

Топорков В.П. Страхование грузов// Страхование от А до Я (книга для страхователя). Под ред. Л.И. Корчевской и к.э.н. К.Е. Турбиной. М.: ИНФРА-М, 1996. С.365-374.

Страхование грузов – один из основных видов страхования. Оно возникло достаточно давно, поскольку практически любое перемещение товаров или других материальных ценностей с одного места на другое сопряжено с разными рисками. В XVII в. в Лондоне было создано первое в мире сообщество профессиональных морских страховщиков, которое через некоторое время превратилось в так называемый Лондонский страховой рынок. В современных условиях страхование грузов непосредственно связано с рядом других не менее сложных видов коммерческой деятельности, в первую очередь с мировой транспортной системой. Поэтому при страховании грузов необходимо прежде всего иметь общее представление о транспортной системе и принципах ее функционирования.

Основными участниками транспортной перевозки являются:

отправитель (или грузоотправитель) – физическое или юридическое лицо, отправляющее принадлежащий ему груз из пункта А в пункт Б;

получатель – физическое или юридическое лицо, которое имеет право получить этот груз в пункте Б. Это право предоставляет ему отправитель, обозначив получателя в товарно-транспортных документах;

перевозчик – физическое или юридическое лицо (чаще всего транспортная организация), владеющее транспортным средством или арендующее его. Перевозчик должен доставить переданный ему отправителем груз из пункта А в пункт Б и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю) или доставить в пункт перевалки на другое транспортное средство;

экспедитор – как правило, юридическое лицо, которое обеспечивает координацию и взаимодействие всех сторон, вовлеченных в перевозку, осуществление перевалочных операций в пунктах перевалки и иных услуг, связанных с договором перевозки.

Сейчас роль экспедитора особенно велика, так как почти любая перевозка состоит из нескольких операций: доставка груза к железнодорожной станции, погрузка/разгрузка, обработка грузов в порту, оформление документов.

Договоры перевозки грузов можно классифицировать по различным признакам: по видам транспорта (договоры железнодорожной, морской, внутренневодной, автомобильной и воздушной перевозки); по территории (внутригосударственные и международные перевозки); по количеству участвующих перевозчиков (местные перевозки, перевозки в прямом сообщении, прямые смешанные перевозки и т.д.).

Классифицировать виды транспорта с точки зрения безопасности груза достаточно сложно. Необходимо представить себе всю цепочку транспортной операции, и тогда можно определить те звенья, которые являются наиболее рискованными или опасными для груза.

Риски перевозки обычно достаточно подробно описаны в правилах (условиях) страхования любой страховой компании, занимающейся страхованием грузов.

В этих же правилах подробно описаны и **стандартные исключения из страхового покрытия**, используемые в мировой практике. Наиболее четко и полно они изложены в Условиях (оговорках) морского страхования (Marine Insurance Clauses) [1] Института лондонских андеррайтеров, которые аккумулируют многовековой опыт Лондонского страхового рынка и применяются не только в страховании грузов, перевозимых морским транспортом, но и при страховании железнодорожных, воздушных и автомобильных грузоперевозок. В соответствии с этими Условиями договор страхования может быть заключен на следующих условиях:

Условия А (cl. 253) – это наиболее полное страховое покрытие, так называемое страхование «от всех рисков».

1. Данное страхование покрывает все риски гибели или повреждения застрахованного груза, за исключением случаев, указанных в оговорках 4, 5, 6 и 7 (см. ниже).

2. Данное страхование покрывает расходы по общим авариям и спасательным работам, установленным в соответствии с контрактом о фрахтовании и/или основным законом и практикой, во избежание гибели по любой причине, за исключением случаев приведенных в оговорках 4, 5, 6 и 7 и в других оговорках данного страхования.

3. Данное страхование предоставляет страховое покрытие в той же доле ответственности по контракту о фрахте согласно оговорке «Столкновение по вине обеих сторон» как и в отношении убытка, возмещаемого в соответствии с этой оговоркой.

В случае возникновения каких-либо претензии со стороны судовладельцев по вышеуказанной оговорке страхователи должны уведомить страховщика, который будет иметь право за их собственный счет защитить страхователей от таких претензий.

Условия В (cl. 253). При страховании на «условиях В» страховому покрытию подлежат только следующие риски:

1.1. Гибель застрахованного груза или повреждение, произошедшие вследствие:

1.1.1) пожара или взрыва;

1.1.2) посадки на мель, выброса на берег, опрокидывания судна или в случае, когда судно тонет;

1.1.3) опрокидывания или схода с рельсов при наземной транспортировке;

1.1.4) столкновения судна или транспортного средства с любым объектом, за исключением контакта с водой;

1.1.5) разгрузки груза в порту в результате аварии;

1.1.6) землетрясения, вулканического извержения или удара молнией.

1.2. Гибель застрахованного груза или его повреждение, произошедшие вследствие:

1.2.1) убытков, расходов и взносов по общей аварии;

1.2.2) выбрасывания или смывания груза за борт судна;

1.2.3) протечки морской, озерной или речной воды в судно, транспортное средство, контейнер с грузом или место хранения.

1.3. Полная потеря отдельных частей груза в результате падения за борт при погрузке или разгрузке.

«Условия В» также не покрывают риски, указанные в оговорах 4, 5, 6 и 7 (см. ниже).

Условия С (cl. 254). При страховании на «условиях С» предоставляется страховое покрытие только следующих рисков:

1.1. Гибель застрахованного груза или его повреждение, произошедшие вследствие:

1.1.1) пожара или взрыва;

1.1.2) посадки на мель, выброса на берег, опрокидывания судна или в случае, когда судно тонет;

1.1.3) опрокидывания или схода с рельсов при наземной транспортировке;

1.1.4) столкновения судна или транспортного средства с любым объектом, за исключением контакта с водой;

1.1.5) разгрузки груза в порту в результате аварии.

1.2. Гибель застрахованного груза или его повреждение, произошедшие вследствие:

1.2.1) убытков, расходов и взносов по общей аварии;

1.2.2) выбрасывание груза.

«Условия С» также не охватывают риски, указанные в оговорках 4, 5, 6 и 7.

Оговорка 4. Данное страхование не покрывает:

4.1) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие грубого умысла или грубой неосторожности страхователя;

- 4.2) нормативную утечку, потерю веса и объема или нормативный износ застрахованного груза;
- 4.3) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие необеспечения достаточной или соответствующей упаковкой или вследствие неправильной подготовки застрахованного груза (в оговорке 4.3 под упаковкой следует понимать укладку в контейнер, но только в том случае, когда такая укладка выполняется до вступления в силу данного страхования и производится страхователем или его служащими);
- 4.4) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие внутренних свойств или дефектов застрахованного груза;
- 4.5) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие непосредственной задержки, даже если событие, в результате которого произошла задержка, покрывается страхованием (за исключением расходов, подлежащих оплате по оговорке 2);
- 4.6) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие неплатежеспособности или невыполнения обязательств владельцами, управляющими, фрахтователями или операторами судна;
- 4.7) гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие использования любого военного оружия, принцип действия которого основан на реакции деления атома или ядерного синтеза, а также других ядерных реакциях, вызывающих радиоактивное излучение.

Оговорка 5.

5.1. Данное страхование не покрывает гибель, расходы повреждения, возникающие вследствие:

немореходности судна;

непригодности судна, транспортировочного контейнера подъемника для безопасной транспортировки страхуемого груза;

в случае если страхователь или его служащие заинтересованы в немореходности судна или непригодности перевозочных средств во время погрузки страхуемого груза.

5.2. Страховщик не возмещает убытки, возникшие в результате нарушения гарантии мореходности судна и гарантии пригодности его к доставке застрахованного груза к месту назначения, если страхователь или его служащие виновны в возникновении обстоятельств, приведших к немореходности и непригодности судна.

Оговорка 6. Данное страхование не покрывает гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие:

6.1) войны, гражданской войны, революции, бунта, восстания или гражданских беспорядков, возникающих в результате вышеперечисленных событий либо в результате любого враждебного акта воюющей стороны или против нее;

6.2) захвата, ареста, заключения в тюрьму, задержки с применением силы (за исключением пиратства) и их последствий или любой попытки угрозы;

6.3) взаимодействия с минами, торпедами, бомбами и другими видами военного оружия, воздействие которых на объект страхования носит случайный характер.

Оговорка 7. Данное страхование не покрывает гибель, расходы и повреждения, произошедшие вследствие:

7.1) действий участников забастовок, локаутов или лиц, участвующих в бунтах или гражданских волнениях;

7.2) забастовок, локаутов, бунтов или гражданских волнений;

7.3) действий террористов или любых других лиц, действующих по политическим мотивам.

Рекомендации к подготовке договора страхования грузов

При подготовке договора страхования грузов страхователю следует выбрать нужный ему набор рисков, при этом необходимо учитывать тот факт, что при перевозке груза в странах-членах СНГ, пожалуй, одним из основных рисков является риск грабежа, кражи, мошенничества с грузами. Поэтому в договоре или в правилах (условиях) страхования эти риски должны быть изложены достаточно четко и понятно. Все это обуславливает необходимость создания в России и странах-членах СНГ инфраструктуры обеспечения безопасности перевозки грузов, включающей страховку, охрану, деятельность сюрвейера или аварийного комиссара.

Для подготовки договора страхования груза и оценки риска должна быть собрана необходимая информация. Правильно оценить риск возможно лишь на основании достоверной информации, которая должна быть достаточно подробной и многоплановой. Первоначальная информация обычно предоставляется в форме заявления на страхование или вопросника.

Предоставляемая страховщику информация должна содержать:

сведения о страхователе груза: название, адрес, фамилии и инициалы ответственных лиц, год образования, специализация, примерный оборот, опыт работы в данной сфере бизнеса.

Эти сведения, кажущиеся на первый взгляд незначительными, на самом деле очень важны для оценки риска страхователя;

информацию о грузе: точное наименование, упаковка – необходимо подробное описание упаковки в соответствии с государственными стандартами или техническими условиями. Важно заметить, что при перевозке на экспорт требования к упаковке резко возрастают.

Особые правила перевозки и страхования различных видов груза

При перевозке различных грузов правила их перевозки изменяются: например, температурный режим, влажность, особые правила погрузки и обращения с грузом, которые обычно обозначаются специальными символами на упаковке. Страхователь обязан сообщить страховой компании максимально достоверную и подробную информацию, в том числе о правилах перевозки. Однако и специалисты страховой компании должны знать основные свойства грузов, с которыми им приходится работать.

Для оценки рисков при перевозке некоторых грузов (цветные металлы, топливо или некоторые медикаменты) необходима консультация специалистов. Для этого можно привлечь специализированные сюрвейерские компании «ITS», «Eurogal» или «Восточно-Европейское сюрвейерское бюро». Вопрос оплаты этих работ обычно решается в каждом конкретном случае при подготовке договора страхования грузов.

В зависимости от вида груза страхователю следует обратить внимание на основные риски, сопровождающие перевозку таких грузов, как:

насыпные грузы (зерно, песок, металл навалом, уголь, гравий и большинство сырьевых товаров).

Основные риски связаны с разницей в весе при отправлении и получении грузов (за исключением предусмотренных норм естественной убыли груза вследствие усушки, утруски и т.п.). Особенно это заметно при внешнеторговых перевозках, когда контроль за взвешиванием в пункте отправления производится подчас с помощью вагонных весов, допуск точности которых в России абсолютно несравним с допуском точности весов в Европе;

промышленная техника и оборудование.

Основные риски обусловлены внешним воздействием на груз (повреждение при погрузке/разгрузке или транспортировке) или мелкими кражами. Размер ущерба, нанесенный комплектному оборудованию, может быть очень большим, так как, например, при повреждении одного узла невозможно провести монтаж всей линии.

При страховании перевозок комплектного оборудования необходимо оговаривать следующие положения:

проверка работоспособности оборудования сразу же после разгрузки или в оговоренные сроки;

взаимодействие страховщика и страхователя при ремонте или замене поврежденных узлов и агрегатов;

автотехника.

Значительная часть рисков связана с мелкими повреждениями лакокрасочного покрытия и мелкими кражами узлов и агрегатов. Особо важное значение это приобретает при перевозках дорогостоящих автомобилей. Практика показывает, что взаимоотношения страховщика и страхователя при расчете размера ущерба и использовании в этих целях ремонтных смет (и других подобных документов) должны быть предусмотрены договором;

продукты питания.

При перевозке продукты питания помимо таких рисков, как кражи и грабежи, подвержены также самым различным опасностям, например изменение температурного режима. Особенно велика при страховании продовольствия возможность повреждения груза в результате ненадлежащей упаковки и нарушения правил погрузки, так как коммерсанты заинтересованы в том, чтобы в один вагон или фургон загрузить как можно больше груза; такие случаи нельзя признать основанием для страховой выплаты;

фрукты, растительная продукция.

Для того чтобы определить степень риска при перевозке фруктов очень важно изучить ГОСТы и требования санитарно-эпидемиологических и иных санитарных органов, которые разрешают эти товары к продаже.

Одними из наиболее сложных и опасных грузов являются на наш взгляд, **нефть и нефтепродукты**. Основные риски для этой группы — недоливы при перекачке из транспортных средств в терминалы, а для нефтепродуктов – загрязнение и разбавление водой, что популярно при перевозке светлых нефтепродуктов

Таким образом, для того чтобы оценить степень риска, которому подвергаются грузы, следует внимательно изучить требования к грузу в пункте назначения (т.е. условия приема груза получателем по контракту или договору).

В связи с этим важно, чтобы страховые компании взаимодействовали со специализированными экспертными организациями или научно-исследовательскими институтами. И только после того как страховщик определит степень опасности, которой подвергается груз в процессе перевозки, страхование грузов будет являться действительной защитой страхователя.

Для оценки риска при перевозке грузов необходима следующая информация о перевозке:

сведения о транспортной компании, об опыте работы и статистические данные об убытках, а также подтверждение о заключении страхователем договора с ней о перевозке груза или накладная;

какими документами регулируется порядок перевозки грузов: это могут быть международные конвенции (например, CMR) [2], внутренние правила (устав автомобильного транспорта) и т.д. Зачастую владельцы груза убеждены, что если транспортная компания гарантирует полную материальную ответственность за груз, то страховка вроде бы и не нужна. Однако практика показывает, что транспортная

компания компенсирует причиненный вред отправителю (получателю) только в том случае, если: во-первых, ее признают виновной в убытках и, во-вторых, у компании есть деньги или ее ответственность застрахована.

Сроки перевозки и срок действия договора страхования

При подготовке условий страхования грузов особое внимание следует уделять определению периода страхования, а также необходимо установить, распространяется ли страховое покрытие на погрузку/разгрузку, промежуточное хранение и т.д. В случаях когда точно определить период перевозки сложно (например, при железнодорожных перевозках на большие расстояния), обычно устанавливается временный лимит действия страхового покрытия на одну перевозку. После его истечения страховщик вправе либо потребовать уплаты дополнительной страховой премии, либо договор считается прекратившим свое действие.

Статистические данные

Для определения степени риска и ставки страховой премии большое значение имеют статистические данные. Анализ статистических данных, а также причин возникновения убытков позволяет судить о степени риска при данной перевозке. На основе анализа страховая компания вправе выдвинуть некоторые требования к страхователю груза, которые тот обязан выполнить для заключения договора страхования, например изменить упаковку или маршрут следования. Статистические данные должны содержать следующую информацию:

в течение какого времени осуществляются данные перевозки;

количество произведенных рейсов/отгрузок;

средняя стоимость отправки;

общее количество страховых случаев;

количество заявленных/оплаченных претензий;

общая сумма убытков;

общая сумма оплаченной ранее страховой премии.

Учитывая эти данные, а также существующие в практике нормы естественной убыли груза в процессе транспортировки, можно определить размер необходимой франшизы. Обычно франшиза при страховании перевозок грузов не превышает размера естественной убыли груза при перевозке либо ее расчет базируется на Статистических данных о предыдущих убытках. Например, при перевозке апельсинов франшиза устанавливается не менее 4 процентов на основании многолетнего опыта перевозок этих фруктов.

Договор страхования грузов

После сбора информации, ее анализа, оценки и определения риска, размера страховой премии страхователь и страховщик заключают договор страхования. Страховой полис – это документ, подтверждающий факт страхования, и к его оформлению при страховании грузов обычно предъявляют достаточно жесткие требования. Наиболее жесткие требования предъявляют к полисам при страховании внешнеторговых перевозок, так как в практике внешнеторговых расчетов полис – один из основных документов, по которым банк производит расчеты. Поэтому в полисе необходимо идентифицировать данную отгрузку груза указав номер транспортной накладной, или номер инвойса (счета), или номер накладной на отпуск товара со склада.

Генеральный полис

В мировой практике страхования грузов часто используются так называемые генеральные полисы. На основании подробной информации, о которой говорилось

выше, страховая компания выписывает генеральный полис обычно сроком на один год. По этому документу страховое покрытие распространяется на все грузы, указанные в нем. Обычно в генеральном полисе оговариваются:

груз или виды грузов;

маршруты перевозок, вид транспорта (иногда встречаются генеральные полисы, страховое покрытие которых распространяется на все грузы страхователя во всем мире, так называемые «Worldwide policies»);

лимит страховой суммы по одному транспортному средству;

примерный график поставок;

планируемый оборот компании в течение года.

В генеральном полисе всегда достаточно подробно описываются отношения страховщика и страхователя или содержится ссылка на условия страхования.

Генеральный полис имеет ряд преимуществ: сокращаются административные расходы на ведение дел, упрощаются расчеты по оплате страховой премии. Но его подписание возможно только при условии, что страхователь имеет твердые заказы, установившийся оборот и номенклатуру грузов и может представить график поставок или примерный месячный оборот. В большинстве случаев генеральный полис подписывается после некоторой работы по единичным полисам.

[1]. Reference Book of Marine Insurance Clauses. London: Whiterby @ Co. Ltd. 66th Ed. 1994.

[2]. Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. Вступила в силу для СССР 01.12.83 г. // Международные перевозки грузов. – СПб., 1993.