

ОСОБЛИВОСТІ ЗДІЙСНЕННЯ В УКРАЇНІ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА

Для України страхування відповідальності перевізника є порівняно новим. Такий вид правовідносин виникає на підставі договору, що укладається між двома незалежними сторонами – страхувальником та страховиком.

У ролі страхувальника за досліджуваним договором може виступати будь-яке транспортне підприємство, створене у передбаченому законодавством порядку, яке займається внутрішніми чи міжнародними перевезеннями і отримало відповідну ліцензію.

Іншою стороною договору, страховиком визнається створена у визначеному законодавством порядку юридична особа, яка отримала ліцензію на право страхування відповідальності. Статутний фонд страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, повинен становити суму еквівалентну за курсом НБУ 1 млн. євро [1, Ст.30].

В якості об'єкта страхування можуть виступати майнові інтереси перевізника, пов'язані з: 1) відповідальністю за втрату, псування чи пошкодження вантажу за договором перевезення; 2) відповідальністю за шкоду, заподіяну пасажиром та їх багажу під час перевезень; 3) обов'язком відшкодувати шкоду, заподіяну життю, здоров'ю чи майну фізичних осіб, або майну юридичних осіб (тобто страхування цивільної відповідальності перевізника як власника джерела підвищеної небезпеки) [8, с.23; 3, п.1, 4]; 4) відповідальністю за забруднення навколишнього середовища. За бажанням страхувальника в договір страхування може бути включений ризик настання відповідальності пе-

ревізника за шкоду, заподіяну вантажу в результаті затримки в доставці [10, с.341].

Укладення договору страхування відповідальності перевізника ініціює зазвичай страхувальник, який подає до страхової компанії письмову заяву встановленої форми. В цій заяві страховик, як правило, вимагає вказати [6, с.105]: регіон діяльності перевізника, вид вантажу, тривалість роботи в якості перевізника, обсяг послуг за останній рік, відомості про транспортний засіб, відомості про пілотів, водіїв, капітанів суден та інші відомості, які мають суттєве значення для визначення ступеня страхового ризику.

Специфіка досліджуваного виду страхування полягає в тому, що страхове відшкодування виплачується не страхувальникові, як це завжди буває (за іншими видами страхування – особистим та майновим), а безпосередньо вантажовласникам, пасажиром чи третім (потерпілим) особам. Окрім цього, в правилах страхування чітко окреслюється коло осіб, яким страхове відшкодування не може бути виплачено в будь-якому разі. Страховик не задовольняє вимоги [8, с.24]: 1) осіб, які працюють у страхувальника або їх спадкоємців про відшкодування шкоди, заподіяної в результаті смерті чи втрати працездатності при виконанні працівником страхувальника своїх трудових обов'язків; 2) осіб, які працюють у страхувальника, про відшкодування збитків в зв'язку з пошкодженням, псуванням чи втратою належного їм майна в період його знаходження на застрахованому транспортному засобі при виконанні службових обов'язків; 3) третіх осіб про відшкодування заподіяних збитків в зв'язку з пошкодженням чи втратою майна, прийнятого страхувальником в оренду, лізинг чи під заставу.

Всю сукупність різновидів страхування відповідальності перевізника можна згрупувати наступним чином: страхування відповідальності авіаперевізника, страхування відповідальності морського перевізника, страхування відповідальності автоперевізника. Окрім вказаних видів, нормативне закріплення отримав також такий специфічний вид страхування як страхування ві-

відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів.

Запровадження в Україні страхування цивільної відповідальності авіаперевізника перш за все було пов'язано із припиненням існування особистого страхування від нещасних випадків при повітряних перевезеннях. Згідно із Положенням Кабінету Міністрів України про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті від 14.08.1996 р. особисте страхування від нещасних випадків проводиться на всіх видах транспорту, окрім повітряного [2, п.1]. До 4 жовтня 2001 р. страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт, а також страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які могли бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт проводились в обов'язковій формі. Згідно з Законом України про внесення змін до Закону України "Про страхування" вказані види страхування перейшли в ранг добровільних [1, Ст.6]. Не дивлячись на це, зміст статті 30 Повітряного кодексу України досі вимагає наявності на повітряному судні, яке здійснює перевезення свідоцтва про страхування відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами. Оскільки лише Закон України "Про страхування" встановлює обов'язкові види страхування в Україні, в даному разі ми маємо колізію норм. У зв'язку з цим автор вважає, що не слід було скасовувати вказаний вид обов'язкового страхування, а навпаки зобов'язати страхувати цивільну відповідальність не лише морських та повітряних перевізників, але й залізничних і автомобільних. Це зняло б тягар із пасажирів, які змогли б самі визначати, чи потрібне їм взагалі особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, а якщо так, то і обирати самостійно страхову компанію для захисту власного майнового інтересу.

Договір страхування відповідальності авіаперевізника укладається на підставі заяви авіакомпанії. Страховиками можуть виступати юридичні особи, створені в порядку, передбаченому законодавством, які отримали відпо-

відну ліцензію, а також є членами Авіаційного страхового бюро (Повітряний кодекс України – Ст.103 абз.2).

В договорі обов’язково повинен бути визначений ліміт відповідальності страховика, який визначається, виходячи з розрахунку кількості всіх пасажирських крісел, передбачених сертифікатом повітряного судна, і повинен забезпечувати такі розміри: – за шкоду, заподіяну життю та здоров’ю пасажирів: 1) при виконанні польотів у межах України – з розрахунку еквіваленту 20 тис. дол. США за кожне пасажирське крісло [4, Ст.22 п.1]; 2) при виконанні міжнародних польотів – у межах та на умовах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої була заподіяна шкода; – за шкоду, заподіяну багажу та вантажу: із розрахунку еквіваленту 20 дол. США за 1 кг; за всі речі, що перебувають у пасажира, – у розмірі 400 дол. США.

Таким чином, якщо перевезення здійснюються на території України, або між країнами колишнього СРСР та іншими країнами – учасниками “Варшавської системи”, відповідальність перевізника визначається нормами останньої. Відзначимо, що окремі країни визначили власні, підвищені, порівняно із загальноприйнятими, ліміти. Так, наприклад, в США ліміт відповідальності у разі загибелі пасажира складає приблизно 300 тис. дол., у Франції – 100 тис. дол. [11, с.141, 147], у Німеччині – 320 тис. DM [7, с.521], а в Японії, починаючи з 1992 року уряд взагалі відмовився від встановлення меж виплат пасажирам і тому авіакомпанії несуть необмежену відповідальність за спеціальним контрактом [8, с.26].

Іншим різновидом є договір страхування цивільної відповідальності авіаперевізника (експлуатанта повітряного судна) перед третіми особами. В даному разі необхідно дати вірне тлумачення поняття “треті особи”, оскільки чинне цивільне законодавство не наводить такого визначення. На думку автора, до числа третіх осіб належать всі ті особи, які не є учасниками договору авіаційного страхування, пасажири, сам страхувальник, а також фізичні і юридичні особи, котрі виступають від його імені.

Під збитком при страхуванні відповідальності перед третіми особами розуміють смерть, тілесне ушкодження або збиток, завданий майну третіх осіб на поверхні землі і поза повітряним судном в результаті фізичного впливу корпусу судна або особи чи предмету, що випали з нього.

Відповідно до ст. 242 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) та ст. 7 Закону України “Про страхування”, одним із об’єктів страхування можуть виступати майнові інтереси судновласника чи морського перевізника, пов’язані з їх обов’язком, у порядку, визначеному законодавством, відшкодувати шкоду заподіяну життю, здоров’ю та майну фізичних і юридичних осіб. У зв’язку з цим, ризики, які існують при страхуванні відповідальності судновласників та морських перевізників, автор умовно поділив на наступні групи: ризики, пов’язані із заподіянням шкоди життю і здоров’ю третіх осіб; ризики, пов’язані із заподіянням шкоди майну третіх осіб (не задовольняються претензії, висунуті в зв’язку з втратою готівки, документів, дорогоцінного металу чи каміння, цінних паперів тощо [11, с.120]); ризики, пов’язані із заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу; ризики, які виникають з претензій компетентних органів (відшкодовуються витрати на видалення уламків судна, штрафи за порушення митного чи імміграційного законодавства); ризики за особливими видами договорів; ризики судновласника.

В ролі страхувальників за договором можуть виступати юридичні та фізичні особи, як власники морських суден, так і організації, які займаються вантажними та пасажирськими перевезеннями, тобто орендарі та фрахтувальники. Страховик, як друга сторона досліджуваного договору, повинен у встановленому порядку отримати ліцензію на право займатися страхуванням морських ризиків, а також обов’язково вступити до Морського страхового бюро України на умов і в порядку, визначеному законодавством України [1, Ст.13].

Нормативними актами, а також умовами договору страхування відповідальності морського перевізника передбачаються події, які не визнаються

страховими випадками. У зв'язку з цим, страховиком не відшкодовуються збитки, які виникли внаслідок: 1) наміру або грубої необережності страхувальника, відправника, одержувача, а також їх представників; 2) природних властивостей вантажу або неналежної тари; 3) відправлення судна в неморехідному стані; 4) дії ядерного вибуху, радіації; 5) різного роду військових заходів та їх наслідків, захоплення, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей.

При міжнародних морських перевезеннях відповідальність судновласників здебільшого визначається міжнародними правилами. При цьому, вантажні та пасажирські перевезення регулюються різними правилами. Так для вантажних перевезень застосовуються: Гаагські правила, прийняті в 1924 р. в місті Брюсселі; Гаагські правила Вісбі, підписані в 1966 р.; Гамбурзькі правила, прийняті в 1978 р. Обмеження відповідальності морського перевізника за фізичну шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів, працівників та третіх осіб визначається Афінською та Лондонською конвенціями.

Договір страхування відповідальності автоперевізника укладається з автотранспортною організацією на випадок виникнення збитків, які пов'язані з експлуатацією автотранспорту як засобу перевезення та обумовлені претензіями про компенсацію завданої шкоди зі сторони осіб, які уклали із перевізником договір на перевезення вантажу.

Укладення договору страхування відповідальності із перевізниками, які займаються внутрішніми перевезеннями, здійснюється на загальних підставах. Якщо автотранспортна організація займається міжнародними перевезеннями, то страховий захист будується згідно з міжнародними конвенціями, зокрема Конвенцією про договір міжнародних перевезень вантажів по шляхам, підписаною в 1956 році із змінами внесеними Протоколом від 5 липня 1978 року; Митною конвенцією про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 року та ін. Перша конвенція вступила в дію для

СРСР 1 серпня 1986 року, а друга стала обов'язковою для України з 15 липня 1994 року.

У відповідності з національним законодавством та нормами міжнародного права перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату вантажу або його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту здачі його відповідним особам, а також за прострочення в доставці. Протокол про договір міжнародних перевезень вантажів по шляхах від 5 липня 1978 р. встановлює обмеження відповідальності автоперевізника у розмірі 8,33 спеціальних прав запозичення (SDR – умовна розрахункова одиниця, прийнята Міжнародним валютним фондом) за 1 кг пошкодженого чи втраченого вантажу.

Окрім зазначено, специфіка досліджуваних правовідносин проявляється також у способі визначення розміру страхової премії, яка в свою чергу залежить від багатьох факторів, наприклад: розміру ліміту відповідальності страховика, об'єму двигуна транспортного засобу, вартості транспортного засобу, строку його експлуатації, кількості місць, вантажопідйомності, а також рівня професійної майстерності водія. Більшість страхових компаній обчислюють річні ставки премії, виходячи з обсягу річного збору платежів за перевезення [9, с.479]. Такий метод вважається найбільш ефективним, оскільки інші показники не дають можливості максимально визначити ступінь ризику, а отже і розмір плати за його страхування.

Безпосередньо на страхування за договором приймаються такі ризики: 1) ризик відповідальності автоперевізника за пошкодження, псування чи загибель вантажу при перевезенні і за непрямі збитки, які виникли внаслідок таких обставин; 2) ризик відповідальності автоперевізника за помилки та недоліки в роботі його працівників; 3) ризик відповідальності автоперевізника перед митними органами [6, с.110-115] (ліміт відповідальності страховика зазвичай встановлюється в межах 50.000 дол. США [5]); 4) ризик відповідальності перед третіми особами у випадках заподіяння шкоди вантажем.

Дія договору страхування поширюється лише на ті території і напрямки, які визначені в страховому полісі. Тому, якщо територія або напрямки змінюються без узгодження із страховиком, він може відмовитись відшкодувати збитки третіх осіб, завдані поза територією, передбаченою договором страхування.

Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів проводиться з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів [3, п.1]. Даний вид страхування здійснюється в Україні в обов'язковому порядку. Без укладення даного договору страхування Державтоінспекція МВС не видає дозвіл на перевезення небезпечного вантажу автомобільним транспортом [3, п.17].

Страхувальники за даним договором – це суб'єкти перевезення небезпечних вантажів, а саме: відправник небезпечного вантажу, перевізник небезпечного вантажу, одержувач небезпечного вантажу. Окрім цього, страхувальником може виступати особа, що виконує експедиторські функції в разі згоди на це перевізника. Страховиками є юридичні особи – резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензію на проведення страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.

Страхової суми в договорах даного виду встановлюється за кожну повну та неповну тонну небезпечного вантажу встановлюється залежно від класу небезпеки вантажу [3, п.7]. В свою чергу розмір страхового тарифу залежить від обсягу небезпечних вантажів, що підлягають перевезенню, відстані перевезення, терміну страхування та інших умов, які можуть вплинути на ризик виникнення страхового випадку.

Таким чином, страхування відповідальності перевізника за шкоду, яка може бути заподіяна пасажиром, вантажовласникам чи третім особам під час перевезення – це правовий спосіб забезпечення виконання як договірної,

так і позадоговірною (деліктною) зобов'язання перевізника. Саме тому страхування цивільної відповідальності перевізника є не лише необхідним та ефективним інструментом захисту майнових інтересів перевізника, але й забезпечує повне (в межах ліміту, передбаченого в договорі страхування) і швидке відшкодування шкоди, заподіяної потерпілим особам.

Список літератури:

1. Закон України про внесення змін до Закону України “Про страхування” від 04.10.2001 р. // Урядовий кур’єр. – 2001. – № 205 від 7 листопада.
2. Положення про обов’язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 р. № 959 // Урядовий кур’єр. – 1996. – № 171-172.
3. Порядок і правила проведення обов’язкового страхування відповідальності суб’єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. // Офіційний Вісник України 2002. – №23. – ст.1106.
4. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р. Затверджено Указом Президії ВР СРСР від 09.02.1957 р. // Действующее международное право. Т. 3. – М., 1997. – С. 608.
5. Митна конвенція про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14.11.1975 р. Ратифікована Законом Верховної Ради України від 15 липня 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33. – Ст. 307.
6. Веретенев А.А., Кузьминов Н.Н. Таможня и страхование. Справочник. – М., 1999.
7. Основы страховой деятельности: Учебник. / Отв. ред. Т.А. Федорова. – М., 1999.

8. Плешков А. Экономическое содержание и назначение страхования гражданской ответственности авиаперевозчика // Страховое дело. – 1999. – № 4.
9. Страхование от А до Я. Под ред. Л.И.Корчевской, К.В.Турбиной. - М., 1996.
10. Страхування: Підручник / Наук. ред. С.С.Осадець. – К., 1998.
11. Шинкаренко И.Э. Страхование ответственности. – М., 1999.

V.M.Nikiforak

FEATURES OF REALIZATION IN UKRAINE OF LIABILITY INSURANCE OF THE CARRIER

Summary

In the article the features of rise, development and functioning of the basic kinds of civil liability insurance of the carriers are opened: liability insurance of the air carriers, liability insurance of the marine carriers, liability insurance of the auto carriers.