что судно полностью погибло, и поэтому мы должны уведомить вас о том, что мы будем требовать страховых выплат». Было признано, что указанная формулировка была заявлением об абандоне.

Сроки подачи заявления об абандоне.

В Украине в ст. 272 установлен шестимесячный срок для подачи заявления. В этот период должны быть сделаны все сюрвейерские обследования, собрана вся возможная информация, для того чтобы страхователь имел возможность принять решение о подаче заявления.

В соответствии со статьей 62 (3) Закона 1906 г. «заявление об абандоне должно быть представлено в разумные сроки по получении *достоверных сведений* о гибели предмета страхования; если же существуют сомнения в отношении полученных сведений, то страхователь обязан в разумные сроки уточнить их достоверность».

Смысл заключается в том, что, если информация является достоверной, заявление должно быть передано страховщикам немедленно. Если информация имеет сомнительный характер, страхователь может подождать разумное время для получения более точной информации о характере утраты или фактической степени ущерба, с тем чтобы можно было принять решение, заявлять абандон или нет. Однако это не означает, что страхователю разрешено медлить в принятии решения.

Тем не менее, неясным остается вопрос, что же такое разумные сроки. Что такое разумные сроки, мы можем выяснить из решений судебной практики.

В деле судна «Олдридж» (Aldridge) заявление об абандоне могло быть отправлено по почте через 4 дня после 14 декабря, когда факт конструктивной полной потери был выяснен путем опроса. Тем не менее, оно было подано 6 января. Было сочтено, что это сделано слишком поздно. В случае с судном «Хант» (Hunt) заявление об абандоне было подано 22 декабря, хотя его можно было подать еще 17 декабря. Было высказано мнение, что эти пять дней задержки были необоснованными. Как следствие, страхователь получил право на страховую выплату только как за частичную гибель. В другом деле в декабре 1922 г. в г. Чатем (Великобритания) был спущен на воду линкор «Джордж Коэн» (George Cohen). Через 3 дня он сел на мель возле голландского побережья. В феврале 1923 г. страхователь потребовал выплаты страховой суммы за полную конструктивную гибель судна, а в апреле 1923 г. официально направил заявление об абандоне. Судья посчитал, что заявление, сделанное в феврале 1923 г., было сделано в разумные сроки.

В деле судна «Ренос» (Renos) судовладельцы подали заявление об абандоне спустя

пять месяцев после инцидента [3]. Страхователи отклонили такое заявление как такое, что подано «слишком поздно». Тем не менее, Высокий суд, Апелляционный суд и Верховный суд Великобритании единогласно приняли решение в пользу судовладельцев. Верховный суд подчеркнул, что при рассмотрении дела о сроках подачи заявления об абандоне необходимо принимать во внимание все обстоятельства, включая поведение страховщиков.

Принятие заявления об абандоне. По КТМ Украины согласие страховщика на принятие абандона не требуется. В соответствии же со ст. 60 (4) Закона 1906 г. страховщик может отклонить принятие заявления об абандоне, даже если оно предоставлено должным образом. Обязанность, возложенная на страхователя в разумные сроки принять решение о подаче заявления либо нет, не налагает на страховщика соответствующего обязательства принять и выплатить полную страховую сумму. По Закону 1906 г. страховщик имеет *достаточное* время для того, чтобы выяснить, каковы обстоятельства на самом деле, прежде чем принять решение заплатить страховую сумму за полную конструктивную гибель либо отказаться от принятия заявления об абандоне и признать страховой случай частичной конструктивной гибелью.

Важность принятия заявления заключается в том, что страховщик тем самым окончательно признает ответственность за гибель и своевременность уведомления». Страхователь, направив заявление, таким образом делает предложение страховщику, которое тот должен будет исполнить только тогда, когда оно будет принято. После принятия уведомления ни страховщик, ни страхователь не вправе отозвать заявление об абандоне или отказаться от его исполнения.

Отсутствие ответа страховщика после подачи заявления не является принятием. «Молчание страховщика» является отказом принятия заявления. Это означает, что страховщик не принимает окончательного решения об ответственности за полную гибель либо не признает заявление достаточным и своевременным.

Если страховщик отказывается принять заявление об абандоне, страхователь имеет полное право подать иск в суд о признании полной конструктивной гибели судна (груза) и выплате полной страховой суммы. На практике, чтобы избежать судебных издержек и административных расходов, страховщики почти всегда в письменной форме выражают

согласие принять заявление. После принятия заявления об абандоне страховщик не имеет права в дальнейшем от него отказаться.

Тем не менее, может случиться ошибка факта (ошибка права не является достаточным основанием), когда заявление об абандоне будет считаться ничтожным. В таком случае должны быть выполнены следующие условия: 1) страхователь должен быть полностью уверен, что судно (груз) полностью погибли; 2) страховщик должен принять и выпалить страховое возмещение; 3) должен появиться факт, указывающий на ошибку при принятии решения о заявлении абандона.

Примером может служить найденное судно, до этого пропавшее без вести, а в последствии возвращенное его владельцу. В таком случае в соответствии со ст. 273 КТМ Украины «если после получения от страховщика возмещения выяснится, что судно не погибло или захваченное судно или груз будут освобождены, страховщик может потребовать, чтобы страхователь, оставив себе имущество (ст. 270 и п. 4 ст. 271 КТМ Украины), вернул страховое возмещение, за исключением возмещения частичного убытка, если страхователь его понес».

Если страхователь заведомо утаил информацию от страховщика, принятие абандона может быть отозвано последним на основании факта введения в заблуждение или возможного мошенничества.

Последствия принятия абандона страховщиком. Ст. 63 (1) Закона 1906 г. гласит: «Если заявление об абандоне вступает в законную силу, страховщик приобретает право на страховой интерес в том, что может остаться от предмета страхования, а также все имущественные права, связанные с предметом страхования».

Причина, по которой страховщик имеет право взять все, что может остаться от предмета страхования, заключается в том, что не допускается получение полного возмещения убытков страхователем и одновременно сохранение предмета страхования, поскольку это приведет к несправедливому обогащению за счет размера оставшейся стоимости предмета страхования. Закон стремится избежать несправедливого обогащения путем любого возмещения сверх меры возмещения.

В случае подачи законного абандона страховщик вправе взять все, что может остаться от предмета страхования, он не обязан это делать. Заявление об отказе само по себе не передает права собственности.

После выплаты полной компенсации за полную гибель предмета страхования страховщик вправе получить выгоду от того, что осталось от предмета страхования. Кроме того страховщик может воспользоваться правом на суброгацию. Суброгация (лат. subrogatio – замена) предполагает переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требовать компенсацию с лица, ответственного за ущерб, причиненный страхователю в пределах возмещенного (ст. 274 КТМ Украины). Суброгацией называется один из частных случаев внедоговорной замены кредитора в обязательстве.

Представляет интерес вопрос: становится ли застрахованное имущество, в отношении которого заявлен абандон и оставлен страхователем, но не принят страховщиком, *res nullius*, то есть ничейным имуществом?

В раннем общем страховом праве Англии существовал автоматический переход права на предмет страхования страховщику. Закон о страховании 1906 г. изменил этот порядок. Тем не менее, в Законе не указывается, может ли страхователь отказаться от заботы о застрахованном имуществе путем подачи абандона или, ожидая признания абандона страховщиком, он обязан сохранять имущество, оберегая его от дальнейшего разрушения?

Бремя доказывания. Прежде чем заявление об абандоне будет подано в соответствии с морским страховым полисом, страхователю необходимо убедиться, что ущерб произошел от застрахованного риска. Если страхователь желает получить возмещение по страховому полису, именно он должен доказать, что ущерб или убытки покрываются страховым риском, указанным в полисе.

Главное правило, касающееся бремени доказывания наступления страхового случая и полной гибели судна, установлено следующим образом: бремя доказывания лежит на истце (который, как правило, является страхователем). Истец должен предоставить достаточные доказательства того, что наступил страховой случай и произошла полная гибель судна (груза). Если причину полной гибели судна (груза) невозможно установить, закон устанавливает презумпцию того, что полная гибель судна (груза) были вызваны страховым случаем. Во всех остальных случаях истец должен доказать приблизительную причину гибели.

Основным основанием непризнания иска страховщиком (который в большинстве случаев является ответчиком) является факт умышлен-

ного неправомерного поведения страхователя. В этом случае бремя доказывания умышленного неправомерного поведения страхователя возлагается на страховщика.

На практике арбитраж является лучшим способом урегулирования спора. Но как и в судах, так и в арбитраже применяется презумпция бремени доказывания (прямо или косвенно). Конечно, не всегда удается четко следовать этим правилам, особенно в делах с преднамеренным причинением ущерба судну или грузу.

Выводы и предложения. Институт абандона представляет собой достаточно специфический и сложный правовой институт. Многие вопросы в нем не урегулированы и решаются

судом, основываясь на положениях Закона о страховании 1906 г., в Украине – на основе КТМ Украины, но с учетом конкретных фактов каждого конкретного дела.

Список использованной литературы:

1. Закон о морском страховании 1906 г. Великобритании (английский и русский тексты). Одесса : Негоциант, 2001. 70 с.
2. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995, № № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.
3. M/V “RENOS” (the Vessel) [2019] UKSC 29. URL: <http://tatham-macinnnes.com/wp-content/uploads/2019/06/The-Renos-2019-UKSC-29.pdf>.

Pashkovska L. I. The Institute of abandonment in maritime private law

The article is devoted to review the legal aspects of the institute of abandonment. The author gives the definitions to such legal terms as “actual total loss and constructive total loss”. The recognition of the vessel as actual total loss or constructive total loss gives the owner the right to make a statement of abandonment the vessel in favor of the insurer. The author provides the comparative analysis of English and Ukrainian legislation regarding the Institute of Abandonment in the article in order to find similarities and differences. In English law the institute of abandonment is regulated by the Marine Insurance Act 1906. Ukrainian law contains provisions devoted to the institute of abandonment in The Code of Merchant Shipping 1995.

The author analyses the right of the insured person to make a statement of abandonment object of insurance (the vessel or the cargo) in accordance with the Ukrainian and English legislation. Article describes the form of a statement or refusal to accept the application of abandonment by underwriters. The term for submitting a statement of abandonment is of great importance. In every case which is regulated under English law the terms are different. There are some examples of the cases, which illustrate the application of the provisions of the law.

The author is considering the legal consequences of making a statement of abandonment. Most of the law of the world contain the absolute obligation of underwriters to accept such statement. Whereas English law gives the right to the underwriters to deny a statement of abandonment. The article contains the analyze of this aspect of the institute of abandonment.

The consequences of taking a statement of abandonment are important as to the underwriters as to the owner. Taking a statement of abandonment obliges the underwriters to pay the compensation. However, there are legal grounds described in the article, based on which, the underwriters may refuse to pay or require their payment back after acceptance of the statement of abandonment.

Key words: *abandonment, statement of abandonment, actual total loss and constructive total loss of vessel.*