

СТРАХУВАННЯ ЯК ЗАСІБ ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

У процесі вантажоперевезень приймають участь різні види транспорту, але найбільш зручним для великих партій товарів, або для перевезень вантажів на великі відстані є залізничний транспорт. У відповідності до п.1. Статуту залізниць, залізничний транспорт загального користування є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях.

Незважаючи на зручність та відносну безпеку цього виду транспорту, власник вантажу не завжди впевнений у тому, що він отримає свій вантаж у цілості та схоронності. І незважаючи на те, що законодавчими актами, регулюючими діяльність залізниць, передбачена відповідальність перевізника за його незбереження, власник вантажу не у кожному випадку отримає необхідну компенсацію. Звичайно ж це негативно впливає на господарську діяльність власника вантажу, на його фінансовий стан. У деяких випадках ризикуючі підприємці вкладають майже всі свої кошти у товар, який коштує значну суму, заради того, щоб у майбутньому отримати великий прибуток. Зрозуміло, що втрата такого вантажу може призвести до банкрутства підприємця.

На допомогу, у такому випадку, може прийти страхування. Страхування виникло та розвивалось у якості засобу компенсації збитків від стихійних та інших випадкових руйнівних обставин на основі солідарного його розподілу між усіма зацікавленими у цьому засобі господарюючими суб'єктами та особами. Яким же чином, та у яких випадках використовується такий засіб компенсації збитків, як страхування ?

У разі пошкодження чи втрати вантажу його власник може вимагати від залізниці, що виступає у якості перевізника, відшкодування збитків. У відповідності до норм чинного законодавства, що регулює залізничні перевезення, за незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу, перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин. Таким чином, відповідальність перевізника, як правило обмежена, і збитки власника вантажу або погашені не повністю, або за браком коштів у перевізника не відшкодовуються зовсім. Наявність полісу страхування відповідальності у перевізника частково зменшує проблеми власника вантажу, але не вирішує їх повністю. Для повної компенсації збитків від втрати чи пошкодження вантажу необхідний поліс страхування вантажу, що укладається на користь вантажовласника.

Таким чином, при перевезеннях вантажу доцільно використовувати різні види страхування, а саме страхування відповідальності перевізника та стра-

хування вантажів. Розглянемо більш детально кожний з цих видів страхування та їх співвідношення при перевезеннях вантажу.

Страхування вантажів є одним з найпоширеніших та найдревніших видів страхування. Вантажі, що підлягають транспортуванню досить різноманітні, і звичайно ж, при виборі того чи іншого страхового покриття необхідно враховувати вид вантажу, вид транспортного засобу, що здійснює перевезення, спосіб навантаження. Основними ризиками, що включаються страховальниками у тому чи іншому складі у правила страхування вантажів є пожежа чи вибух; перевертання, падіння транспортного засобу з вантажем; зіткнення транспортного засобу з вантажем з іншим транспортним засобом по вині останнього; випадковий, непередбачений наїзд транспортного засобу на нерухомий об'єкт; крадіжка, грабіж вантажу; протиправні дії третіх осіб, що призвели до пошкодження чи знищення вантажу; падіння вантажу з транспортного засобу; випадкове пошкодження вантажу при навантаженні чи розвантаженні; непередбачена, термінова зміна температурного режиму збереження вантажу при його перевезенні; повінь, ураган, буря; землетрус, вилучення; обвали, просідання ґрунту.

Предметом страхування вантажу завжди є конкретні матеріальні цінності, що підлягають транспортуванню. Об'єктами страхових відносин є майнові інтереси, страховика (вигодонабувача), що пов'язані із збереженням чи поновленням майна, що складає предмет страхування, у разі настання страхового випадку.

Суб'єктами страхових відносин є страховик, страхувальник та вигодонабувач. Співпадає страхувальник та вигодонабувач у одній особі чи ні, залежить від того на яких умовах сторони договору поставки чи купівлі-продажу взаємодіють. Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів Інкотермс, в редакції 2000р. передбачають умови міжнародних торговельних контрактів, у яких містяться умови, згідно з якими визначається, яка саме сторона повинна провести страхування вантажу.

Договір страхування вантажу укладається на підставі письмової заяви страхувальника, у якому, як правило, повинні міститися наступні відомості:

- повне та скорочене найменування страхувальника, його адреса та телефон;
- точне та детальне найменування вантажу, вид пакування, вага;
- номери транспортних документів;
- вид транспортного засобу: найменування, тип, марка;
- спосіб відправлення вантажу (насіпом, у вагонах і т.д.);
- пункти, відправлення, призначення, перевантаження;
- дата відправлення вантажу та доставки у пункт призначення;
- дійсна вартість вантажу;
- страхова сума;
- вид покриття, яке обирається страхувальником.

Для укладення договору страхування вантажу між страхувальником та страховиком, повинна бути досягнута згода по всім суттєвим умовам, а саме: вантаж, що підлягає страхуванню; страхові випадки, що покриваються

страхуванням; розмір страхової суми, строк дії договору страхування; виплати страховику страхової премії.

У зв'язку з тим, що страхування вантажів є одним з найстаріших видів страхування, обсяги страхової відповідальності страховика розроблені досить давно і застосовуються у більшості країн світу. Так, у правилах страхування вантажів страховики передбачають наступні види своєї відповідальності: страхування з відповідальністю за всі ризики, страхування з відповідальністю за часткову аварію, страхування без відповідальності за пошкодження, окрім випадків аварії.

Виплата страхового відшкодування проводиться у межах страхової суми за винятком можливої франшизи.

Такі загальні риси страхування вантажів. Тепер розглянемо детальніше страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну майну третіх осіб, а саме вантажу, що транспортується.

Страхування відповідальності, будучи одним з видів страхування, представляє собою правовідносини, об'єктом яких є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі. Страхування відповідальності, з одного боку, спрямоване на захист інтересів особи, що постраждала від дії або бездіяльності страхувальника, і з другого боку, захищає інтереси самого страхувальника. У випадку коли у винної особи відсутні кошти для відшкодування заподіяної шкоди, наявність полісу страхування відповідальності у останнього гарантує, що постраждала особа отримає відшкодування. В той же час, якщо у особи, що несе відповідальність і є кошти, необхідні для відшкодування заподіяних збитків, виплата одноразово великої суми на користь постраждалої особи може негативно вплинути на фінансовий стан відповідальної особи, і наявність полісу страхування відповідальності перевізника рятує його від фінансового краху.

Страхування відповідальності перевізника за вантаж тісно пов'язане з практикою визначення відповідальності перевізника вантажів. При цьому страхування відповідальності перевізника не залежить від того, застрахований вантаж чи ні.

Об'єктом страхування відповідальності перевізника є його відповідальність за втрату, загибель або пошкодження вантажу.

Страхова компанія бере на себе відповідальність за страхувальника з моменту прийняття останнім вантажу для перевезення і закінчується після видачі вантажу отримувачеві. Страхова сума визначається за угодою сторін і залежить від обсягу транспортних перевезень конкретного перевізника. Від цінності вантажів, від максимально можливих сум претензій, що їх перевізник повинен буде виплатити за чинним законодавством та укладеними договорами на перевезення.

Найчастіше договір страхування відповідальності перевізника укладається не на конкретне перевезення, а на певний період часу, на протязі якого перевізник, або його субпідрядники чи підлеглі організації можуть здійснювати декілька перевезень.

У договорі страхування відповідальності перевізника можуть передбачатися види вантажів, відповідальність за які не покриватиметься таким договором; територія, на якій буде діяти страховий захист; ліміти відповідальності страхової компанії за одним транспортним засобом чи за одним перевезенням; вимоги щодо забезпечення збереження вантажу та безпеки під час навантаження, транспортування, розвантаження вантажу та тимчасового зберігання; умови з прийняття претензій перевізником, строки та порядок повідомлення страховика.

Норми та ліміти відповідальності в договорі страхування визначаються, згідно нормами та правилами, що діють у сфері відповідальності перевізника вантажів.

Відповідальність залізниці перед власниками вантажу регламентується договорами, Законами України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Статутом залізниць та іншими нормативно-правовими актами.

У відповідності до ст.23 Закону України «Про залізничний транспорт» та п.113 Статуту залізниць за незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження), прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи нестачу - у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його нестачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, - у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, - у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження - у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

На даний час, страхування відповідальності залізниць в Україні майже не застосовується у зв'язку з монопольним статусом залізниць. Але, як відомо, в нашій державі велике значення надається роздержавленню власності та становленню економіки, що у найближчий час призведе до більш широкого використання страхування залізниць за вантаж.

Ми розглянули основні положення страхових договорів, що можуть застосовуватись при транспортуванні вантажу. Тепер необхідно виявити, яким чином відбувається врегулювання збитків, заподіяних внаслідок пошкодження або втрати вантажу при транспортуванні. Так, наприклад, розглянемо ситуацію, коли внаслідок помилок перевізника частина вантажу була ушкоджена. Перший крок – це відшкодування вартості пошкодженого вантажу власникові майна за договором страхування вантажу. Таке відшкодування виконує страховик вантажу. Наступний крок – пред'явлення регресної вимоги страховиком вантажу до перевізника. У випадку, якщо перевізник не застрахував свою відповідальність, відшкодовувати збитки страховій компанії він повинен самостійно (що, як вже відмічалось, може дуже негативно вплинути на його фінансовий стан). Якщо ж відповідальність перевізника

застрахована, то збитки страховикові вантажу (чи його власнику) відшкодує страхова компанія (страховик відповідальності перевізника) у межах, обумовлених договором страхування відповідальності перевізника. Різницю, якщо вона є, перевізник відшкодує самостійно.

На цьому прикладі стає зрозуміло, чому і власникові вантажу, і перевізникові вигідно мати страховий поліс.

Список літератури: 1. Страхування / Під ред. С.С.Осадєць. К., 1998. 2. А.К.Шихов Страхування. М., 2000. 3. Статут залізниць України. Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1996р. 4. Закон України «Про страхування» від 7 березня 1996р.

Надійшла до редколегії 19.03.2001р.

*Р.В. Мавліханова,
здобувач каф. правових основ
підприємницької діяльності Нац. ун-ту внутр. справ*

ДОСВІД РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ КООПЕРАТИВІВ В УКРАЇНІ

Взаємозв'язок економічної політики держави і спрямованість розвитку кооперативного законодавства прослідковується на підставі аналізу діяльності кооперативів та історичного досвіду кооперативного руху зарубіжних країн. Утворення нових самостійних держав, розроблені ними засоби подолання економічної відсталості виявили позитивні сторони використання кооперативних форм і прийняття відповідних заходів для розвитку кооперативного руху на національній основі. Але треба ураховувати і світовий досвід.

Основу взаємовідносин держави і кооперації в країнах Азії й Африки складає спільність задач, реалізація яких у кінцевому рахунку, веде до розвитку продуктивних сил і підвищення життєвого рівня членів кооперативів [1, с.35]. Державне керівництво кооперативним рухом у країнах Азії й Африки здійснюється шляхом розробки програми розвитку кооперації; надання фінансової допомоги шляхом надання кредитів і пільг в області оподаткування, організація постачання товарами виробничого та іншого призначення по пільговим цінам, розробка організаційно - правових основ національної кооперативної системи і правового статусу кооперативів різноманітних видів. Наприклад, у листопаді 1970р. урядом Алжиру був прийнятий Декрет, що передбачав надання всебічної допомоги кооперативам місцевими органами влади [2, с.82].

Для країн ринкової орієнтації характерний свій підхід до питання визначення основних задач, цілей розвитку кооперації. Наприклад, у плані економічного розвитку Кенії на 1978-1983 рр. визначалося, що кооперативний рух повинен розглядатися як організаційний механізм для прискореного розвитку сільських районів, а також як засіб збільшення прибутків як сільського, так і міського населення [2, с.102]. У ряді держав місцевою адміністрацією, на основі спеціально виданих законів, не забороняється втручатися в діяльність членів правління, відстороняти їх від керівництва. Зокрема, законодавчими актами ряду штатів Індії чиновникам - регістраторам надане право