

## ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ И ОБЗОР СУЩЕСТВУЮЩИХ ПРОЦЕДУР СТРАХОВАНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК

*Кристина ДОЛГИЙ*

*Кафедра Бухгалтерский учет и экономическая информатика*

Procesul de transportare a încărcăturilor include mai multe funcții. Principalele sunt: ambalarea, încărcarea, transportarea, primirea și descărcarea încărcăturilor.

La transportarea încărcăturilor, chiar și în cazul respectării tuturor regulilor vizând acest proces, nu pot fi excluse toate riscurile; acestea pot fi doar minimizate prin diferite metode. Una din aceste metode este asigurarea, mecanism cu ajutorul căruia riscurile se transmit asigurătorului.

It is impossible to exclude risks to the full extent even in case of the most perfect form of contractual relationship and observance of transport regulations in the course of transportation. Risks can only be stood against in different ways. These ways rightly include insurance – a mechanism, through which a risk is transferred to the insurer.

Страхование во внешнеэкономической деятельности связано с защитой экономических интересов отечественных предпринимателей за рубежом и сопутствующих интересов иностранных предпринимателей в Республике Молдова. Страхование данной деятельности – довольно разнообразная область страхования, но первоочередное значение следует придавать страхованию, связанному с рисками по перевозке грузов.

В современных экономических условиях предприятие самостоятельно решает основные вопросы своей производственной деятельности: организует бизнес, выбирает партнеров, обеспечивает сохранность материальных и финансовых ресурсов, выбирает пути преодоления и минимизации неизбежных в предпринимательстве рисков.

Хозяйственная среда вносит в предпринимательскую деятельность дополнительные элементы неопределенности, расширяя зоны рискованных ситуаций и увеличивая степень предпринимательского риска. В связи с этим страховщик предлагает новые виды страхования предпринимательской деятельности, которые могут быть актуальны в соответствующий период времени.

Процесс транспортировки грузов включает множество разнообразных функций. Основными из них являются: упаковка, загрузка, отправка, получение и выгрузка груза, а также заключение договора с автотранспортным предприятием, предоставляющим транспорт, если этот не принадлежит перевозчику.

Исключить полностью риски, даже при самой совершенной форме договорных отношений и соблюдении правил перевозок в процессе транспортировки, невозможно. Им можно только противодействовать различными способами. К числу этих способов по праву относится страхование – механизм, с помощью которого риск переводится на страховщика.

Большая часть прав и обязанностей в договорах купли-продажи связана с обеспечением сохранности товара на протяжении всего пути следования от продавца к покупателю. Именно поэтому участники сделок прибегают к страхованию операций, предусматривающему ему все виды перевозок, ответственность перевозчиков, ответственность перед третьими лицами, а также страхование самих грузов, которое относится к имущественному страхованию.

Имущественное страхование представляет собой систему отношений между страхователем и страховщиком по обеспечению страховой защиты имущественных интересов страхователя, связанных с владением, пользованием или распоряжением имуществом, а также с его иными имущественными интересами [5].

В отличие от имущественного страхования, страхование ответственности – это отрасль страхования, где объектом выступает ответственность перед третьими (физическими и юридическими) лицами, которым может быть причинен ущерб вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя.

*Субъектами имущественного страхования* являются страховщики, страхователи и выгодоприобретатели.

Страхователями имущества могут быть юридические и дееспособные физические лица. Выгодоприобретателем является юридическое или физическое лицо (собственник, арендатор или другое лицо), в пользу которого заключен договор страхования.

Имущественное страхование базируется на следующих основных принципах:

1. *Принцип обязательного наличия страхового интереса* заключается в том, что договор страхования может быть заключен в пользу страхователя или выгодоприобретателя, если у них имеется основанный на законе или договоре интерес в сохранении определенного имущества.

Страховой интерес может быть в отношении имущества:

- находящегося в их собственности, владении – на основании Конституции РМ и Гражданского кодекса РМ;
- принадлежащего государственным служащим – на основании соответствующих законов и норм об обязательном страховании их жизни и имущества;
- находящегося в распоряжении (пользовании) чужого имущества – на основании договоров аренды, финансового лизинга, имущественного найма, о совместной деятельности или имущества, используемого по доверенности;
- переданного (полученного) в залог – на основании договора и норм закона.

2. *Принцип высшей добросовестности* связан с обязанностью страховщика и особенно страхователя быть предельно честными друг с другом в отношении фактов, имеющих материальное значение. Страховщик имеет право отказать в выплате страхового возмещения, если страхователь сообщил неполные или недостоверные сведения, отражающиеся на оценке риска.

3. *Принцип возмещения* проявляется в том, что при имущественном страховании страхователь имеет право только на компенсацию ущерба, но не на прибыль. Рисковое страхование (разновидностью которого является имущественное страхование) обеспечивает сохранение достатка страхователя на прежнем уровне и никак не способствует улучшению его финансового состояния.

4. *Принцип непосредственной причины* заключается в том, что страховщик выплачивает страховое возмещение только в случае реализации указанных в договоре рисков (если, например, был заключен договор страхования имущества от огня, а оно погибло при попытке его похищения, то данный случай не является страховым).

5. *Принцип суброгации (регресса требования)* реализуется при переходе к страховщику права требования к причинителю вреда после того, как страховщик выплатил страхователю возмещение в связи с произошедшим страховым случаем.

6. *Принцип контрибуции* связан с наличием определенных расчетных отношений между страховыми компаниями в процессе возмещения при выявлении двойного страхования. Сущность двойного страхования состоит в страховании одних и тех же имущественных интересов от одних и тех же рисков у двух и более страховщиков на совокупную страховую сумму, превышающую действительную стоимость имущества.

Если целью двойного страхования было получение незаконного дохода, то такие договоры могут быть признаны через суд недействительными. При этом уплаченные страхователем страховые взносы остаются у страховщиков.

Иногда двойное страхование происходит в силу ошибки, например, полис, покрывающий товары в одном месте, пересекается с полисом, покрывающим товары данного страхователя во всех местах. В этом случае, если факт двойного страхования был выявлен до страхового случая, страхователь может расторгнуть более поздний договор. Если факт двойного страхования стал известен уже после страхового случая, то страховщики должны выплатить страховое возмещение таким образом, чтобы его общая сумма не превысила суммы ущерба. Для этого они делят между собой ущерб, при этом страхователю возмещается соответствующая часть переплаты по взносам.

При страховании страхователем имущества от разных рисков по нескольким отдельным договорам страхования (в том числе у разных страховщиков), допускается превышение общей страховой суммы по всем договорам над страховой (действительной) стоимостью.

*Не страхуется имущество*, принадлежащее как физическим, так и юридическим лицам, находящееся в зоне, которой угрожает стихийное бедствие (о чем население и хозяйствующие субъекты уведомлены соответствующим образом), а также имущество, находящееся в аварийных зданиях и строениях.

*Страховыми случаями* при страховании имущества являются его гибель (уничтожение), повреждение или утрата (пропажа).

*Уничтожением имущества* принято считать такое его состояние, когда затраты на восстановление превышают действительную стоимость этого имущества.

*Повреждением* считается такое состояние имущества, при котором оно может быть восстановлено для использования по назначению путем обычного ремонта.

*Пропажа имущества* – это его выбытие (исключение) из владения страхователя, утрата его владельцем по какой-либо причине, когда отсутствуют признаки гибели или уничтожения. Имущество может быть похищено, а может пропасть без вести (считается пропавшим без вести, если о нем нет никакой информации в течение трех месяцев).

*Страховая сумма* в имущественном страховании представляет собой ту сумму, на которую страхователь фактически застраховал свое имущество.

В зависимости от желания и финансовых возможностей страхователя, страховая сумма может быть равна, может быть меньше, но ни в коем случае не больше действительной стоимости имущества. Соответственно *в первом случае* страхование *будет полным, а во втором – неполным*, оставляющим часть риска на ответственности страхователя.

Если страхователь решит увеличить страховую сумму (до размера страховой стоимости или в связи с увеличением страховой стоимости), то он может заключить на сумму прироста стоимости дополнительный договор (причем не обязательно с тем же страховщиком), срок окончания которого должен совпадать со сроком окончания основного договора.

Имущество считается застрахованным *только на территории страховой защиты*, оговоренной в договоре. Если страховой случай произошел вне этой территории, то он является не страховым и страховое возмещение не выплачивается.

Имущественное страхование, предусматривающее страховую защиту только перевозимых грузов, называется страхованием *карго*.

В практике страхования международной торговли применяются четыре типа стандартных торговых сделок – на условиях *CIF, CAF, FOB* и *FAS*, которые определяют обязанности сторон, в том числе и по страхованию перевозимого товара.

*Сделка СИФ (CIF)* получила свое название от начальных букв английских слов: стоимость товара, страхование и фрахт (*cost, insurance, freight*). Это особый вид контракта, в котором на специальных основаниях решаются основные вопросы купли-продажи: момент перехода на покупателя риска случайной гибели, повреждения или передачи товара; порядок расчетов и другие вопросы. При продаже товара на условиях СИФ продавец обязан доставить груз в порт отгрузки, погрузить его на борт судна, зафрахтовать тоннаж и оплатить фрахт, застраховать груз от морских рисков на все время перевозки до сдачи его перевозчиком покупателю и выслать покупателю все необходимые документы об отправке.

По сделке СИФ от продавца не требуется физической передачи товара покупателю, достаточно пересылки ему всех товаросопроводительных документов по этой сделке. Имея документы, покупатель может распоряжаться дальнейшей судьбой груза до его получения. В связи с этим продавец обязан немедленно вручить (выслать) покупателю или его агенту счет-фактуру (инвойс) на отгруженные товары, коносамент, страховой полис о страховании с перечислением в нем условий страхования. Страхование обычно заключается на условиях «от всех рисков».

Сущность сделки СИФ заключается в том, что покупатель, перекладывая заботу о перевозке и страховании на продавца, в любом случае должен получить сохраненный груз или компенсацию за него. Если продавец не обеспечивает адекватного страхования, то убытки, которые не будут подлежать оплате страховщиком, должен возместить покупателю продавец.

*Сделки КАФ (CAF)* получили свое название от начальных букв английских слов: стоимость и фрахт (*cost and freight*). По сделке КАФ продавец должен заключить за свой счет договор морской перевозки до места назначения, указанного в контракте, и доставить груз на борт судна. Обязанность страхования лежит на покупателе.

*Сделки ФОБ (FOB)* получили свое название от английского выражения «свободно на борту» (*free on board*). По условиям этого вида сделок продавец обязан погрузить товар на борт судна, которое должен зафрахтовать покупатель. Он же должен застраховать товар на время перевозки, обычно от внутреннего пункта до порта погрузки и далее до конечного пункта назначения.

*Сделки ФАС (FAS)* - от английского выражения «свободно вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (freealongsidship). Содержание сделок на условиях ФАС аналогично условиям ФОб, с той разницей, что по условиям сделки ФОб продавец обязан погрузить груз на судно и товар переходит на риск покупателя с момента пересечения борта судна, а по сделке ФАС продавец доставляет груз на причал к борту судна и дальнейшая ответственность за груз с него снимается.

В нашей стране наиболее распространено страхование груза его отправителем или получателем на маршруте следования от пункта погрузки до пункта доставки.

*Предметами страхования карго* являются перевозимые материальные ценности.

*Объектом* – имущественные интересы, связанные с обеспечением сохранности или восстановлением поврежденного предмета страхования после страхового случая.

В страховании грузов страховщики применяют *укрупненные виды объема ответственности*.

- *Страхование с ответственностью за все риски*. Обеспечивает возмещение убытков от повреждения, гибели (уничтожения) или утраты груза (а также компенсацию затрат на транспортные расходы), в результате любого страхового случая из полного перечня страховых рисков по страхованию грузов.
- *Страхование с ответственностью за частную аварию*. Обеспечивает возмещение убытков от повреждения, гибели (уничтожения) или утраты груза (а также компенсацию затрат на транспортные расходы) в результате стихийных бедствий, столкновения транспортных средств, несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке грузов и приема судном топлива и любых других необходимых технологических операций, а также при пропаже судна без вести.
- *Страхование без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения*, обеспечивает возмещение убытков только от гибели (уничтожения) или утраты всего или части застрахованного груза в результате стихийных бедствий, а также убытки от аварий и пропажи транспортного средства без вести.

*Не являются страховыми убытки, возникшие вследствие:*

- умысла или грубой неосторожности страхователя (выгодоприобретателя);
- противоправных действий страхователя (выгодоприобретателя);
- неправильного размещения и закрепления груза при погрузке;
- нарушения перевозчиком правил перевозки грузов, управления транспортным средством;
- не соответствующей стандартам, неудовлетворительной упаковки груза;
- недостачи груза при целостности упаковки;
- усушки, утруски грузов в пределах норм естественной убыли;
- процессов коррозии, гниения, брожения, самовозгорания, разрушения, связанных с внутренними свойствами застрахованного груза;
- нарушения перевозчиком срока доставки груза в пункт назначения.

При страховании грузов страховая сумма по договору определяется по соглашению сторон с учетом действительной стоимости груза и расходов на его перевозку.

Заключение договора страхования груза на сумму, превышающую действительную стоимость груза, не допускается.

Страховая сумма по договору страхования не подлежит индексации в связи с инфляцией или изменением курсов валют и может быть выражена как в леях Республики Молдова, так и в иностранной валюте.

Если страховая сумма по договору страхования груза меньше, чем его действительная стоимость, то выплата страхового возмещения будет производиться в той же пропорции к согласованному размеру ущерба, в какой страховая сумма пропорциональна действительной стоимости.

Страховая ответственность страховщика по заключенному договору начинается с момента принятия грузоперевозчиком груза к перевозке, при условии внесения к этому моменту страхового взноса в кассу или на текущий счет страховщика. Прекращается ответственность страховщика с момента выгрузки груза из транспортного средства в пункт назначения, если договором страхования не оговорено иное.

Страхование грузов проводится на основании правил страхования, которые разрабатываются страховщиком и согласовываются с Национальной Комиссией по финансовому рынку. В правилах описываются типы договоров страхования, которые заключает страховая организация, приводится перечень страхуемых рисков по каждому из типов договора, а также порядок возмещения убытков страхователю.

У большинства страховых компаний эти документы схожи, поскольку основаны на Правилах перевозки грузов, разработанных Институтом лондонских страховщиков (ИСС - Institute Cargo Clauses). При перевозке грузов по территории республики в договорах обычно используются термины правил страховщика, а при перевозке с пересечением границы - термины ИСС, чтобы не возникало проблем с иностранными контрагентами. Типы страховых договоров различаются между собой только перечнем страхуемых рисков.

*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.

*Объектом страхования ответственности автоперевозчика* являются имущественные интересы страхователя, связанные с выполнением обязательств по договорам перевозки и экспедирования грузов.

Условия наступления и объем ответственности автоперевозчика определяются национальными законодательными нормами для внутренних перевозок и положениями Женевской Конвенции от 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов по дорогам (КДПГ) и протокола к Конвенции от 5 июля 1978 г. при международных перевозках.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, произошедшее с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке.

Ответственность автоперевозчика ограничена. Протоколом к КДПГ установлено ограничение ответственности в размере 8,33 единицы СПЗ (условная расчетная единица, принятая Международным валютным фондом) за 1 кг погибшего или поврежденного груза. Кроме того, в соответствии с КДПГ, подлежат возмещению перевозчиком: оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза, полностью в случае потери всего груза или в пропорции, соответствующей размеру ущерба, при частичной потере. Иной убыток возмещению не подлежит.

Договор добровольного страхования ответственности автоперевозчика может быть заключен с коммерческими страховыми обществами, имеющими лицензию на данный вид деятельности. За рубежом распространена форма взаимного страхования в специализированных международных ассоциациях, среди которых наиболее известна ассоциация "ТТ Клуб" (Лондон), являющаяся крупнейшей международной организацией подобного рода. Координатором "ТТ Клуба" в странах СНГ и Балтии, а также его генеральным представителем в Москве, является страховая компания "Пандитрас".

Основные риски при страховании ответственности перевозчика:

1. *Ответственность за гибель и/или повреждение груза, принятого к перевозке или экспедированию, в соответствии с:*

- положениями международных транспортных Конвенций, применимых в обязательном порядке или в силу условий договора;
- положениями государственного транспортного законодательства соответствующей страны;
- стандартными условиями предоставления услуг, одобренных Ассоциацией экспедиторов и дорожных перевозчиков страны страхователя;
- положениями договоров и соглашений, одобренных страховщиком.

При международных автомобильных перевозках – согласно международной Конвенции "О договоре международной перевозки грузов" 1956 года (КДПГ /CMR).

2. *Финансовые убытки – "ошибки и упущения".*

Финансовые убытки, понесенные клиентом страхователя вследствие невыполнения последним частично или полностью его договорных обязательств, включая:

- ответственность по требованиям за просрочку в доставке груза;

- ответственность за выдачу груза в нарушение указаний о задержке выдачи.
- ответственность за неправильную засылку груза по вине служащих страхователя – дополнительные издержки по пересылке груза по правильному адресу, понесенные страхователем вследствие неправильной засылки груза.

По данному пункту страхованием не покрывается ответственность страхователя, наступающая вследствие выдачи груза по вине страхователя или его служащих неправомочному получателю.

Условием возникновения ответственности автоперевозчика/экспедитора за просрочку в доставке грузов является нарушение сроков доставки грузов, установленных Конвенцией КДПГ/CMR и другими изданными в установленном порядке правилами или законодательными актами.

### 3. Ответственность перед третьими лицами в случаях причинения вреда перевозимым грузом.

Ответственность за внедоговорное причинение вреда в связи с:

- гибелью или повреждением имущества третьих лиц;
- гибелью, увечьем, травмами, заболеванием третьих лиц, включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению.

Страхованием по данному пункту не покрываются: ответственность страхователя перед своими служащими в случаях причинения им вреда грузом, а также ответственность перед третьими лицами, возникающая вследствие форс-мажорных обстоятельств (действия непреодолимой силы).

### 4. Расходы:

- расходы по расследованию обстоятельств страхового случая и по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествивиям, ответственность за которые возлагается на автоперевозчика/экспедитора;
- разумно произведенные расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба, ответственность за который возлагается на автоперевозчика/экспедитора (в том числе по принятию мер по сохранению груза после аварии транспортного средства, сортировка, переупаковка, реализация поврежденного груза и т.п.).

Договором страхования может быть предусмотрено наличие наряду со страхователем одного или нескольких дополнительных выгодоприобретателей по договору, т.е. сострахователей.

Договор страхования заключается при условии собственного участия страхователя в возмещении ущерба (франшизы). Франшиза устанавливается, как правило, в отношении всех претензий по каждому страховому случаю. Величина франшизы определяется по соглашению между страховщиком и страхователем.

В процессе транспортировки грузов не менее важное значение имеет и обязательное страхование ответственности владельцев автотранспортных средств за причиненный автотранспортным средством ущерб за пределами территории Республики Молдова – «Зеленая Карта».

Основой для проведения страхования ответственности владельцев автотранспортных средств является установленная гражданским законодательством обязанность владельца автотранспортного средства возмещать третьим лицам вред, причиненный при его эксплуатации. Так, в соответствии с Гражданским кодексом Республики Молдова и законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами», обязанность возмещения такого вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют средством транспорта на праве собственности, праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством либо на ином законном основании.

Международные договора об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств заключаются на основе соглашения о «Зеленой Карте», которая получила свое название по цвету и форме страхового полиса. Международный договор о «Зеленой Карте» был подписан между 13 странами-участницами в 1949 г. Сегодня в организацию "Зеленая Карта" входят 44 страны Европы, Северной Африки, а также страны СНГ (включая Республику Молдова) и страны Прибалтики. Во главе организации стоит Совет Бюро, находящийся в Лондоне, который отвечает за управление и текущую деятельность международной страховой системы, известной под названием «Зеленая Карта», в которую входят все Национальные страховые бюро стран-участниц.

Для страхователей, в планы которых не входит посещение всех стран-участниц соглашения «Зеленая Карта», предусмотрена возможность приобретения полиса «Зеленая Карта» I зоны с ограниченным

территориальным покрытием стран Украины и Беларуси. Полис II зоны покрывает территорию остальных стран-участниц соглашения «Зеленая Карта».

Объектом страхования по «Зеленой Карте» являются имущественные интересы страхователя-владельца транспортного средства возместить ущерб, причиненный им третьим лицам в порядке, установленном законодательством страны посещения.

По договору страхования ответственности владельцев средств автотранспорта, страховщики принимают на себя обязанность возместить в пределах оговоренных лимитов ответственности ущерб, нанесенный страхователем (застрахованным лицом) третьим лицам при эксплуатации автотранспортного средства.

Страхователями в данном виде страхования могут выступать как юридические, так и физические лица. Застрахована может быть как ответственность самого страхователя, так и других лиц, являющихся владельцами указанного в договоре транспортного средства.

Рисками, покрываемыми полисом «Зеленая Карта», являются:

- 1) нанесение водителем ущерба личности третьего лица (смерть, нанесение телесных повреждений) во время пользования застрахованным автотранспортным средством;
- 2) нанесение водителем ущерба имуществу третьего лица (гибель, частичная гибель) во время пользования застрахованным автотранспортным средством.

Вред, причиненный транспортным средством, возмещается следующим образом. При наступлении страхового события, «Зеленая Карта» гарантирует выплату страхового возмещения пострадавшей стороне в соответствии с действующим законом страны пребывания через Национальное бюро, которое подписало соглашение об обязательном страховании гражданской ответственности «Зеленая Карта», в соответствии с которым:

- выдаваемая страховщиками – членами Национального бюро «Зеленая Карта» выплата признается Национальным бюро другой страны в случае временного прибытия страхователя на территорию другого государства;
- убытки, нанесенные на территории страны третьим лицам иностранным владельцем «Зеленой Карты», регулируются и оплачиваются Национальным бюро той страны, где произошел страховой случай, исходя из норм законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств данной страны;
- после оплаты убытков Национальное бюро выставляет счета бюро той страны, регистрационный номер которой имеет автотранспортное средство;
- выставленные Национальным бюро счета подлежат оплате страховщиками страхователей, нанесших вред, а если страховщики их не оплачивают по каким-либо причинам, то самими бюро, для чего последние образуют гарантийные фонды.

Размеры лимитов ответственности по обязательному страхованию автогражданской ответственности установлены законодательством каждого из государств – участников соглашения «Зеленая Карта».

Страхование груза и ответственности перевозчика – один из наиболее эффективных способов снижения рисков при перевозках, так как при повреждении или гибели груза причинение ущерба третьим лицам или убытки могут составлять весьма существенные суммы, которые могут негативно повлиять на дальнейшее ведение бизнеса.

#### Литература:

1. Codul civil al Republicii Moldova // Monitorul Oficial al RM, 2002, nr.82-86, art.XXVI, p.231-235.
2. Legea RM „Cu privire la asigurări” nr. 407-XVI din 21 decembrie 2006 // Monitorul Oficial al RM, 2007, nr.47-49.
3. Legea RM „Cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” // Monitorul Oficial al RM, 2007, nr.32-35.
4. Агеев Ш.Р., Васильев Н.М., Катыйрин С.Н. Страхование: теория, практика и зарубежный опыт // Москва: Экспертное бюро-М, 1998.
5. Гвозденко А.А. Страхование // Проспект. - Москва, 2006.
6. Сплетунов Ю.А., Дюжиков Е.Ф. Страхование. - Москва: ИНФРА-М, 2006.

Prezentat la 14.05.2012