

© А.В. Дудко, М.С. Емец, С.В. Трубин, М.А. Хлудеева, Е.А. Ланеева

Научная статья
УДК 314

СОДЕРЖАНИЕ ЭКОНОМИКО - ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СТРАХОВАНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

А.В. Дудко, М.С. Емец, С.В. Трубин, М.А. Хлудеева, Е.А. Ланеева

Дудко Андрей Владимирович,

кандидат педагогических наук, доцент отделения «Эксплуатация систем трубопроводного транспорта и автоматизации технологических процессов», Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И.М. Губкина, Оренбург, Россия.
dudko1111@mail.ru

Емец Максим Сергеевич,

кандидат педагогических наук, доцент отделения «Эксплуатация систем трубопроводного транспорта и автоматизации технологических процессов», Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И.М. Губкина, Оренбург, Россия.
emecmaksim@yandex.ru

Трубин Сергей Васильевич,

доцент кафедры логистики и транспортных технологий, Оренбургский институт путей сообщения, Самарский государственный университет путей сообщения, Оренбург, Россия.
marta892010@mail.ru

Хлудеева Марина Анатольевна,

доцент кафедры логистики и транспортных технологий, Оренбургский институт путей сообщения, Самарский государственный университет путей сообщения, Оренбург, Россия.
hludeeva.m@mail.ru

Ланеева Елена Андреевна,

ассистент кафедры маркетинга услуг и бренд-менеджмента, Государственный университет управления, Москва, Россия.
dudko0303@mail.ru

Аннотация. В статье представлены особенности правового регулирования страхования внешнеэкономических правоотношений. Страхование рассмотрено как институт экономико – правового регулирования. Страхование внешнеэкономической торговой деятельности как экономическая категория берет свое начало в виде морского страхования, как необходимое и неизбежное регулирование экономических и торговых рисков. В условиях опасностей, связанных с морскими перевозками, возникла необходимость защиты инвестиций коммерческими субъектами внешнеэкономической торговли. Так, сформировалась основа морского страхования, призванного минимизировать финансовые потери, возникающие из-за повреждения или утраты грузов. Древние цивилизации, такие как финикийцы и греческие мореплаватели, уже практиковали подобные методы, обеспечивая своим торговым экспедициям защиту от неизбежных рисков. Со временем, морское страхование стало частью более широких финансовых систем, эволюционируя и адаптируясь к меняющимся условиям торговли. Сегодня оно продолжает играть центральную роль в глобальной экономике, отражая динамику человеческой деятельности и необходимость в стабильности и уверенности на рынке. Развиваясь, оно сохранило свои корни, подтверждая важность защиты моряков и их товаров в неведомых водах. В настоящее время страхование является одним из стратегических факторов эффективного функционирования, успешного развития экономики страны и укрепления ее внешнеэкономических связей. Страхование придает исключительную прочность взаимоотношениям всех участников международного рынка и создает условия для его успешного функционирования, основываясь на международных правовые нормы. Страхование внешнеэкономической деятельности является важным инструментом, который обеспечивает защиту интересов участников международного сотрудничества. Оно включает множество направлений, которые охватывают различные риски, сопряжённые с экспортом и импортом товаров, а также с другими формами международной активности. Благодаря этому механизму компании могут минимизировать потенциальные финансовые убытки, связанные с непредвиденными обстоятельствами. Объекты страхования на современном этапе становятся все более разнообразными и многогранными, охватывая не только традиционные виды рисков, но и специфические аспекты международной торговли и финансов. Экспортно-импортные грузы, их транспортные средства, а также связанные с ними экспортные кредиты требуют тщательного анализа и оценки рисков, связанных с логистикой и внешнеэкономической деятельностью. Международные торгово-промышленные выставки, проводимые в России и за рубежом при участии иностранных компаний, открывают новые горизонты для делового сотрудничества, но также требуют адекватного страхового покрытия для защиты инвестиционных интересов. Имущество иностранных компаний, действующих на территории России, сталкивается с рисками, требующими особого внимания, включая страхование гражданской ответственности. Одним из ключевых объектов страхования являются экспортно-импортные грузы. Здесь важно учитывать не только их физическую безопасность во время транспортировки, но и возможные риски, связанные с задержками, повреждением или утратой. Это особенно актуально для высокоценной и быстрооборачиваемой продукции, где любое ненадлежащее обращение может привести к значительным потерям.

Ключевые слова: внешнеэкономические отношения, международные договоры, правоотношения, международные хозяйственные отношения, товарообмен, правовое регулирование, ИНКОТЕРМС 2020.

Библиографическая ссылка: Дудко А.В., Емец М.С., Трубин С.В., Хлудеева М.А., Ланеева Е.А. Содержание экономико-правового регулирования страхования внешнеэкономической торговой деятельности // ЦИТИСЭ. 2025. № 1. С. 316-330.

Research Full Article

UDC 314

**THE CONTENT OF ECONOMIC AND LEGAL REGULATION OF INSURANCE
OF FOREIGN TRADE ACTIVITY**

A.V. Dudko, M.S. Emets, S.V. Trubin, M.A. Khludeeva, E.A. Laneeva

Andrey V. Dudko,

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Operation of Pipeline Transport Systems and Automation of Technological Processes, Gubkin Russian State University of Oil and Gas, Orenburg, Russian Federation.

dudko1111@mail.ru

Maksim S. Emets,

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Operation of Pipeline Transport Systems and Automation of Technological Processes, Gubkin Russian State University of Oil and Gas, Orenburg, Russian Federation.

emecmaksim@yandex.ru

Sergey V. Trubin,

Associate Professor of the Department of Logistics and Transport Technologies, Orenburg Institute of Railways, Samara State University of Railways, Orenburg, Russian Federation.

marta892010@mail.ru

Marina A. Khludeeva,

Associate Professor of the Department of Logistics and Transport Technologies, Orenburg Institute of Railway, Samara State University of Railway Engineering, Orenburg, Russian Federation.

hludeeva.m@mail.ru

Elena A. Laneeva,

Assistant of the Department of Service Marketing and Brand Management, State University of Management, Moscow, Russian Federation.

dudko0303@mail.ru

Abstract. *The article presents the features of the legal regulation of insurance of foreign economic relations. Insurance is considered as an institution of economic and legal regulation. Insurance of foreign economic trade activity as an economic category originates in the form of marine insurance, as a necessary and inevitable regulation of economic and trade risks. In the context of the dangers associated with maritime transportation, it became necessary to protect investments by commercial entities of foreign economic trade. Thus, the basis of marine insurance has been formed, designed to minimize financial losses arising from damage or loss of cargo. Ancient civilizations such as the Phoenicians and Greek navigators had already practiced similar methods, providing their trading expeditions with protection from the inevitable risks. Over time, marine insurance has become part of broader financial systems, evolving and adapting to changing trading conditions. Today, it continues to play a central role in the global economy, reflecting the dynamics of human activity and the need for stability and confidence in the market. As it developed, it retained its roots, confirming the importance of protecting sailors and their goods in unknown waters. Currently, insurance is one of the strategic factors for the effective functioning, successful development of the country's economy and the strengthening of its foreign economic relations. Insurance provides exceptional strength to the relationships of all participants in the international market and creates conditions for its successful functioning based on international legal norms. Insurance of foreign economic activity is an important tool that protects the interests of participants in international cooperation. It includes many areas that cover various risks associated with the export and import of goods, as well as other forms of international activity. Thanks to this mechanism, companies can minimize potential financial losses due to unforeseen circumstances. Insurance objects at the present stage are becoming more diverse and multifaceted, covering not only traditional types of risks, but also specific aspects of international trade and finance. Export-import cargoes, their vehicles, as well as related export credits require careful analysis and assessment of risks associated with logistics and foreign economic activity. International trade and industrial exhibitions held in Russia and abroad with the participation of foreign companies open up new horizons for business cooperation, but also require adequate insurance coverage to protect investment interests. The property of foreign companies operating in Russia faces risks that require special attention, including civil liability insurance. One of the key objects of insurance is export-import cargoes. It is important to take into account not only their physical safety during transportation, but also the possible risks associated with delays, damage or loss. This is especially true for high-value and fast-turning products, where any improper handling can lead to significant losses.*

Keywords: *foreign economic relations, international treaties, legal relations, international economic relations, commodity exchange, legal regulation, INCOTERMS 2020.*

For citation: *Dudko A.V., Emets M.S., Trubin S.V., Khludeeva M.A., Laneeva E.A. The content of economic and legal regulation of insurance of foreign trade activity. CITISE, 2025, no. 1, pp. 316-330.*

В современных экономических условиях правоотношения хозяйствующих субъектов, включая государство как субъекта рыночных правоотношений, требуется развитие внешнеэкономического взаимодействия [8].

Внешнеэкономические правоотношения выражаются через международные хозяйственные, торговые, политические отношения, включающие обмен товарами, различные формы экономико - правового содействия, научно-технического сотрудничества,

специализацию, кооперацию производства, оказание услуг и совместное предпринимательство.

На основе внешнеэкономических связей осуществляется международное разделение труда, позволяющее добиться экономии общественного разделения труда в процессе рационального производства и обмена его результатами между различными странами [11].

Международный товарообмен считается экономически выгодным только в том случае, если импортирование товаров и услуг рентабельно, доходно и приводит к долгосрочным договорным отношениям между контрагентами.

Можно выделить следующие основные формы внешнеэкономических правоотношений (рис. 1).

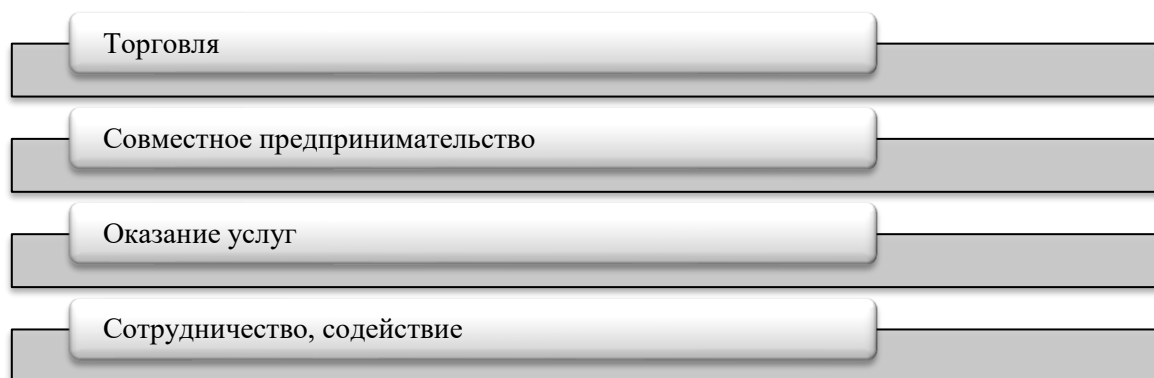


Рисунок 1 - Основные формы внешнеэкономических связей

1. *«Торговля* – это экономико – правовые правоотношения, возникающие в форме обмена товарными эквивалентами на основании договорных отношений, гражданско-правовых финансовых сделок» [1].

Происходит торговый обмен продукцией для промышленного потребления: узлы, детали, запчасти, прокат, подшипники, агрегаты и т. п. Допустима покупка товаров и оборудования для общественного потребления: городской транспорт, оборудование для больниц и поликлиник, санаториев и курортов, лекарства, устройства и оборудование для охраны окружающей среды. Осуществляется купля-продажа продукции интеллектуального труда: лицензии и новации, инжиниринговая продукция.

2. *Совместное предпринимательство* – «по мере того как российская экономика становится все более интегрированной в мировую, отношения между предприятиями на международном уровне характеризуются богатством содержания и разнообразием форм, включая различные формы совместного предпринимательства» [6].

Данная форма внешнеэкономических связей может быть реализована как в промышленной сфере, так и в социальной, науке, образовании, медицине, транспорте, культуре, искусстве, кредитно-финансовой сфере.

3. *Оказание услуг* – большое распространение в международном бизнесе принадлежит посредническим, банковским, биржевым услугам, страхованию, туризму, международным перевозкам грузов. Быстро растет объем услуг, который оказывают компьютерные сети и информационные технологии.

4. *Сотрудничество, содействие*. Все большее развитие во внешнеэкономических связях получает научное, техническое, экономическое сотрудничество.

Объектом страхования внешнеэкономической деятельности (ВЭД) выступают имущественные интересы ее участников [3].

К особенностям ВЭД относится то, что взаимодействие между участниками может регулироваться как международными, так и различными национальными правовыми нормами. Взаимодействие между производителями в разных странах происходит посредством внешнеторговых операций.

Основываясь на общепринятых правовых дефинициях под внешнеторговой операцией, надо понимать «комплекс действий контрагентов разных стран, направленных на осуществление торгового обмена, посредством международного правового регулирования. Такие действия носят коммерческий характер, и, следовательно, сделки по обмену являются коммерческими по своей природе» [2].

Содержание управления обменом, т. е. осуществление операций обмена, заключается в том, чтобы организовывать, направлять, регулировать различные виды деятельности контрагентов, производящих обмен материальными ценностями и услугами. То есть по своей сути они являются руководящей деятельностью.

Совокупность перечисленных действий и составляет содержание внешнеторговой операции.

Таким образом, под внешнеторговой операцией надо понимать «комплекс действий контрагентов разных стран, направленных на осуществление торгового обмена. Такие действия носят коммерческий характер, поэтому операции торгового обмена являются коммерческими» [4].

Содержание управления обменом, т. е. осуществление операций обмена, заключается в том, чтобы организовывать, направлять, регулировать различные виды деятельности контрагентов, производящих обмен материальными ценностями и услугами. То есть по своей сути они являются руководящей деятельностью:

– *основные операции* представляют собой договорные операции по купле-продаже товаров или по обмену товарами (бартер), т.е. зафиксированы во внешнеторговых договорах. Такие операции подразделяются на экспортные, импортные, реэкспортные, реимпортные;

– *вспомогательные операции* обеспечивают надлежащее выполнение основных операций. Они включают операции по транспортировке и экспедированию грузов, страхованию грузов, финансированию внешнеторговых операций, расчетам между экспортерами и импортерами, гарантированию их взаимных обязательств, а также таможенные и другие операции, в том числе агентские соглашения с посредниками, поставщиками экспортных и заказчиками импортных товаров, с рекламными агентами и организациями, исследующими конъюнктуру рынков.

В зависимости от сложности основной операции импортеры и экспортеры совершают как самостоятельно, так и с привлечением других фирм и организаций на одну основную до десяти и более вспомогательных операций [10].

Экспортные операции предполагают продажу и вывоз товаров за границу для передачи их в собственность иностранному контрагенту.

Импортные операции – это операции, осуществляющие ввоз на внутренний рынок иностранного товара, для дальнейшей его реализации на внутреннем рынке своей страны или использования организацией-импортером.

Импортер должен: иметь необходимые средства для закупки товара; знать потенциальных поставщиков, разослать им запросы; провести анализ цен конкурентов, предлагающих нужный товар; заключить контракт с наиболее предпочтительным экспортером; получить закупленный товар; произвести его оплату.

Реэкспортные и реимпортные операции являются разновидностью экспортно-импортных.

Реэкспортные операции – это продажа с вывозом за границу ранее импортированного и не подвергнутого переработке товара.

«Обычно эти операции возникают из-за резкого изменения международной обстановки, отсутствия прямых экономических или дипломатических связей между странами, возникновения военных действий. В таких случаях нуждающаяся сторона обращается за товаром в другие государства, которые и оказывают ей фактически посредническую услугу» [9].

Реимпортные операции – это «приобретение с ввозом из-за границы ранее экспортированного и не подвергнутого там переработке товара» [5].

Обычно сюда входит возврат бракованной продукции; возврат товаров, не реализованных посредником на рынке сбыта; возврат товаров, ранее поставленных за границу на консигнацию (продажа товаров через консигнационные склады, посредников, при этом экспортер является собственником товаров).

В международной торговле широкое применение получила практика страхования перевозимого товара.


Условия страхования, так же как и условия перевозки, носят характер согласованных сторонами директив для того контрагента, на котором лежит страхование товара.

В тех случаях, когда покупатель несет риск перевозки и он же должен застраховать товар, продавец заинтересован в соответствующем страховании, по крайней мере до того момента, когда покупатель оплатит ему стоимость товара. Это следует из того, что гибель незастрахованного товара подорвала бы платежеспособность покупателя и ожидать от него оплаты товара было бы малореальным.

Независимо от этого продавец часто рассчитывает на получение в банке кредита, предоставляемого покупателю, а банк дает этот кредит обычно под заклад товарных документов. Банк, будучи заинтересованным в реальности такого обеспечения, требует в числе прочих страховые документы. Поэтому в контрактах, в которых страхование не включается в цену товара, продавец требует от покупателя, чтобы последний застраховал товар на условиях, согласованных с продавцом, хотя он сам несет часть или весь риск [1].

Покупатель также может быть заинтересован в условиях страхования и в тех случаях, когда риск полностью лежит на продавце, который сам осуществляет страхование. Покупателю может быть выгоднее, чтобы расходы по страхованию были включены в цену товара, чем самому страховать товар на этот промежуток времени.

На рисунке 2 представлены способы закрепления взаимных прав и обязанностей страховщика и страхователя, определяемые типовыми контрактами.



путем ссылки на известные и более или менее повсеместно принятые типовые страховые полисы или общие условия крупных страховых компаний
путем ссылки на особые страховые условия, согласованные между данным отраслевым объединением и определенными страхователями
путем цитирования в контракте положений по страхованию одного из сборников условий страхования или соответствующего законодательного акта
путем подробного описания в контракте конкретных индивидуальных требований, касающихся прав и обязанностей сторон страхового договора

Рисунок 2 - Способы закрепления взаимных прав и обязанностей страховщика и страхователя, определяемые типовыми контрактами

Типовые контракты предусматривают страхование, прежде всего от рисков морской перевозки. Страхование этого риска производится с ограничениями, вытекающими из формулировок «исключая частную аварию» или «включая частную аварию».

Большинство типовых контрактов требуют обязательств партнера, осуществляющего страхование, более широких, чем те, которые определяет действующая редакция ИНКОТЕРМС.

Сегодня действует новая редакция ИНКОТЕРМС-2020 – это свод (кодификация) правил внешней торговли, наиболее широко употребляемых в международной торговле.

При заключении внешнеэкономических сделок возникает вопрос по обязательному страхованию контрактов. В которых представлены общие признаки договора страхования, относительно регулирования последствий наступления страхового события, регулируются вопросы страхования предмета договора на случай случайной гибели и непосредственно сам риск случайной гибели товара [11].

Например, некоторые контракты CIF («Стоимость, страхование и фрахт») дополнительно определяют переход различных рисков факторов, переход прав собственности при фрахтовании и др.

Как следствие, общепринятое толкование формулы CIF означает, что «любые транспортные риски и подобные им отклонения при фрахтовании товаров и грузов лежат на покупателе, следовательно, переход прав собственности на такие фрахтуемые товары переходит с момента подписания/оплаты договора или с момента начала фрахтования, т.е. риск случайной гибели товара несет приобретатель/покупатель товара» [7].

Анализируя положения ИНКОТЕРМС 2020 относительно подобных контрактов, показывает, что чем больше имеет преимуществ покупатель перед продавцом, тем большую часть риска от перевозки перекладывает он с помощью включаемые в условиях контракта рисков на контрагента/продавца.

Типовые контракты в сфере внешнеэкономической деятельности часто содержат положения о сроках страхования, которые охватывают весь период, начиная с момента отправки товара с места производства и заканчивая его выгрузкой в пункте назначения. Это включает в себя риски, связанные с погрузкой товара на судно, что является важным аспектом, так как именно в этот момент могут возникнуть различные непредвиденные ситуации, такие как повреждение или утрата груза. Таким образом, страхование охватывает все этапы транспортировки, чтобы защитить интересы участников внешнеэкономической деятельности.

Обычно срок страхования составляет 15 дней, однако в некоторых контрактах он может быть продлен до 21 дня. Это связано с тем, что время, необходимое для доставки товаров, может варьироваться в зависимости от различных факторов, таких как тип транспортного средства, маршрут, погодные условия и другие обстоятельства.

Важно учитывать, что в случае задержки или непредвиденных ситуаций, таких как порча или потеря груза, страхование поможет минимизировать финансовые потери участников сделки.

Субъектами внешнеэкономической деятельности являются не только компании и организации, занимающиеся экспортом или импортом товаров, но и государственные органы, которые регулируют этот процесс. К таким органам относятся таможенные службы, министерства торговли и другие структуры, которые обеспечивают соблюдение законодательства и контроль за внешнеэкономическими операциями. Эти органы играют ключевую роль в обеспечении правопорядка и безопасности на внешнеэкономическом рынке.

Объектом страхования в данном контексте являются имущественные интересы участников внешнеэкономической деятельности. Это может включать в себя не только сам товар, но и связанные с ним финансовые риски, такие как возможные убытки в случае его утраты или повреждения.

Страхование позволяет участникам внешнеэкономической деятельности более уверенно вести свои дела, зная, что их интересы защищены в случае возникновения негативных обстоятельств. Кроме того, наличие страхового полиса может повысить доверие между партнерами по сделке, что также способствует успешному ведению бизнеса.

Страхование ответственности перевозчиков представляет собой отношения по защите имущественных интересов лиц, понесших убытки в связи с осуществлением перевозок пассажиров или грузов.

Перевозчик – транспортное предприятие, которое осуществляет перевозку грузов и/или пассажиров на основании заключенного договора или иного перевозочного документа (коносамента, билета и др.).

Ответственность перевозчика – мера принудительного имущественного воздействия, применяемая на основании законодательства к перевозчику, нарушившему договорные условия или правила перевозки, которая выражается в возмещении потерпевшему нанесенного ущерба.

Страхование проводится на основании договоров, заключаемых в пользу третьих лиц, имущественным интересам которых нанесен ущерб действиями страхователя при эксплуатации транспортных средств, связанной с осуществлением перевозок пассажиров или грузов.

Страхователями по договору страхования ответственности перевозчиков могут выступать юридические лица любой организационно-правовой формы, владеющие на правах собственности (аренды, лизинга, оперативного управления) средствами транспорта, и занимающиеся их эксплуатацией с целью выполнения перевозок пассажиров/грузов на основании лицензии (сертификата) или иного полученного в установленном законодательством порядке официального разрешения на осуществление таких перевозок.

Страхование ответственности перевозчика по грузам может быть оформлено специальным договором, предметом которого является ответственность перевозчика в случае ущерба или гибели товара. Гарантия начинает действовать с момента принятия груза на борт до момента его доставки до места назначения. Условия страхования предусматривают установление франшизы [6].

Страховым риском, на случай наступления, которого проводится страхование, является причинение оговоренного ущерба третьим лицам в результате деятельности страхователя в качестве перевозчика.

Страховым случаем в страховании ответственности перевозчиков считается документально зафиксированное событие, повлекшее за собой причинение оговоренного ущерба третьим лицам, и являющееся основанием, в соответствии с нормами законодательства, для предъявления третьими лицами требований к страхователю о возмещении возникшего ущерба, а также непосредственно связанное с эксплуатацией принадлежащих страхователю и указанных в договоре страхования средств транспорта [2].

Спецификой внешнеэкономической деятельности является то, что взаимодействие участников может подчиняться правовому регулированию различных стран, а также международному правовому регулированию.

Страхование ответственности перевозчиков проводится на основе требования международных соглашений, регулирующих условия перевозок в соответствии с видом используемого транспортного средства.

При перевозке грузов действуют единые международные принципы, определяющие границы ответственности перевозчиков, а именно [6]:

- на перевозчика возлагается ответственность за вверенный ему груз в «разумных пределах»;
- перевозчик при определённых форс – мажорных обстоятельствах не несет ответственности за вверенный ему груз/товар;
- нет причин для освобождения перевозчика от ответственности, есть только финансовые ограничения.

Страхование ответственности перевозчиков включает в себя ряд видов страхования:

- по типизации транспортных средств, которые охватывает договор страхования;
- по категоричности лиц/субъектов страховых правоотношений, относительно которых при страховом случае возникает ответственность страховщика;
- вид перевозок, на которые распространяется страховая защита (внутренние или международные)

В силу использования во внешнеэкономических коммерческих правоотношениях чаще всего морские виды перевозок, в практической деятельности к такого рода перевозкам применяются условия международных конвенций:

- *Гаагские правила*, принятые в 1924 г. в Брюсселе;
- *Гаагско-Висбийские правила*, подписанные в 1968 г.;
- *Гамбургские правила*, принятые в 1978 г. в Гамбурге.

Указанные международные соглашения определяют основные понятия и условия международных перевозок морским транспортом и определяют генеральные условия коносамента – обязательного документа на проведение транспортных перевозок конкретного груза/пассажира.

«Коносамент – это документ, имеющий юридическую силу, подтверждающий заключение договора морской перевозки груза и являющийся одновременно товарораспорядительным документом» [3].

Его положения напрямую связаны с международными конвенциями, регулирующими морские, воздушные, железнодорожные и автомобильные перевозки.

Эти конвенции, например, Гаагские правила (или их последующие редакции – Гаагско-Висбийские правила), Варшавская конвенция (и её Монреальские протоколы), Конвенция СИМ (о международных железнодорожных перевозках), CMR (о международных автомобильных перевозках) устанавливают общие рамки ответственности перевозчика, определяя, например, обязанности по доставке груза в целостности и сохранности, условия его приема и сдачи, а также, что наиболее важно, лимиты ответственности в случае повреждения или утраты.

В случае комбинированной перевозки, когда груз транспортируется несколькими видами транспорта (например, морем, затем автотранспортом), применимые конвенции и, соответственно, правила определения ответственности, меняются на каждом этапе.

Ответственность перевозчика определяется по правилам той конвенции, которая соответствует виду транспорта, на котором произошло страховое событие – повреждение или потеря груза. Например, если повреждение груза произошло во время морской части комбинированной перевозки, применяются положения Гаагско-Висбийских правил; если на автомобильном этапе – CMR.

Это ключевой момент, поскольку лимиты ответственности могут существенно различаться в зависимости от конвенции.

Коносамент, помимо требований конвенций, содержит и дополнительные условия, определяющие ответственность перевозчика в ситуациях, не охватываемых

международными соглашениями. Это могут быть, например, исключения из ответственности (например, за порчу груза вследствие его внутренних дефектов), условия о страховании груза, порядок предъявления претензий, сроки исковой давности [3].

Важно отметить, что дополнительные положения коносамента не могут противоречить нормам применимых международных конвенций, иначе они будут считаться недействительными.

Различия между международными конвенциями значительны. Они касаются не только процедурных аспектов, но и, что наиболее существенно для участников процесса, лимитов ответственности перевозчика.

Размер компенсации за поврежденный или утерянный груз может значительно варьироваться в зависимости от конвенции и, в некоторых случаях, от веса или стоимости груза.

Кроме того, конвенции могут по-разному регулировать доказательственную базу в спорах о возмещении ущерба. Например, бремя доказывания вины перевозчика может лежать на отправителе груза или наоборот.

Транспортные компании, как профессиональные участники рынка грузоперевозок, обычно имеют развитую систему управления рисками и заключают договора страхования гражданской ответственности перевозчика у специализированных страховщиков. Это позволяет им защитить себя от потенциальных финансовых потерь в случае возмещения ущерба грузоотправителю.

Страховые полисы обычно покрывают не только ответственность за повреждения или утрату груза, но и другие виды рисков, связанные с перевозкой, такие как задержки доставки или повреждения транспортного средства.

Выбор конкретного страхового полиса зависит от многих факторов, включая виды перевозок, географию маршрутов, виды перевозимых грузов и уровень принятых рисков.

Наличие страхового полиса является важным фактором при выборе транспортной компании клиентом, поскольку это подтверждает финансовую стабильность и ответственность перевозчика [5].

В международной практике широко используются Йорк-Антверпенские правила, в которых изложены основные положения об общем случайном ущербе и его распределении [1].

В коносаменте или договоре фрахтования обычно указываются условия, на которых эти правила применяются в случае общей аварии, а также год, в котором эти правила были пересмотрены.

Условия страхования без ответственности за ущерб, отличный от крушения, в целом совпадают с условиями страхования с ответственностью за вред, причиненный частной жизни, в части объема ответственности, перечня страховых случаев, на которые распространяется возмещение, и набора исключений из покрытия.

Разница между этими оговорками заключается в том, что оговорки о частной ответственности покрывают убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, в то время как оговорки об ответственности без ответственности покрывают только убытки от полной гибели всего или части груза, за исключением случаев крушения.

В зарубежной страховой практике установление и документирование фактов и причин страхового случая, размера убытков, причиненных застрахованному имуществу в результате страхового случая, и выплата страховых возмещений принято называть ликвидацией убытков.

Правовые и экономические отношения между страхователем и страховщиком, вытекающие из договора морского страхования, завершаются ликвидацией убытков.

Страховщик имеет право освободиться от дальнейших обязательств по договору страхования, выплатив страховую сумму.

Страховщик обязан уведомить страхователя о своем намерении воспользоваться этим правом в течение семи дней со дня получения от страхователя сообщения о страховом случае и его последствиях и возместить расходы, понесенные страхователем для предотвращения или уменьшения убытка до получения такого сообщения от страховщика.

Как правило, договоры страхования оформляются путем выдачи генерального страхового полиса, в соответствии с которым страхованию подлежат все перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем в течение оговоренного в нем периода времени.

При этом для того чтобы каждая конкретная перевозка считалась застрахованной, страхователь до ее начала должен сообщить страховщику: дату начала и окончания перевозки; сведения о транспортном средстве, номенклатуре, объеме и стоимости перевозимых товаров; данные о таможенных органах отправления и назначения [6].

Таким образом, страхование в сфере внешнеэкономической деятельности играет важную роль, обеспечивая защиту интересов всех участников и способствуя стабильности и предсказуемости в международной торговле, а работа страховых организаций в критериях рынка подразумевает не только лишь возмещение собственных потерь, но и получение выгоды. Страховая организация не может рваться к получению большой выгоды от страховых операций, так как этим нарушался бы принцип эквивалентности отношений страховой компании и страхователя.

Подводя итог, можно кратко сформулировать, что с развитием рынка в страховании неизменно будет совершенствоваться и расширяться механизм использования временно свободных средств.

Значение функции страхования как формирования специальных страховых фондов будет возрастать.

Список источников:

1. Аминов И.Р. Проблемы международно-правового регулирования внешнеэкономической деятельности // *Аграрное и земельное право*. 2023. № 2(218). С. 62-64. URL: <https://www.elibrary.ru/hqhmum>
2. Асон Т.А. Современные тренды международной торговли // *Экономические науки*. 2024. № 233. С. 461-464. URL: <https://www.elibrary.ru/bidvcb>
3. Богачев Ю.С., Бекулова С.Р., Трифонов П.В. Проблемы внешнеэкономической деятельности в условиях нарастания геополитической напряженности // *Полет. Общероссийский научно-технический журнал*. 2022. № 10. С. 29-37. URL: <https://www.elibrary.ru/pgjddz>
4. Божков Ю.Н., Дубкова Е.А. Влияние механизма внешнеэкономической деятельности на финансовую независимость современного предприятия // *Белгородский экономический вестник*. 2020. № 2(98). С. 109-117. URL: <https://www.elibrary.ru/wcwoff>
5. Байгулов Р.М., Шибанов Д.А. Основные понятие и особенности внешнеэкономических сделок // *Вестник МГЭИ*. 2022. № 3. С. 27-51. URL: <https://www.elibrary.ru/ctheus>
6. Вихарев В.В., Михайлов В.В., Кевлишвили Т.А. Анализ состояния, параметрическая оценка устойчивости и ключевые векторы развития отрасли морского страхования в контексте трансформации внешнеторговых отношений России // *Вестник Академии знаний*. 2024. № 3(62). С. 580-586. URL: <https://www.elibrary.ru/hqicpz>
7. Гладков И.С. Международная товарная торговля: новые тренды // *Власть*. 2024. Т. 32, № 5. С. 143-149. URL: <https://www.elibrary.ru/aangkh>

8. Зейналов Р.И. Характеристика морского страхования в области пиратства // Научный альманах "В зеркале права": Сборник научных трудов. – Липецк: Липецкий государственный педагогический университет им. П.П. Семенова-Тян-Шанского, 2024. – С. 388-392. URL: <https://www.elibrary.ru/tadwtk>
9. Коровникова Н.А. Новые геоэкономические реалии и перспективы торгового сотрудничества БРИКС // Экономические и социальные проблемы России. 2024. № 3(59). С. 64-82. URL: <https://www.elibrary.ru/dbfpoo>
10. Логвинова И.Л., Шерстюк А.Е. Особенности формирования конкурентной среды на страховом рынке Российской Федерации // Финансовые исследования. 2023. Т. 24, № 3(80). С. 58-69. URL: <https://www.elibrary.ru/hbmldv>
11. Маркосян О.Р., Пидяшова А.А. Внешнеэкономическая деятельность России в 2019 году // Тенденции развития науки и образования. 2021. № 78-4. С. 135-142. URL: <https://www.elibrary.ru/ncdkzi>
12. Степин М.Г. Становление и развитие обеспечительной и иных функций в страховании: от древних обществ и до наших времен // Право и экономика. 2023. № 11(429). С. 36-41. URL: <https://www.elibrary.ru/qrrwup>
13. Солдатова С.С. Тактарова С.В. Траектория развития внешнеэкономической деятельности России: ориентация на Восток // Экономика и предпринимательство. 2024. № 8(169). С. 268-273. URL: <https://www.elibrary.ru/cjszni>
14. Адер А.В., Дудко А.В., Емец М.С. [и др.] Трансцендентальные особенности экономики общественного сектора // ЦИТИСЭ. 2024. № 3(41). С. 104-122. URL: <https://www.elibrary.ru/wvegnl>
15. Трофимчук Н.В. К вопросу о понятии и признаках внешнеэкономической сделки // Право и образование. 2022. № 1. С. 17-23. URL: <https://www.elibrary.ru/yodwww>
16. Тулина О.И. Основные направления повышения экономической эффективности внешнеэкономической деятельности фирмы // Вектор экономики. 2020. № 12(54). С. 16. URL: <https://www.elibrary.ru/ggdhfh>
17. Уксузова И.Н., Козлов В.В. Актуальные тенденции развития международного рынка страхования морского транспорта // Транспортное дело России. 2023. № 6. С. 217-220. URL: <https://www.elibrary.ru/bwdftg>
18. Шупило О.М., Ащепкова М.М. Морское страхование и эксплуатационные расходы // Естественно-гуманитарные исследования. 2024. № 3(53). С. 405-409. URL: <https://www.elibrary.ru/smpwrt>
19. Адер А.В., Емец М.С., Криволапов В.Г. [и др.] Экономические квинтэссенции социального страхования работников от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний // ЦИТИСЭ. 2021. № 1(27). С. 30-46. URL: <https://www.elibrary.ru/qtktbu>
20. Radzhabova Z.K., Osmanov M.M., Khidirova S.Z. [et al.] Government regulation of foreign economic activity in Russia: Legal and economic aspects // International Journal of Criminology and Sociology. 2021. Vol. 10. P. 180-186. URL: <https://www.elibrary.ru/vxcagh>

References:

1. Aminov I.R. Problems of international legal regulation of foreign economic activity. *Agrarian and Land Law*, 2023, no. 2 (218), pp. 62-64. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/hqhmmu>
2. Ason T.A. Modern trends in international trade. *Economic Sciences*, 2024, no. 233, pp. 461-464. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/bidvcb>

3. Bogachev Yu.S., Bekulova S.R., Trifonov P.V. Problems of foreign economic activity in the context of increasing geopolitical tension. *Flight. All-Russian Scientific and Technical Journal*, 2022, no. 10, pp. 29-37. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/pgiddz>
4. Bozhkov Yu.N., Dubkova E.A. The influence of the mechanism of foreign economic activity on the financial independence of a modern enterprise. *Belgorod Economic Bulletin*, 2020, no. 2 (98), pp. 109-117. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/wcwoff>
5. Baigulov R.M., Shibanov D.A. Basic concepts and features of foreign economic transactions. *Bulletin of MGEI*, 2022, no. 3, pp. 27-51. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/ctheus>
6. Vikharev V.V., Mikhailov V.V., Kevlishvili T.A. Analysis of the state, parametric assessment of sustainability and key vectors of development of the marine insurance industry in the context of the transformation of Russia's foreign trade relations. *Bulletin of the Academy of Knowledge*, 2024, no. 3(62), pp. 580-586. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/hqicpz>
7. Gladkov I.S. International commodity trade: new trends. *Power*, 2024, vol. 32, no. 5, pp. 143-149. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/aangkh>
8. Zeynalov R.I. Characteristics of marine insurance in the field of piracy. *Proc. Scientific almanac "In the Mirror of Law"*. Lipetsk, Lipetsk State Pedagogical University named after P.P. Semenov-Tyan-Shansky Publ., 2024. pp. 388-392. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/tadwtk>
9. Korovnikova N.A. New geoeconomic realities and prospects for BRICS trade cooperation. *Economic and Social Problems of Russia*, 2024, no. 3 (59), pp. 64-82. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/dbfpoo>
10. Logvinova I.L., Sherstyuk A.E. Features of the formation of a competitive environment in the insurance market of the Russian Federation. *Financial Studies*, 2023, vol. 24, no. 3 (80), pp. 58-69. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/hbmldv>
11. Markosyan O.R., Pidyashova A.A. Russia's foreign economic activity in 2019. *Trends in the Development of Science and Education*, 2021, no. 78-4, pp. 135-142. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/ncdkzi>
12. Stepin M.G. Formation and development of security and other functions in insurance: from ancient societies to the present day. *Law and Economics*, 2023, no. 11 (429), pp. 36-41. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/qrrwup>
13. Soldatova S.S., Taktarova S.V. The trajectory of development of Russia's foreign economic activity: orientation to the East. *Economy and Entrepreneurship*, 2024, no. 8 (169), pp. 268-273. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/cjszni>
14. Ader A.V., Dudko A.V., Emets M.S. et al. Transcendental features of the public sector economy. *CITISE*, 2024, no. 3 (41), pp. 104-122. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/wvegnl>
15. Trofimchuk N.V. On the concept and features of a foreign trade transaction. *Law and Education*, 2022, no. 1, pp. 17-23. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/yodwww>
16. Tulina O.I. Main directions for increasing the economic efficiency of a company's foreign economic activity. *Vector of Economics*, 2020, no. 12(54), pp. 16. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/ggdhfh>
17. Uksusova I.N., Kozlov V.V. Current trends in the development of the international maritime transport insurance market. *Transport business of Russia*, 2023, no. 6, pp. 217-220. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/bwdftg>
18. Shupilo O.M., Ashchepkova M.M. Marine insurance and operating costs. *Natural Sciences and Humanities*, 2024, no. 3(53), pp. 405-409. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/smpwrt>

19. Ader A.V., Emets M.S., Krivolapov V.G. et al. Economic quintessences of social insurance of workers against industrial accidents and occupational diseases. *CITISE*, 2021, no. 1(27), pp. 30-46. (In Russian). URL: <https://www.elibrary.ru/qtktbu>

20. Radzhabova Z.K., Osmanov M.M., Khidirova S.Z. et al. Government regulation of foreign economic activity in Russia: Legal and economic aspects. *International Journal of Criminology and Sociology*, 2021, vol. 10, pp. 180-186. URL: <https://www.elibrary.ru/vxcagh>

Submitted: 06 February 2025

Accepted: 06 March 2025

Published: 07 March 2025

