

Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов

Книга – подробное практическое руководство по ведению предприятием транспортно-экспедиторской деятельности на внешнеторговых рынках. Анализ этой деятельности взаимосвязан с договором международной купли-продажи товара, его перевозки, страхования и финансирования. Подробно рассматриваются международные транспортные документы для перевозки грузов, страховые и банковские документы международной транспортной экспедиции.

Материал изложен с учетом Инкотермс 2010, Унифицированных правил и обычаев для документарных аккредитивов, конвенций ООН, судебной практики, специальной литературы. Книга основана на многолетнем практическом опыте авторов в области международной перевозки грузов и транспортной экспедиции.

Алфавитно-предметный указатель поможет быстро найти в книге необходимую информацию.

Для специалистов в области международной перевозки грузов и транспортной экспедиции, а также компаний, активно занимающихся внешнеторговой деятельностью.

Предисловие

В СССР международной транспортной экспедицией постоянно занимались три организации системы Министерства внешней торговли СССР – В/О «Союзвнештранс», В/О «Техвнештранс», В/О «Союзтранзит». Большую часть товаров внешней торговли страны эти экспедиторы отправляли через советские морские торговые порты – экспедиторов системы Министерства морского флота СССР. Их деятельность ограничивалась территорией самого порта. Не будет преувеличением сказать, что в морских торговых портах формировалась практика транспортного экспедирования внешнеторговых грузов страны. Правовой основой практики транспортного экспедирования тех лет были административно-правовые нормы (постановления правительства страны и межведомственные соглашения МВТ СССР, ММФ СССР, ГКЭС).

В 1991 г. впервые сделан был шаг к созданию законодательной базы транспортной экспедиции. Вторым шагом стало принятие ГК РФ 1994 г. В 1999 г. появился первый в России полноценный учебник¹ для подготовки специалистов в области транспортной экспедиции. Учебник вобрал в себя многолетний ценный опыт работы его автора в национальных и иностранных транспортных и внешнеторговых организациях.

К 2000 г. в стране было зарегистрировано 17.000 экспедиторских фирм. Произошла диверсификация экспедиторского обслуживания. В итоге большая часть внешнеторговых грузов оформляется не грузоотправителями, а экспедиторами и другими посредниками. Подчас экспедиторы принимают статус перевозчика груза.

Авторы настоящей книги предлагают специалистам в области международной перевозки грузов и транспортной экспедиции свой многолетний практический опыт. Надеемся, что наша книга поможет вам в работе.

А.С. Кокин, Г.А. Левиков

¹ Плужников К.И. Транспортное экспедирование. Учебник. М.: РосКонсульт, 1999. С. 576.

Содержание

Предисловие	III
Указатель сокращений.....	XIV
ГЛАВА I. Возникновение и развитие экспедиторской деятельности	1
§ 1. Исторические предпосылки возникновения услуг экспедитора.....	1
§ 2. Изменение первоначальной «классической» концепции экспедирования	6
§ 3. Услуги зарубежных экспедиторов	8
§ 4. Стремление к созданию международного договора транспортной экспедиции	32
§ 5. Международная федерация транспортно-экспедиторских организаций (ФИАТА) – представитель экспедиторской индустрии на мировом уровне	36
§ 6. Создание общепризнанных терминов для применения в области смешанных перевозок груза, транспортного экспедирования, логистики	38
ГЛАВА II. Источники права	39
§ 1. Венская конвенция.....	39
§ 2. Международные транспортные договоры (конвенции, соглашения, протоколы)	40
§ 3. Национальное законодательство Российской Федерации	45
3.1. Международные договоры	45
3.2. Федеральные законы.....	46
3.3. Иные правовые акты Российской Федерации (Other Statutes of the Russian Federation).....	46
3.4. Нормативные правовые акты федерального органа исполнительной власти в области транспорта (The Federal Executive Authority on Transport of the Russian Federation)	47

3.5. Обычаи делового оборота (Customs of trade)	47
§ 4. Торговые обычаи. Правила толкования международных торговых терминов (International Rules for the Interpretation of Trade Terms) – Инкотермс.....	48
§ 5. Банковские обычаи	58
§ 6. Судебная практика	61
§ 7. Национальные «Общие условия экспедирования».....	64
§ 8. Типовые экспедиторские правила ФИАТА.....	67
ГЛАВА III. Договор международной транспортной экспедиции	76
§ 1. Понятие международного договора транспортной экспедиции.....	76
§ 2. Соотношение международного договора транспортной экспедиции с другими родственными ему договорами.....	77
2.1. Договор транспортной экспедиции и договор поручения	80
2.2. Договор транспортной экспедиции и агентский договор	81
2.3. Договор транспортной экспедиции и договор комиссии.....	82
2.4. Международный договор транспортной экспедиции и договор перевозки груза	83
2.5. Общие замечания о соотношении договора транспортной экспедиции с родственными ему договорами..	91
§ 3. Заключение международного договора транспортной экспедиции.....	94
3.1. Принцип свободы договора	94
3.2. Две стадии заключения договора	96
3.3. Требования, относящиеся к оферте.....	96
3.4. Требования, относящиеся к акцепту	98
3.5. Момент вступления акцепта в силу. Отмена акцепта.....	98
3.6. Момент заключения договора	100
§ 4. Стороны международного договора транспортной экспедиции.....	100
§ 5. Рекомендации экспедитору при организации смешанной перевозки груза «от двери до двери».....	102
ГЛАВА IV. Правовая основа деятельности экспедитора стран общего права и стран гражданского права	105
§ 1. Экспедитор в Англии.....	105
1.1. Общие положения	105
1.2. Определение понятия «договор» (в законе, правовой литературе, практике судов).....	108
1.3. Обязанности агента и принципала в общем праве.....	109

1.4.	Основные обязанности принципала, имеющие отношение к данной теме	111
1.5.	Определение понятия «договор экспедиции»	111
1.6.	Двойная роль экспедитора	112
1.7.	Критерии определения роли экспедитора	114
1.8.	Экспедитор в роли перевозчика	116
1.9.	Экспедитор в роли хранителя	116
1.10.	Стандартные условия оказания услуг Института экспедиторов (1984).....	118
§ 2.	Экспедитор в США	119
2.1.	Общие положения	119
2.2.	Виды экспедиторов. Понятия экспедиторов.....	122
§ 3.	Экспедитор во Франции.....	127
§ 4.	Экспедитор в речных портах стран бассейна р. Дунай	131
4.1.	Транспортно-экспедиторские услуги до 50-х годов XX века.....	132
4.1.1.	Экономические предпосылки появления первого соглашения дунайских пароходств об оказании транспортно-экспедиторских услуг	132
4.1.2.	Правовая форма соглашения дунайских пароходств об оказании транспортно-экспедиторских услуг	134
4.1.3.	Степень производственной и правовой самостоятельности	134
4.1.4.	Органы управления	135
4.1.5.	Ответственность перед клиентурой	136
4.2.	Транспортно-экспедиторские услуги с 50-х годов XX века	136
4.2.1.	Экономические предпосылки появления второго соглашения дунайских пароходств об оказании транспортно-экспедиторских услуг	136
4.2.2.	Поиск правовой формы соглашения дунайских пароходств об оказании транспортно-экспедиторских услуг	137
4.2.3.	Создание Братиславских соглашений	139
4.2.4.	Степень производственной и правовой самостоятельности	140
4.2.5.	Географическая сфера действия	141
4.2.6.	Возможность стать участником Братиславских соглашений	143
4.2.7.	Юридический характер Братиславских соглашений	145
4.2.8.	Братиславские соглашения после распада СЭВ и СССР....	149
4.2.9.	Новая задача участников Братиславских соглашений	156

§ 5. Экспедитор в Германии	157
5.1. Суть договора экспедиции	157
5.2. Правоотношения в договоре экспедиции	158
5.3. Источники права.....	159
5.4. «Купец» – основной субъект торгового права. Экспедитор как разновидность понятия «купец»	160
5.5. Создание примерных условий заключения договоров экспедиции	161
5.6. Субъекты права ADSp	164
5.6.1. Сфера применения ADSp.....	164
5.6.2. Правовая природа ADSp	166
5.6.3. Особенность регулирования ответственности экспедитора в ADSp.....	167
5.6.4. Экспедирование сборного груза	168
5.6.5. Выполнение перевозки самим экспедитором.....	169

**ГЛАВА V. Международные транспортные документы
для перевозки груза 170**

**Часть I. Общие вопросы международных
(конвенциональных) транспортных документов 170**

§ 1. Документальный режим в соответствии с международными транспортными конвенциями.....	173
1.1. Выдача бумажного документа	173
1.2. Выдача бумажного документа путем автоматической обработки данных	175
1.3. Выдача транспортного документа в месте назначения товара.....	175
1.4. Замена бумажного документа	176
§ 2. Контроль за движением товара посредством транспортного документа	177
§ 3. Количество необходимых данных транспортных документов.....	179
§ 4. Требования подписи	180
§ 5. Организации, подготавливающие формы транспортных документов	184
§ 6. Документы с незаполненной оборотной стороной, документы в краткой форме и документы, представляемые отправителем груза.....	186
§ 7. Универсальные (многоцелевые) транспортные документы	188
§ 8. Морская накладная вместо коносамента.....	190
§ 9. Юридическое значение записей, хранящихся в электронной системе.....	193
§ 10. Документарные аккредитивы	194

Часть II. Транспортные документы для перевозки груза в практике морского перевозчика и экспедитора. Их характеристики	195
§ 1. Общие вопросы выбора клиентом вида транспортного документа	195
§ 2. Применяемые на практике транспортные документы морского перевозчика	199
2.1. Коносамент (Bill of Lading)	199
2.2. Доковая расписка (Dock receipt)	212
2.3. Складское свидетельство (Warehouse receipt)	213
2.4. Документ смешанной перевозки груза (Combined Transport Document).....	217
2.5. Деливери-ордер (Delivery order)	218
2.6. Штурманская расписка (Mate's receipt)	223
2.7. Морская накладная (Waybill)	224
2.8. Коносамент публичного перевозчика – несудовладельца (NVOCC b/l)	231
2.9. Коносамент в краткой форме (Short form of b/l)	232
Часть III. Применяемые на практике экспедиторские документы ФИАТА. Их характеристики	233
§ 1. Поручение на экспедирование (FIATA Forwarding Instruction – FFI)	233
§ 2. Декларация грузоотправителя на перевозку опасного груза (Shipper's Declaration for the Transport of Dangerous Goods – FIATA SDT)	234
§ 3. Экспедиторский сертификат получения груза (Forwarder's Certificate of Receipt – FIATA FCR)	235
§ 4. Экспедиторская складская расписка (Forwarder's Warehouse Receipt – FIATA FWR)	237
§ 5. Экспедиторский сертификат перевозки груза (Forwarder's Certificate of Transport – FCT).....	238
§ 6. Экспедиторский коносамент перевозки груза в смешанном сообщении (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL)	239
§ 7. Экспедиторская накладная перевозки грузов в смешанном сообщении (Non-Negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill – FWB)	242
§ 8. Общие замечания для экспедиторских документов ФИАТА.....	243

ГЛАВА VI. Транспортные документы для перевозки груза, имеющие свойства ценной бумаги (товарораспорядительные бумаги)	244
§ 1. Понятие товарораспорядительного документа в иностранном и российском праве	244
§ 2. Функции товарораспорядительных бумаг	284
2.1. Легитимационная функция	285
2.2. Распорядительная функция	297
2.3. Доказательственная функция	303
2.3.1. Допустимость возражения должника	306
2.3.2. Отсутствие товарораспорядительного документа	310
2.3.3. Оценка содержания товарораспорядительного документа	311
2.3.4. Идентификация товара в товарораспорядительном документе	315
ГЛАВА VII. Соотносимость характеристик «товара» в международном договоре купли-продажи товара и «груза» в транспортном документе перевозчика	319
§ 1. Информация, не относящаяся к договору перевозки	320
§ 2. Качественная характеристика товара	321
§ 3. Количественная характеристика товара	325
§ 4. Упаковка товара	330
§ 5. Позиция банков относительно описания товара в аккредитиве	332
ГЛАВА VIII. Передача груза экспедитору-перевозчику для доставки получателю	334
§ 1. Общие вопросы	334
§ 2. Субъекты передачи	335
§ 3. Объект передачи	340
3.1. Объектом передачи служит товар	340
3.2. Замена индивидуализированного товара	348
§ 4. Оговорки о состоянии полученного товара	352
§ 5. «Чистый» транспортный документ. Конфликт интересов	365
5.1. Продавец – покупатель	368
5.2. Перевозчик – отправитель (продавец)	369
5.3. Банк – лицо, в пользу которого устанавливается платежное обязательство	370
5.4. Страхователь – страховщик	370

5.5. Фрахтователь – фрахтовщик.....	372
§ 6. Рекомендованные МТП оговорки, не влияющие на чистоту транспортного документа	376
ГЛАВА IX. Владение экспедитора-перевозчика грузом	391
§ 1. Право владения перевозчика грузом	391
§ 2. Право распоряжения отправителя грузом.....	401
2.1. Продолжительность действия «права распоряжения» отправителя	407
2.2. Передача отправителем «права распоряжения» товаром.....	409
§ 3. Выдача груза в месте назначения	411
§ 4. Хранение товара в месте назначения	418
ГЛАВА X. Транспортное страхование груза	421
§ 1. Потребность в транспортном страховании груза.....	421
§ 2. Договор транспортного страхования груза. Перестрахование	425
§ 3. Основные термины и понятия договора транспортного страхования груза	428
§ 4. Страховые документы	434
§ 5. Страхование при экспедировании	443
5.1. Организация страхования груза.....	443
5.2. Страхование ответственности экспедитора.....	444
ГЛАВА XI. Транспортные, страховые, коммерческие документы в банковской практике международных расчетов	446
§ 1. Формы международных расчетов при купле-продаже товара	446
1.1. Аванс.....	446
1.2. Инкассо	447
1.3. Документарный аккредитив.....	448
1.4. Открытый счет	448
1.5. Схема расчета сторон договора купли-продажи товара с использованием морского коносамента	450
§ 2. Понятие «транспортный документ» у банков.....	451
2.1. Морской коносамент с перевозкой от порта до порта.....	455
2.2. Необоротная морская накладная	456

2.3. Коносамент на условиях чартер-партии (чартерный коносамент)	457
2.4. Транспортный документ смешанной или комбинированной перевозки	458
2.5. Авиатранспортный документ	459
2.6. Транспортный документ на автодорожную и железнодорожную перевозки и перевозку по внутренним водным путям	459
2.7. Транспортные документы, выданные экспедиторами	460
2.8. Экспедиторский сертификат о получении или перевозке (FCR/FCT)	461
§ 3. Приемлемость транспортного документа для банка. Схема операций, связанных с коносаментом при аккредитиве	461
§ 4. Проверка представленных банку документов	466
4.1. Руководящие принципы проверки	467
4.2. Проверка «чистоты» транспортного документа	478
4.3. Проверка страхового документа	484
4.4. Проверка коммерческого счета	485

**ГЛАВА XII. Пределы ответственности перевозчика
в международных транспортных конвенциях
о перевозке груза 488**

§ 1. Создание новой расчетной единицы «специальное право заимствования» (СПЗ) МВФ	488
§ 2. Морская перевозка	490
2.1. Брюссельская конвенция о коносаменте	490
2.2. Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1968 г. (Висбийский протокол)	490
2.3. Гамбургские правила	490
2.4. Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, от 25 августа 1924 г. с поправками, внесенными Протоколом 1968 г. (1979 г.)	492
2.5. Роттердамские правила	492
§ 3. Воздушная перевозка	493

3.1. Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавская конвенция)	493
3.2. Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 г. (Гаагский протокол).....	493
3.3. Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными Гаагским протоколом, подписанный в Гватемале (Гватемальский протокол)	493
3.4. Дополнительные протоколы, подписанные в Монреале 25 сентября 1975 г.	494
§ 4. Дорожная перевозка	495
4.1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1957 г.	495
4.2. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1978 г.	495
§ 5. Железнодорожная перевозка	496
5.1. Соглашение, касающееся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС) 1966 г.	496
5.2. Добавление «В» к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г.	496
§ 6. Смешанные перевозки.....	498
6.1. Конвенция о смешанных перевозках грузов (еще не вступила в силу)	498
§ 7. Водные перевозки	499
7.1. Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КППВ).....	499
§ 8. Краткое сопоставление пределов ответственности за утрату или повреждение груза, выраженных в СПЗ	500
Приложение № 1.	
UN/ЕСЕ терминология комбинированных перевозок, ООН, Нью-Йорк, 2001 г.....	504
Приложение № 2.	
Генеральные условия экспедиторов Российской Федерации. Ассоциация экспедиторов Российской Федерации	524
Алфавитно-предметный указатель	537

**§ 1. Потребность в транспортном
страховании груза**

Гражданское законодательство относит риск осуществления предпринимательской деятельности на предпринимателя (п. 1 ст. 2 ГК РФ). К числу предпринимателей относятся покупатели (импортеры) и продавцы (экспортеры). Они сталкиваются с различными рисками. Часть рисков внутренне присуща самой предпринимательской деятельности, например, неправильная оценка рынка сбыта и определения цены товара, недостаточность послепродажного обслуживания. Купля-продажа товара с последующей транспортировкой товара по территории ряда государств увеличивает риск имущественных потерь. А при перевозке товара морским транспортом риск таких потерь выше, чем в других областях деятельности продавца и покупателя. Необходимость по возможности обезопасить себя от таких потерь стала причиной возникновения и широкого распространения транспортного страхования.

Морское страхование, с исторической точки зрения, является первоначальным видом страхования. Оно послужило образцом для других форм страхования. Процесс распространения морского страхования с «моря» на «сушу» начался с конца XVII в.⁹³¹ Слияние морского страхования с сухопутным – лишь вопрос времени, полагал Г.Ф. Шершеневич⁹³². Становилось все более и более привычным по одному полису страховать во время всей перевозки имущество, которое сначала должно перевозиться морем, а затем – по суше. В этих случаях к сухопутному страхованию применялись правила морского

⁹³¹ Описание см.: *Райхер В.К.* Общественно-исторические типы страхования. М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1947. С. 107 и далее.

⁹³² *Шершеневич Г.Ф.* Учебник торгового права. 4-е изд. СПб., 1908. С. 310.

страхования. Такого рода решения не были редкостью в иностранной и российской страховой практике конца 90-х гг. XIX в.⁹³³ Споры, возникающие из таких договоров, становились предметом судебного рассмотрения⁹³⁴.

Договор транспортного страхования приобрел самостоятельное экономическое значение⁹³⁵ и обратил на себя внимание законодателя дореволюционной России⁹³⁶.

Зарубежные законодательства допускают (по соглашению сторон или торговому обычаю) распространение правил морского страхования «на внутренние воды или сушу, которые имеют косвенное отношение к морским перевозкам»⁹³⁷. Это имеет место в законодательствах Великобритании, Франции, США⁹³⁸. Законодательством Канады страхование подразделяется на морское и наземное страхование⁹³⁹. Оно допускает, что «морским страхованием могут охватываться риски, связанные с предприятием, аналогичным морскому, сухопутные риски, связанные с морским предприятием»⁹⁴⁰.

В договорной практике морского страхования⁹⁴¹ товаров на этот счет действует правило «транзитной оговорки», наиболее знакомой многим в редакции Института лондонских страховщиков. По условию о транзите товар считается застрахованным с момента его отгрузки со склада в место, указанное в полисе, и продолжает оставаться

⁹³³ Проект Гражданского уложения. СПб., 1809. Кн. 5. Обязательства. Т. 5. С. 116 (далее – Проект Гражданского уложения).

⁹³⁴ Решение Правительствующего Сената № 101 от 1891 г.

⁹³⁵ Проект Гражданского уложения. С. 120.

⁹³⁶ Проект Гражданского уложения предусматривал в главе XX «Страхование» раздел III «Транспортное страхование», ст. 963–971. Морское страхование регулировалось Уставом торговым (издание 1893 г.), раздел 6, книга 2, ст. 538–588.

⁹³⁷ Schmitthoff's Export Trade. P. 288.

⁹³⁸ Пункт 1 ст. 2 MIA 1906; ст. L-173-19 раздела I главы III французского декрета № 76-666 «О кодификации законодательных актов, относящихся к морскому страхованию» от 21 июля 1976 г.; п. 3 ст. 2-323 ЕТК США.

⁹³⁹ Статья 2389 Гражданского кодекса Квебека 1991 (вступил в силу 1 января 1994 г.).

⁹⁴⁰ Статья 2505 Гражданского кодекса Квебека 1991/1994.

⁹⁴¹ Практика английского страхового рынка не допускает сомнений в том, что договором морского страхования можно покрыть как собственно морскую часть транспортировки товара, так и внутриводную, сухопутную и воздушные части перевозки застрахованного товара. См.: *Dover V. Elements and Practice of Marine Insurance*. L., 1962. P. 17–18.

застрахованным вплоть до доставки такого товара на конечный склад в месте назначения, упомянутом в страховом полисе.

В нашей стране не было и нет специальных законов о страховании экспортных и импортных товаров, перевозимых различными видами транспорта. Считалось (Лебедев С.Н.), что при отсутствии или неполноте самостоятельных видов страхования внешнеторговых грузов на речном, автомобильном, железнодорожном, авиационном транспорте можно – в порядке аналогии закона – применять отдельные положения КТМ и в отношении страхования грузов, перевозимых иными видами транспорта самостоятельно или сообща (например, в смешанном железнодорожно-водном и т. п. сообщении)⁹⁴².

Опубликованная судебная практика СССР не высказала своего отношения о правомерности такого решения.

Многолетнюю практику применения отечественным страховщиком отдельных положений КТМ СССР и в отношении страхования товаров, перевозимых иными видами транспорта, можно объяснить иначе, чем это сделал Лебедев С.Н.

В гражданском праве к аналогии закона⁹⁴³ прибегают в тех случаях, когда пробел в законодательстве не восполняется ни законом, ни условиями заключенного договора. Советская судебная практика до издания Основ и ГК РСФСР 1964 г. хотя и с колебаниями, но признавала, что гражданское законодательство не знает замкнутого перечня оснований возникновения обязательств. То есть обязательства могут создаваться договорами лиц, не укладывающимися в систему договоров и иных действий, предусмотренных нормами обязательственной части ГК и иных законодательных актов.

Из содержания ст. 4 Основ и ст. 4 ГК РСФСР 1964 г. вытекало, что при условии соблюдения указанных в них требований лица могли своими действиями создавать не только обязательственные, но и иные гражданские правоотношения. Допускались случаи, когда к предусмотренному законом договорному обязательству присоединялись элементы другого договора. Диспозитивный характер норм

⁹⁴² См.: Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование / Под ред. В.С. Позднякова. М.: Международные отношения, 1970. С. 239.

⁹⁴³ Правила об аналогии закона могут применяться к «закону» в строгом значении этого слова. Они не распространяются на действие ведомственного нормативного акта – «Правил транспортного страхования грузов», утвержденных и введенных в общесоюзную внешнеторговую практику страхования приказами НКФ СССР и Минфина СССР.

КТМ СССР о страховании⁹⁴⁴ в сочетании с правилами ст. 4 Основ и ст. 4 ГК РСФСР 1964 г. позволял заключать договоры транспортного страхования товаров на условиях иных, чем содержащиеся в правилах КТМ СССР.

Практика страхования прошлых лет имеет свое правовое обоснование и в действующем российском законодательстве – в сочетании диспозитивных правил ст. 247 КТМ РФ с п. 3 ст. 421 ГК РФ. Эта основа позволяет российским страховщикам также применять в своей практике условия страхования иностранных страховщиков, в частности, условия Института лондонских страховщиков (*Institute Cargo Clauses A, B, C*).

Несколько основных причин вызывают необходимость использовать транспортное страхование товара.

Некоторые «заморские» договоры купли-продажи товара устанавливают прямую обязанность страхования проданного товара (CIF). Ее неисполнение позволяет покупателю отказаться от незастрахованного товара даже тогда, когда товар благополучно прибыл в место своего назначения.

Есть различие между временем, в течение которого товар находится на риске, соответственно, перевозчика и страховщика. По договору перевозки ответственность перевозчика наступает с момента, когда товар поступает в ведение перевозчика. По договору транспортного страхования товар считается застрахованным на весь период его транспортировки различными видами транспорта (вплоть до прибытия товара в начальный и выхода товара из конечного склада, расположенного на территории порта, станции, пристани).

По международным транспортным конвенциям:

- а) ответственность перевозчика за товар наступает лишь при наличии его вины. Ответственность не распространяется на случаи утраты или повреждения товара вследствие обстоятельств непреодолимой силы и наличия других угрожающих безопасности товара обстоятельств;
- б) ответственность перевозчика носит ограниченный характер. Он далеко не всегда может обеспечить полное возмещение убытка, понесенного владельцем товара.

⁹⁴⁴ Статья 193 КТМ СССР 1929 г.; ст. 195 КТМ СССР 1968 г.

На требования, вытекающие из договора перевозки товара и морского страхования, установлены различные сроки исковой давности. Для требований из договора перевозки установлен годичный срок, а из договора морского страхования – более длительный (два года – п. 1 ст. 409 КТМ РФ).

§ 2. Договор транспортного страхования груза. Перестрахование

Словосочетание «транспортное страхование» рождено юридической и страховой практикой дореволюционной России. Оно прочно вошло в страховую практику СССР и России. В широком смысле под «транспортным страхованием» понимается страхование имущества от опасностей, возникающих в связи с его перевозкой. Понятием «транспортное страхование» охватывается: 1) морское страхование; 2) страхование имущества, перевозимого по:

- железным дорогам;
- внутренним водным путям сообщения;
- шоссейным дорогам;
- воздушным путям.

Морское страхование является прародителем имущественного страхования и всех видов транспортного страхования; оно лежит в основе современного зарубежного и отечественного транспортного страхования. Поэтому определение договора транспортного страхования можно построить на основе договора морского страхования (ст. 246 КТМ РФ)⁹⁴⁵, которое, в свою очередь, согласовано с общим определением договора имущественного страхования в гражданском праве (п. 1 ст. 929 ГК РФ).

По договору транспортного страхования страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении

⁹⁴⁵ Так поступил Лебедев С.Н. (Указ. соч. С. 240). Его определение базируется на тексте ст. 194 КТМ СССР 1968 г.

предусмотренных договором транспортного страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страховой случай), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Договор транспортного страхования заключается в простой письменной форме (ст. 940 ГК РФ, ст. 248 КТМ РФ). Нотариальное удостоверение не обязательно. Установлены два способа его заключения:

- а) путем составления одного документа (п. 2 ст. 940 ГК РФ) с подписями страховщика и страхователя и
- б) путем вручения страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления страхового документа.

В последнем случае согласие страхователя заключить договор на предложенных страховщиком условиях подтверждается принятием от страховщика страхового документа – страхового полиса, свидетельства, сертификата, квитанции (п. 2 ст. 940 ГК РФ) или другого страхового документа (ст. 251 КТМ РФ).

Названные страховые документы успели получить новую, прямо-таки революционную оценку. Оказывается, «используемые в страховом деле *полисы* (страховые свидетельства, сертификаты) *придают своеобразию форме договора страхования*»⁹⁴⁶ (выделено мною. – А.К.). А юридическая значимость этих страховых документов зависит от их «оригинального оформления: часто это специальные бланки, на дорожной бумаге, с различными многоцветными сетками, водяными знаками и иными степенями защиты».⁹⁴⁷ Чтение такого – смех сквозь слезы.

Риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятой на себя страховщиком по договору транспортного страхования товара, может быть им застрахован полностью или частично у другого страховщика (страховщиков) по заключенному с последним договору перестрахования (п. 1 ст. 967 ГК РФ). При перестраховании рисков происходит распределение страховых убытков между страховщиками и перестраховщиками. Это способствует, с одной стороны, увеличению числа покрываемых страхованием рисков, а с другой – принятию на

⁹⁴⁶ Страхование грузов, ответственности перевозчиков и экспедиторов. Вып. 4. 2-е изд. СПб.: Информационный центр «Выбор», 2003. С. 48.

⁹⁴⁷ Страхование грузов, ответственности перевозчиков и экспедиторов. Вып. 4. С. 48.

страхование весьма крупных страховых сумм. Главным рынком морских перестрахований был и остается Лондон.

Договор транспортного страхования товара и договор перестрахования есть два юридически самостоятельных договора с различным субъектным составом. Однако оба они неразрывно связаны между собой. Юридическая судьба договора транспортного страхования товара неизбежно отражается на судьбе договора перестрахования: если первый по какой-либо причине будет признан недействительным, то и связанный с ним второй договор разделит судьбу первого.

Понятно, почему советский страховщик использовал в своих правилах⁹⁴⁸ и полисах формулировки страхового полиса Ллойда (*Lloyd's S.G. Policy*), прилагающегося к английскому MIA 1906 г. Смысл руководящих положений для толкования отдельных пунктов полиса Ллойда содержался в английских судебных решениях, принятых в течение двух столетий использования полиса. Полис был изменен после его критики со стороны ЮНКТАД⁹⁴⁹. Новый полис⁹⁵⁰ и оговорки о страховании грузов Института лондонских страховщиков введены в практику с 1 января 1983 г. Новые пункты о страховании товаров известны под названием «Оговорки А, В и С Института лондонских страховщиков».

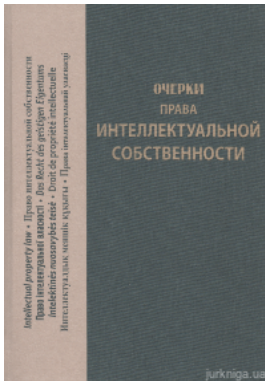
Оговорки А, В и С этого Института перечисляют виды страхового покрытия, виды убытков, исключенных в соответствии с полисом. Считается, что оговорка А заменила страхование от всех рисков, которое предоставлялось по полису Ллойда. Оговорки В и С покрывают специальные риски. Оговорка С – самая ограниченная, так как дает защиту только по наиболее общим случаям причинения ущерба. Все три оговорки покрывают расходы по общей аварии и спасению судна.

⁹⁴⁸ Пункты 1 и 2 § 2 Правил транспортного страхования грузов Ингосстраха СССР от 24 августа 1949 г. предусматривали две группы условий: 1) с ответственностью за частную аварию, 2) без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения. Пункты 1, 2 и 3 § 2 Правил транспортного страхования грузов Ингосстраха СССР от 20 октября 1958 г. предусматривали три группы условий: 1) с ответственностью за все риски; 2) с ответственностью за частную аварию; 3) без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения.

⁹⁴⁹ UNCTAD Official Records TD/B/590.

⁹⁵⁰ Его проект разработан Институтом лондонских страховщиков. Был представлен Рабочей группе по международному законодательству в области морских перевозок Комитета по морским перевозкам, 8-я сессия 12 октября 1981 г. Дос. TD/B/C. 4/ISL (VIII)/SG/CRP. 3.

Книги, які можуть вас зацікавити



Очерки права интеллектуальной собственности

Перейти до галузі права
Транспортне право



[Перейти на сайт →](#)