

## МОРСКОЕ ПРАВО

---

Научная статья  
УДК 368.23

### **Проблемы правового регулирования деятельности субъектов правоотношений в области морского страхования в России**

**Минин Никита Евгеньевич,**  
генеральный директор ООО «Наутилус — страховые консультанты»,  
Москва, Россия

**Аннотация.** Морское страхование является важным финансово-правовым инструментом защиты интересов в судоходстве. Совершенствование публично-правового регулирования данной области позволит упорядочить правоотношения субъектов морского страхования путем подробной регламентации их прав и обязанностей, что приведет к повышению эффективности работы отрасли. В статье рассматривается правовое определение и регулирование деятельности субъектов страховых правоотношений как по российскому, так и по английскому, а также германскому праву.

**Ключевые слова:** морское страхование; публично-правовое регулирование; правовая система; субъекты правоотношений; ассекюрадер; лосс-эджастер; общая авария.

**Для цитирования:** Минин Н. Е. Проблемы правового регулирования деятельности субъектов правоотношений в области морского страхования в России // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 154–161.

## MARITIME LAW

---

Original article

### **Problems of legal regulation of the activities of subjects of legal relations in maritime insurance in Russia**

**Nikita Ev. Minin,**  
CEO of LLC “Nautilus - Insurance Consultants”,  
Moscow, Russia

**Abstract.** Maritime insurance is an important financial and legal instrument for protecting interests in shipping. Improvement of public-legal regulation of this area will help to streamline the legal relations of maritime insurance entities by means of detailed regulation of their rights and obligations, which will lead to increased efficiency of the industry. The current paper has considered the legal definition and regulation of the activities of subjects of insurance legal relations according to Russian, English, and German law.

**Keywords:** maritime insurance; public law regulation; legal system; subjects of legal relations; assecurader (adjuster); loss adjuster; general average.

Морское страхование играет значительную роль в судоходстве России, являясь важным инструментом возмещения убытков, связанных с опасностями мореплавания. Так, сумма страховых возмещений по морскому страхованию в России за 9 месяцев 2024 г. составила 3 347 740,20 тыс. руб. [[https://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv\\_insurance/stat\\_ssd/2024\\_3/](https://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv_insurance/stat_ssd/2024_3/)]

Вместе с тем на сегодняшний день часть правовой системы России, регулирующая правоотношения в данной области, имеет некоторые проблемные вопросы. К таковым относится в частности вопрос о правовом статусе ряда институтов, являющихся де-факто субъектами правоотношений в области морского страхования, но не имеющих соответствующего правового определения и регулирования. Данный пробел нередко служит причиной возникновения споров и судебных разбирательств между сторонами договора страхования.

Участниками правоотношений в области страхования вообще и морского страхования в частности согласно Закону РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» могут выступать следующие юридические и физические лица: страхователи, застрахованные и выгодоприобретатели, страховые и перестраховочные организации, общества взаимного страхования, страховые агенты, страховые брокеры, операторы финансовых платформ, актуарии, Банк России, объединения субъектов страхового дела, специализированные депозитарии.

Однако следует отметить, что далеко не все указанные участники правоотношений признаются Законом субъектами страхового дела. Пункт 2 ст. 4.1 Закона наделяет этим статусом лишь страховые организации, общества взаимного страхования и страховых брокеров. В связи с этим возникает вопрос со страховыми агентами — в чем причина неуказания их в качестве субъекта страхового дела (правоотношений в сфере страхования).

Под субъектом правоотношений понимаются участники, наделенные субъективными правами и юридическими обязанностями: индивиды и организации. Или проще — это лица, которые являются их реальными участниками [<https://cyberleninka.ru/article/n/subekty-pravovyh-otnosheniy/viewer>].

Пункт 6 ст. 8 Закона определяет агента как «юридическое или физическое лицо, осуществляющее деятельность на основании гражданско-правового договора (так называемого агентского договора) от имени и за счет страховщика в соответствии с предоставленными им полномочиями». Иными словами страховщик делегирует часть своих полномочий и функций страховому агенту.

Пункт 1 ст. 8 Закона определяет брокера как юридическое лицо, осуществляющее деятельность на основании договора, деятельность по заключению, расторжению и исполнению договоров страхования по поручению страхователей. Таким образом, брокер играет роль представителя страхователя.

Однако фактический функционал в смысле способности совершать те или иные юридические действия в области страхования, исходя из текста ст. 8 Закона, у страхового агента и страхового брокера идентичен. Разница состоит лишь в том, что первый действует от имени страховщика, а второй, как правило, от имени страхователя. При этом п. 6 ст. 8 Закона допускает осуществление посреднической деятельности брокером в интересах страховщика, что ставит под вопрос смысл деятельности организации в форме брокера. И уж совсем неуместным видится прямой запрет, содержащийся в том же пункте, на осуществление брокером деятельности страхового агента.

Если принять во внимание вышеизложенное, то возникает вопрос — почему два в общем идентичных института, отвечающих всем признакам субъекта правоотношений, имеют различный правовой статус в области страхового дела?

Следующим проблемным вопросом являются положения Закона в отношении страхователей, застрахованных и выгодоприобретателей, которые согласно ст. 4.1 Закона также являются участниками правоотношений, регулируемых данным Законом (т.е. участниками правоотношений в области страхования). Они также отвечают всем признакам субъекта правоотношений. Тем не менее п. 2 настоящей статьи не называет вышеуказанных участников отношений субъектами страхового дела.

Налицо явная правовая коллизия. Из указанного выше следует, что, например, страховые агенты, являясь де-факто субъектами правоотношений не должны обладать субъективными правами и нести юридические обязанности в страховых правоотношениях. Тем не менее, как отмечено ранее, в отношении данного института присутствует и то, и другое. То же относится и к страхователям, и к остальным поименованным выше участниками рассматриваемых правоотношений.

Очевидно, что законодатель желал выделить организации, названные в Законе субъектами отношений в отдельную группу, деятельность членом которой подлежит лицензированию (п. 2 ст. 4.1 Закона). Но сделано это не вполне удачно. Вероятно, было бы более корректно с правовой точки зрения, назвав субъекты правоотношений в области страхования, выделить некоторых из них, деятельность которых подлежит лицензированию.

Далее рассмотрим некоторые институты страхового рынка, которые существуют де-факто как субъекты страховых правоотношений на зарубежных страховых рынках и описаны де-юре (т.е. имеют четкий правовой статус и правовое регулирование) в ряде юрисдикций.

## **Ассекурадеры, ассекуранц-агентства, ассекуранц-конторы**

Институт ассекурадеров не известен российской правовой системе. Однако этот вид страховых посредников широко распространен, например, на страховом рынке Германии.

Интересна история их появления в Германии. Первый полис морского страхования был выпущен в Гамбурге в 1588 г., причем на голландском языке, и выдан он был именно ассекурадером. А голландский язык использовался потому, что после захвата Антверпена в 1585 г. испанскими войсками местные протестанты вынуждены были бежать в ближайший протестантский город, коим оказался Гамбург. Новые граждане вольного ганзейского города принесли с собой среди прочего и компетенции в области морского страхования. Ибо Антверпен в то время был одним из центров данного вида деятельности [1].

Ассекурадер по германскому праву является страховым представителем (действует от имени и по поручению) множества страховщиков, в отличие от агентов, которые согласно Закону «О договоре страхования» могут представлять лишь одного страховщика.

Взаимоотношения страховщика и страхователя (прежде всего объем делегируемых полномочий) регулируются двусторонним договором. Но согласно сложившейся практике наиболее частый набор полномочий ассекурадера выглядит следующим образом:

- заключение и изменение договора страхования с выпуском соответствующих документов от своего имени;
  - распределение рисков по долям (по аналогии с брокерами или маклерами — как они называются в Германии);
  - получение страховой премии;
  - расторжение договора страхования;
  - рассмотрение и урегулирование страхового случая;
  - регрессные требования к виновной стороне
- [[https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Konsultation/2021/dl\\_kon\\_21\\_21\\_VAG\\_Stellungnahme\\_VNA\\_Anlage1.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bafin.de/SharedDocs/Downloads/DE/Konsultation/2021/dl_kon_21_21_VAG_Stellungnahme_VNA_Anlage1.pdf?__blob=publicationFile&v=2)].

В практике российского страхового рынка (и в первую очередь рынка морского страхования) часто встречаются ситуации, при которых страховые компании (прежде всего небольшие) наделяют подобным набором полномочий своих партнеров — прежде всего агентов. Последние определяют условия страхования для объекта страхования (в рамках андеррайтерской политики представляемого страховщика), подписывают своей подписью полисы страховщика и регулируют страховые случаи в рамках определенного лимита.

## **Диспашеры**

Согласно ст. 305 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) понятия диспаши и диспашера определяются следующим образом: по заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) состав-

ляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права (диспашерами).

Тем не менее данный институт не имеет более четкого правового определения, и его деятельность не регулируется специальными нормами права. Документ, выпускаемый диспашером (диспаша), также не имеет сколь-нибудь детального правового определения, кроме простого упоминания в КТМ РФ (см. выше). При этом диспашеры реально функционируют на страховом рынке России.

Кратко рассмотрим историю появления данных субъектов страховых правоотношений, а также опыт правового регулирования их деятельности в СССР.

«...Родосским законом о выброшенном в море (*De lege Rhodia de iactu*) установлено, что если в целях облегчения корабля произведено выбрасывание товаров, то возмещается путем взноса всех то, что совершено в интересах всех. ... Возникает вопрос: все ли должны возместить стоимость выброшенного...? И в какой доле убыток должен быть возмещен? ... И посредством какого иска это дело может быть осуществлено? Признано, что все, в чьих интересах произведено выбрасывание, должны сложить свои взносы, так как спасение вещей обязывает к этому взносу; таким образом, и собственник корабля является обязанным в соответствующей части. Следует распределить общую стоимость выброшенного сообразно с ценой вещей...» (Дигесты Юстиниана, VI в.) [<https://rimpravo.ru/14-kniga-digest-iustiniana#gsc.tab=0>].

Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г. (Приложение VIII «О диспашерах, о порядке составления диспаш и о морских протестах») содержал следующие положения.

1. Для определения рода аварии, исчисления размеров общей аварии и составления диспаша при товарных биржах состоят диспашеры.

2. Диспашеры состоят на службе товарных бирж и назначаются биржевыми комитетами последних из числа лиц, выдержавших испытание в особой испытательной комиссии в знании законов, правил и постановлений по торговому мореплаванию как Союза ССР, так и иностранных государств, а равно соответствующих международных обычаев. Диспашерам присваивается печать с надписью «диспашер... (такой-то) товарной биржи», каковая печать выдается диспашеру соответствующим биржевым комитетом. Диспашеры могут занимать другие должности не иначе как с разрешения подлежащего биржевого комитета.

3. Особые испытательные комиссии образуются по мере надобности народными комиссариатами торговли союзных республик в составе: председателя по назначению народного комиссариата торговли союзной республики и членов по назначению местного биржевого комитета, уполномоченного Народного комиссара путей сообщения при Совете народных комиссаров данной союзной республики и правления госстраха союзной республики, по одному от каждого из указанных органов. Председателю

комиссии предоставляется приглашать сведущих лиц с совещательным голосом. Выдержавшему испытание комиссия выдает соответствующее удостоверение.

Таким образом, опыт правового регулирования деятельности диспашеров и регламентирования выпуска диспаши в нашей стране имеется. На наш взгляд, он в полной мере может быть применен в современных условиях, что значительно упорядочило бы правоотношения сторон в области морского страхования.

### **Лосс-эджастеры**

В буквальном переводе — оценщики убытка — это специалисты, имеющие специфические технические и юридические знания в области страхования (в нашем случае морского), которые могут компетентно оценить размер, причину и характер ущерба застрахованному интересу, а также вынести экспертное заключение относительно распространения страхового покрытия на данный ущерб.

Этот институт получил особое распространение в морском страховании в странах английской страховой традиции (прежде всего Соединенного королевства и США). Синдикаты Ллойда, будучи нередко небольшими организациями, состоящими из нескольких андеррайтеров, зачастую не имели своих специалистов по урегулированию страховых случаев. В связи с этим они нанимали независимых экспертов, которые определяли причину, характер и размер убытка, а также оценивали сумму страховой выплаты. Нередко конкретный лосс-эджастер согласовывается страховщиком и клиентом в момент заключения договора страхования и указывается в полисе или ковер-ноте по согласованию сторон.

Таким образом, лосс-эджастеры, будучи независимыми профессиональными регулировщиками страховых случаев, действуют от имени и по поручению страховщика [<https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/vat-insurance/vatins5530>].

Интересен тот факт, что правовая система Великобритании знает и подобный институт, действующий от имени и по поручению страхователя, т.е. держателя полиса. В русской версии данный институт имеет аналогичное название — оценщик ущерба (убытка), но в английском оригинале он называется *Loss Assessor* [<https://www.morganclark.co.uk/about-insurance-claims/loss-assessors-the-law/>].

В последние десятилетия институт лосс-эджастеров получил распространение также и в некоторых странах континентальной Европы (например, в Германии — *Schadenregulierer*) [<https://www.versicherungsmagazin.de/lexikon/loss-adjuster-1945861.html>].

На рынке морского страхования России данный институт также присутствует де-факто. Нередки случаи, когда небольшие страховые компании нанимают для урегулирования страховых случаев (особенно крупных и сложных с технической и с правовой точек зрения) специалистов (или

компания), обладающих соответствующего уровня компетенциями в данном вопросе.

Таким образом, мы имеем дело с классическими лосс-эджастерами. Однако их правовой статус не имеет специфического определения и регулирования в действующей правовой системе России.

Так же, как и в случае с ассекурадерами, диспашерами, специфического правового регулирования не имеет не только сама деятельность лосс-эджастеров, но и выпускаемые ими документы никоим образом не определены какими-либо нормами права.

В развитие озвученных выше проблем с отсутствием правового регулирования указанных страховых институтов, фактически существующих и действующих, нельзя не остановиться на таком понятии, как «страховой документ». Российская правовая система не дает определения данному понятию.

Английское право дает определение не только собственно страхового полиса как основного документа морского страхования [<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/contents>]. Также можно найти определения иных документов, выпускаемых субъектами страховых правоотношений. Например, ковер-ноты, разные виды слипов. Ряд источников также дает исчерпывающее определение лосс-эджастера как «специализированной компании, ведущей расследование страхового случая от имени страховщика». [<https://claimrite.co.uk/loss-adjusters-and-their-reports-explained/>].

По смыслу определений указанных источников упомянутые документы (и не только они) также могут быть отнесены к страховым.

В целях достижения наиболее высокого уровня регулирования правоотношений в сфере морского страхования имеет смысл ввести понятие страхового процесса — как последовательной совокупности всех стадий и вариантов взаимодействия субъектов указанных правоотношений. Это позволит наиболее точно определить права и обязанности каждого субъекта.

Однако вопрос правового определения понятий страхового документа и страхового процесса не относится к теме настоящей статьи и должен быть предметом отдельного исследования.

Исходя из вышеизложенного, можно заключить следующее.

1. Существующие в российской правовой системе правовые определения субъектов страхового дела вообще и правоотношений в области морского страхования в частности имеют некоторые неточности, ведущие к правовым коллизиям.

2. Некоторые субъекты упомянутых правоотношений де-факто существуют и осуществляют деятельность. Однако на сегодняшний день не имеют не только правового регулирования этой деятельности, но и, собственно, правового определения себя как субъектов.

3. Внесение соответствующих дополнений и изменений в нормативные правовые акты РФ позволит упорядочить деятельность субъектов право-

отношений в сфере морского страхования и минимизировать споры сторон договора морского страхования.

**Список источников**

1. Hans-Christoph Enge, Dieter Schwampe. Transportversicherung. Recht und Praxis. — 4 Auflage. Deutschland, Bremen, 2012.

**References**

1. Hans-Christoph Enge, Dieter Schwampe. Transportversicherung. Recht und Praxis. — 4 Auflage. Deutschland, Bremen, 2012.