

РОЛЬ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

THE ROLE OF LIABILITY INSURANCE IN FOREIGN ECONOMIC ACTIVITY

Костина Т.А. Kostina T.A.

Государственный институт управления и социальных технологий
Белорусского Государственного университета
The State Institute of Management and Social Technologies
of the Belarusian State University

Аннотация (The summary)

Мировая практика подтверждает, что в условиях рынка повышается вероятность возникновения рискованных ситуаций, а, следовательно, возрастает спрос на услуги страховых фондов как ключевых игроков, создающих правила рынка в сфере предупреждения и ликвидации диспропорций в общественном производстве, страховой защиты участников данного процесса. Страхование является одним из инструментов, способствующих росту инвестиционного потенциала и рейтинга конкурентоспособности экономики страны. В статье показывается роль и история развития страхования гражданской ответственности перевозчика и экспедитора при осуществлении компанией внешнеэкономической деятельности.

World practice confirms that in a market increases the likelihood of risky situations and, consequently, increases the demand for insurance funds as players in creating the market rules in the field of prevention and elimination of disparities in social production, the insurance protection of participants in this process. Insurance is one of the instruments contributing to the growth of investment potential and competitiveness of the economy. The paper shows the role and history of the development of liability insurance carriers and forwarders in the implementation of the company of foreign trade.

Ключевые слова (Key words)

Страхование ответственности, внешнеэкономическая деятельность, автотранспортные риски, договор и условия страхования.

Liability insurance, foreign trade activities, road transport risks, contract and insurance conditions.

Страховые отношения по дошедшим до нас источникам возникли еще в античные времена. Еще за три тысячи лет до нашей эры жители Вавилона применяли систему займов в отношении морских предприятий, согласно которой заем не подлежит возврату, если морское предприятие завершилось неудачно. В рабовладельческом обществе были соглашения, в содержании которых можно было увидеть черты договора страхования. Самое широкое распространение это получило в области морского судоходства, но известны также примеры соглашений, касавшихся недвижимости и торговых сделок.

Попытка рассредоточить риски содержалась в законе, принятом на острове Родос в 916 году до нашей эры. В нем была представлена система распределения ущерба при общей аварии, принципы которой сохранились до наших дней. [1, с.11]

В городе Брюгге в 1310 году была учреждена «Страховая палата», которая проводила операции по защите имущественных интересов купечества и ремесленных гильдий.

Первый дошедший до нас морской страховой полис датирован 1347 годом. Он был выдан на перевозку груза из Генуи на остров Майорка на судне «Санта-Клара». Согласно этому договору при благополучном завершении рейса премия, уплаченная страхователем, оставалась у страховщика, а при потере груза возвращалась страхователю в двойном размере. [2, с.13]

Элементы страхования ответственности (освобождение от обязательств) можно увидеть уже в Древнем Риме. Созданные там «сообщества от морских опасностей» брали на себя расходы по выкупу членов сообщества у морских разбойников. В греческом праве можно также найти элементы страхования ответственности. Так, уклад морских сообществ оплачивал убытки при несчастных случаях, произошедших с кораблем или грузом одного из членов сообщества. Сюда входили также и расходы на спасательные работы, которые превышали реальные потери по кораблю и грузу. По германскому праву товарищеские гильдии имели право на частичное возмещение денежного штрафа, выкуп людей из плена.

Впервые в совершенном виде страхование ответственности встречается во Франции в первой половине XIX века. Оно относилось к области страхования от несчастных случаев и каско-страхованию владельцев лошадей и машин. Страховались все случаи, возникающие при использовании лошади или машины, или с ними. В 1837 году в Гамбурге было принято обязательное страхование эмиграции, покрывавшее притязание учреждений по дополнительной стоимости питания и дальнейшей транспортировке в случае остановки в пути лиц, готовых к эмиграции. Во Франции в 60-х годах можно обнаружить в рамках страхования от огня признаки ответственности, когда в договор страхования на случай пожара включалась ответственность собственника дома. [3, с.11]

Импульсом для развития страхования ответственности в качестве самостоятельной отрасли послужило быстрое промышленное развитие. Фабричный способ производства неминуемо влек за собой увеличение рисков при исполь-

зовании средств производства, а развитие средств транспорта увеличивало не только их скорость, но и риски, связанные с ними (первый несчастный случай с человеческими жертвами произошел в 1897 году в Лондоне, когда автомобиль, двигавшийся со скоростью 7 километров в час, сбил пешехода).

В 1871 году в Германии был принят закон рейха об ответственности, где была частично введена ответственность за причинение вреда на предприятиях железной дороги. С введением законов об ответственности в промышленности появилось промышленное страхование ответственности, и уже в 1871 году возникли три общества взаимного страхования, которые предоставляли страховую защиту по ответственности руководителя. Вскоре возникают специальные страховые компании. Так в 1875 году был создан «Всеобщий немецкий страховой союз». Его руководитель Кари Готтлоб Мольт считается создателем отрасли страхования ответственности. Он первый обозначил разницу между риском несчастного случая и риском ответственности и провел четкое разделение обеих отраслей страхования.

Начало XX века характеризуется дальнейшим развитием правовой базы. Так, в Германии с 1900 года действует гражданский кодекс законов, который ввел многократное увеличение ответственности по рискам за причинение вреда в частной сфере. Закон об автомобильном транспорте (1909) и закон о воздушном транспорте (1922) благоприятно воздействовали на создание новых специализированных отраслей, увеличивая потребность в страховании. [4, с.18]

И в настоящее время страхование ответственности является важнейшей отраслью страхования, обороты которой увеличиваются с каждым годом. Этому способствует рост числа факторов, вызывающих ущерб и случаев причинения ущерба; новые инициативы законодательной власти; возможность широкого толкования в судопроизводстве категории ущерба.

Страхование ответственности – отрасль страхования, где объектом выступает ответственность перед третьими (физическими и юридическими) лицами, которым может быть причинен ущерб (вред) вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя.

Страхование ответственности охватывает следующие виды:

1. Добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. [5, с.45].

2. Добровольное страхование гражданской ответственности владельцев воздушных судов. [5, с.46].

3. Страхование гражданской ответственности перевозчика и экспедитора. [5, с.45]

4. Страхование гражданской ответственности предприятий, создающих повышенную опасность для окружающих.

5. Страхование гражданской ответственности нанимателя за вред, причиненный жизни и здоровью работников. [5, с.46]

6. Страхование гражданской ответственности за причинение вреда в связи с осуществлением профессиональной деятельности.

7. Страхование ответственности по договору.

В отличие от имущественного страхования (страхованию подлежит конкретная личная собственность граждан или собственность партий и организаций) и личного страхования (страхование проводится на случай наступления определенных событий, связанных с жизнью и трудоспособностью застрахованных) непосредственная цель страхования ответственности - страховая защита экономических интересов возможных причинителей вреда, которые в каждом данном страховом случае находят свое конкретное денежное выражение. [6, с.124]

Страхование ответственности предусматривает возможность причинения вреда, как здоровью, так и имуществу третьих лиц, которым в силу закона или по решению суда производятся соответствующие выплаты, компенсирующие причиненный вред. В данной отрасли страхования, наряду со страховщиком и страхователем, третьей стороной отношений могут выступать любые, не определенные заранее, (третьи) лица. Страхование ответственности не предусматривает установление страховой суммы и застрахованного, то есть физического или юридического лица, которому должно выплачиваться возмещение. И то, и другое выявляется только при наступлении страхового случая – причинении вреда третьим лицам.

Эта отрасль имеет большое значение, как для страхователя, так и для пострадавшего. Если страхователь причинил кому-либо ущерб, то его оплачивает страховая компания, а не сам страхователь. Иногда нанесенный ущерб может составлять значительную сумму и в случае отсутствия надлежащего страхования привести к ухудшению материального положения человека. Страхование гражданской ответственности улучшает шансы потерпевшего, так как при наличии страхования у лица, нанесшего ущерб, потерпевший получит достаточно быстро возмещение со стороны страховой компании.

Существуют отрасли национальной экономики, наиболее подверженные риску, например сельское хозяйство, морские и воздушные перевозки, химическая промышленность, энергетика и др. Каждый предприниматель, вкладывающий средства в эти отрасли, подвергает свой капитал значительному риску. Риск почти всегда сопутствует покупке ценных бумаг, депозитных сертификатов и иным операциям на денежном рынке. В банковском деле существует целостная система страхования (хеджирования) финансовых рисков. [7, с.124]

В общей классификации рисков принято различать экологические, транспортные, политические и специальные риски.

Популярность и спрос на страхование от транспортных рисков в развитых странах настолько велик, что некоторые страховые компании предлагают заключать договора страхования по телефону.

Главным риском уничтожения или повреждение транспортного средства является дорожно-транспортное происшествие (ДТП). По данными МВД в Беларуси происходит ежегодно приблизительно 10 тыс. ДТП с человеческими жертвами, в которых гибнет до 2 тыс. и травмируется до 7 тыс. лиц. [8, с.27]

В европейской практике существуют два вида страхования автотранспорта: каско и карго. При страховании на условиях каско (этот термин в переводе с

испанского означает корпус судна или машины) объектом служит транспортное средство в комплектации завода -изготовителя. Страховая защита может быть распространена и на дополнительное оборудование, не входящее в заводской комплект, например на телеаппаратуру, противоугонные средства, сигнализацию и т.д.

Отечественные страховые компании обычно предлагают комбинированное страхование, когда страхуется не только транспортное средство, но и ответственность автовладельца, дополнительное оборудование, багаж, находящийся в транспортном средстве и прицепе (кроме антиквариата, драгоценных металлов, документов, ценных бумаг и т.п.), жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

На страхование грузов, перевозимых автотранспортом, принимаются грузы, перевозимые по суше, воздушным и водным путем.

Большое распространение во внешней торговле получили правила, которые именуются как "Оговорки А, В и С Института Лондонских Страховщиков по страхованию грузов (Institute Cargo Clauses "A", "B", "C"). Эти правила предусматривают 3 варианта страхования, обозначенные буквами "А", "В" и "С". Эти три варианта страховой защиты груза отличаются разной степенью ответственности страховщика за возможные риски. [9,с.65]

Наиболее полную защиту обеспечивает страхование на условиях "С ответственностью за все риски", а также Оговорки "А". В соответствии с этим вариантом транспортного страхования грузов страховщик возмещает все убытки за исключением убытков, происшедших вследствие:

а) всякого рода военных действий или мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны, пиратских действий, а также вследствие гражданской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения грузов по требованию военных или гражданских властей;

б) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

в) умысла или грубой небрежности Страхователя или выгодоприобретателя, или их представителей, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов;

г) влияния температуры, трюмного воздуха или особых свойств и естественных качеств груза, включая усушку;

д) несоответствующей упаковки или укупорки грузов и отправления грузов в поврежденном состоянии;

е) огня или взрыва вследствие погрузки с ведома Страхователя или выгодоприобретателя, или их представителей, но без ведома Страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания;

ж) недостачи груза при целости наружной упаковки;

з) повреждения груза червями, грызунами и насекомыми;

и) замедления в доставке груза и падения цен; не возмещаются также всякие другие косвенные убытки Страхователя, кроме тех случаев, когда по усло-

виям страхования такие убытки подлежат возмещению в порядке общей аварии. [9,с.89]

При страховании на двух других условиях "С ответственностью за частную аварию" и "Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения" (Оговорки "В" и "С" Института Лондонских Страховщиков Грузов) страховщик несет ответственность за следующие риски:

1) огонь, молния, буря, вихрь и другие стихийные бедствия, крушение или столкновение судов, самолетов и других перевозочных средств между собой, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадка судна на мель, провал мостов, взрыв, повреждение судна льдом, подмочка забортной водой;

2) пропажа судна или самолета без вести;

3) несчастные случаи при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива;

4) общая авария;

5) все необходимые и целесообразные произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

Особенностью страхования на условиях "Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения" (оговорка С) является то, что, несмотря на идентичность рисков, предусмотренных условиями "С ответственностью за частную аварию", в этом случае возмещаются убытки только от полной гибели всего или части груза, а убытки от повреждения груза возмещаются лишь в случаях: крушения или столкновения, пожара или взрыва на судне, самолете или другом перевозочном средстве. Специфическим при страховании грузов является страхование (при всех трех условиях) убытков, расходов и взносов от общей аварии (англ.- *general average*). Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, - судна, фрахта и перевозимого судном груза. Например, экипаж судна при возникновении пожара на борту может в целях спасания судна и груза выбросить часть груза за борт или залить его водой. В этом случае ущерб и расходы от общей аварии раскладываются на владельцев грузов, судна и фрахта пропорционально их стоимости. Производится расчёт убытков, т.н. диспаша (*average adjustment*). У всех участников общей аварии: владельцев грузов и др. возникает либо обязанность возместить ущерб и расходы от общей аварии, либо право требовать возмещения ущерба. Причем эти права и обязанности возникают согласно Кодексу торгового мореплавания независимо от того застрахован груз или нет. Страхование в этом случае позволяет оперативно урегулировать претензии по возможному ущербу от общей аварии. [9, с.112]

Договоры страхования заключаются как на разовую перевозку, так и на перевозки в течение определенного периода (обычно до одного года). В первом случае страхователь в заявлении о страховании указывает название груза, его вес и стоимость, род упаковки, номера и даты перевозочных документов, вид

транспорта, на котором перевозится груз, пункты отправления, назначения и перегрузки груза, дату и способ его отправки (навалом, насыпью, в контейнере и т. п.), наличие охраны или сопровождения груза, а также условия страхования. В частности, заявленная страхователем страховая сумма не должна быть выше стоимости груза, указанной в перевозочных документах. Соглашения долгосрочного характера в основном заключают организации, имеющие большое количество отгрузок в течение года и нуждающиеся в постоянной страховой защите. Такие соглашения оформляются генеральным полисом. По нему застрахованными считаются все указанные в договоре грузы, отправленные в течение срока действия генерального полиса. В генеральном полисе, кроме характеристики принимаемых на страхование грузов, указываются примерный оборот и график поставок, страховая сумма по одному транспортному средству, особенности уплаты страховой премии и др.

В рамках действия генерального полиса страховщик несет обязательства только за своевременно заявленные перевозки груза. Поэтому по каждой отправке, подпадающей под действие генерального полиса, страхователь обязан представлять в страховую организацию предусмотренные сведения. В свою очередь, по требованию страхователя страховщик обязан выдать отдельные страховые полисы по конкретным партиям груза, на которые распространяется действие генерального полиса. При несоответствии содержания отдельного страхового полиса генеральному предпочтение отдается первому. Но в любом случае, как при страховании единичной перевозки, так и по генеральному полису, обязанность страховой компании по возмещению убытков обычно начинается с момента передачи груза для перевозки, продолжается в течение всей перевозки по установленному маршруту (включая перегрузки и перевалки, а также хранение на складах в пунктах перегрузки и перевалки) и оканчивается с момента доставки груза на склад грузополучателя или другой указанный склад в пункте назначения.

При обращении за возмещением выгодоприобретатель предъявляет документы, доказывающие его интерес в застрахованных грузах (коносаменты, счета-фактуры и другие перевозочные документы) и наличие страхового случая (выписка из судового журнала, протокол о дорожно-транспортном происшествии, коммерческий акт, накладная с отметкой об убытке и т. п.). Для определения размера ущерба используются акты осмотра груза, экспертизы, оценки и другие документы, а также счета на произведенные расходы. При полной гибели, утрате груза, его пропаже без вести вместе с транспортным средством или если, по мнению эксперта, произошла полная порча груза, ущербом считается стоимость погибшего (утраченного, пропавшего без вести) груза за вычетом стоимости спасенного груза. При повреждении груза ущерб равен сумме его обесценения, т. е. разнице между первоначальной стоимостью груза и его стоимостью в поврежденном состоянии. Выплата возмещения производится с учетом установленной франшизы, которая широко применяется в страховании грузов. Размер франшизы приближен к нормам естественной убыли того или иного

груза, либо ее расчет базируется на статистических данных предыдущих убытков.

Литература:

1. Жук И.Н. Автомобильное страхование. – М.: Анкил. 2005 – 256 с.
2. Александров А.А. Страхование. – М.: "Издательство ПРИОР", 1999 – 241 с.
3. Страхование. Учебник. /Под ред. С.С.Осадец. – К.: КНЕУ, 1998. – 337 с.
4. Белых В. С., Кривошеев И. В. Страхование право. – М.: Издательство НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА М., 2002 – 291 с.
5. Мурина Н.Н. Страхование дело: учеб. пособие / Мурина Н.Н., Роговская А.А. – Мн.: УП "ИВЦ Минфина", 2005. – 245 с.
6. Скамай Л. Г. Страхование: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2001.
7. Глущенко В.В. Управление рисками. Страхование - Железнодорожный, Моск. обл.: ТОО НПЦ "Крылья", 1999. – 336 с.
8. Андрианов Ю. В. Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия. – М.: Дело, 2001. – 92 с.
9. Теория и практика страхования. М.: Анкил, 2003.