

Лекция 7. Страхование в мультимодальных перевозках

Страхование является инструментом, направленным на уменьшение возможных потерь в будущем периоде. Причем процесс страхования не может предотвратить негативные события, приводящие к убыткам.

Следует рассмотреть термин «риск», который в страховании имеет несколько значений. Одно из них подразумевает случайность или событие, которое может, но не обязательно должно произойти, находясь вне контроля страхователя. Со словом «риск» связана чья-то ответственность, поэтому может быть «риск страховщика», то есть последствия будут на его ответственности. При этом страховщик может принимать на себя какой-то определенный вид своей ответственности: риск полной гибели товара; риск частичной гибели товара; риск кражи имущества.

На практике вопросы осуществления страхования груза вытекают из распределения рисков случайной гибели или повреждения товара между продавцом и покупателем.

В большинстве случаев зафиксированные в базисных условиях поставки «Инкотермс» точки рисков и, соответственно, расходов продавца и покупателя совпадают. Сторона, организующая транспортировку, производит ее оплату, при этом на нее ложатся риски за товар. Следует учесть, что страхование товара не является обязательством по контракту, то есть продавец или покупатель, на которых лежат риски, сами решают, необходимо ли страховать товар и на каких условиях. Переход ответственности от продавца к покупателю зафиксирован в термине базисных условий, например «с завода» и «свободно у перевозчика». С момента передачи товара с завода и принятия груза на всем пути следования страхователем груза является покупатель, независимо от используемых видов транспорта. При базисных условиях «доставлено с оплатой пошлины» переход ответственности предусмотрен в пункте сдачи груза покупателю, поэтому продавец осуществляет страхование от пункта отправления до места сдачи товара покупателю.

В перевозках «от двери до двери» риски также определяются точками перехода товара, поэтому необходимо сквозное страхование грузов, охватывающее весь путь доставки «от двери до двери», поэтому решение по согласованию принимают вместе продавец и покупатель, а риски обеих сторон покрываются одним договором страхования.

В перевозках «от двери до двери» риски также определяются точками перехода товара, поэтому необходимо сквозное страхование грузов, охватывающее весь путь доставки «от двери до двери», поэтому решение по согласованию принимают вместе продавец и покупатель, а риски обеих сторон покрываются одним договором страхования.

При этом в договоре оговариваются следующие моменты:

- какая из сторон осуществляет страхование;
- условия страхования на всем пути следования;
- распределение выплаты страховой премии страховщику между продавцом и покупателем;
- наименование страховой компании, с которой будет заключен договор;
- форма страхового договора;
- период страхового покрытия;
- на чье имя выписывается договор страхования.

При осуществлении транспортировки несколькими последовательными перевозчиками в согласованном направлении риск случайной гибели или случайного повреждения товара переходит с момента передачи товара в распоряжение первого перевозчика.

По условиям *CIP* «Инкотермс» на продавца возлагается выполнение таможенных формальностей, необходимых при вывозе товара. Данный термин может применяться для перевозки товара различными видами транспорта, включая смешанные перевозки¹. Под словом «перевозчик» понимается лицо, которое согласно договору перевозки обязуется осуществить или организовать перевозку любым видом транспорта.

По базисным условиям поставки «Инкотермс» термин, используемый для любого транспорта, *CIP / Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination)*, предусматривает, что перевозка и страхование оплачены до конкретного пункта (...название пункта назначения). Также термин, используемый только для морского и внутреннего водного транспорта, *CIF / Cost, Insurance and Freight (...named port of destination)*, содержит стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения).

В соответствии с «Инкотермс» страхование должно покрыть предусмотренную в договоре купли-продажи цену, повышенную на сумму прибыли (как правило, 10%). Размер прибыли может быть уменьшен или увеличен решением страховщика. Так, по некоторым категориям грузов (дорогостоящим, акцизным) размер ожидаемой прибыли повышается (до 20–30%). Это объясняется стоимостью страхуемого товара, а также многочисленными трудоемкими и финансово расходными операциями при внешнеторговых перевозках. При росте объема продаж через посреднические или смешанные компании необходимы обработка груза в период транзитного хранения, оплата таможенных пошлин и сборов до получения груза, что определяет необходимость компенсации предстоящих расходов в большем размере.

Во внешнеэкономической деятельности при морской перевозке различных видов грузов применяются страховые условия:

- для упакованных трюмных грузов — «с ответственностью за все риски»; «с ответственностью за частную аварию», включая повреждение грузов крюками, маслом, пресной водой и другими грузами, а также кражу и недоставку, независимо от процента повреждения;
- для неупакованных трюмных грузов — «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения», но с ответственностью за кражу, недоставку целых мест;
- для палубных грузов (независимо от рода упаковки) — «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения», включая ответственность за смывание волной и сбрасывание палубного груза за борт, а также возможные риски кражи и недостачи целых мест;
- для наливных грузов в танкерах — «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения», включая утечку и (или) недостачу более 1% на каждый танк или весь груз.

При загрузке в танкер нескольких сортов нефтепродуктов страхование осуществляется на условиях «с ответственностью за частную аварию», включая загрязнение, смешение, утечку, недостачу более 1% на каждый танк или весь груз.

Слово «авария» рассматривается морским правом как убытки и расходы, причиненные этим событием при осуществлении морской перевозки. Убытки, возникшие при осуществлении морской перевозки по некоторым причинам, делятся на два вида: общую и частную аварию. При страховом случае, относящемся к общей аварии, убытки распределяются между всеми участниками морской перевозки (судном, фрахтом и грузом) пропорционально первоначальной стоимости принадлежащих сторонам объектов.

Наиболее распространенными условиями страхования являются следующие:

- «с ответственностью за все риски»;
- «с ответственностью за частную аварию»;
- «без ответственности за повреждения».

Транспортное страхование во внешнеэкономической деятельности имеет свою классификацию и подразделяется на страхование каско, карго и страхование ответственности перевозчика, экспедитора/оператора за груз перед его владельцем.

Страхование каско применяется для подвижного состава участвующего в международных перевозках транспорта (судов, автомобилей, железнодорожных вагонов, самолетов, контейнеров); его производит владелец транспортного средства.

Продавец и покупатель по внешнеторговому контракту не участвуют в страховании каско. И только при осуществлении перевозки собственными транспортными средствами продавца или покупателя они являются сторонами договора страхования каско. При поставке товара на условиях «с завода» покупатель вывозит товар со склада продавца на принадлежащих ему автомобилях, которые он может застраховать по системе каско. При поставке «склад покупателя» продавец доставляет товар своим транспортом и страхует каско.

Страхование карго защищает стороны внешнеторгового договора от различных убытков, связанных с транспортировкой груза, являющегося предметом купли продажи. Страхование карго производят участники контракта. В случае гибели, повреждения и иного неблагоприятного воздействия на застрахованное имущество ущерб компенсируется в определенной сумме страховым возмещением.