



центр вынужден постоянно направлять ресурсы в дотационные регионы, где они используются, как правило, нерационально. Кроме того, он не дает возможности выработать и осуществить долгосрочную стратегию социально-экономического развития, оптимальную для всей страны.

Следовательно, надо искать иные способы превращения субъектов Федерации в регионы с высоким социально-экономическим потенциалом. В сложившихся условиях это может быть сделано путем укрупнения субъектов Федерации. Но каковы должны быть пределы такого укрупнения? Вот еще один из вопросов и для политиков, и для политологов, и для экономистов, и для законодателей.

Все это подводит нас к необходимости совершенствования государственно-территориального устройства России и в структурном, и в системно-управленческом аспектах. Видимо, решение этой проблемы даст стимул для дальнейшего развития Российского государства как федерации¹¹. Этому должна способствовать реализация принципов территориального построения федерации и равноправия ее субъектов, на что нацелены «сближение экономических и социальных уровней регио-

¹¹ Печенев В.А. Многонациональная цивилизация Россия // Журнал рос. права. 2003. № 8. С. 43.

нов, уменьшение их дифференциации по производственному потенциалу, повышение ресурсной, особенно финансовой, самодостаточности»¹².

Формирование нового правового режима, нацеленного на создание равных возможностей для всех субъектов Российской Федерации, требует построения симметричной федерации, совершенствования отношений в области бюджетного федерализма, межбюджетных отношений.

Образование новой системы государственно-территориального устройства приведет к экономии расходов на управление в государстве, к укреплению основ его экономической и национальной безопасности, будет устранен разрыв между экономической и правовой основами территориального устройства¹³.

Нынешний этап развития Российской Федерации требует дополнительного внимания к осмыслению современных проблем государственного строительства и суверенитета, объективного научного подхода.

¹² Гранберг А.Г., Кистанов В.В., Адамеску А.А. и др. Государственно-территориальное устройство России (экономические и правовые основы) / А.Г. Гранберг [и др.]. М., 2003. С. 416.

¹³ Васильева Л.Н. Актуальное научное издание по вопросам государственно-территориального устройства России // Журнал рос. права. 2004. № 10. С. 160.

О ПРАВОВОЙ ПРИРОДЕ И ПРЕДМЕТЕ ДОГОВОРОВ СТРАХОВАНИЯ РИСКОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ В ОБЯЗАТЕЛЬСТВЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

А.В. ЛИНЁВА,

Управление на транспорте МВД России
по Центральному федеральному округу
e-mail: lineva_a@mail.ru

Научная специальность: 12.00.03 — гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право

Рецензент: кандидат юридических наук
М.В. Саудаханов

Аннотация. Рассматривается юридическая характеристика договоров имущественного страхования и их место в регулировании отношений участников обязательства железнодорожной грузоперевозки. Разработана конструкция страховых договоров, заключаемых перевозчиками, изучены проблемы учета имущественных интересов грузовладельцев.

Ключевые слова: перевозка грузов, договор страхования, ответственность перевозчика, предпринимательский риск.



ABOUT LEGAL NATURE AND SUBJECT OF CONTRACTS INSURANCE FERRYMAN'S RISKS
IN COMMITMENT RAILWAY TRANSPORTATION GOODS

A.V. LINEVA

Annotation. In the article had paid attention to juridical description of contracts insurance property and their place in regulating relations competitors in commitment railway transportation goods. Work out constructions insurance contracts, concluding by ferryman, author has an interest in analysis problems of property owners of goods keenest.

Key words: railway transportation goods, insurance contract, ferryman's responsibility, enterprise risk.

Железнодорожные перевозки грузов представля- ют собой сегмент рынка услуг (товарного рынка), в котором количество случаев нарушения его участни- ками принимаемых обязательств растет пропорцио- нально увеличению объемов грузоперевозок. В связи с бурным развитием железнодорожного сообщения в Великобритании уже в середине XIX в. возник вопрос об ответственности при железнодорожных перевозках за ущерб, наносимый имуществу третьих лиц в резуль- тате использования паровозов¹.

Имущественная ответственность за утрату, по- вреждение (порчу), недостачу груза, а также нару- шение сроков его доставки в соответствии с граж- данским законодательством России возлагается на перевозчика, в роли которого выступает явля- ющаяся профессиональным участником предпри- нимательской деятельности транспортная органи- зация.

Положениями ст. 95 Устава железнодорожно- го транспорта РФ (УЖТ) предусмотрено, что пе- ревозчик несет ответственность за несохранность груза после принятия его для перевозки и хранения и до выдачи его грузополучателю (получателю), если не докажет, что утрата, недостача или повреж- дение (порча) груза произошли вследствие обстоя- тельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам. Такими причинами признаются те, которые зави- сят от грузоотправителя или грузополучателя, обу- словлены особыми естественными свойствами пе- ревозимых грузов, недостатками тары или упаков- ки, которые не могли быть замечены при наруж- ном осмотре груза, либо применением тары, упа-ковки, не соответствующих свойствам груза или принятым стандартам, при отсутствии следов по- вреждения тары, упаковки в пути, а также сдачей для перевозки груза, влажность которого превы- шает установленную норму. Наступление этих об-

стоятельств, делающих невозможным надлежащее исполнение обязательств перевозчика, свидетель- ствует о наличии в этом вины грузоотправителя или грузополучателя.

В ст. 95 УЖТ реализован общий принцип воз- никновения гражданско-правовой ответствен- сти предпринимателей, который сводится к поло- жению о том, что лицо, не исполнившее или не- надлежащим образом исполнившее обязатель- ство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не до- кажет, что надлежащее исполнение оказалось не-возможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств. В качестве одного из недо- статков правового регулирования вопросов наступле- ния ответственности по обязательствам перевозчиков многими исследователями отмечается законодатель- ное ограничение ее размера².

Как следует из содержания ст. 96 и 97, фор- мой наступления имущественной ответствен- сти перевозчика является возмещение причинен- ного грузоотправителю или грузополучателю ре- ального ущерба, размер которого определяется стоимостью, в том числе объявленной, утрачен- ного или недостающего груза. Правовые основа- ния для возмещения убытков контрагентов транс- портных организаций в остальной части (прежде всего упущенной выгоды) отсутствуют. Этот довод опирается на правило п. 1 ст. 400 ГК, допускающей ограничение законом права на полное возмещение убытков по отдельным видам обязательств и по обя- зательствам, связанным с определенным видом де- ятельности.

В.Г. Баукин и А.В. Гарбар, признавая преждев- ременной отмену не соответствующей правовому режиму предпринимательской деятельности огра- ниченной ответственности в обязательствах же-

¹ Страхование право: Учебник / Под ред. В.В. Шахова, В.Н. Григорьева, А.Н. Кузбагарова 4 4-е изд. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право. 2011. С. 247.

² Садиков О.Н. Реформы международного железнодорожного права // Проблемы международного частного права. М., 2000. С. 89.



лезнодорожной грузоперевозки, все же высказываются за отказ от принципа ограничения ответственности перевозчика, продиктованный возможностями страхования в сфере перевозок железнодорожным транспортом³.

Обращение к институту страхования позволяет получить удовлетворение имущественных интересов участников рассматриваемых правоотношений, а также использовать дополнительные гарантии в компенсации их финансовых потерь. Под договором имущественного страхования в ст. 929 ГК понимается договор, в котором страховщик обязуется за обусловленную договором плату при наступлении предусмотренного в договоре страхового случая возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, причиненные вследствие этого события убытки в застрахованном имуществе либо убытки в связи с иными имущественными интересами страхователя, выплатив страховое возмещение в пределах определенной договором суммы.

Известными законодательству видами обязательства имущественного страхования являются договоры страхования имущества, предпринимательского риска, ответственности за причинение вреда и ответственности по договору.

Из буквального толкования положений п. 1 ст. 933 ГК следует, что предметом договора страхования предпринимательского риска может выступать страхование предпринимательского риска только самого страхователя и только в его пользу. При этом договор страхования предпринимательского риска лица, не являющегося страхователем, ничтожен. Как объект страхования предпринимательский риск представляет собой широкое и собирательное понятие, объединяющее риски, связанные с использованием имущества предпринимателя, с исполнением обязательств, составляющих предмет его коммерческой деятельности.

Конструкцией договора перевозки грузов (ст. 785 ГК) на отправителя возлагается обязанность уплатить за перевозку груза установленную плату. Учитывая, что расчеты между сторонами, как правило, производятся до момента приема груза, риски возникновения перед перевозчиком задолженности по оплате его услуг минимальны, что вызывает сомнения в наличии страхового интереса в заключении договора страхования на случай возникновения убытков от собственной хозяйственной деятельности перевозчика. В то же время требует осмысления возможность заключения перевозчиком договора страхования предпринимательского риска потерь в его финансовой сфере в связи с наступлением имущественной ответ-

ственности перед грузовладельцем за нарушение договора перевозки.

При наступлении страхового случая, будь-то повреждение или недостача груза, страховое возмещение по такому договору должно будет обеспечивать покрытие убытков отправителя или получателя груза, выступающих в обязательстве перевозки груза на стороне кредитора. Однако договор страхования предпринимательского риска призван предоставлять страховую защиту самому страхователю, поскольку может быть заключен только с условием страхования его собственных рисков. Предостережение от нарушения этого условия рассматриваемого договора обеспечивается законом под страхом применения судом последствий недействительности ничтожной сделки. По своему предмету и правовой цели договор страхования предпринимательского риска более востребован в хозяйственной деятельности контрагентов железнодорожных перевозчиков.

Не меньший интерес представляет исследование гражданско-правовых механизмов страхования ответственности перевозчика на железнодорожном транспорте. В науке гражданского права принято различать внедоговорную (деликтную) ответственность, когда гражданское правонарушение влечет за собой возникновение обязанности возмещения причиненного ущерба, и договорную гражданскую ответственность⁴.

По договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена на основании закона (ст. 931 ГК). Правовую сущность договора определяет принятие страховщиком обязательства возместить причиненный третьим лицам или их имуществу вред в случаях, когда в соответствии с законодательством ответственность за причинение вреда возложена на страхователя. Из положений п. 1 ст. 796 следует, что на перевозчика, в том числе осуществляющего свою деятельность на железнодорожном транспорте, возлагается ответственность за несохранность груза. Заключая с перевозчиком договор страхования риска наступления этой ответственности, страховая компания при наступлении страхового случая обеспечивает выплату грузовладельцу страхового возмещения в размере стоимости поврежденного, утраченного или недостающего груза, т.е. причиненного ему реального ущерба. При этом первоначальная стоимость груза определяется исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором купли-продажи, а при отсутствии счета про-

³ Баукин, В. Г., Гарбар А. В. Принцип ограниченной ответственности и страхование в сфере железнодорожных перевозок грузов // Известия вузов. Правоведение. 2008. № 1. С. 16.

⁴ Гражданское право: В 4 т. Общая часть: Учебник / Под ред. Е. А. Суханова; 3-е изд., перераб. и доп. М., 2008. Т. 1. С. 359.



давца или цены в договоре — исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары. Наряду с возмещением ущерба перевозчик обязан возратить взысканную плату за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи пропорционально количеству утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если плата не входит в стоимость такого груза.

Недостатком законодательной конструкции договора страхования ответственности за причинение вреда применительно к сфере железнодорожных грузоперевозок является невозможность отнесения к его предмету обязанности страховщика отвечать за риски перевозчика нести дополнительные расходы. Кроме того, объектом рассматриваемого вида страхования не являются имущественные интересы перевозчика, обусловленные возможным предъявлением требования о возмещении упущенной выгоды отправителя или получателя, которая является важной составляющей убытков, возникающих в предпринимательской деятельности выступающих сторонами договора граждан и организаций.

Не могут покрываться ни одним из проанализированных страховых обязательств риски убытков, возникающих вследствие нарушения перевозчиком сроков и адресов доставки груза, выдачи его лицу, не имеющему соответствующих полномочий, т.е. не имеющему должной документации на получение груза или предъявившему неправильно оформленную железнодорожную транспортную накладную, либо по причине нарушения иных условий договора железнодорожной перевозки.

Защиту при наступлении страховых случаев, заключающихся в характерных для каждого гражданско-правового договора нарушениях обязательств, обеспечивает модель договора страхования ответственности по договору. В соответствии со ст. 932 ГК страхование риска возникно-

вения ответственности за нарушение договора допускается в случаях, предусмотренных законом. По договору страхования риска ответственности за нарушение договора может быть застрахован только риск ответственности самого страхователя. Договор страхования, не соответствующий этому, ничтожен. Риск ответственности за нарушение договора считается застрахованным в пользу стороны, перед которой по условиям этого договора страхователь должен нести соответствующую ответственность, т.е. выгодоприобретателя.

Законодателем использован подход, заключающийся в определении видов двусторонних сделок, на одну из сторон которых возлагается обязанность страховать свою договорную ответственность перед контрагентами, связанную с возможными ошибками в ее профессиональной деятельности. Этот вид страхования уже нашел применение в деятельности аудиторов и арбитражных управляющих.

Страхователь, выступающий обязанной стороной по договору, обязан заключить договор страхования. Этим договором опосредуются отношения, возникающие из обязательного страхования гражданской ответственности, и одновременно подтверждается требованием п. 2 ст. 927 ГК, согласно которому для страховщиков заключение договоров страхования на предложенных страхователем условиях не является обязательным.

Приходится сожалеть, что страхование ответственности перевозчика, возникающей из договора железнодорожной перевозки груза, не признано необходимым для придания большей устойчивости хозяйственному обороту, складывающемуся в этой сфере, и обязательным по закону. Введение этого вида страхования могло бы способствовать расширению размеров имущественной ответственности грузоперевозчиков перед грузовладельцами, ограниченных суммой причиняемого реального ущерба.