Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси

«Международный университет «МИТСО»

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

ПО ДИСЦИПЛИНЕ

**Страхование в логистике**

для специальности

1-26 81 04 «Управление логистическими системами»

2017

**АВТОР-СОСТАВИТЕЛЬ:**

**Е.А. Иванов,** к.э.н., доцент, заведующий кафедрой логистики и маркетинга Международного университета «МИТСО»

**РЕЦЕНЗЕНТЫ:**

зам. декана экономического факультета Белорусского государственного университета, доктор экономических наук, профессор **С.С. Полоник**

директор Центра повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор» **В.В. Канунников**

**РАССМОТРЕН И РЕКОМЕНДОВАН К УТВЕРЖДЕНИЮ**

заседание кафедры логистики и маркетинга учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет МИТСО» 28.08.2017, протокол № 1

**УТВЕРЖДЕН**

заседание Научно-методического совета учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет МИТСО 28.09.2017, протокол № 1

**Регистрационный № УД-026-17/э**

****

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА………………………………………………………………... 4**

**РАЗДЕЛ I. УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА………………………………………………………….. 5**

**РАЗДЕЛ II. КУРС ЛЕКЦИЙ…………………………………………………………………… 18**

2.1 Ограниченная ответственность перевозчика в международных перевозках, виды

страхования………………………………………………………………………………………...18

2.2 Страхование гражданской ответственности перевозчика (CMR-страхование)…………... 20

2.3 Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке

опасных грузов…………………………………………………………………………………….. 23

2.4 Страхование грузов…………………………………………………………………………… 24

2.5 Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами

при использовании книжки МДП………………………………………………………………... 29

2.6 Особенности страхования на морском транспорте…………………………………………. 30

2.7 Фиксация несохранности груза, направление документов в страховую компанию……... 34

2.8 Сюрвейерская деятельность, оценка причиненного ущерба………………………………. 37

Список использованных источников……………………………………………………………..40

**РАЗДЕЛ III. ПРАКТИКУМ ДЛЯ ПРАКТИЧЕСКИХ И ЛАБОРАТОРНЫХ**

**ЗАНЯТИЙ………………………………………………………………………………………… 41**

3.1 Кейсы…………………………………………………………………………………………... 41

3.2 Задачи………………………………………………………………………………………….. 42

**РАЗДЕЛ IV. КОНТРОЛЬ ЗНАНИЙ…………………………………………………………... 43**

4.1 Вопросы к зачету……………………………………………………………………………… 43

4.2 Тематика рефератов для УРС………………………………………………………………… 44

**ПРИЛОЖЕНИЯ………………………………………………………………………………….. 45**

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**В последнее время наметилась участившаяся тенденция увеличения случаев краж и хищений грузов, особенно дорогостоящих и высоколиквидных, в процессе перевозки.** Гораздо чаще данные случаи могут иметь место в рождественские и новогодние праздники, когда из года в год в этот период возникает естественный дефицит транспортных средств, по причине которого на рынке грузоперевозок появляются предложения со «свободным» транспортом со стороны недобросовестных перевозчиков («мошенников»). Традиционно риски возрастают и в осенне-зимний период. **Наилучший способ мини­мизировать возможные риски и избежать возможных конфликтов – позаботиться о страховании перевозимого груза.**

Страхование грузов (страхование карго) широко применяется в настоящее время при осуществлении международных перевозок. Как и страхование ответственности перевозчика, страхование грузов относится к добровольному виду страхования. Его основная цель – создать для грузоотправителей гарантии компенсации, предполагаемых при перевозке убытков и упростить получение такой компенсации, ибо взыскание убытков с транспортных организаций требует времени и нередко связано со значительными судебными издержками.

**Зачастую грузовладельцы полагают, что ничего с перевозимым грузом не произойдет.** Заключая договор перевозки, грузовладельцы полагают, что если предусмотрена полная ответственность перевозчика на период транспортировки и у исполнителя доставки имеется страхование ответственности, то ни о чем больше волноваться не следует – в любом случае будет получена компенсация. Действительно, транспортные компании несут ответственность за сохранность груза с момента его принятия до выдачи грузополучателю, если только они не докажут, что утрата, порча, гибель произошли вследствие обстоятельств, которые они не могли предотвратить. То есть транспортные организации отвечают за происшествия с грузом, только если их вина доказана. Наличие полиса страхования ответственности перевозчика еще не дает владельцу груза гарантии на возмещение убытков в полном объеме.

**Цель разработки ЭУМК по страхованию в логистике** – дать студентам необходимые теоретические знания в области страхования в логистике, обеспечить практические занятия необходимым материалом (задачи, кейсы), а также качественно провести контроль усвоения материала.

**Разработанный ЭУМК по страхованию в логистике:** учебную программу, теоретический раздел (курс лекций), практический раздел (содержит материалы для проведения лабораторных, практических, семинарских учебных занятий), раздел контроля знаний (содержит материалы промежуточной, текущей и итоговой аттестации).

**ЭУМК предназначен для магистрантов, обучающихся по специальности 1-26 81 04 «Управление логистическими системами».** ЭУМК рекомендуется использовать в дополнение к лекционным занятиям, а также для подготовки к практическим занятиям и для самостоятельной управляемой работы магистранта.

Данный ЭУМК позволит восполнить пробел знаний в области страхования в логистике, а также приобрести практические навыки оптимизации решений в области страхования в международных перевозках.

**РАЗДЕЛ I. УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА**

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси

«Международный университет «МИТСО»

УТВЕРЖДАЮ

Ректор учреждения образования

Федерации профсоюзов Беларуси

«Международный университет «МИТСО»

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ С.Н. Князев

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2017 г.

Регистрационный № УД-\_\_\_\_\_\_\_/уч.

**СТРАХОВАНИЕ В ЛОГИСТИКЕ**

Учебная программа учреждения высшего образования

по учебной дисциплине для специальности

1-26 81 04 «Управление логистическими системами»



2017 г.

Учебная программа составлена на основе образовательного стандарта высшего образования второй ступени (магистратура) по специальности «Управление логистическими системами» (ОСВО 1-26 81 04-2012).

**СОСТАВИТЕЛЬ:**

Д.В. Курочкин, доцент кафедры логистики

**РЕКОМЕНДОВАНА К УТВЕРЖДЕНИЮ:**

Кафедрой логистики Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»

(протокол № 10 от 17.06.2017)

Научно-методическим советом Учреждения образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»

(протокол № 9 от 27.06.2017)

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

**На практике далеко не каждый уделяет достаточно внимания изучению реального размера ответственности перевозчика,** и это увеличивает ри­ски компании-импортера. За что несет ответственность перевозчик и зависит ли размер его ответственности от вида транспорта, которым перевозится груз? Что та­кое предел ответственности перевозчика? В каком случае возмещение «по закону» может быть гораздо меньше реальных потерь импортера? Это те вопросы, ответ на которые должен знать каждый логист.

Все чаще приходится сталкиваться с мнением грузовладельцев, что транспортная компания в случае утраты или повреждения груза должна полностью возместить им все понесенные убытки. Между тем, перевозка грузов осуществляется на основе договора, национального транспортного законодательства и международных транспортных конвенций. Ответственность, принимаемая на себя транспортными компаниями, четко определена и ограничена международными конвенциями.

**В последнее время наметилась участившаяся тенденция увеличения случаев краж и хищений грузов, особенно дорогостоящих и высоколиквидных, в процессе перевозки.** Гораздо чаще данные случаи могут иметь место в рождественские и новогодние праздники, когда из года в год в этот период возникает естественный дефицит транспортных средств, по причине которого на рынке грузоперевозок появляются предложения со «свободным» транспортом со стороны недобросовестных перевозчиков («мошенников»). Традиционно риски возрастают и в осенне-зимний период. **Наилучший способ мини­мизировать возможные риски и избежать возможных конфликтов – позаботиться о страховании перевозимого груза.**

**Целью преподавания дисциплины «Страхование в логистике»** является ознакомление слушателей с современными видами страхования, используемыми в логистической деятельности в целях оптимизации затрат.

**Задачами изучения дисциплины являются:** формирование у слушателей знаний об основных видах страхования в логистике , а также особенностях расчета страхового возмещения.

В результате изучения дисциплины обучаемый должен

**знать:**

-сущность страхования в логистике;

-виды страхования наиболее части используемые в логистической дестельности;

-что такое страховой случай;

-какие документы необходимол предоставить в страховую компанию;

**уметь:**

-определять вид необходимого страхования необходимого для оптимизации затрат и имущественной защиты;

-готовить документы для дальнейшего направления в страховую компанию;

-определять сумму имущественного ущерба;

**владеть:**

-навыками расчета причиненного ущерба;

-навыками оценки ущерба в соответствии с международными конвенциями;

-навыками подготовки документов для представления в страховую компанию.

В соответствии с учебными планами магистранты дневной формы обучения изучают дисциплину на 1 курсе в 1 семестре. В соответствии с учебным планом на изучение студентами дневной формы обучения отводится 116 часов, из них 46 аудиторных (в том числе 14 час. – лекций, 12 час. – практических занятия, 20 час. – УРС). Итоговая форма контроля – зачет в 1 семестре.

Студенты заочной формы обучения изучают дисциплину на 1 курсе в 1 семестре. Всего на изучение дисциплины предусмотрено 116 часов, из них всего на заочной форме обучения 26 аудиторных часа, в том числе 14 часов лекций, 12 часов – практических занятий, итоговая форма контроля – зачет в 1 семестре.

**СОДЕРЖАНИЕ УЧЕБНОГО МАТЕРИАЛА**

**Тема 1. Введение в страхование в логистике**

Понятие и особенности страхования. Виды страхования. Наиболее используемые виды страхования в логистике и их характеристика. Страховой случай. Ограниченная ответственность перевозчика в международных перевозках (морской, автомобильный, железнодорожный, авиационный транспорт). Исключения из правил ограниченной ответственности перевозчика

**Тема 2. Страхование гражданской ответственности перевозчика**

Понятие и сущность страхования гражданской ответственности перевозчика.Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов. Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами при использовании книжки МДП

**Тема 3. Страхование грузов**

Понятие и сущность страхования грузов. Набор страхуемых рисков. «Условия А, В и С» Института лондонских страховщиков. Величина страхового тарифа. Наступление страхового случая. Проблемы двойного страхования. Особенности возмещения ущерба

**Тема 4. Особенности страхования на морском транспорте. Сюрвейерская деятельность**

Страхование судов от гибели. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Взаимное страхование. Клубы взаимного страхования. Понятие и сущность сюрвейерской деятельности. Наиболее востребованные услуги сюрвейерских компаний. Экспертные заключения сюрвейерской компании. Оценка причиненного ущерба

**Тема 5. Фиксация несохранности груза, направление документов в страховую компанию**

Координация действий со страховой компанией. Фиксация факта несохранности груза. Подготовка пакета документов и их направление в страховую компанию. Особенности упаковки и причины несохранности груза. Выплата страхового возмещения.

**Учебно-методическая карта УЧЕБНОЙ дисциплины**

Очная (дневная) форма получения высшего образования II ступени (магистратура)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номер раздела, темы | Название раздела, темы | Количество аудиторных часов | | | | |  | Форма контроля знаний |
| Лекции | Практические  занятия | Семинарские  занятия | Лабораторные занятия | Иное | Количество часов УСР |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Введение в страхование в логистике | 2 | 2 | – | – | – | 4 | Опрос |
| 2. | Страхование гражданской ответственности перевозчика | 2 | 2 | – | – | – | 4 | Тест |
| 3. | Страхование грузов | 2 | 2 | – | – | – | 4 | Контр.  раб. |
| 4. | Особенности страхования на морском транспорте. Сюрвейерская деятельность | 4 | 2 | – | – | – | 4 | Контр.  раб. |
| 5. | Фиксация не сохранности груза, направление документов в страховую компанию | 4 | 4 | – | – | – | 4 | Тест |
|  | ИТОГО | 14 | 12 | – | – | – | 20 | Зачет |

**Учебно-методическая карта УЧЕБНОЙ дисциплины**

Заочная форма получения высшего образования II ступени (магистратура)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номер раздела, темы | Название раздела, темы | Количество аудиторных часов | | | | |  | Форма контроля знаний |
| Лекции | Практические  занятия | Семинарские  занятия | Лабораторные занятия | Иное | Количество часов УСР |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Введение в страхование в логистике | 2 | 2 | – | – | – | – | Опрос |
| 2. | Страхование гражданской ответственности перевозчика | 2 | 2 | – | – | – | – | Тест |
| 3. | Страхование грузов | 2 | 2 | – | – | – | – | Контр.  раб. |
| 4. | Особенности страхования на морском транспорте. Сюрвейерская деятельность | 4 | 2 | – | – | – | – | Контр.  раб. |
| 5. | Фиксация несохранности груза, направление документов в страховую компанию | 4 | 4 | – | – | – | – | Тест |
|  | ИТОГО | 14 | 12 | – | – | – | – | Зачет |

**ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ**

**Перечень основной литературы**

1. СТБ 2047-2010. Логистическая деятельность. Термины и определения / [БелНИИТ "Транстехника"]. - Изд. офиц. - Введ. 2011-01-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – 19 с.

2. Дыбская, В.В. Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – Москва: Эксмо, 2011. – 944 с.

3. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под общ. и науч. ред. проф. В.И. Сергеева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 642 с.

4. Курочкин, Д.В. Логистика и управление цепями поставок: практ. пособие / Д.В. Курочкин. – Минск: Альфа Книга, 2016. – 784 с.

5. Курочкин, Д.В. Логистика: практикум / Д.В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2012. – 200 с.

6. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика: практ. пособие / Д.В. Курочкин. – 2-е изд., пепераб. и доп. – Минск: ФУАинформ, 2014. – 344 с.

**Перечень дополнительной литературы**

7. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://baif.by/. – Дата доступа: 1.10.2017.

8. Деловой портал с уникальной базой знаний о том как устроено государство и бизнес, а также об информационных технологиях в их работе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tadviser.ru/. – Дата доступа: 1.10.2017.

9. Клуб логистов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://maxlogist.ru/article9.php. – Дата доступа: 1.10.2017.

**ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ К ЗАЧЕТУ ПО ДИСЦИПЛИНЕ**

**«СТРАХОВАНИЕ В ЛОГИСТИКЕ»**

1. Понятие и особенности страхования, виды страхования

2. Наиболее используемые виды страхования в логистике и их характеристика

3. Ограниченная ответственность перевозчика в международных перевозках

4. Исключения из правил ограниченной ответственности перевозчика

5. Понятие и сущность страхования гражданской ответственности перевозчика

6. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов

7. Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами при использовании книжки МДП

8. Понятие и сущность страхования грузов

9. Набор страхуемых рисков. «Условия А, В и С» Института лондонских страховщиков

10. Страхование судов от гибели

11. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Взаимное страхование

12. Клубы взаимного страхования

13. Понятие и сущность сюрвейерской деятельности

14. Наиболее востребованные услуги сюрвейерских компаний

15. Экспертные заключения сюрвейерской компании

16. Оценка причиненного ущерба

17. Координация действий со страховой компанией

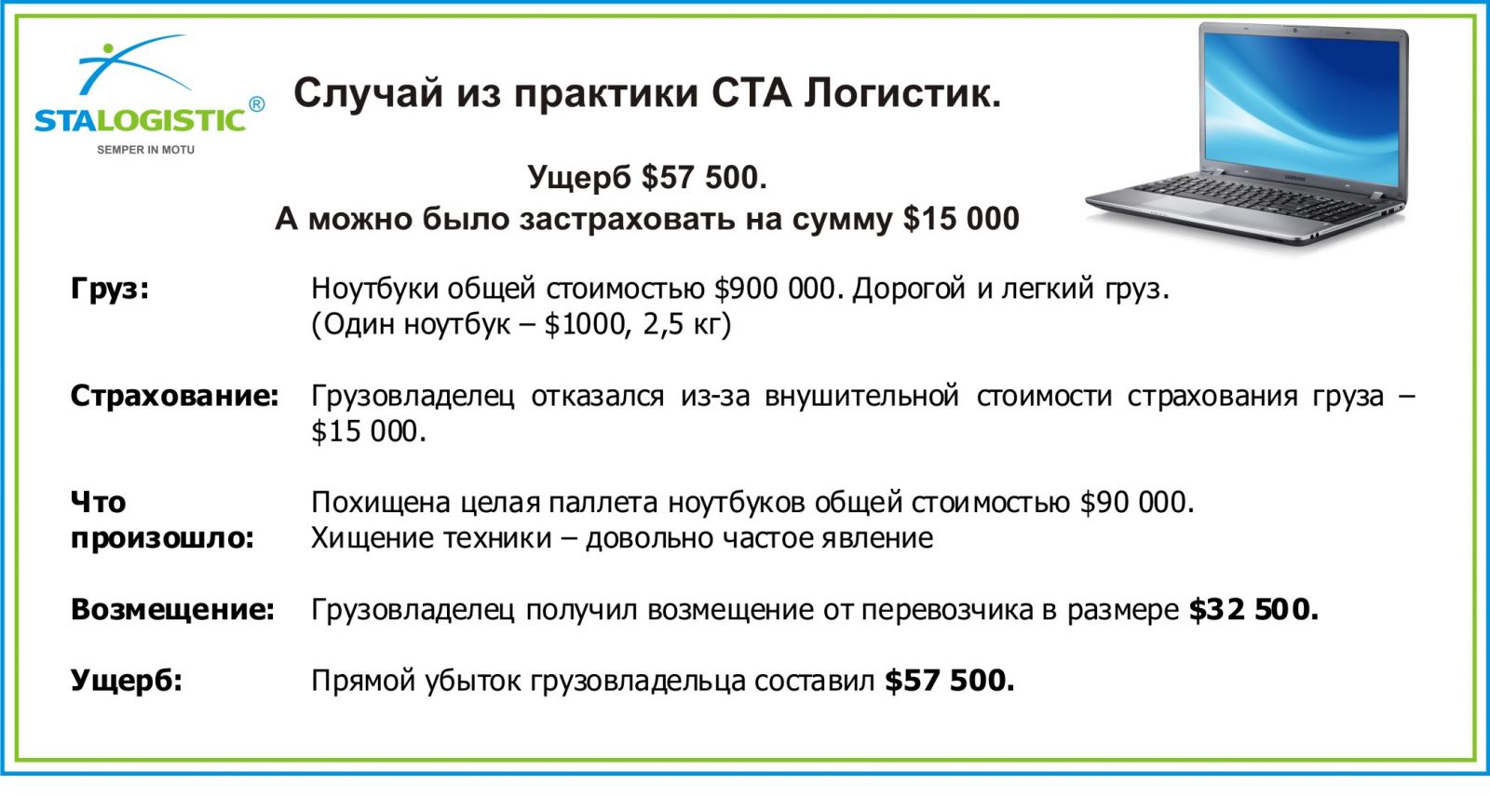
18. Фиксация факта несохранности груза

19. Подготовка пакета документов и их направление в страховую компанию

20. Особенности упаковки и причины несохранности груза

**ПЕРЕЧЕНЬ КЕЙСОВ ДЛЯ УПРАВЛЯЕМОЙ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ (УСР)**

*Кейс 1.*

****

*Кейс 2.*



*Кейс 3.* ООО «Автостар» осуществляло перевозку груза (ноутбуки) по маршруту Варшава – Минск. На месте разгрузки грузополучателем ООО «Ноутсистемс» была выявлена недостача 9 но­утбуков общей стоимостью 8 300 евро и весом брутто 21 кг. Страхование груза не осуществлялось.

Рассчитайте сумму ответственности перевозчика.

*Кейс 4.* Перевозчик осуществлял перевозку груза (компьютерные комплектующие) по марш­руту Гренобль – Минск. На месте разгрузки грузополучателем была выявлена недостача 25 коробок груза общей стоимостью 17,6 тыс. евро и весом брутто 36 кг. По курсу, установленному Национальным банком Республики Беларусь, на дату заяв­ления претензии 1 SDR составил 2,6366 бел. руб. Грузополучатель в своей претензии заявил к возмещению причиненный ущерб в размере 36 740 бел. руб. (17,6 тыс. евро × 2,0875 бел. руб. по курсу Национального банка). Перевозчик удовлетворил заявленные требования частично, исходя из лимита, установленного п. 3 ст. 23 КДПГ лимита: в сумме 790,66 бел. руб. (36 кг × 8,33 × 2,6366 бел. руб.). Грузополучатель не согласилось с позицией перевозчика и обратился в суд.

Какое решение примет суд?

*Кейс 5.* Перевозилась партия ноутбуков общей стоимостью 900 тыс. **долл.** Груз дорогой и легкий, один ноутбук стоит 1 тыс. долл. и весит 2,5 кг. Грузовладелец отказался от страхования груза из-за внушительной стоимости страхования груза – 15,3 тыс. долл. Что произошло? Была похищена целая паллета ноутбуков общей стоимостью 90 тыс. долл. Хищение техники в международных перевозках – довольно частое явление.

Какое возмещение получит грузовладелец от перевозчика?

*Кейс 6.* Перевозились новые автомобили общей стоимостью 160 тыс. долл. (один автомобиль – 20 тыс. долл.). Груз не был застрахован, его владелец был уверен в ненадобности заключения договора страхования грузов. Во время отдыха водителя на стоянке, в автовоз врезался грузовик, 5 из 8 новых легковых автомобилей было повреждено. Вины перевозчика в повреждении груза нет, автовоз находился в состоянии покоя.

Возместит ли ущерб транспортная компания?

**ПРОТОКОЛ СОГЛАСОВАНИЯ УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЫ УВО**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Название дисциплины,  с которой требуется согласование | Название  кафедры | Предложения кафедры об изменениях в содержании учебной программы по изучаемой учебной дисциплине | Решение, принятое кафедрой, разработавшей учебную программу |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**ДОПОЛНЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ К УЧЕБНОЙ ПРОГРАММЕ УВО**

на 20\_\_\_\_\_/20\_\_\_\_\_ учебный год

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №, п/п | Дополнения и изменения | Основание |
|  |  |  |

Учебная программа пересмотрена и одобрена на заседании кафедры

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (протокол №\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_)

(название кафедры)

Заведующий кафедрой \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**РАЗДЕЛ II. КУРС ЛЕКЦИЙ**

**2.1 Ограниченная ответственность перевозчика в международных перевозках**

На практике далеко не каждый уделяет достаточно внимания изучению реального размера ответственности перевозчика, и это увеличивает ри­ски компании-импортера. За что несет ответственность перевозчик и зависит ли размер его ответственности от вида транспорта, которым перевозится груз? Что та­кое предел ответственности перевозчика? В каком случае возмещение «по закону» может быть гораздо меньше реальных потерь импортера? Это те вопросы, ответ на которые должен знать каждый логист.

Все чаще приходится сталкиваться с мнением грузовладельцев, что транспортная компания в случае утраты или повреждения груза должна полностью возместить им все понесенные убытки. Между тем, перевозка грузов осуществляется на основе договора, национального транспортного законодательства и международных транспортных конвенций. **Ответственность, принимаемая на себя транспортными компаниями, четко определена и ограничена международными конвенциями.** Обоснование очевидно: перевозчик, получая лишь фрахт, привязанный к тонно-километрам (количеству TEUs или паллето-местам), не может в полном размере отвечать за имущественные риски грузовладельца, так как характер перевозимых грузов и размер их стоимости могут в разы отличаться.

При выполнении международных перевозок грузов перевозчик несет ответственность за по­вреждение (порчу), утрату перевозимого груза и несоблюдение срока доставки груза. **Повреждение (порча), утрата перевозимого груза происходит:**

-при утрате всего груза или его части размер возмещения равен документально подтверж­денной стоимости утраченного груза или недостающей его части;

-при повреждении (порче) груза размер возмещения равен сумме, на которую понизилась документально подтвержденная стоимость груза, а при невозможности восстановления по­врежденного груза – сумме в размере стоимости груза.

В подавляющем большинстве случаев размер ущерба определяется исходя из стоимости груза по инвойсу продавца, который сопровождает груз в процессе перевозки (т. е. без учета торговых надбавок и предполагаемой прибыли покупателя товара). А указанное понижение стоимости как правило, соответствует стоимости ремонта повреж­денного груза. В дополнение к сумме компенсации, рассчитанной исходя из стоимости груза, перевозчик дол­жен возместить грузовладельцу плату за перевозку (фрахт), таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные непосредственно с перевозкой груза, полностью в случае потери (полного повреждения) всего груза или в пропорции, соответствующей размеру ущер­ба, при частичной его утрате (повреждении). Упущенная выгода (неполученные доходы, простои предприятия и др.) возмещению не подлежит.

**Необходимо помнить, что перевозчик несет ограниченную ответственность, т. е. размер его ответственности лимитируется соот­ветствующими международными конвенциями.** Например, в международных автомобильных перевозках, согласно п. 1 ст. 17 Конвенции о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом от 19 мая 1956 г. (далее – КДПГ) перевозчик несет ответственность за полную или частичную поте­рю груза или за его поврежде­ние, происшедшее в промежуток времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку в доставке. При этом перевозчик несет ответственность за груз в размере его стоимости, однако **сумма возмещения не может превышать 8,33 SDR (Special Drawing Rights)**[[1]](#footnote-1) **за кг недостающего веса брутто** (п. 3 ст. 23 КДПГ)**, что составляет примерно 11,35 долл.**

**Например, ООО «Автостар» осуществляло перевозку груза (ноутбуки) по маршруту Варшава – Минск.** На месте разгрузки грузополучателем ООО «Ноутсистемс» была выявлена недостача 9 но­утбуков общей стоимостью 8 300 евро и весом брутто 21 кг. По курсу, установленному Национальным банком Республики Беларусь, на дату заявления претензии, 1 SDR составил 2,6366 бел. руб. ООО «Ноутсистемс» в своей претензии заявило к возмещению причиненный ущерб в размере 17 326,25 бел. руб. (8 300 евро × 2,0875 бел. руб. по курсу Национального банка). ООО «Автостар» удовлетворило заявленные требования частично, исходя из лимита, установлен­ного п. 3 ст. 23 КДПГ, в сумме 461,22 бел. руб. (21 кг × 8,33 × 2,6366 бел. руб.). Страхование груза не осуществлялось.

**Необходимо учитывать легальное ограничение ответственности перевозчика, установленное п. 3 ст. 23 КДПГ и риски, которые могут подстерегать грузовладельца (собственника груза) при перевозке дорогих и/или легких грузов.** Для определения суммы максимального возмещения, которое обязан будет выплатить автомобильный перевозчик, всяких раз необходимо совершать простое арифметическое действие: все брутто груза умножать на ≈ 11,35 долл. Полученное произведение будет соответствовать максимальной сумме возмещения, которое выплатит перевозчик в случае наихудшего варианта развития событий – при полной утрате груза.

**Ответственность перевозчика ограничена и в международных воздушных перевозках.** Так, согласно Варшавской конвенцией «Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» 1929 г. **авиаперевозчи­ки несут ограниченную ответственность за сохранность груза – предел ответственности ~ 20 долл. Согласно Монреальского протокола 1975 г. (вступил в силу в 1999 г.)** **– 17 SDR (23,5 долл./кг).** Ограничения ответственности перевозчика по видам транспорта приведены в таблице 2.1.

*Таблица 2.1*

**Ограничения ответственности перевозчика по видам транспорта**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Международная конвенция | Предел ответственности перевозчика |
| Автомобильный | Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом 1956 г. (КДПГ), с учетом Протокола 1978 г. | 8,33 SDR за кг веса брутто |
| Железнодорожный | Конвенция о международных перевозках по железной дороге 1980 г. (КОТИФ) | 17 SDR за кг веса брутто |
| Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении 1981 г. (СМГС) | Сумма, соответствующая понижению стоимости груза |
| Воздушный | Варшавская конвенция «Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» 1929 г. | 250 франков за кг веса брутто (~ 20 долл.) |
| Монреальский протокол 1975 г. (вступил в силу в 1999 г.) | 17 SDR за кг веса брутто |
| Морской | Конвенция ООН о морской перевозке грузов, 1978 г. (Гамбургские правила) | 835 SDR за место или 2,5 SDR за кг веса брутто (большая из двух) |
| Гаагско-Висбийские правила (1968 г.) | 666,67 SDR за место или 2 SDR за кг веса брутто (большая из двух) |
| **Роттердамские правила (2009 г.)** | 875 SDR за место или 3 SDR за кг веса брутто (большая из двух) |

Для того чтобы правильно определить, какая из транспортных конвенций применяется к пере­возке груза, необходимо посмотреть товарно-транспортный документ, по которому осуществляется перевозка груза (на CMR-накладной и железнодорожной накладной необходимо смотреть лицевую сторону документа, на коносаменте и авианакладной – оборотную).

Перевозчик освобождается от ответственности, если поте­ря груза, его повреждение прои­зошли по вине правомочного по договору лица, вследствие при­каза последнего, не вызванно­го какой-либо виной перевозчи­ка, каким-либо дефектом самого груза или обстоятельствами, из­бегнуть которые перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить (п. 2 ст. 17 КДПГ). В силу ст. 18 КДПГ на пе­ревозчике лежит бремя доказа­тельства того, что потеря груза, его повреждение или опоздание были вызваны обстоятельства­ми, указанными в п. 2 ст. 17 КДПГ. Перевозчик не освобождается от ответственности по причине дефектов транспортного средства, которым он пользуется для осуществления перевозки, или вины лица, у которого был взят в аренду автомобиль.

**Из указанных ограничений ответственности перевозчика есть исклю­чения (во всех транспортных конвенциях):** лимиты ответственности перевозчика не подлежат применению в случае, если груз перевозился с объявленной стоимостью, или если ущерб был вызван злоумыш­ленным поступком (грубая небрежность) перевозчика, или произошел по вине, ко­торая, согласно закону, применяемому разбирающим дело судом, приравнивает­ся к злоумышленному поступку.

**Например, перевозчик осуществлял перевозку груза (компьютерные комплектующие) по марш­руту Гренобль – Минск.** На месте разгрузки грузополучателем была выявлена недостача 25 коробок груза общей стоимостью 17,6 тыс. евро и весом брутто 36 кг. По курсу, установленному Национальным банком Республики Беларусь, на дату заяв­ления претензии 1 SDR составил 2,6366 бел. руб. Грузополучатель в своей претензии заявил к возмещению причиненный ущерб в размере 36 740 бел. руб. (17,6 тыс. евро × 2,0875 бел. руб. по курсу Национального банка). Перевозчик удовлетворил заявленные требования частично, исходя из лимита, установленного п. 3 ст. 23 КДПГ лимита: в сумме 790,66 бел. руб. (36 кг × 8,33 × 2,6366 бел. руб.). Грузополучатель не согласилось с позицией перевозчика и обратился в суд.

В судебном слушании суду были представлены доказательства (показания очевид­цев, материалы следственных органов и т. п.), подтверждающие тот факт, что недостача груза стала следствием его хищения из транспортного средства, кото­рое произошло в тот момент, когда водитель находился в супермаркете, оставив транспортное средство с грузом на неохраняемой стоянке более чем на 2 часа. Суд расценил действия перевозчика как грубую небрежность и постановил взыскать с последнего причиненный ущерб в полном объеме.

**При международной автомобильной перевозке существует возможность увеличить предел ответственности транспортного агента по согласованию с ним за груз.** Для этого необходимо вписать в графу 13 CMR-накладной стоимость груза. Данное условие выполняется при условии оплаты перевозчику установленной по обоюдному соглашению надбавки к стоимости перевозки. При этом важно при заполнении заказа на перевозку груза в графе «стоимость перевозки» выделить данную надбавку отдельной суммой с указанием на то, что данная сумма оплачена с целью повышения пределов ответственности перевозчика за груз. В таком случае осуществляется перевозка с объявленной стоимостью, согласно ст. 26 КДПГ.

Таким образом, ответственность перевозчика при выполнении международных перевозок ограничена международными конвенциями, что необходимо учитывать при оценке возможных рисков. Однако, наилучший способ минимизации возможных рисков – это страхование перевозимого груза.

**2.2 Страхование гражданской ответственности перевозчика (CMR-страхование)**

Количество перевозчиков имеющих действующий полис CMR-страхования постоянно увеличивается, однако не все грузовладельцы до конца понимают сущность данного вида страхования.

**Страхование гражданской ответственности перевозчика (CMR-страхование)** относится к добро­вольным видам страхования осуществляется по инициативе и желанию транспортной ком­пании.

**Страховым случаем по данному виду страхова­ния является** наступление ответственности пе­ревозчика за причинение вреда грузовладельцу в связи с экспедированием или перевозкой его грузов, обязанность возместить который предусмотрена национальным зако­нодательством и/или международными кон­венциями.

**Объектом CMR-страхования является не перевозимый груз, а ответственность перевозчика.** Следовательно, этим страхованием возмещаются те убытки, при возникновения которых появляется гражданская ответственность перевозчика, т.е. в случае повреждения (порчи), утраты груза; финансовые убытки в связи с просрочкой доставки груза, уплатой провозных платежей и понесением прочих расходов, связанных с перевозкой груза; выдачи груза неуполномоченному лицу.

**Если перевозчик имеет действу­ющий полис CMR-страхования, то при повреждении груза и нанесении тем самым убытка грузовладельцу он вправе:** возместить причиненный ущерб за счет собственных средств (или в случае с экспеди­тором – за счет средств привлеченного им перевозчика) или представить документы, подтверждающие нанесение ущерба, в страховую компанию, и последняя вместо перевозчика выплатит возмещение грузовладельцу.

**Например,** автомобиль с грузом стиральных машин из-за плохих дорожных условий скатился с обочины. Результат – утеря товарного вида большинства стиральных машин. Естественно, что в этом случае у перевозчика возникла ответственность возместить ущерб грузовладельцу. Поскольку перевозчик застраховал свою ответственность, ущерб возместила за него страховая компания.

Не все грузовладельцы до конца представляют себе все преимущества и недостатки данного вида страхования. **Преимущества для грузовладельца при на­личии у перевозчика полиса страхования ответственности:**

1. Дополнительные финансовые гарантии то­го, что в случае повреждения (утраты) груза возмещение будет выплачено (особенно это может быть актуально при работе с экспедитором, у которого размер уставного капита­ла и стоимость официально числящегося иму­щества в разы меньше возможного убытка).

2. Наличие и оплата страхового полиса с высокой долей вероятности подтверждают реальное существование транспортной ком­пании (т. е. позволяют минимизировать ри­ски работы с транспортными мошенниками). Объем ответственности страховой компании такой же, как и перевозчика.

3. При возникновении ущерба его размер и причины наступления могут быть бесплатно (для грузовладельца) установлены представи­телем страховой компании (сюрвейером).

**Недостатки для грузовладельца при нали­чии у перевозчика полиса страхования ответ­ственности:**

1. Для выплаты возмещения через страхов­щика транспортная компания запросит большой перечень документов, подготовка и рассмотрение которых могут увеличить сроки возмещения ущерба.

2. При отсутствии вины перевозчика в причинении ущерба (например, груз был поврежден при ДТП, совершенном по вине третьего лица) страховое возмеще­ние выплачено не будет.

3. При решении вопроса о размере страхового возмещения страховщик будет применять все ограничения и лимиты ответственности пере­возчика, установленные законодательством (например, лимит ответственности перевоз­чика исходя из веса груза).

Бытует такое мнение, что грузовладельцам, в целях минимизации рисков следует отдавать предпочтение перевозчикам, имеющим полис CMR-страхования, либо экспедиторам, работающим исключительно с перевозчиками, застраховавшими свою ответственность. Однако, тут же надо оговориться, что **CMR-страхование при наступлении страхового случая не покрывает все убытки.** Это следует учитывать при перевозке дорогостоящих грузов. В этом случае застрахованная ответственность перевозчика предполагает только частичное возмещение и для таких грузов необходимо дополнительное страхование непосредственно груза. Сумма возмещения в случае несохранности груза при международных автомобильных перевозках, выполняемых в соответствии с п. 3 ст. 23 Конвенции о договоре международной перевозке грузов автомобильным транспортом от 19 мая 1956 г. (далее – КДПГ), ограничена – она не может превышать 8,33 SDR за 1 кг веса брутто, что составляет ≈ 11,35 долл. Поэтому, при перевозке грузов, стоимостью более 11,35 долл. за 1 кг веса брутто, груз необходимо страховать дополнительно. Об этом, как правило, должен заботиться сам грузоотправитель.

Кроме того, часто страховая компания перевозчика признает факт причине­ния ущерба в качестве нестрахового случая. **Чаще всего в договорах страхования ответственности встречающиеся следующие нестраховые случаи:**

-преступные действий или бездействия перевозчика;

-обстоятельства непреодолимой силы (война, агрессия, вражеские действия иностранных сил, действия военного характера, вооруженные конфликты, гражданская война, массовые беспорядки, забастовки, террористические акты любого характера и др.);

-необъяснимая нехватка (пропажа) груза, особенно в случае его доставки c оригинальными пломбами или без внешних нарушений транспортного средства или упаковки груза, и это не зафиксировано компетентными службами – таможенными органами, пожарной службой, органами внутренних дел;

-транспортировки грузов нетрезвыми водителями;

-конфискация, арест, задержка, уничтожение груза по указанию государственных организаций, а так же таможенных штрафов, нарушений правил TIR-системы и других законов или другого вмешательства;

-кража груза и (или) документов груза, которая возникла из-за того, что автомобиль был оставлен без присмотра (стоял на неохраняемой стоянке);

-нарушение правил транспортировки, хранения груза, правила режима работы и других требований, которые предусмотрены в законах и международных конвенциях.

Стоимость полиса страхования ответствен­ности перевозчика зависит от размера и качества автопарка клиента, лимита ответственности по договору, стажа водителей, направления перевозок, категории перевозимых грузов и других факторов.

**Признание страховой компанией факта причине­ния ущерба в качестве нестрахового случая и отказ в выплате возмещения не снимают ответственности с транспортной компании.** В данном случае важно внимательно изучить причины отказа страховой компании. Если отказ вызван неисполнением перевоз­чиком условий страхования (например, несвоевременное информиро­вание о застрахованных перевозках, пере­возка грузов в транспортных средствах, не включенных в полис, и т. п.), либо грубой небрежностью/виной транспортной ком­пании в возникновении ущерба (например, водитель на некоторое время оставил транс­портное средство с грузом без присмотра), то необходимо не принимать во внимание решение страховой компании и продолжать требовать возмещения ущерба от перевозчи­ка.

Таким образом, грузовладельцам следует отдавать предпочтение перевозчикам, имеющим полис CMR-страхова­ния, лишь в том случае, когда лимита ответственности в соответствии п. 3 ст. 23 КДПГ (8,33 SDR за 1 кг веса брутто ≈11,35 долл.) достаточно для покрытия возможного ущерба при перевозке грузов. При превышении пределов ответственности, груз все равно следует страховать дополнительно.

**2.3 Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов**

**Страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов** относится к обязательным видам страхования и осуществляется перевозчиком до осуществления перевозки опасных грузов. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов было введено с 1 июля 2014 г. в соответствии с **Указом Президента Республики Беларусь от 14 апреля 2014 г. № 165 «О внесении изменений и дополнений в указы Президента Республики Беларусь по вопросам страховой деятельности».**

**Объектами страхования являются гражданская ответственность перевозчика,** которая может наступить вследствие вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу физических лиц или имуществу юридических лиц в результате аварии при осуществлении страхователем перевозки опасных грузов.

**Страховым случаем является** факт причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего в результате аварии, произошедшей при осуществлении страхователем перевозки опасных грузов в период действия договора страхования, в связи с которым у страховщика возникает обязанность произвести страховую выплату.

**Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов не распространяется на:**

-международные перевозки опасных грузов за пределами Республики Беларусь;

-перевозки опасных грузов, осуществляемые в ходе проведения проверок боевой и мобилизационной готовности соединений и воинских частей Вооруженных Сил Республики Беларусь, органов пограничной службы Республики Беларусь, иных войск, государственных воинских формирований и военизированных организаций, а также в ходе проведения разведывательно-поисковых (поисковых) действий, специальных (режимных) мероприятий органами пограничной службы Республики Беларусь;

-перевозки опасных грузов, осуществляемые в ходе выполнения задач по обезвреживанию и уничтожению неразорвавшихся боеприпасов, проведения работ по проверке сообщений об установке взрывных устройств, их обнаружению, обезвреживанию и уничтожению.

Договор страхования заключается ежегодно сроком на один год по транспортным средствам, допущенным к перевозке опасных грузов определенного класса. Договор страхования действует на территории Республики Беларусь. Классы опасных грузов, в отношении которых заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов приведены в Приложении 55.

Установленный лимит ответственности по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов, в пределах которого страховщик обязан возместить потерпевшему причиненный вред при наступлении каждого страхового случая на территории Республики Беларусь (независимо от их количества) в течение срока действия договора страхования, составляет 75 тыс. евро.

Размеры годовых страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов установлены **Указом Президента Республики Беларусь от от 25 августа 2006 г. № 531 (Табл. 2.2).**

*Таблица 2.2*

**Размеры годовых страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов**

|  |  |
| --- | --- |
| Вид транспорта | Размер взносов, евро |
| Железнодорожный транспорт | 12 |
| Автомобильный транспорт | 12 |
| Внутренний водный транспорт | 10 |
| Воздушный транспорт | 25 |

Страховой взнос уплачивается в белорусских рублях по официальному курсу белорусского рубля по отношению к евро, установленному Национальным банком на день уплаты страхового взноса. Уплата страхового взноса по договору страхования может производиться единовременно при заключении договора страхования или в два этапа.

**По договору страхования не подлежат возмещению:**

-моральный вред;

-вред, причиненный жизни и (или) здоровью страхователя, его работников во время исполнения ими трудовых (служебных, должностных) обязанностей, договорных обязательств;

-вред, причиненный в результате выполнения технологических операций по перемещению опасных грузов на территориях организаций, осуществляющих их производство, переработку, хранение, применение и (или) уничтожение, если такие перевозки осуществляются без выхода на пути (дороги) общего пользования;

-вред, причиненный окружающей среде;

-вред, причиненный выбытием перевозимого опасного груза из обладания в результате неправомерных действий третьих лиц;

-упущенная выгода;

-утрата товарного вида имущества.

Для получения страхового возмещения потерпевший (его представитель) обращается к страховщику с письменным заявлением. **Лицо, обратившееся за получением страхового возмещения, обязано представить страховщику:**

-перечень имущества, утраченного (погибшего) в результате страхового случая;

-документ, подтверждающий действительную стоимость утраченного (погибшего) имущества на день наступления страхового случая (при его наличии).

При отсутствии у лица, обратившегося за получением страхового возмещения, документа, подтверждающего действительную стоимость утраченного (погибшего) имущества на день наступления страхового случая, страховщик самостоятельно определяет действительную стоимость этого имущества по основным техническим и иным характеристикам с учетом его индивидуальных особенностей.

С 1 апреля 2016 г. осуществление пере­возки опасных грузов без заключе­ния договора обязательного стра­хования гражданской ответствен­ности перевозчика повлечет за со­бой для индивидуального предпри­нимателя – предупреждение или наложение штрафа до 150 базовых величин; для юридического лица – предупреждение или штраф до 300 базовых величин.

**2.4 Страхование грузов**

**В последнее время наметилась участившаяся тенденция увеличения случаев краж и хищений грузов, особенно дорогостоящих и высоколиквидных, в процессе перевозки.** Гораздо чаще данные случаи могут иметь место в рождественские и новогодние праздники, когда из года в год в этот период возникает естественный дефицит транспортных средств, по причине которого на рынке грузоперевозок появляются предложения со «свободным» транспортом со стороны недобросовестных перевозчиков («мошенников»). Традиционно риски возрастают и в осенне-зимний период. **Наилучший способ мини­мизировать возможные риски и избежать возможных конфликтов – позаботиться о страховании перевозимого груза.**

Страхование грузов (страхование карго) широко применяется в настоящее время при осуществлении международных перевозок. Как и страхование ответственности перевозчика, страхование грузов относится к добровольному виду страхования. Его основная цель – создать для грузоотправителей гарантии компенсации, предполагаемых при перевозке убытков и упростить получение такой компенсации, ибо взыскание убытков с транспортных организаций требует времени и нередко связано со значительными судебными издержками.

**Зачастую грузовладельцы полагают, что ничего с перевозимым грузом не произойдет.** Заключая договор перевозки, грузовладельцы полагают, что если предусмотрена полная ответственность перевозчика на период транспортировки и у исполнителя доставки имеется страхование ответственности, то ни о чем больше волноваться не следует – в любом случае будет получена компенсация. Действительно, транспортные компании несут ответственность за сохранность груза с момента его принятия до выдачи грузополучателю, если только они не докажут, что утрата, порча, гибель произошли вследствие обстоятельств, которые они не могли предотвратить. То есть транспортные организации отвечают за происшествия с грузом, только если их вина доказана. Наличие полиса страхования ответственности перевозчика еще не дает владельцу груза гарантии на возмещение убытков в полном объеме. Страховая компания в соответствии с п. 3 ст. 23 КДПГ расплатится за погрешности грузоперевозок только в пределах лимита ответственности, например для автомобильного транспорта – не более суммы за 1 кг веса брутто 8,33 SDR, что составляет примерно 11,35 долл. (если стоимость груза не объявлена). Повреждения груза при форс-мажорных обстоятельствах бьют по владельцу груза еще сильнее, так как перевозчик освобождается от ответственности за ущерб (п. 2 ст. 17 КДПГ). Поэтому, если перед грузовладельцем встает вопрос – страховать груз или положиться на ответственность перевозчика, то, выбирая более полную защиту своего груза, грузовладелец должен выбрать страхование груза.

**При перевозке даже погодные, такие как сильный град или гроза, могут привести к повреждению груза.** И почти невозможно заблаговременно узнать, потребуется ли дополнительная защита. Также могут произойти случаи, при которых груз утерян или поврежден, а вины перевозчика в этом нет, другие случаи, при которых полис страхования груза позволит избежать потерь.

**Например, перевозилась партия ноутбуков общей стоимостью 900 тыс. долл.** Груз дорогой и легкий, один ноутбук стоит 1 тыс. долл. и весит 2,5 кг. Грузовладелец отказался от страхования груза из-за внушительной стоимости страхования груза – 15,3 тыс. долл. Что произошло? Была похищена целая паллета ноутбуков общей стоимостью 90 тыс. долл. Хищение техники в международных перевозках – довольно частое явление. Грузовладелец получил возмещение от перевозчика в соответствии с КДПГ (8,33 SDR за 1 кг веса брутто) в размере 32,5 тыс. долл. Прямой убыток грузовладельца составил 57,5 тыс. долл. А ведь можно было застраховать груз, стоимость полиса страхования составила 15,3 тыс. долл.

**В другом примере перевозились новые автомобили общей стоимостью 160 тыс. долл. (один автомобиль – 20 тыс. долл.).** Груз не был застрахован, его владелец был уверен в ненадобности заключения договора страхования грузов. Во время отдыха водителя на стоянке, в автовоз врезался грузовик, 5 из 8 новых легковых автомобилей было повреждено. Вины перевозчика в повреждении груза нет, автовоз находился в состоянии покоя. Возмещение от транспортной компании не предусмотрено. 5 автомобилей уже не могут считаться новыми и стоимость их ремонта составляет 6 тыс. долл. Утерянная выгода от непроданных автомобилей – 100 тыс. долл. А можно было застраховать груз, стоимость полиса страхования составляла всего 370 долл.

**Таким образом, груз следует страховать, если:**

-груз дорогой и (или) легкий, в связи с чем установленные международными конвен­циями лимиты ответственности перевозчика за сохранность груза значительно мень­ше его стоимости;

-страхование требуется в соответствии с указанным в контракте купли-продажи тер­мином Инкотермс (CIP или CIF);

-требуется дополнительная имущественная защита, в т. ч. на случай, если груз будет поврежден не по вине перевозчика (ДТП и др.).

**Набор страхуемых рисков может быть достаточно широким, но чем он больше, тем дороже полис.** Поэтому в интересах грузоотправителя – всегда внимательно ознакомиться с перечнем страхуемых рисков и выбрать из них только те, которые ему действительно необходимы. Однако здесь нельзя забывать, что самое дешевое не всегда самое хорошее. Например, самый дешевый тариф получается в случае страхования «с ответственностью только от полной гибели». В случае лишь частичного повреждения или утраты груза страховое возмещение выплачено не будет.

**Каждый полис страхования груза имеет ряд исключений, поэтому важно при покупке страховки ознакомиться с ними.** В основном это форс-мажорные обстоятельства, но могут быть и специальные оговорки. В случае необходимости следования груза через зоны военных действий можно получить специальное подтверждение страховой компании о расширении страхования на этот регион, однако это значительно повышает стоимость страховки.

**Правила страхования грузов предусматривают три вида условий, на которых может быть заключен договор страхования грузов,** в зависимости от которых варьируется как объем ответственности страховщика, так и соответственно и размер страховой премии, уплачиваемой страхователем.

**Большое распространение в страховании получили правила, которые именуются как «Условия А, В и С» Института лондонских страховщиков (Institute Cargo Clauses, ICC).** Эти правила предусматривают 3 варианта страхования, обозначенные буквами «А», «В» и «С» и отличаются разной степенью ответственности страховщика за возможные риски.

Наиболее полным является **страхование «с ответственностью за всех риски» (Условие «А»),** при котором возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшее по любой причине.

Страхование на условиях второго вида называется страхованием **«с ответственностью за частную аварию» (Условие «В»).** В этом случае страховщик возмещает убытки, произошедшие не по любым, а лишь по определенным причинам. К ним относятся:

-убытки от повреждений или полной гибели всего или части груза вследствие огня, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения перевозочных средств между собой или их удара о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, а также вследствие мер, принятых для спасения или тушения пожара;

-убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;

-убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива.

При страховании на условии третьего вида – **«без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» (Условие «С»),** – страховщик возмещает убытки от полной гибели всего или части груза в тех же случаях, что и при страховании «с ответственностью за частную аварию». Однако убытки от повреждения возмещаются страховщиком лишь в случае крушения транспортных средств.

Несмотря на наименование самого распространенного вида страхования грузов – «от всех рисков», существует перечень случаев, при которых страховое покрытие не предоставляется. **В частности, как правило, не является страховым случаем возникно­вение ущерба в результате:**

-умысла страхователя или выгодоприобретателя или их представителей;

-несоответствующей упаковки или крепления грузов и отправления их в поврежден­ном состоянии;

-недостачи груза при сохранении целостности наружной упаковки;

-повреждений внутри места груза при сохранении целостности его наружной упа­ковки и др.

**Помимо страхования грузов на условиях «от всех рисков», возможно страхование груза и на иных, необходимых клиенту, условиях:**

-при продаже товаров на условиях CIF или CIP страхование осуществляется с «минимальным покрытием» по Условию «C» Института лондонских страховщиков;

-по желанию грузоотправителя возможно страхование грузов на неполную инвойсовую стоимость и т.п.

При страховании на условиях всех трех видов страховщик возмещает убытки, расходы и взносы по общей аварии, все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению груза и по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условию страхования.

Белорусские страховые компании предлагают все три варианта страхования «с ответственностью за все риски» (Условие «А»); «с ответственностью за частную аварию» (Условие «В»); «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» (Условие «С»), как по разовым полисам, так и по генеральным.

**Подходить к вопросу выбора партнера в страховании грузов необходимо максимально внимательно и ответственно.** Дело в том, что в последнее время замечено стремление некоторых страховых компаний демпинговать рынок страховых услуг, предлагая критически низкие ставки по страхованию грузов, тем самым завлекая страхователей. При этом, многие страхователи не вникают в предлагаемые условия страхования, объем страхового покрытия, покрываемые риски (условия страхования «от всех рисков» не означают, что безусловно все риски несохранности груза покрываются страховщиком). Впоследствии выясняется, что, предложив «бросовую» цену на страхование груза, страховщик исключил из страхового покрытия такие важные риски, как противоправные действия третьих лиц, включая риск мошенничества, повреждение груза в процессе перегрузки, хищение груза в ночное время и пр., оставляя страхователя один на один с убытком в случае возникновения соответствующего события. Таким образом, покупая услугу по страхованию, страхователь рискует получить «неполный» продукт.

**Кроме того, при заключении договора стра­хования груза страхователь обязан сообщить все известные ему обсто­ятельства, имеющие существенное значение для определения вероятно­сти наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления.** Если в момент подачи заявления о страховании страхователь не об­ладает всеми вышеизложенными сведениями, он обязан сообщить их по мере поступления информации. В частности, если в процессе перевоз­ки груза имели место перегрузка груза с одного транспортного средства на другое, изменение пункта доставки, стоимости груза и т. п., о подобных обстоятельствах следует незамедли­тельно сообщать страховщику.

**Величина страхового тарифа устанавливается в зависимости от особенностей предстоящей перевозки:** условий страхования, вида груза и его упаковки, маршрутов перевозки, наличия перегрузок, стоимости груза, объема перевозок, величины франшизы, наличия охраны и сопровождения грузов и других факторов. Стандартные тарифы – 0,25% – 0,35% от стоимости груза, заявленной в инвойсе. Однако бывают и более высокие тарифы, например при перевозке электроники. Большинство страховых компаний, для того, чтобы точно рассчитать тариф на страхование грузов, предлагают направить в их адрес запрос.

**Разовый полис** выписывается на грузы по отдельному внешнеторговому контракту или по отдельной сделке. **Генеральный полис** – договор, заключаемый между сторонами на определенный срок, по которому все грузы страхователя являются застрахованными в данной страховой компании на весь период действия договора страхования. В международной практике встречаются генеральные полисы, страховое покрытие которых распространяется на все грузы страхователя, такие полисы называются «World Wide Policies».

При страховании грузов по генеральному полису (самостоятельно либо через экспедитора или перевозчика) отдельные грузы вовсе не могут быть приняты страховщиком на страхование либо страховщик застрахует их только по дополнительному соглаше­нию со страхователем (как правило, по увеличенному тарифу). Подобными грузами могут быть изделия из драгоценных металлов, драгоценных и по­лудрагоценных камней, уникальные и антикварные предметы, коллекции, предметы религиозного культа, документы, ценные бумаги, рукописи и денежные знаки, горючие и взрывчатые вещества, легковые автомобили, изделия из стекла, иные специфические или дорогостоящие грузы.

**При наступлении страхового случая, страховая сумма определяется на основании заявления страхователя, как правило, в размере действительной стоимости груза (согласно инвойсу на груз).** По желанию страхователя она может включать в себя также расходы на доставку и таможенные платежи (если указанные платежи изначально не включены, то при возникновении страхового случая они не подлежат возмещению страховщиком). **При этом страхователь должен предоставить страховщику полный комплект претензионных документов:** оригинал страхового полиса, оригинал перевозочного документа (коносамента, CMR-накладной, железнодорожной накладной и т.д.), инвойс, документы, подтверждающие наличие страхового случая (аварийный сертификат, акт-извещение, акт экспертизы и т.п.), расчет убытка.

**Некоторые транспортные организации и грузовладельцы разработали, на их взгляд, оптимальный вариант решения проблемы ограниченной ответственности перевозчика и страхуют груз на сумму превышения ответственности перевозчика.** Например, если стоимость груза 100 тыс. долл., а максимальная ответственность перевозчика в соответствии с КДПГ 30 тыс. долл., то грузовладелец страхует груз на сумму в размере 70 тыс. долл. Они считают, что при потере всего груза согласно Конвенции о договоре [международной перевозки грузов](http://www.sta-logistic.ru/) 1956 г. перевозчик возместит 30 тыс. долл., а 70 тыс. долл. оплатит страховая компания. Но это заблуждение.

Рассмотрим пример, когда в результате международной перевозки груз стоимостью 100 тыс. долл. был полностью утрачен. Страховая сумма, которая указана в договоре страхования, меньше действительной его суммы. В таком случае максимальная сумма компенсации ущерба не превысит 70 тыс. долл. (70% от всей суммы груза).

Однако при таких условиях страхования груза страхователь, получив возмещение от страховой компании, не имеет права требовать возмещения от перевозчика. Если же ущерб был изначально оплачен перевозчиком, то страховая компания возмещает разницу между суммой страхования и суммой, оплаченной перевозчиком (70 тыс. долл. – 30 тыс. долл. = 40 тыс. долл.).

**Хотелось бы дополнительно обратить внимание на проблему двойного страхования грузов** (т.е., когда страхование производится грузовладельцем самостоятельно и когда одновременно груз страхуется от всех рисков экспедитором в силу, например, его крайне высокой стоимости). В том случае, если страховые компании каким-то образом получают сведения, что груз застрахован в двух страховых компаниях, выплата каждой из них будет произведена в размере 50% от суммы ущерба. При этом страховая компания грузовладельца приобретает право регрессного требования к экспедитору о компенсации в пределах суммы ее выплаты. Несмотря на то, что страховая компания экспедитора также выплатила возмещение в размере 50% убытка, экспедитор будет обязан произвести компенсацию выплаты страховой компании выгодоприобретателя по правилам регресса.

Вместе с тем, при возникновении страхового случая экспедитор и грузовладелец могут договориться, что за выплатой страхового возмещения они обращаются в одну страховую компанию – в страховую компанию экспедитора, которая рассматривает заявленный случай и вправе выплатить 100% страхового возмещения выгодоприобретателю (собственнику груза).

В связи с указанной выше информацией рекомендуется грузовладельцу страховать груз исключительно через экспедитора, отказавшись от самостоятельного страхования, либо предварительно информировать своего экспедитора о намерении страховать груз и согласовывать порядок действий в случае возникновения ситуации с двойным страхованием при возникновении страхового случая в будущем.

**Таким образом,** перед тем, как принять решение о страховании груза, необходимо определить требуется ли обеспечить дополнительную имущественную защиту на маршруте, по которому будет следовать груз. При этом необходимо учитывать все возможные варианты развития событий и сравнить стоимость килограмма своего груза с ограниченной ответственностью перевозчика груза за килограмм недостающего веса брутто (11,35 долл.).

**2.5 Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами при использовании книжки МДП**

**Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами при использовании книжки МДП относится к добровольным видам страхования.** Добровольное страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами ориентировано на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (без образования юридического лица) – пользователей книжек МДП, осущест­вляющих свою деятельность по пере­возке грузов и страхующих при этом свою ответственность перед таможен­ными органами в соответствии с Конвенцией МДП.

Услуги страхования гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами представляются транспортным предпри­ятиям – пользователям книжек МДП, выдаваемых Ассоциацией между­народных автомобильных перевозчиков «БАМАП», которая является национальной ассоциацией в системе МСАТ. По сути МСАТ поручает БАМАП выступать в качестве гаранта, а ассоциация может «перестра­ховать», передать риски в страховые организации, учитывая эти затра­ты при реализации книжек МДП. В данном случае покрывается ответ­ственность страхователя при использовании им каждой книжки МДП, выданной в период действия страхового договора.

**В соответствии с договором-поручением данный вид страхования БАМАП осуществляет через страховую компанию «Белгосстрах».** По данному виду страхования покрывается ответственность страхователя (перевозчика), вытекающая из исполь­зования каждой книжки МДП, выданной в период действия страхового полиса.

**Объектом страхования являются** не противоречащие законодательству Республики Беларусь имущественные интересы страхователя, связанные с его гражданской ответственностью перед таможенными органами по обязательствам, возникшим в случае причинения вреда страхователем в системе международной гарантийной цепи (согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 год).

Работы по страхованию гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами проводятся в местах выдачи книжек МДП сотрудниками секретариата БАМАП и его представительств.

**Договор страхования заключается на год, и полис выписывается специалистом БАМАП на основании заявления перевозчика.** Первый экземпляр полиса выдается перевозчику, второй экземпляр направляется в «Белгосстрах».

**Страховой тариф устанавливается в фиксированной сумме и равен 10,5 долл. за каждую книжку МДП.** В отношении 4-х листовых книжек МДП страховой тариф составляет 8 долл. за каждую книжку МДП.

**Страхование ответственности перед таможенными органами при использовании книжек МДП производится** только после полной оплаты страховой суммы. При обращении перевозчика за выпиской счет-фактуры специалист БАМАП контролирует действительность полиса по сроку его действия, по количеству выданных книжек МДП и выписывает счет-фактуру на оплату стра­хового взноса.

**Страховым случаем является** факт признания и оплаты МСАТ претензии, предъявленной таможенными органами международной гарантийной цепи в связи с нарушением страхователем процедуры, предусмотренной Конвенцией МДП, и неисполнением им своих обязательств, предусмотренных декларацией обязательств. **Максимальной суммой страхового возмещения по каждой книжке МДП является сумма не более 60 тыс. евро.** Страховщик выплачивает страховое возмещение МСАТ в пределах лимита от­ветственности страховщика, т.е. не более 60 тыс. евро.

**Выплата страхового возмещения страховщиком производится МСАТ в размере суммы, предварительно оплаченной МСАТ.** Данные выплаты рассматриваются как суммы возмещения, причитающиеся заинтересованным таможенным органам соответствую­щих стран. После получения всех необходимых документов, подтверждающих факт страхового случая и размер ущерба, страховщик в течение пяти календарных дней составляет акт о страховом случае.

**Выплата страхового возмещения должна быть произведена в течение пяти календарных дней с момента составления страховщиком акта о страховом случае.** Страхователь обязан уведомить страховщика обо всех возмещениях, полученных от других лиц, включая лиц, виновных в причинении вреда страхователю, или от других страховых компаний в случае двойного страхования, в отношении ущерба, покрываемого страховщиком в соответствии с Конвенцией МДП.

**Если страхователь смог доказать, что при краже, грабеже, разбое им были предприняты все необходимые меры безопасности и предосторожности,** которые требовались при данных обстоятельствах, страховщик отказывается от осуществления регрессного права к перевозчику. Если страхователь смог доказать, что ни он, ни его работники (лица, работаю­щие в интересах страхователя по трудовым или гражданско-правовым договорам) не виновны, и с его помощью стало возможно определить сторону, виновную в при­чинении ущерба, право страховщика на регресс к перевозчику приостанавливается. К страховщику переходит право требования к виновной стороне, прямо или косвенно являющейся причинителем ущерба. В случае невозможности доказательства вино­вности третьей стороны ответственность за удовлетворение регрессного требования лежит на страхователе.

**2.6 Особенности страхования на морском транспорте**

**Страхование морского флота делится на две отрасли: страхование судов от гибели; страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев).** В первом случае объектом страхования является имущество, находящееся в распоряжении самого перевозчика (собственное или арендованное). В практике страхования судов для обозначения данного вида страхования наиболее часто используется выражение «страхование каско» судна. Во втором случае – юридический объект страхования – ответственность судовладельца, а по существу – имущество, находящееся в собственности других лиц, и сами эти лица. В организационном плане эти отрасли достаточно обособлены, хотя иногда граница между ними бывает нечеткой.

**В настоящее время страхование морского флота совершается в двух организационных формах: в форме взаимного страхования и коммерческой форме. Взаимное страхование Protection and Indemnity (P&I)** осуществляется специально созданными для этой цели клубами взаимного страхования и ассоциациями, которые существуют в крупных морских державах мира. **Клуб взаимного страхования (англ. P&I Club)** – особая форма организации морского страхования на взаимной основе между судовладельцами. Финансовую основу клубов взаимного страхования составляют взносы членов-судовладельцев, из которых формируются денежные фонды, предназначенные для оплаты претензий, предъявляемых судовладельцам. Размер страхового взноса зависит от типа судна, его тоннажа, района плавания, объёма страховой ответственности с учётом национального законодательства. Входящие в клуб судовладельцы одновременно являются страхователями и страховщиками. Клуб действует как центр по перераспределению убытков между всеми его членами пропорционально вероятности убытка для каждого из них.

**В настоящее время в мире существует около 70 клубов взаимного страхования в США, Великобритании, Швеции, Норвегии**. Крупнейшим из них является Бермудская ассоциация взаимного страхования судовладельцев Соединённого Королевства Великобритании и Северной Ирландии (англ. UK P&I Club) В состав этой организации на добровольной основе принимаются все желающие судовладельцы независимо от национальной принадлежности. В настоящее время членами этого клуба являются судовладельцы из более чем 50 стран, а общий тоннаж судов, которыми они владеют или взяли в тайм-чартер, превышает 150 млн тонн.

**Коммерческое страхование** заключается в том, что страховщик за определенную плату принимает обязательство возмещать судовладельцу в течение года его случайные потери, если они произойдут. Уплатив взносы страховщику по заранее фиксированной ставке, судовладелец вновь вступает во взаимоотношения с ним лишь в случае возникновения права на возмещение. Поскольку последующего перерасчета взносов не делается, то для функционирования коммерческого страхования необходимо, чтобы общая сумма взносов всех судовладельцев покрывала возможные убытки.

**На практике коммерческое и взаимное страхования имеют достаточное разграничение:** в страховых компаниях осуществляется страхование судов и ответственности за столкновения, а в клубах другие виды ответственности. В основе разделения сфер деятельности между компаниями и клубами – нежелание или неспособность компаний удовлетворить все страховые потребности судовладельцев. В большей степени в сферу клубного страхования попадали риски, от которых уклонялось коммерческое страхование. Именно на такой основе зародилось большинство существующих ныне клубов.

**В настоящее время деятельность в этих клубах выходит за рамки чисто страховых операций.** Они оказывают судовладельцам услуги по широкому кругу вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств и морской перевозкой. В частности, клубы располагают представителями или корреспондентами в основных портах мира (в крупных клубах их более 400). Они имеют высокую квалификацию, оказывают эффективную помощь капитанам судов и агентам юридического характера. С точки зрения многих судовладельцев, важнейшей услугой со стороны клубов является выдача гарантий для избежания ареста судна или освобождения его из-под ареста в связи с требованием к судну или судовладельцу.

**В настоящее время крупнейшие страховые компании установили тесное сотрудничество с клубами в форме перестрахования,** поэтому можно говорить об определенном переплетении и взаимосвязи их интересов.

Для повышения своей финансовой устойчивости страховая компания должна ограничивать свои возможные платежи по принятым обязательствам сообразно своим финансовым возможностям. Действительно, страховой фонд, поступающий в каждую страховую компанию, не идет ни в какое сравнение с суммами возмещения крупных потерь. Катастрофа крупного танкера может привести к финансовому краху практически любую страховую компанию, а на членов клуба наложить очень тяжелое бремя. Поэтому был продуман и введен в практику такой механизм, как сострахование и перестрахование. Сострахование применяется только в области коммерческого страхования, а перестрахование используется как компаниями, так и клубами.

**Сострахование заключается в том, что одно и то же судно страхуется не одним, а несколькими страховщиками,** каждый из которых именуется в данном случае состраховщиком и соглашается выплачивать лишь фиксированную часть убытков (1%, 50% и т.п.). Подобным образом может быть застрахован весь флот судоходной компании. Итог обязательства всех страховщиков составляет 100%. Каждая компания получает такую часть общей суммы страховых взносов, которая соответствует ее доле в обязательствах. Следует отметить, что состраховщики не несут солидарной ответственности. Поэтому возможна ситуация, что после гибели судна одна страховая компания выплатит свою долю в убытке, тогда как другие – не выплатят в связи с банкротством. Поддержание отношений с большим числом страховщиков для судовладельца – сложное дело, поэтому обычно cострахование осуществляется через брокерские фирмы.

**Более радикальным и универсальным средством достижения финансовой устойчивости страховых операций является перестрахование.** Суть перестрахования в том, что страховщик, выдавший страховое покрытие судовладельцу, передает часть ответственности и соответствующую ей часть страхового фонда другому страховщику, который в данном случае уже именуется перестраховщиком. Основное отличие этой операции от сострахования состоит в том, что перестраховщик вступает в договорные отношения не с судовладельцем, а с первоначальным страховщиком.

**В договорах, регулирующих взаимоотношения между судовладельцами и страховщиками, определяется объем страхового покрытия,** т.е. круг случайных событий (рисков), при наступлении которых у судовладельца может возникнуть право на возмещение, и перечень причиненных этими событиями убытков, подлежащих возмещению. При оформлении договоров страхования в большинстве случаев используются стандартные проформы, изготовленные типографским способом.

**Стандартный текст договора при страховании имущества состоит из двух частей.** Первая часть, одинаковая для всех договоров, подробно регламентирует взаимоотношения сторон, их права и обязанности и содержит общий перечень застрахованных рисков. Вторая часть вносит изменения и уточнения в первую. Существует несколько видов стандартных текстов второй части, которые отличаются друг от друга тем, что обеспечивают неодинаковый объем страхового покрытия, и по соглашению между судовладельцем и страховщиком в договор включается один из текстов.

**Исторически сложилось так, что условия страхования, предлагаемые английскими страховыми компаниями,** фактически превалируют в мировой практике страхования как по существу, так и даже по форме. Рассмотрим особенности страхования на морском транспорте. **Так, при страховании судов на срок обычно применяют одну из следующих групп условий:**

1) полные условия страхования;

2) условия страхования без ответственности за частную аварию;

3) условия страхования без ответственности за повреждения;

4) условия страхования от полной гибели.

**Полные условия страхования.** Официально эти условия называются «Институтскими оговорками о страховании судов на срок», неофициально – условия страхования от всех рисков. В соответствии с этими условиями страховщик возмещает судовладельцу убытки от физической или конструктивной гибели или повреждения судна. Причинами такой гибели может быть пожар, взрыв на судне, бури, землетрясения, посадка на мель, столкновение с различными предметами, любые другие опасности, связанные с мореплаванием.

Страхование на данных условиях покрывает также гибель и повреждение застрахованного имущества в результате ряда причин, которые, как это трактуется английской практикой, не являются морскими опасностями. В их число входят: несчастные случаи в процессе грузовых работ и бункеровки, поломки валов и взрыва котлов, скрытых дефектов корпуса судна или оборудования, небрежность экипажа или лоцмана, небрежность, допущенная при ремонте судна (если судовладелец сам не производит ремонт).

**Условия страхования без ответственности за частную аварию.** Данные условия предполагают, что страховщик несет свои обязательства в том же объеме, что и на полных условиях страхования, но за исключением ответственности за частную аварию. Под аварией понимается ущерб и убытки, а также чрезвычайные расходы, понесенные судном, грузом и фрахтом в процессе морской перевозки. Под понятием аварии морское право подразумевает не сам случай аварии, а связанные с ним убытки участников перевозки. В соответствии с природой этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки они подразделяются на общую аварию и частную аварию. Общая авария подлежит распределению между судном, фрахтом и грузом, в то время как частную аварию несет тот, кто ее потерпел или тот, на кого возлагается ответственность за нее.

**Общей аварией являются** убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта или груза от общей для них опасности. Поскольку такие расходы и пожертвования сделаны разумно и обеспечили полезный эффект, они должны быть распределены между участниками перевозки пропорционально стоимости принадлежащего им спасенного имущества.

**Таким образом, к общей аварии могут быть отнесены лишь такие расходы и пожертвования, при которых одновременно имеют место четыре следующих условия:**

1. Общая опасность. Если опасность, явившаяся непосредственной причиной понесенных убытков, угрожала только судну или только грузу, такие убытки не являются общей аварией.

2. Преднамеренность. Этот признак общей аварии подразумевает, что убыток понесен, намерено, а не является следствием случайных причин.

3. Разумность. Имеется в виду, что предпринятые преднамеренные действия и размер пожертвований оправдывались сложившейся обстановкой.

4. Чрезвычайность. К общей аварии могут быть отнесены лишь те расходы и пожертвования, которые превышают обычные затраты судовладельца при выполнении им своих обязанностей.

Если повреждение имеет характер общей аварии, то страховщик возмещает часть соответствующих расходов на ремонт судна, но лишь в той мере, в какой это касается не самого корпуса судна, а машин, котлов, рефрижераторных установок, кранов, лебедок и прочего оборудования. В остальном условия страхования без ответственности за частную аварию не отличаются от полных условий, но в экономическом смысле разница между ними очень велика, так как основная часть потерь на морском флоте связана с частными авариями.

**Условия страхования без ответственности за повреждения.** Эти условия освобождают страховщика от ответственности за все повреждения, включая даже те, которые причинены, намерено и разумно в целях спасения. Доля судовладельца в общей аварии подлежит возмещению, но за вычетом расходов на ремонт судна.

**Условия страхования от полной гибели.** Это самые узкие условия страхования. В соответствии с ними финансовая ответственность страховщика перед судовладельцем возникает лишь в случае гибели судна. Другие условия исключаются.

Наряду с описанными выше условиями страхования, судовладелец при желании может заключить «страхование расходов» и «страхование фрахта».

**При страховании расходов** судовладельцу выплачивается заранее обусловленная сумма в случае физической или конструктивной гибели судна. Считается, что в такой форме ему возмещаются расходы по подготовке судна к рейсу, но фактически связь страхования с этими видами расходов весьма условна, поскольку сумма даже не проверяется страховщиком. По существу – это дополнительное страхование судна от гибели.

**В соответствии с условиями страхования фрахта** судовладельцу в случае фактической или конструктивной гибели судна выплачивают заранее обусловленную сумму, которая условно считается «потерянным фрахтом». В действительности это, как и в предыдущем случае, всего лишь дополнительное страхование судна от гибели, так как фактические потери судовладельца не проверяются.

**Страхование ответственности перевозчика** – дополнительный инструмент к страхованию судов от гибели и повреждений. Суть договора страхования от ответственности состоит в том, что судовладельцу ни в коем случае не возмещаются такие убытки, по которым он мог бы получить возмещение, если бы его судно было застраховано на полных условиях от гибели и повреждений. При этом не имеет значения, было ли в действительности судно застраховано таким образом или нет.

**Белорусские страховые компании также предлагают страхование водных судов, предназначенных для торгового мореплавания. Например, БРУСП «Белгосстрах» по данному виду страхования могут быть застрахованы:**

- морские суда во время их плавания, как по морским путям, так и по рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям, если законодательством Республики Беларусь не предусмотрено иное;

- суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река-море) плавания во время их следования по морским путям, а также по рекам, озерам, водохранилищам и другим водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа с заходом в морской порт.

По указанным договорам страхования возмещаются убытки, возникшие вследствие случайностей и опасностей плавания (стихийные бедствия, пожар, взрыв, столкновение с другими судами, неправомерные действия третьих лиц, утеря водного судна, а также по другим причинам внезапного и непредвиденного характера).

**«Белгосстрах» осуществляет и добровольное страхование ответственности и расходов судовладельцев.** По данному договору страховым случаем является факт причинения ущерба имущественным интересам третьих лиц вследствие случайностей и опасностей плавания (стихийные бедствия, пожар, взрыв, столкновение с другими судами, неправомерные действия третьих лиц, а также по другим причинам внезапного и непредвиденного характера). **По данному виду страхования может быть застрахована ответственность:**

- перед физическими лицами (за исключением членов экипажа застрахованного судна);

- за столкновение застрахованного судна с другими судами;

- за повреждение плавучих и неподвижных объектов;

- за загрязнение;

- в связи с буксировкой;

- за удаление остатков кораблекрушения;

- за имущество, находящееся на застрахованном судне.

**В порту перевалкой грузов занимаются стивидоры.** На территории одного порта, как правило, ведут деятельность несколько стивидорных компаний, а если речь идёт о крупных международных портах, то количество стивидоров там может перевалить за сотню. От работы стивидоров тоже зависит сохранность груза и контейнера. **Стивидоры могут быть привлечены к ответственности только за повреждение контейнеров, на которые упала стрела крана.** Для того, чтобы привлечь стивидоров к ответственности, надо доказать их вину. Практика показывает, что сделать это крайне сложно. Как правило, стивидоры ссылаются на форс-мажор (например, порыв ветра). Но даже доказав виду стивидоров, возврат денег можно ждать годами. Если груз застрахован, то этим, займутся страховщики груза. Если груз не застрахован, то расходы должны будут платить грузовладельцы в дополнение к уже внесенным депозитам. Так что лучше страховать эти риски. Стоимость подобной страховки составляет сотые доли процента. Грузовладельцы экономят, считая, что за все несет ответственность судовладелец, но это далеко не так.

**2.7 Фиксация несохранности груза, направление документов в страховую компанию**

Самыми сложными аспектами в страховании является фиксация несохранности груза, ведь от правильно оформленных документов зависит признание случая страховым. Возникают сложности и при взаимодействии со страховой компанией.

Рассмотрим действия грузополучателя при доставке груза автомобильным транспорта по CMR-накладной с учетом наличия полиса страхования груза и/или страхования ответственности перевозчика.

**Условно все действия грузополучателя можно разделить на 3 этапа:**

-координация действий со страховой компанией;

-фиксация факта несохранности груза;

-подготовка пакета документов и их направление в страховую компанию.

Так, по прибытии транспортного средства на место разгрузки представитель грузополучателя должен внимательно осмотреть транспортное средство на предмет наличия следов вскры­тия, механического или иного повреждения тента и троса, а также проверить сохранность наложенных пломб.

Если груз не следовал под таможенным контролем, то отсутствие повреждений на транспорт­ном средстве и пломбах является основанием для приемки груза без проверки массы, состояния и численности грузовых мест.

В случае если в процессе выгрузки обнаружено повреждение (порча) либо утрата груза, грузополучателю следует приостановить процедуру разгрузки транспортного средства и уведомить страховую компанию, в которой данный груз застрахован, либо через перевозчика/экспедитора уведомить страховую компанию последнего и согласовать со страховщиком последующие действия по фиксации предполагаемого страхового случая.

Транспортные конвенции предоставляют грузополучателю дополнительное время (например, при международных автоперевозках – 7 рабочих дней с даты выгрузки) для выявления скрытых повреждений доставленного груза и заявления о них перевозчику.

Как правило, если, по предварительным данным, ориентировочный размер ущерба незначителен (незначительность ущерба определяется страховой компанией в каждом конкрет­ном случае) и/или причины возникновения несохранности груза не вызывают сомнений, следует произвести следующие действия:

**1. Составить акт приемки груза** (подписывается представителями грузополучателя и перевозчика – водителем транспортного средства) с подробным описанием количества поврежденного/утраченного груза, характера и возможных причин повреждений груза. Если водитель акт не подписывает, то акт должен быть подписан с участием представите­ля третьей, независимой стороны (например, работник СВХ) с оговоркой, что водитель отказался от подписания акта приемки груза.

**2. Сделать фотографии** (помимо груза, необходимо сфотографировать само транспортное средство, его номер, состояние пломб, особенности крепления и расположения груза в грузовом отсеке транспортного средства; факт проведения фотосъемки следует отразить в акте приемки груза).

**3. Внести обоснованную оговорку в графу 24 всех имеющихся экземпляров CMR-накладной.** Если информацию о несохранности груза физически нельзя уместить в указанной графе, делается запись следующего содержания: «Груз принят с повреждениями и/или недостачей. Составлен акт №\_\_от\_\_\_\_\_\_\_\_\_». Запись заверяется подписью уполномоченного представителя получателя и его печатью/штампом, а в идеале – также и подписью води­теля транспортного средства.

Когда фиксируется повреждение груза (в акте или CMR), следует избегать общих фраз и выражений наподобие «повреждена упаковка», «груз доставлен поврежденным» и др. Если груз прибыл в поврежденной таре и упаковке, обязательно при водителе транспортного средства следует распаковать и осмотреть сам груз, а в акте и CMR, в первую очередь, сделать запись о повреждениях именно груза, и только потом о по­вреждениях тары, упаковки и т. п.

Если при выгрузке выявлен факт хищения груза либо его недостача, то, как правило, страховые компании настаивают на обращении в правоохранительные органы и последующем присутствии их представите­лей при осмотре груза.

После того как был подсчитан ущерб в связи с несохранностью перевозимого груза, следует подготовить необходимые документы и передать их на рассмотрение в страховую компанию. **При страховом случае, как правило, в страховую компанию необходимо представить:**

1. Документы, удостоверяющие предоставление страхового покрытия (договор страхования, полис и/или заявление о страховании конкретной партии груза и т. п.).

2. Документы, подтверждающие факт перевозки груза (товарно-транспортные накладные, ко­носамент, договор и заявка с перевозчиком/экспедитором и т. п.).

3. Документы, подтверждающие заинтересованность в сохранности груза (т. е. то, что Вы яв­ляетесь собственником груза), а также стоимость груза, его количество и номенклатуру (кон­тракт купли-продажи, инвойсы, спецификации, упаковочные листы и т. п.).

4. Документы, подтверждающие факт наступления страхового случая, его причины и сумму ущерба (акт приемки груза, подписанный представителем грузополучателя и перевозчика, CMR-накладную с соответствующей записью о приемке груза с недостачей либо повреждения­ми, объяснительную записку водителя транспортного средства, постановления компетентных органов места обнаружения факта несохранности груза).

**Кроме того, в подтверждение причины и суммы ущерба могут быть представлены:**

-фотографии с места происшествия;

-расчет ущерба с указанием стоимости поврежденного и (или) утраченного груза;

-акт уценки или списания (утилизации) в отношении поврежденного груза;

-акт осмотра груза экспертом и (или) сюрвейером (если они были вызваны);

-претензия перевозчику (экспедитору);

-иные документы для уточнения информации о страховом случае и размере ущерба.

По сложившейся практике в сфере страхования грузов и ответственности получение офици­альных документов от компетентных органов (милиции, ГАИ и т. п.) является обязательным при обнаружении несохранности перевозимого груза в результате ДТП, разбоя, грабежа, кражи и иных противоправных действий.

**Все написанное выше актуально и при подготовке претензии перевозчику.** Един­ственное – перечень необходимых документов будет все же поменьше. **Так, к претензии к перевозчику необходимо приложить:**

**1. Документы, подтверждающие стоимость груза, его количество и номенклатуру** (инвойсы, спецификации, упаковочные листы).

**2. Документы, подтверждающие факт несохранности груза, причины и сумму ущерба** (акт при­емки груза, подписанный представителем грузополучателя и перевозчика, CMR-накладную с соответствующей записью о приемке груза с недостачей либо повреждениями).

**3. Дополнительно можно представить:**

-фотографии поврежденного груза;

-расчет ущерба с указанием стоимости поврежденного и (или) утраченного груза;

-акт уценки или списания (утилизации) в отношении поврежденного груза;

-акт осмотра груза экспертом и (или) сюрвейером (если они были вызваны).

Все документы представляют в подлиннике или заверенные круглой печатью грузовладельца их копии.

К сожалению, во многих случаях страховые компании предлагают своим клиентам обра­щаться в компетентные органы, в том числе при обнаружении так называемой «тихой» не­достачи – **недостачи груза без признаков противоправных действий (взлома, несанкциони­рованного проникновения).** Обращение в компетентные органы в таких случаях затягивает выплату возмещения до получения необходимых документов (постановления о возбуждении уголовного дела или отказе в его возбуждении и др.), а также причиняет дополнительные не­удобства всем участникам этого процесса (дача показаний, осмотр складов с грузами и т. п.).

В этом случае необходимо согласовывать в договорах со страховыми компаниями обязательность обра­щения в правоохранительные органы при отсутствии явных признаков преступления (взлом, порез тента и т. п.) только тогда, когда размер ущерба превышает некую сумму (например, 3000–5000 долл.), т. е. устанавливать в договоре минимальный размер ущерба, в случае превы­шения которого необходимо привлечение компетентных органов.

При небольшом ущербе, как правило страховые компании запрашивают акт грузовладельца о списании материальных ценностей, при существенном ущербе вряд ли удастся обойтись без заключения эксперта (сюрвейера). Во всех иных случаях страховые компании предлагают своим клиентам предпринимать все возможные меры по реализации и (или) восстановлению поврежденного груза, невзирая на некоторую утрату товарного вида, нежелание потенциального покупателя товара приобретать его в таком состоянии и прочие подобные обстоятельства, которые часто возникают на практике.

**Также следует упомянуть об упаковке.** По общему правилу, грузы должны предъявляться к перевозке в упаковке, обеспечи­вающей их сохранность при обычных условиях перевозки, промежуточного хранения и перевалки.

Грузоотправитель, коим часто является производитель товара, прекрасно осведомлен о физических свойствах груза и необ­ходимых условиях его перевозки. В связи с этим грузоотправитель должен особо тщательно отнестись к упаковке отгружае­мых им грузов – как внешней, так и вну­тритарной.

По сложившейся практике, если будет до­казано, что повреждение груза вызвано некачественной его упаковкой (равно как и креплением), перевозчик и/или страхо­вая компания (если груз был застрахован) откажут в возмещении ущерба, мотивируя это тем, что грузоотправителем не была выполнена его обязанность предоставить груз в надлежащей упаковке и/или таре. Вопрос о том, была ли упаковка надле­жащей, часто является спорным и, как правило, истина по нему устанавливает­ся независимой стороной – сюрвейером, экспертом.

**2.8 Сюрвейерская деятельность, оценка причиненного ущерба**

В случае если предполагаемый ущерб значителен или имеются разногласия в части воз­можных причин несохранности груза, то страховая компания, как правило, **вызывает на осмотр груза сюрвейера (независимого эксперта),** который по итогам осмотра составляет свое заключение. Следует отметить, что если на осмотр груза были вызваны 2 сюрвей­ера (например, сюрвейер от страховой компании, где застрахован груз, и сюрвейер от страховой компании, где застрахована ответственность перевозчика), то желательно во избежание негативных последствий в будущем согласовать их одновременный приезд на осмотр и уведомить их об этом.

Если грузовладелец не согласен с результатами заключения сюрвейера страховой компа­нии, он вправе за свой счет пригласить на осмотр поврежденного груза иного независи­мого эксперта. О дате дополни­тельного осмотра груза экспертом необходимо предварительно уведомить транспортные и страховую компании, чтобы дать им возможность направить на осмотр своих пред­ставителей.

**При возникновении страхового случая часто возникают споры и о размере причиненного ущер­ба.** В частности, разногласия возникают в тех ситуациях, когда, по мнению грузовладельца, груз поврежден настолько, что его восстановление и (или) реализация невозможны, в связи с чем он заявляет требование по выплате возмещения в размере полной стоимости поврежден­ного груза. **Стоит отметить, что факт полного уничтожения груза подтверждается актами не­зависимого эксперта или сюрвейера, актами утилизации или внутренними актами списания.**

**Например,** ООО «Альфа» осуществляло перевозку сыра по маршруту Минск (Беларусь) – Москва (Россия). В результате дорожно-транспортного происшествия часть перевозимого груза была повреждена (про­изошла деформация головок сыра). На месте разгрузки груз был принят получателем ООО «Белтрэйд» в присутствии независимого сюрвейера, привлеченного для осмотра страховой компанией, в которой указанный груз был застрахован. В заключении независимого сюр­вейера было зафиксировано количество поврежденного груза, а также сделан вывод о воз­можности дальнейшей реализации поврежденного сыра со скидкой 10-20 %. ООО «Белтрэйд» без предварительного согласования со страховой компанией передало весь поврежденный сыр сторонней организации на переплавку (скидка составила 30 %) и в качестве понесенного убытка заявила разницу между стоимостью приобретения товара и стоимостью его ре­ализации на переплавку. Страховая компания частично отказала в возмещении ущерба, обосновав свою позицию тем, что часть наименее поврежденного сыра могла быть пере­дана на нарезку, то есть реализована с меньшей скидкой.

В последнее время все больше компании при оценке нанесенного ущерба в рамках транспортного страхования обращаются к специализированным **сюрвейерским компаниям или сюрвейерам,** для которых оценка нанесенного ущерба является основным бизнесом. Часто в международной торговле при загрузке груза интересы покупателя представляет сюрвейер, отвечающий за качество и количество загружаемого груза.

**Сюрвейерская деятельность** – это деятельность по оперативному урегулированию претензий и убытков в рамках транспортного страхования грузов и страхования ответственности перевозчиков. Сюрвейерская деятельность заключается в квалифицированном осмотре конкретных объектов с целью установления их технического состоянии, количества и сохранности, а также степени и характера повреждений при различных происшествиях, оценке размеров ущерба и стоимости проведения ремонта.

**Сюрвейерские компании предлагают решение следующих задач:**

-сбор информации и предоставление общего описания о специфике груза;

-установление обстоятельств транспортировки груза и причины наступления ущерба;

-установление характера и степени ущерба;

-оценка размера ущерба;

-проведение глубокого и всестороннего анализа основных условий страхования;

-предоставление исчерпывающих рекомендаций по основным условиям страхования (застрахованные риски, условия страхования), идентификация ответственности страховщика по полису страхования, рекомендации о возможности

**Наиболее востребованными услугами сюрвейерских компаний являются:**

**1) предпогрузочные инспекции (Pre-shipment Inspection):**

-предпогрузочная инспекция и проверка готовности груза к транспортировке, анализ возможных повреждений;

-освидетельствование (проверка исправности и работоспособности) контейнеров, ж/д вагонов и автопоездов как в месте погрузки или выгрузки, так и в специализированных сервис – центрах;

-разработка схем и расчетов крепления грузов в автотранспортных средствах и контейнерах на основе европейских стандартов, сложившейся практики и собственных разработок;

-контроль качества продуктов и товаров (грузов), проверка их соответствия технологическим, физико-химическим свойствам, а также стандартам и спецификациям контрактов – отбор проб, сдача образцов в специализированные лаборатории и предоставление заключений;

**2) осмотры при погрузке (Loading Survey & Supervision):**

-инспекции при погрузке грузов на транспортные средства, в контейнеры (фиксация состояния груза на протяжении всех этапов погрузки);

-организация проведения лабораторных испытаний на соответствие груза стандартам качества и безопасности;

-экспертная оценка правильности и достаточности крепления грузов, предоставление рекомендаций;

**3) установление количества груза (Quantity Survey):**

-пересчет груза (перед погрузкой / во время погрузки / перегрузки / выгрузки / по факту выгрузки);

-контроль веса груза / отдельных грузовых мест;

**4) установление качества доставленного груза (Quality Survey);**

-экспресс-контроль качества при загрузке / перегрузке / выгрузке;

-осмотр доставленной партии груза на складе;

-организация проведения лабораторных испытаний на соответствие груза стандартам качества и безопасности;

**5) сюрвей поврежденного груза (Cargo Damage Survey):**

-инспекция количества и качества груза;

-определение характера, степени и размера ущерба;

-расследование ответственности каждой из сторон, вовлеченных в перевозку;

-разработка и внедрение рекомендации по минимизации убытков и спасению грузов;

-организация проведения спасательных продаж годных остатков и уцененных грузов/товаров (радиоэлектроника, продукты питания, строительные материалы, сантехника, автотранспорт и др.);

-инспекция процесса уничтожения и утилизации поврежденного или испорченного груза;

-сбор информации и предоставление общего описания о специфике груза;

-установление обстоятельств транспортировки груза и причины наступления ущерба;

-установление характера и степени ущерба;

-оценка размера ущерба.

**К дополнительным услугам сюрвейерских компаний относятся следующие:**

-проведение специальных расследований по убыткам, произошедшим в результате хищения или пропажи груза;

-расследование убытков, произошедших в процессе инкассации ценных грузов (денежных средств);

-организация отбора и проведения лабораторных исследований и экспертиз (например, пожаротехнической экспертизы) в узкоспециализированных лабораториях;

-предоставление юридических консультаций по действиям грузоотправителей, грузополучателей, экспедиторов и перевозчиков при обнаружении повреждений или недостачи грузов;

-онлайн трекинг (отслеживание перемещения груза);

-снятие и расшифровка, анализ термограмм транспортных средств, контейнеров, а также автономных термодатчиков-шпионов;

-анализ показаний тахограмм;

-анализ корректности заполнения транспортной документации;

-составление и рассылка уведомлений, рекламаций, запросов;

-анализ среднерыночных стоимостей по фруктам и овощам на определенный период или дату;

-анализ результатов продаж и утилизации на предмет адекватности заявляемых сумм претензий.

**Экспертные заключения экспертом сюрвейерской компании признаются в суде в качестве доказательств.** **Например,** согласно заключе­нию эксперта сюрвейерской компании, представившего в суд акт экспертного осмотра, повреждение плит произошло в ре­зультате разрушения транспорт­ного пакета по причине недоста­точной прочности А-образной упаковочной подставки, у кото­рой произошел разрыв металла левой стойки с основанием под­ставки, при этом на самой под­ставке отсутствовала маркировка о рабочей нагрузке. Таким обра­зом, при планировании упаковки не были учтены длительные вибрационные нагрузки во время дальней транспортировки, и от­ветственность за повреждение плит лежит на грузоотправителе, как на стороне, не обеспечившей подготовку груза к транспортиро­ванию и надлежащее крепление в кузове транспортного средства.

В заключении эксперта сюрвейерской компании также зафик­сировано, что признаков сме­щения самого пакета, сформи­рованного на основе А-образ­ных подставок, не выявлено. Это указывает на отсутствие допол­нительных нагрузок на плиты при движении транспорта. Будучи не согласным с эти­ми выводами, грузополучатель, тем не менее, не представил ка­ких-либо доказательств, опро­вергающих заключение экспер­та, а провести дополнительные исследования А-образной упако­вочной подставки не представля­лось возможным, поскольку она была утилизирована.

Следует отметить, что по заключенному догово­ру перевозки на истце как на за­казчике лежала обязанность обе­спечить упаковку и крепление груза, гарантирующие его со­хранность во время перевозки. Таким образом, на перевозчи­ка не возлагались обязанности грузоотправителя по подготов­ке груза к доставке, в т.ч. упаков­ки, с целью обеспечения его без­опасности и сохранности. Суд пришел к выводу о доказан­ности отсутствия вины перевозчика в причинении убытков, что явилось основанием для отказа в удовлетворении иска грузопо­лучателя.

Наиболее компетентными в сюрвейерской деятельности в Беларуси являются: **Белорусская торгово-промышленная палата (БелТПП), ООО «РусСюрвей»** (сюрвейерская компания, работает на белорусском рынке с 2011 г.), **Lars Krogius Baltic** (компания независимых сюрвейеров, оценщиков ущерба и менеджеров по урегулированию претензий).

**СПИСОК ИПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

**Перечень основной литературы**

1. СТБ 2047-2010. Логистическая деятельность. Термины и определения / [БелНИИТ "Транстехника"]. - Изд. офиц. - Введ. 2011-01-01. – Минск: Госстандарт, 2010. – 19 с.

2. Дыбская, В.В. Логистика: учебник / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – Москва: Эксмо, 2011. – 944 с.

3. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под общ. и науч. ред. проф. В.И. Сергеева. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 642 с.

4. Курочкин, Д.В. Логистика и управление цепями поставок: практ. пособие / Д.В. Курочкин. – Минск: Альфа Книга, 2016. – 784 с.

5. Курочкин, Д.В. Логистика: практикум / Д.В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2012. – 200 с.

6. Курочкин, Д.В. Транспортная логистика: практ. пособие / Д.В. Курочкин. – 2-е изд., пепераб. и доп. – Минск: ФУАинформ, 2014. – 344 с.

**Перечень дополнительной литературы**

7. Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://baif.by/. – Дата доступа: 1.10.2017.

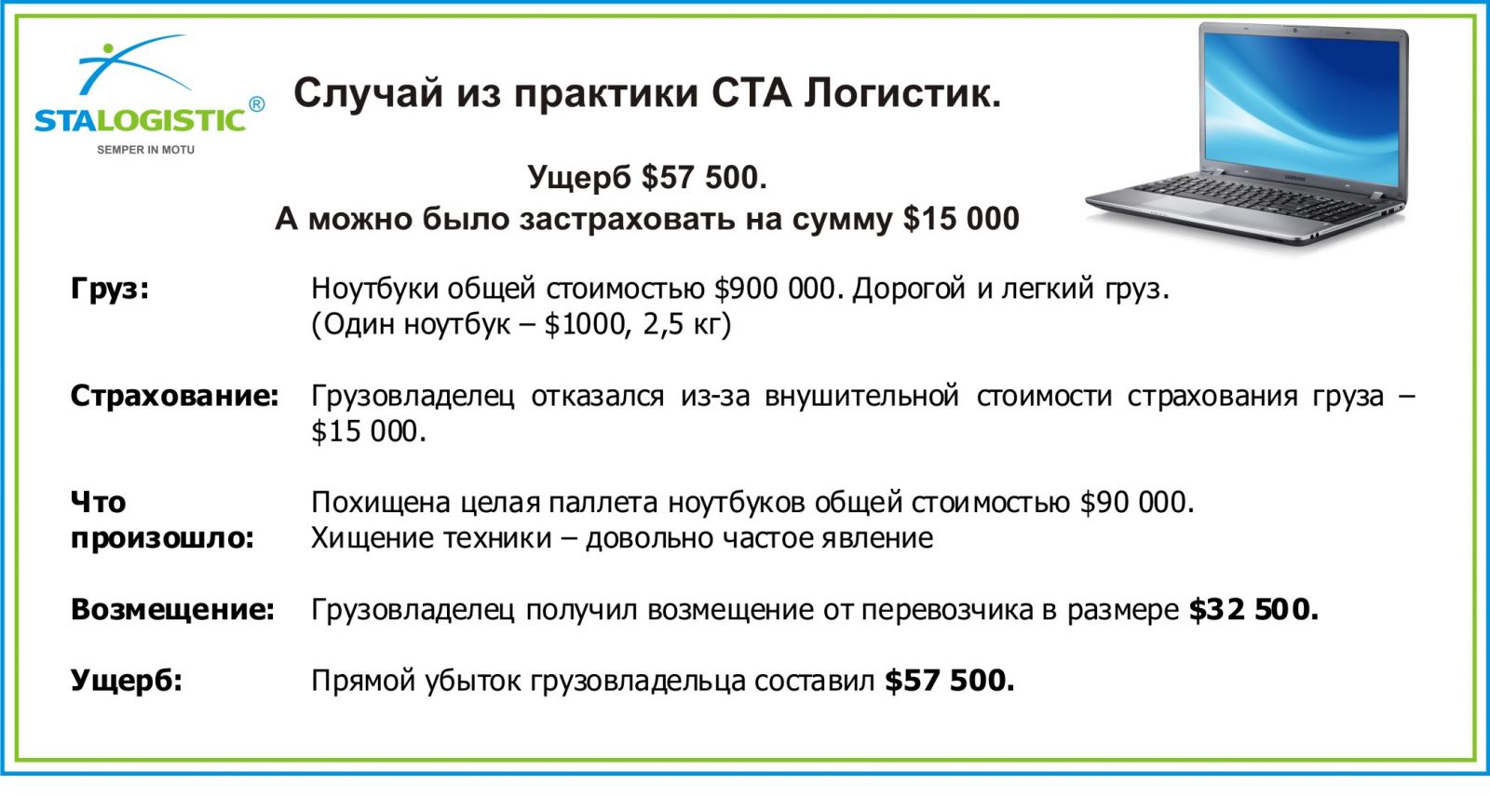
8. Деловой портал с уникальной базой знаний о том как устроено государство и бизнес, а также об информационных технологиях в их работе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://tadviser.ru/. – Дата доступа: 1.10.2017.

9. Клуб логистов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://maxlogist.ru/article9.php. – Дата доступа: 1.10.2017.

**РАЗДЕЛ III. ПРАКТИКУМ ДЛЯ ПРАКТИЧЕСКИХ И ЛАБОРАТОРНЫХ ЗАНЯТИЙ**

**3.1 Кейсы**

Кейс 3.1.

****

Кейс 3.2.



**3.2 Задачи**

*Задача 3.1.* ООО «Автостар» осуществляло перевозку груза (ноутбуки) по маршруту Варшава – Минск. На месте разгрузки грузополучателем ООО «Ноутсистемс» была выявлена недостача 9 но­утбуков общей стоимостью 8 300 евро и весом брутто 21 кг. Страхование груза не осуществлялось.

Рассчитайте сумму ответственности перевозчика.

*Задача 3.2.* Перевозчик осуществлял перевозку груза (компьютерные комплектующие) по марш­руту Гренобль – Минск. На месте разгрузки грузополучателем была выявлена недостача 25 коробок груза общей стоимостью 17,6 тыс. евро и весом брутто 36 кг. По курсу, установленному Национальным банком Республики Беларусь, на дату заяв­ления претензии 1 SDR составил 2,6366 бел. руб. Грузополучатель в своей претензии заявил к возмещению причиненный ущерб в размере 36 740 бел. руб. (17,6 тыс. евро × 2,0875 бел. руб. по курсу Национального банка). Перевозчик удовлетворил заявленные требования частично, исходя из лимита, установленного п. 3 ст. 23 КДПГ лимита: в сумме 790,66 бел. руб. (36 кг × 8,33 × 2,6366 бел. руб.). Грузополучатель не согласилось с позицией перевозчика и обратился в суд.

Какое решение примет суд?

*Задача 3.3.* Перевозилась партия ноутбуков общей стоимостью 900 тыс. **долл.** Груз дорогой и легкий, один ноутбук стоит 1 тыс. долл. и весит 2,5 кг. Грузовладелец отказался от страхования груза из-за внушительной стоимости страхования груза – 15,3 тыс. долл. Что произошло? Была похищена целая паллета ноутбуков общей стоимостью 90 тыс. долл. Хищение техники в международных перевозках – довольно частое явление.

Какое возмещение получит грузовладелец от перевозчика?

*Задача 3.4.* Перевозились новые автомобили общей стоимостью 160 тыс. долл. (один автомобиль – 20 тыс. долл.). Груз не был застрахован, его владелец был уверен в ненадобности заключения договора страхования грузов. Во время отдыха водителя на стоянке, в автовоз врезался грузовик, 5 из 8 новых легковых автомобилей было повреждено. Вины перевозчика в повреждении груза нет, автовоз находился в состоянии покоя.

Возместит ли ущерб транспортная компания?

**РАЗДЕЛ IV. КОНТРОЛЬ ЗНАНИЙ**

**4.1 Перечень вопросов к зачету**

1. Понятие и особенности страхования, виды страхования

2. Наиболее используемые виды страхования в логистике и их характеристика

3. Ограниченная ответственность перевозчика в международных перевозках

4. Исключения из правил ограниченной ответственности перевозчика

5. Понятие и сущность страхования гражданской ответственности перевозчика

6. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов

7. Страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами при использовании книжки МДП

8. Понятие и сущность страхования грузов

9. Набор страхуемых рисков. «Условия А, В и С» Института лондонских страховщиков

10. Страхование судов от гибели

11. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев). Взаимное страхование

12. Клубы взаимного страхования

13. Понятие и сущность сюрвейерской деятельности

14. Наиболее востребованные услуги сюрвейерских компаний

15. Экспертные заключения сюрвейерской компании

16. Оценка причиненного ущерба

17. Координация действий со страховой компанией

18. Фиксация факта несохранности груза

19. Подготовка пакета документов и их направление в страховую компанию

20. Особенности упаковки и причины несохранности груза

**4.2 Тематика рефератов для УРС**

1. Виды страхования в логистике

2. Страхование грузов

3. Страхование гражданской ответственности экспедитора

4. Страхование гражданской ответственности перевозчика

5. Ограниченная ответственность перевозчика в международных автомобильных перевозках

6. Ограниченная ответственность перевозчика в морских контейнерных перевозках

7. Ограниченная ответственность перевозчика в авиаперевозках

8. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов

9. Страхование гражданской ответственности перевозчика при использовании книжки МДП

10. Виды страхуемых рисков

11. Институт лондонских страховщиков

12. Страхование в морских перевозках

13. Особенности страхования в логистике

14. Проблемы перестрахования

15. Страхование ответственности перевозчиков (судовладельцев)

16. Взаимное страхование

17. Клубы страховщиков

18. Клубы взаимного страхования

19. Сюрвейерская деятельность

20. Услуги сюрвейерских компаний

21. Оценка причиненного ущерба

22. Координация действий со страховой компанией

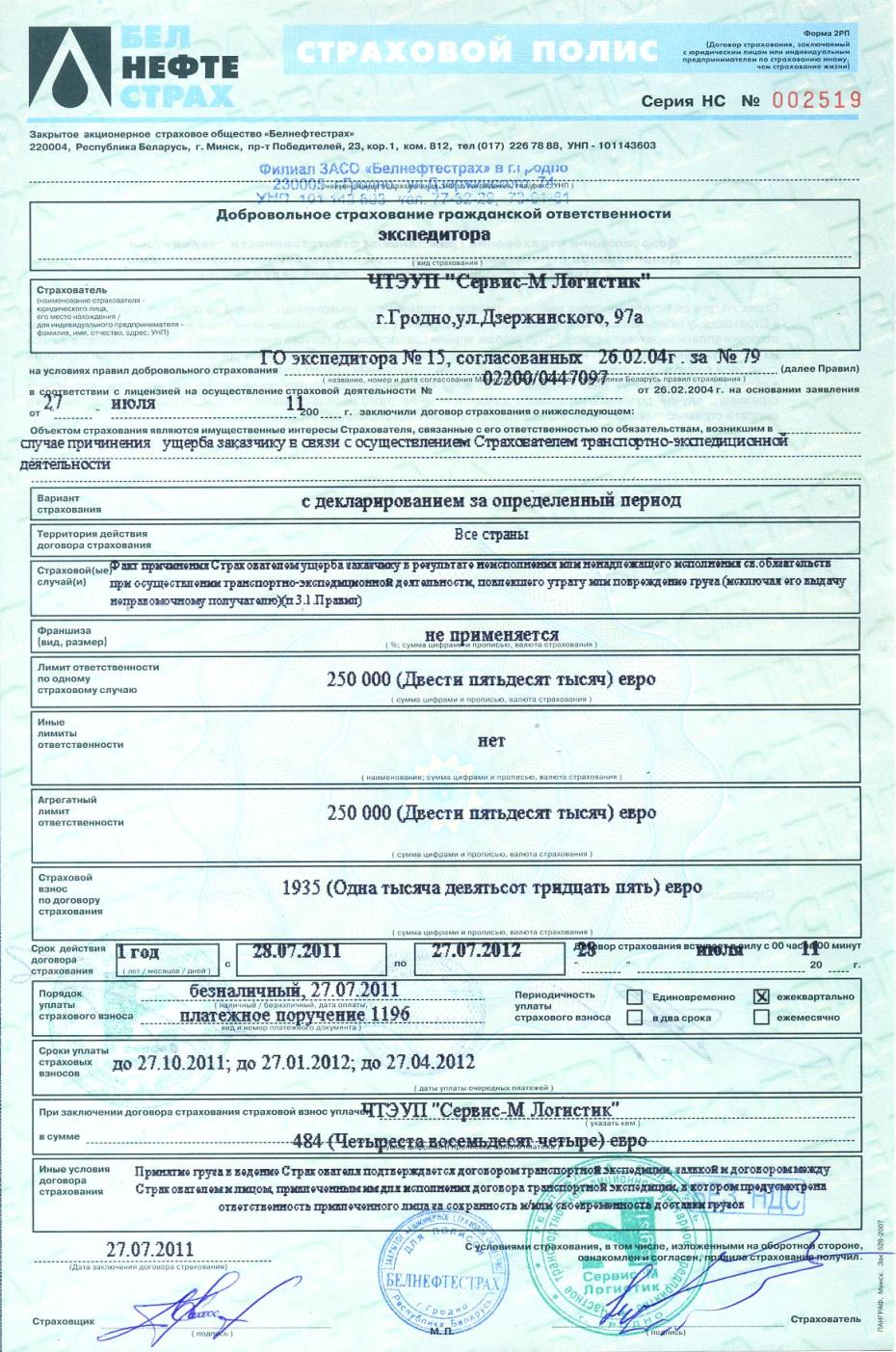
23. Страховой случай, фиксация несохранности груза

24. Упаковка и ее роль в сохранности груза.

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

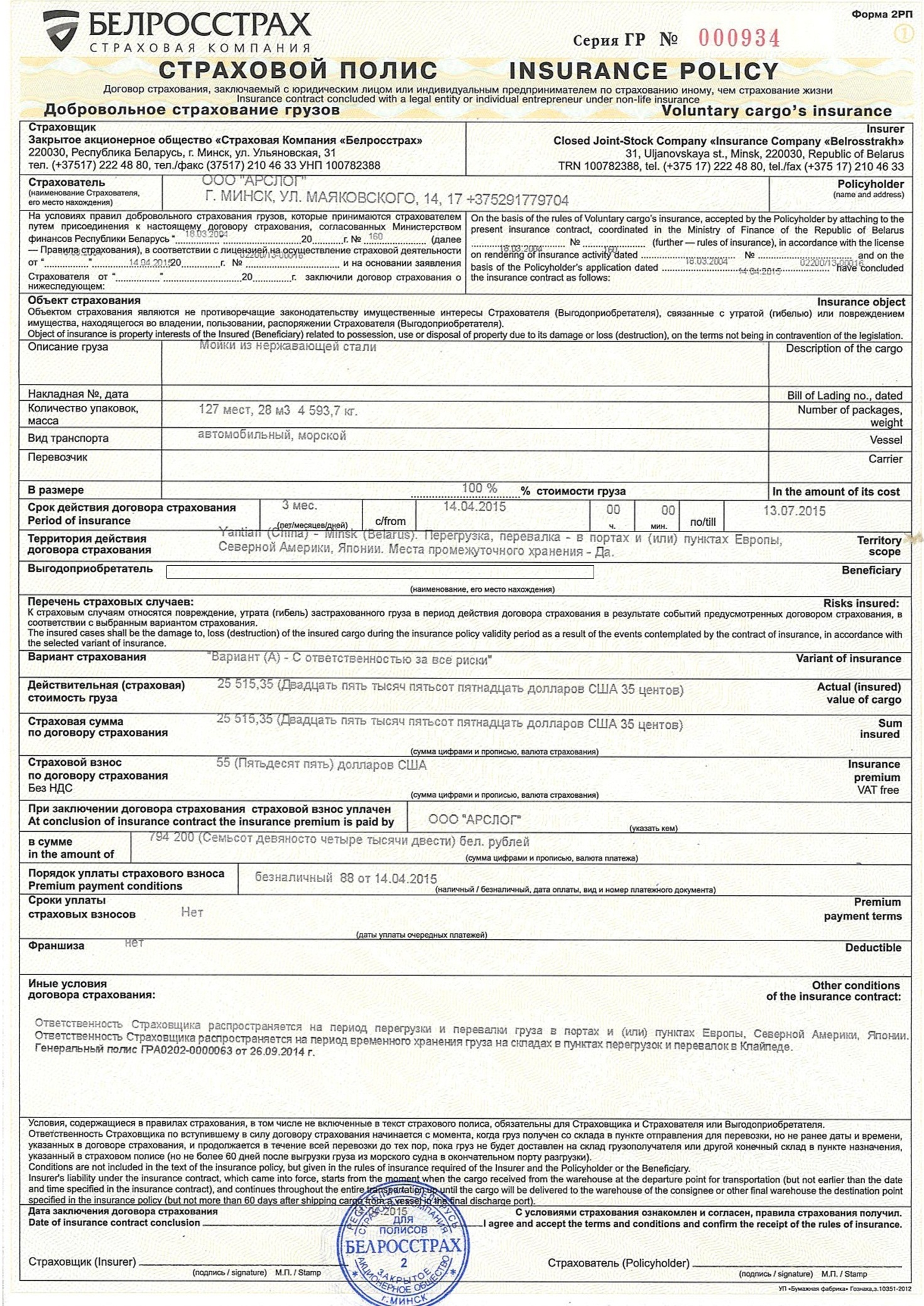
**Приложение 1**

**Пример полиса добровольного страхования гражданской ответственности экспедитора**

****

**Приложение 2**

**Пример страхового полиса груза**

****

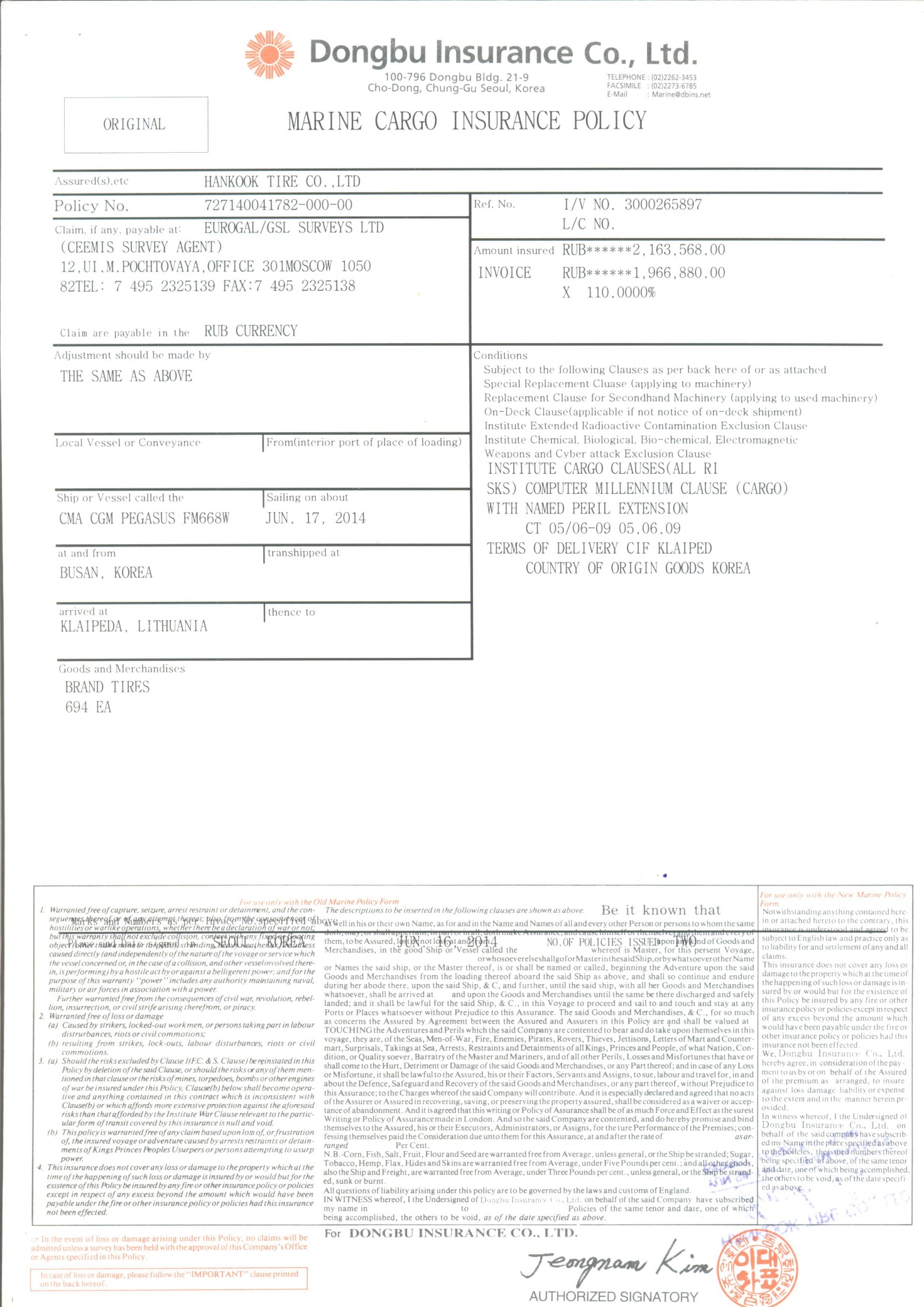
**Приложение 3**

**Пример страхового полиса на морскую перевозку**

****

**Приложение 4**

**Пример страхового полиса на морскую перевозку**

****

1. SDR – специальные права заимствования, платежное средство МВФ. Курс SDR публикуется ежедневно центральными банками многих стран. Курс SDR, установленный Национальным банком Республики Беларусь по состоянию на 3.02.2017 г. – 2,6366 (1 SDR = 1,36 долл.). [↑](#footnote-ref-1)