

УДК 347.441.12

ПОНЯТИЕ ДОГОВОРА ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ

А.А. БУСЕЛ

(БИП – Институт правоведения, Могилев)

Автором изучен предмет договора транспортного страхования грузов с целью выведения единого понятия данной юридической категории и предложения о его законодательном закреплении. Выявлены требующие однозначного прочтения и увязки с мировой практикой основные юридические вопросы договора транспортного страхования грузов. Выделены и проанализированы квалифицирующие признаки договора транспортного страхования грузов, ставшие основой формирования понятия. Среди квалифицирующих признаков отмечены: возмездный; взаимный (двусторонний, синаллагматический); рисковый, а не условный; реальный, может быть и консенсуальным, а также заключенным, но не действующим; срочный; присоединения и взаимосогласованный; самостоятельный; может быть многосторонним; сложный по критериям субъектного состава; одновременно договор страхования имущества и договор страхования предпринимательского риска.

Ключевые слова: понятие договора транспортного страхования грузов, правовая природа договора транспортного страхования грузов.

Введение. Значение страхования грузов в развитии предпринимательской деятельности субъектов хозяйствования достаточно велико – страхование грузов является финансовым стабилизатором их хозяйственной деятельности, действенным механизмом защиты внешней и внутренней торговли и грузоперевозок, источником внутренних инвестиций и важным звеном цепочки перераспределения и прироста финансовых ресурсов, а также перспективным направлением развития экспорта государства. Для выполнения всех возложенных функций страхование грузов нуждается в комплексном правовом регулировании, исключающем возникающие спорные моменты. Отправной точкой для формирования комплексной правовой базы выступает создание категориального аппарата транспортного страхования грузов. Договор транспортного страхования грузов занимает значимое место в системе договорных обязательств и должен следовать основной цели, которая, как правильно отметила Д.Д. Макиенко, «состоит в рациональном обеспечении материального благополучия общества» [1, с. 255]. Поэтому такая юридическая категория, как договор транспортного страхования грузов, требует однозначного трактования и законодательного закрепления.

Основная часть. В Гражданском кодексе Республики Беларусь (далее – ГК) имеется легальное определение договора страхования, которое имеет общий универсальный характер для всех видов договоров страхования.

Так, согласно пункту 1 статьи 819 ГК договор страхования – это вид гражданско-правового договора, в силу которого одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении предусмотренного законодательством или договором события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или третьему лицу (застрахованному лицу, выгодоприобретателю), в пользу которого заключен договор, причиненный вследствие этого события ущерб застрахованным по договору имущественным интересам (произвести страховую выплату в виде страхового возмещения или страхового обеспечения) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы, лимита ответственности), а другая сторона (страхователь) обязуется уплатить обусловленную договором сумму (страховой взнос, страховую премию) [2].

В статье 820 ГК законодатель вносит небольшие уточнения в формулировку договора личного страхования. И отдельно в статье 821 ГК уделено внимание общим положениям страхования имущества. Однако в законодательстве вообще отсутствует легальное определение имущественного страхования и каких-либо его разновидностей.

Транспортное страхование грузов – достаточно сложный, взаимосвязанный и непрерывный технологический процесс, правовое регулирование которого на современном этапе не исключает многие возникающие спорные моменты. Для отражения специфики страхования грузов с целью устранения спорных юридических моментов крайне важно законодательное закрепление определения договора транспортного страхования грузов и введение в ГК отдельного раздела, посвященного особенностям страхования грузов. Требуют однозначного прочтения и увязки с мировой практикой такие юридические вопросы договора транспортного страхования грузов, как:

- стороны договора: страховщик и страхователь, который может иметь разное юридическое отношение к грузу, основанное на интересе;

- сам интерес как объект страхования;
- выгодоприобретатель и возможность его замены в любой момент действия договора;
- устанавливаемый размер страховой суммы и страховой стоимости, включающей одновременно и страховую сумму по страхованию имущества, и страховую сумму предпринимательского риска;
- срок заключения и срок действия договора, а также вариативность уплаты страховых взносов, что отразит одновременную консенсуальность и реальность договора страхования грузов;
- толкование страхового случая и другие моменты.

По этому поводу М.И. Брагинский правильно отмечает, что одним общим определением договора страхования невозможно обозначить все его признаки [3, с. 54].

Так, можно выделить следующие квалифицирующие признаки договора страхования:

1) *возмездный*, так как встречным предоставлением страхователя является страховой взнос, а встречным предоставлением страховщика – страховая защита как особого рода страховая услуга, которая включает в себя обязанность страховщика предоставить страховую охрану и произвести страховую выплату страхователю или выгодоприобретателю в пределах определенной договором страховой суммы при наступлении страхового случая – утраты (гибели) или повреждения застрахованного груза в результате событий, оговоренных условиями страхования;

2) *взаимный* (двусторонний, синаллагматический), так как страхователь обязуется выплачивать страховые взносы, если страховая премия не была уплачена полностью уже при заключении договора, сообщать страховщику обо всех известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков, сообщать сведения об изменении страхового риска, принимать разумные и доступные меры по предотвращению и уменьшению размера убытков, уведомлять страховщика о наступлении страхового случая и т.д., а страховщик – произвести страховую выплату, возместить расходы, осуществленные в целях уменьшения убытков в пределах страховой суммы и т.д.;

3) *рисковый*, а не условный, так как договор страхования грузов считается заключенным и порождает права и обязанности сторон не с момента наступления страхового случая, а с момента внесения первого взноса (иное по соглашению сторон), а обязанность страховщика произвести страховую выплату реализуется лишь при наступлении страховых случаев, которые могут и не наступить;

4) *реальный* – может быть и консенсуальным, а также заключенным, но не действующим: реальный характер договора страхования грузов проявляется в моменте уплаты страховых взносов, с которыми стороны связывают начало действия договора, а консенсуальный характер предполагает согласование всех существенных и иных условий, заключение договора страхования в надлежащей форме, вступление его в силу, а затем выполнение сторонами своих обязательств. Статья 847 ГК, как исключение из правил, позволяет сторонам, заключив договор страхования грузов, самим определить момент вступления договора в силу, т.е. договор может быть заключенным, но не действующим;

5) *срочный* – статья 832 ГК условие о сроке действия договора относит к существенным условиям;

6) *договор присоединения и взаимосогласованный*: согласно статье 398 ГК договором присоединения в сфере страхования признается договор, условия которого определены в правилах соответствующих видов страхования, однако договор страхования грузов всегда имеет индивидуальные существенные условия, требующие согласования перед заключением;

7) *самостоятельный* – возникающие из него страховые правоотношения имеют самостоятельный характер;

8) может быть *многосторонним* (несколько страховщиков). При страховании грузов такая ситуация возможна, когда заключается договор страхования на серию дорогостоящих поставок грузов либо когда страхование грузов – это лишь один из видов наряду с многообразием видов страхования рисков, обслуживающих грандиозный инвестиционный проект, страхование которого в целом невозможно одной организацией с точки зрения устойчивости ее активов;

9) *сложный по критериям субъектного состава*, так как страхователями и выгодоприобретателями договора страхования грузов могут быть как грузовладельцы (грузоотправители и грузополучатели), так и перевозчики (экспедиторы, логистические компании), а также кредиторы, имеющие в отношении груза залоговое право или право удержания. Кроме того, существует необходимость заключения договора страхования грузов без указания выгодоприобретателя и возможность замены последнего в любой момент действия договора;

10) *одновременно договор страхования имущества и договор страхования предпринимательского риска*. В соответствии с мировой практикой, а также, например, согласно терминам CIP и CIF рекомендованное страховое покрытие при страховании грузов должно обеспечивать стоимость груза (100%)

и размер убытков от предпринимательской деятельности, которые страхователь понес бы при наступлении страхового случая (10%).

Представляется, что на основе этих квалифицирующих признаков возможно выведение единого понятия договора страхования грузов.

Например, Д.В. Кветко дает такое определение договора страхования грузов во внешнеэкономической деятельности – это добровольное двустороннее соглашение сторон относительно имущественных прав, носящее самостоятельный, рисковый, неопределенный и условный характер, которое заключается между страховщиком, обязанным выплатить страховое возмещение, ограниченное страховой премией и сроком страхования, и страхователем, обязанным оплатить стоимость оказываемой услуги и заинтересованным в ненаступлении страхового случая [4, с. 73].

Как видим, в своем определении Д.В. Кветко сделал попытку отразить специфические особенности договора страхования грузов, такие как рискованность, условность, добровольность, самостоятельность, а также сформулировал основные обязанности сторон: страховщику – выплатить страховое возмещение, а страхователю – оплатить стоимость оказываемой услуги.

С мнением Д.В. Кветко можно согласиться, однако в своем определении автор, с нашей точки зрения, допустил некоторые неточности:

- некорректно говорить, что страховое возмещение ограничено страховой премией. Страховое возмещение и страховая премия, конечно, математически зависимы, однако здесь видится обратная зависимость: страховое возмещение ограничено страховой суммой, а от размера страховой суммы зависит страховая премия;

- в определении договора страхования грузов важно отметить зависимость страхового возмещения от страховой суммы и, по нашему мнению, крайне необходимо законодательно закрепить определение страховой стоимости грузов, чтобы взаимно увязать белорусское законодательство с международной практикой. Надлежит закрепить понятие страховой стоимости как действительной стоимости груза в месте его нахождения в день заключения договора страхования и убытков от предпринимательской деятельности, которые страхователь понес бы при наступлении страхового случая (транспортные расходы (фрахт), ожидаемая прибыль; целесообразные расходы, которые предприняты страхователем для предотвращения или уменьшения ущерба при наступлении страхового случая; расходы и жертвы по общей аварии; затраты на перегрузку, складирование и дальнейшее движение груза после страхового случая), размер которых устанавливается по желанию страхователя при заключении договора страхования.

Также страховое возмещение не может быть ограничено сроком страхования. Во-первых, понятие срок страхования может вызывать дискуссии. Как пишут С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова «для договора страхования признано использование конструкции, при которой договор заключен, но не действует» [5, с. 267], и это лишь один из возможных вариантов. Более правильно при определении договора страхования обращать внимание на срок действия договора, а также на сроки уплаты страховой премии (взносов) и тем самым отразить консенсуальность и реальность договора страхования грузов. Во-вторых, нет прямой математической зависимости возмещения от срока страхования.

Кроме того, реалии современного рынка транспортировки грузов таковы, что ответственность за эти сделки может быть не под силу одному страховщику, и сторон договора может быть больше, поэтому считаем, что не стоит указывать на то, что договор страхования грузов – двусторонний.

По нашему мнению, не нужно акцентировать внимание на обязанности страховщика быть «заинтересованным в ненаступлении страхового случая», так как в противном случае имеет место страховое мошенничество, причем это касается всех договоров страхования, а не только страхования грузов.

Заключение. С нашей точки зрения, легальное определение договора страхования, представленное в статье 819 ГК, не отражает всех особенностей договора транспортного страхования грузов, поэтому предлагаем авторское определение данного договора:

Договор страхования грузов – это договор добровольного страхования, действующий на условиях правил страхования, являющихся неотъемлемой частью договора, в силу которого страховщик (страховщики) берет на себя риск и обязуется оказать или оказывает страховую защиту с момента, оговоренного в договоре, а страхователь обязуется уплатить обусловленную договором сумму (страховой взнос) в установленные условиями страхования сроки, а также нести иные ответственные обязательства по обеспечению сохранности груза и информированию о его состоянии согласно правилам страхования. Под страховой защитой при этом следует понимать особого рода страховую услугу, которая включает в себя обязанность страховщика предоставить страховую охрану и произвести страховую выплату страхователю или выгодоприобретателю, которыми могут выступать грузовладельцы (грузоотправители, грузополучатели), перевозчики (либо экспедиторы и логистические компании) и кредиторы, имеющие основанный на законодательстве или договоре интерес в сохранении груза, в пределах определенной договором страховой

суммы при наступлении страхового случая – утраты (гибели) или повреждения застрахованного груза в результате событий, оговоренных условиями страхования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Макиенко, Д.Д. Правовые проблемы договора страхования в гражданском праве / Д.Д. Макиенко // Научный альманах. – 2016. – № 9–2(23). – С. 255–257.
2. Гражданский кодекс Республики Беларусь [Электронный ресурс] : 7 дек. 1998 г., № 218-3 : принят Палатой представителей 28.10.1998 г. : одобр. Советом Республики 19.11.1998 г. : в ред. Закона Респ. Беларусь от 09.01.2017 № 14-3 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология 3000 / ООО «ЮрСпектр», Национальный центр правовой информации. Республика Беларусь. – Минск, 2019.
3. Брагинский, М.И. Договор страхования / М.И. Брагинский. – М. : Статут, 2000. – 174 с.
4. Кветко, Д.В. Понятие и сущность договора страхования грузов во внешнеэкономической деятельности / Д.В. Кветко // Юрид. журн. – 2006. – № 1. – С. 70–73.
5. Ермасов, С.В. Страхование : учебник для бакалавров / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2015. – 791 с.

Поступила 24.04.2019

THE NOTION OF A TRANSPORT INSURANCE CONTRACT

A. BUSEL

The author of the article studies a transport insurance contract to get a single notion of the statutory concept and the suggestion about its legislative consolidation. So, the author answers the basic legal questions of the transport insurance contract requiring the compulsory reading and linking with the world practice; the characterizing signs of the transport insurance contracts, which are the bases of the formation of the notion are distinguished and analyzed by the author. These characterizing signs are: refundable; mutual (bilateral, synallagmatic); aleatory, not conditional; a real contract – it can be consensual or concluded, but not ongoing; urgent; joinder and mutual contracts; independent; multilateral; has complicated parties' criteria; it can be a property insurance contract and a business risk insurance contract simultaneously. The result of the research is the author's definition of the transport insurance contract reflected in the article.

Keywords: *the definition of the transport insurance contract, the legal basis of the transport insurance contract.*