

СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ ЯК ВИД МАЙНОВОГО СТРАХУВАННЯ

Розглянуто теоретичні питання майнового страхування. Увага приділяється страхуванню вантажів як виду майнового страхування, проблемам, що виникають в сучасній Україні в процесі розвитку даної галузі страхування.

Рассмотрены теоретические вопросы имущественного страхования. Внимание уделяется страхованию грузов как виду имущественного страхования, проблемам, которые возникают в современной Украине в процессе развития данной отрасли страхования.

The article deals with theoretical issues of property insurance. Attention is paid to the freight insurance as one of the kinds of property insurance and the problems, arising in modern Ukraine in the process of development of the insurance business.

Економічний зміст майнового страхування полягає в організації особливого страхового фонду, призначеного для відшкодування збитку його учасникам, який виник в результаті завданої шкоди. Застрахованим може бути майно, що є власністю страхувальника (учасника страхового фонду), і майно, що знаходиться в його володінні, користуванні і розпорядженні. Страхувальниками є не тільки власники майна, але і інші особи, які несуть відповідальність за його збереження. Умови страхування чужого і власного майна можуть істотно відрізнятися, що відображається в конкретних правилах страхування.

Особливість майнового страхування полягає в тому, що йому властива тільки ризикова функція, яка має характер ймовірності нанесення збитку майну в результаті стихійних лих і інших непередбачених подій. У разі майнового страхування взаємовідношення страховика і страхувальника пов'язані будь-яким майном або будуються на підставі використання певного майна.

Питання страхування майна, зокрема, страхування вантажів як виду майнового страхування, в умовах інтеграції України в Європейський союз набувають все більше значення.

Ризик загибелі або псування товарів залежно від умов операції переходить від продавця до покупця: під час видачі продукції з складу продавця і доставці її на склад (в порт) перевізника; під час навантаження у вагон (на судно) і розвантаження продукції на станції (в порту) призначення. Отже, переважно ризик зазнати втрат лежить на покупцеві. Природно, він перш за все зацікавлений в страхуванні. Але договір страхування може укладатися і продавцем (на прохання покупця або з його згоди) з включенням страхових платежів у вартість товару.

У міжнародній торгівлі поставка товарів морським шляхом на умовах СІФ покладає обов'язок укладення договору страхування на продавця. При залізничних перевезеннях аналогічні вимоги передбачені умовами поставок «франко-станція призначення» (до прикордонної залізничної станції). Інші операції (КАФ, ФАС, ФОБ при морських перевезеннях, франко-станція відправлення при залізничних) звільняють продавця від витрат пов'язаних зі страхуванням. Отже, вже покупець економічно зацікавлений в страхуванні придбаних товарів. Такий характер торгових операцій в найближчому майбутньому затвердиться і між незалежними державами, що утворили СНД. Недостатньо розвинений ринок майнового страхування в Україні обмежує можливості підприємства у виборі послуг даного виду страхування.

Майнове страхування розповсюджується на такі майнові інтереси:

- ризик втрати (загибель), нестачі або пошкодження певного майна;
- ризик відповідальності по зобов'язанням, що виникають унаслідок спричинення шкоди майну інших осіб, а у випадках, передбачених законом, також відповідальності за угодами;
- ризик цивільної відповідальності;
- ризик збитків від підприємницької діяльності через порушення своїх зобов'язань контрагентами підприємства або зміни умов цієї діяльності по не залежним від підприємства обставинах, у тому числі ризик неотримання очікуваних доходів – підприємницький ризик.

Майнове страхування в Україні – галузь страхування, де об'єктами страхових правовідносин виступає майно в різних видах. Під майном розуміється сукупність речей і матеріальних цінно-

стей, що знаходяться у власності і (або) оперативному управлінні фізичної або юридичної особи. До складу майна входять гроші і цінні папери, а також майнові права на отримання речей або іншого майнового задоволення від інших осіб.

Виділяються такі основні види страхування майна:

- страхування від вогню (пожежі);
- страхування засобів транспорту;
- страхування вантажів;
- страхування технічних ризиків;
- страхування промислових машин і устаткування від поломок;
- страхування електронного устаткування.

Розглянемо більш детально страхування вантажів як один з видів майнового страхування.

Страхування вантажів називається карго. Страхування вантажів – один з найпоширеніших видів страхових операцій. Страхувальниками можуть виступати будь-які юридичні і фізичні особи, що є вантажовідправниками або вантажоодержувачами. Хто конкретно укладає договір страхування вантажів, покупець або продавець, залежить від умов поставки продукції, обумовлених ними юридичних і економічних взаємостосунків сторін.

У внутрішній торгівлі одним з основних видів цін є «франко-станція призначення», яка включає витрати по доставці продукції на склад станції призначення. Проте при формуванні цін на цих умовах витрати по страхуванню частіше всього, на жаль, не враховуються. Тому є всі підстави керуватися принципом переходу права власності і ризику втрати вартості продукції з покупця на продавця.

Умови страхування вантажів, що використовуються в міжнародній практиці і нашої внутрішньодержавної, мають як загальні риси, так і певні відмінності.

Правила, які застосовуються страховими організаціями, передбачають можливість страхування вантажів на умовах: «з відповідальністю за всі ризики» і «без відповідальності за пошкодження».

Страхування «з відповідальністю за всі ризики» означає відшкодування збитків від пошкодження або повної загибелі всього або частини майна, які виникають від будь-яких причин (окрім особливо обумовлених), а також необхідні і доцільно проведені витрати по рятуванню і збереженню вантажу, по попередженню подальших його пошкоджень.

Виняток з цієї універсальної відповідальності становлять не відшкодовані збитки, що від-

булися внаслідок: військових дій (військових заходів) і їх наслідків; народних хвилювань і страйків; конфіскації, реквізиції, арешту вантажу або транспортного засобу, їх протиправного захоплення; прямої-непрямої дії атомного вибуху, радіоактивного зараження, пов'язаного з будь-яким вживанням атомної енергії і використанням розщеплених матеріалів; наміру або грубої необережності страхувальника або його представника, а також унаслідок порушення ким-небудь з них встановлених правил перевезення, пересилки і збереження вантажів; недотримання необхідних вимог по упаковці (закупорюванню) вантажів, відправлення їх в пошкоджену стані, а також недопостачання вантажів; пожежі або вибуху унаслідок навантаження з відома страхувальника (його представника), але без відома страхової організації самозаймистих і вибухонебезпечних речовин і предметів; нестачі вантажу при цілості зовнішньої упаковки; пошкодження вантажу черв'яками, гризунами і комахами; впливу температури, трюмного повітря або особливих і природних властивостей вантажу, включаючи усихання. Не відшкодовуються також різного роду непрямі збитки.

За угодою страхування «без відповідальності за пошкодження» відшкодовуються збитки від повної загибелі всього або частини вантажу, викликані пожежею, вибухом, блискавкою, бурі, вихором, іншими стихійними лихами, крахом або зіткненням перевізних засобів (потягів, судів, літаків), посадкою судна на міліну, пошкодження його льодом, провалом мостів, намокання вантажу забортною водою, аварією під час навантаження, розвантаження, укладання вантажу, прийому судном палива. Відшкодовується також збиток унаслідок пропажі транспортного засобу без вісті, доцільно проведені витрати по гасінню пожежі, рятуванню, збереженню вантажу і попередженню його подальших пошкоджень.

Не відшкодовуються збитки в тих же випадках, що і при страхуванні «з відповідальністю за всі ризики» і, крім того, втрати внаслідок намокання вантажу атмосферними опадами, знецінення вантажу, зважаючи на забруднення при цілості зовнішньої упаковки, викидання за борт і змиття хвилию палубного вантажу (або що перевозиться в безпалубних судах), крадіжки або недоставлення вантажу. За угодою сторін вантаж може бути застрахований і на інших умовах, у тому числі від додаткових ризиків.

Вантаж приймається на страхування в сумі, заявленій страхувальником, але не більше вартості, вказаної в перевізних документах. Відповідальність страхової організації починається з

моменту, коли вантаж буде взятий з складу в пункті відправлення і продовжується протягом всього перевезення (включаючи перевантаження і перевалювання, а також зберігання на складах в пунктах перевантажень і перевалювань) до тих пір, поки вантаж не буде доставлений на склад вантажоодержувача або інший кінцевий пункт призначення, вказаний в страховому свідоцтві (полісі). Треба відзначити, що страхування імпортованих вантажів (що укладається вітчизняними або зарубіжними страховими товариствами) діє, як правило, до моменту прибуття товару на прикордонний пункт (порт, станцію). Для захисту вантажу на період подальшого транспортування слід укласти інший договір страхування. Можливо за певних умов і безперервне страхування вантажів (за одним договором) до складу покупця.

Договір страхування може укладатися як у місці знаходження вантажу, що відправляється, так і у місці його отримання.

За рішенням страхової організації договір може укладатися з оглядом майна і складанням його опису, в якому залежно від виду вантажу вказуються: найменування і інвентарний номер (якщо він є), кількість, ціна, марка, рік випуску, номер технічного паспорту і загальна вартість. Страхувальник зобов'язаний (як тільки йому стане відомо), повідомити страхову організацію про всі істотні зміни ступеня ризику: про значну затримку рейса, відхиленні від обумовленого в договорі страхування або звичайного шляху, зміні пункту перевантаження, розвантаження або призначення вантажу, перевантаженню на інше судно, зміні способу відправки.

Страхова організація має право з урахуванням цих змін переглянути умови страхування або зажадати сплату додаткового внеску. Якщо страхувальник не згоден на зміну умов страхування або відмовиться від сплати додаткового платежу, договір страхування припиняється з моменту настання змін в ризику з подальшим поверненням частини платежу за час, що залишився до закінчення терміну страхування.

Ставки страхових платежів диференціюються по видах транспортування і типах відповідальності страховки. При перевезенні водним транспортом ставки залежать також від знаходження вантажів – в трюмі або на палубі. Організація страховки може збільшувати або знижувати ставки, коли це викликається умовами перевезення, її відстанню і напрямом, станом транспортних засобів і іншими чинниками.

У разі укладення договору з додатковою відповідальністю застосовуються, крім того, індивідуальні ставки платежів, виходячи із змісту

цієї додаткової відповідальності і специфічних властивостей вантажів, що перевозяться.

Взаємостосунки сторін при настанні страхового випадку визначаються наступними вимогами. Страхувальник зобов'язаний вжити всіх можливих заходів до рятування пошкодженого вантажу, а також до забезпечення права страхової організації на регрес з винної сторони. Протягом доби, як стало відомо про страховий випадок, необхідно повідомити страхову організацію. Остання повинна не пізніше за три дні після отримання відповідних документів приступити до складання страхового акту і визначення збитку.

Збиток відшкодовується відповідно до принципу пропорційної (пайової) відповідальності, виходячи з вартості загиблого (зниклого) вантажу і ступеня пошкодження вантажу, що зберігся.

Відповідно до міжнародної практики акціонерні страхові товариства застосовують три типи стандартних умов страхування вантажів: «з відповідальністю за всі ризики», «з відповідальністю за приватну аварію», «без відповідальності за пошкодження, окрім випадків краху».

Перший тип в основному аналогічний тому, про який йшла розмова вище, вони навіть мають однакову назву. Другий і третій типи між собою трохи відрізняються: в одному при обмеженій відповідальності відшкодовуються втрати і від загибелі і пошкодження вантажів; в іншому за пошкодження відповідальності, як правило, немає, вона передбачена тільки у разі загибелі транспортних засобів.

Характерною рисою всіх трьох названих типів страхування є відшкодування збитків, витрат і внесків по загальній аварії, що має важливе значення при водному перевезенні вантажів. Виключення з страхової відповідальності в основному ті ж, що і в правилах державного страхування. Є, крім того, обмовки про страхування предметів, схильних до биття (скло, фарфор, кераміка, цеглина), по другому і третьому типах відповідальності.

У міжнародній практиці і в діяльності Українських страхових компаній передбачена можливість укладення генерального договору на страхування всіх перевезень (будь-яких вантажів або певного роду вантажів). Термін дії такого договору звичайно не встановлюється, він вважається безстроковим. По генеральному полісу вважаються застрахованими вантажі, що перевозяться на морських і річкових судах, по залізниці, на автомашинах, повітряним транспортом.

Ставки страхових платежів (премій) залежать від багатьох чинників: характеру вантажу, його розміщення і якості його упаковки, виду

перевізних засобів, пори року, умов в портах навантаження і розвантаження, територіального розміщення портів і інших постійних або тимчасових чинників.

На сьогоднішній день ринок майнового страхування в Україні, у тому числі страхування вантажів представлений наступними видами послуг: Українські акціонерні компанії (наприклад акціонерна страхова компанія «Енергополіс» м. Київ, Українсько-австралійська страхова компанія QBE-UGPB Insurance) за бажанням продавців і покупців може страхувати вантажі не тільки за

наведеними в статті правилами, але і на умовах Інституту лондонських страхувальників. Діяльність цих страхових компаній по страхуванню вантажів, в основному пов'язана з відшкодуванням виникаючих втрат по здійсненню заходів щодо збереження експортно-імпортних вантажів в портах (превентивні заходи). Деякі інші акціонерні страхові організації, укладаючи угоди страхування вантажів, забезпечують разом з тим їх охорону та супровід в дорозі.

Надійшла до редколегії 23.06.2005.