Балобанов О. О., Андріященко О. О. Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти

Oleksandr Balobanov*, Oleksandra Andriiaschenko**. Insurance of sea cargo transportation: some organizational and legal aspects

Suggested citation:

Балобанов, О.О., Андріященко, О.О. (2018). Страхування морських перевезень вантажу: окремі організаційно-правові аспекти. *Lex Portus*, 4, 80-88. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2018.6>

Balobanov, O.O., Andriiaschenko, O.O. (2018). Strakhuvannia morskykh perevezen vantazhu: okremi orhanizatsiino-pravovi aspekty [Insurance of sea cargo transportation: some organizational and legal aspects]. *Lex Portus*, no. 4, 80-88. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2018.6> [in Ukrainian].

*Oleksandr Balobanov, PhD in Law, Professor of the Department of Maritime Law of Odessa National Maritime University (Odessa, Ukraine)

**Oleksandra Andriiaschenko, student of Odessa National Maritime University (Odessa, Ukraine)

ABSTRACT

In today's conditions of development of international relations, the leading role in the protection of rights and interests of trade entities plays a significant role in cargo insurance, the more so by sea transport is in demand by enterprises engaged in foreign economic activity. In the presence of an effective system of legal regulation, this type of

activity is capable of ensuring stability and sustainable development of trade, protecting it from all kinds of risks. Compensation for losses caused by insured events specified in the insurance contract. An effective element of such a mechanism is marine insurance, as it provides Cargo insurance - one of the most common types of insurance operations. The fact that this type of insurance has arisen for a long time, explains the reason for a thorough and detailed development of it. Over the centuries, the choice of approaches and conditions of insurance has taken place, and today only those that fully take into account the interests of the participants in insurance relationships and most closely correspond to modern business requirements are existing and developing. These conditions all over the world are characterized by their uniqueness, which is a positive factor, since it facilitates the choice of the insurer and the insurer's work. The generally accepted conditions are widely used in the Ukrainian insurance market as well. Let's consider more detailed conditions of the contract of insurance of transported cargoes.

An insured may be a person who has an insurance interest in the cargo: the sender and the recipient, the owner or the operator of the goods, a natural or legal person. An insurer in Ukraine can only be an insurance company that has obtained a license from UkrStrokhNadzor and has the right to carry out this type of insurance in accordance with its constituent documents. Insurance of cargoes in Ukraine today is only beginning to develop the potential of the market of domestic and transit cargo, which is perhaps the largest in Eastern Europe. The progress of further development of this type of insurance in Ukraine will depend primarily on the improvement of its infrastructure and the training of highly skilled domestic personnel. The subjects of sea insurance of cargo are: cargo owners, carriers, forwarders, operators of cargo transport terminals, which carry out activities in the field of transportation in accordance with the concluded contracts. The maritime sector for Ukraine is determined not only by its maritime location, but by its global challenges and trends. In Ukraine, where there is a low cost of production, the development of the international division of labor leads to an increase in labor in world trade and affects almost 93%, which, according to the IMO (International Maritime Organization), allocates sea trade. Significant volume of international connections of passenger and cargo transportation is increasing. The maritime transport complex of Ukraine is a multifunctional structure, it satisfies the needs of the national economy in transport.

Key words: maritime insurance, cargo insurance, problems of cargo insurance contract.

REFERENCES

- Balobanov, O.O., Dopilka, V.O. (2017). *Mizhnarodne ta natsionalne morske pravo Ukrainy i krain YeS* [International and national maritime law of Ukraine and EU countries]. Kherson. [in Ukrainian].
- Hubina, H.L. (2008). Dohovir strakhuvannia v Ukraini shchodo perevezen vantazhiv na morskomu transporti [Insurance contract in Ukraine for the carriage of goods by sea]. *Universytetski naukovy zapysky* [University scientific notes], no. 3, 172-179. [in Ukrainian].
- Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy 1995* (Verkhovna Rada Ukrainy). [Code of Commercial Seafaring of Ukraine 1995 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine], 47, 48, 49, 50, 51, 52, 349. [in Ukrainian].
- Kovalenko, N.O. (2005). "Oshchadlyvyi vantazh berezhe", abo praktyka strakhuvannia morskykh perevezen [Saves shipping costs, or the practice of maritime insurance]. *Visnyk Akademii advokatury Ukrainy* [Bulletin of the Academy of Advocacy of Ukraine], 3, 39-43. [in Ukrainian].
- Spaska, M.O. Dzherela rehuliuвання договору морського страхування. Retrieved from <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/35364/%D1#chapter> [in Ukrainian].

Балобанов О. О.*

к. ю. н., професор кафедри морського права
Одеського національного
морського університету
(м.Одеса, Україна)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2586-015X>

Андріященко О. О.**

студент Одеського національного
морського університету
(м.Одеса, Україна)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6491-2111>

УДК 368:656.614:341.24
DOI 10.26886/2524-101X.4.2018.6

СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖУ: ОКРЕМІ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

У статті розкрито важливість інституту морського страхування. Висвітлено проблеми національного правового регулювання морського страхування, в т. ч. і морського вантажу. Досліджена проблема трактування договору страхування вантажу, визначення обов'язків та відповідальності сторін.

Ключові слова: морське страхування, страхування вантажів, проблеми договору страхування вантажів.

* **Oleksandr Balobanov**, PhD in Law, Professor of the Department of Maritime Law of Odessa National Maritime University.

** **Oleksandra Andriiaschenko**, student of Odessa National Maritime University.

Oleksandr Balobanov, Oleksandra Andriiaschenko. Insurance of Sea Cargo Transportation: Some Organizational and Legal Aspects. – Article.

The article reveals the importance of marine insurance. The problems in the national legal regulation of sea insurance, including sea cargo, are covered. The problem of interpreting the cargo insurance contract when determining the responsibilities and responsibilities of the parties.

Key words: maritime insurance, cargo insurance, problems of cargo insurance contract.

Балобанов А. О., Андриященко А. А. Страхование морских перевозок груза: некоторые организационно-правовые аспекты. – Статья.

В статье раскрыта важность институтов морского страхования. Освещены проблемы в национальном правовом регулировании морского страхования, в т. ч. и морского груза. Исследована проблема трактования договора страхования груза при определении обязанностей и ответственности сторон.

Ключевые слова: морское страхование, страхование грузов, проблемы договора страхования грузов.

Морське судноплавство пов'язано з підвищеною небезпекою. Пора року, коли здійснюється рейс, тип, технічний стан судна, род вантажу, район плавання та інші обставини суттєво впливають на ступінь збереженості вантажу та самого судна. Як відомо, під час рейсу судно, вантаж можуть загинути чи пошкодитися внаслідок шторму, мілини тощо. Все це не може бути пред'явлено у вину судовласнику чи іншій особі (Губіна, 2008, с. 172). Страхування вантажів ще зі стародавніх часів визначало першу реакцію на майнові збитки в міжнародних торговельних відносинах, розвивалося відповідно до змін суспільно-економічних відносин, стану науки, виробничих технологій і міждержавних політичних ситуацій. Страхування вантажів – один із самих стародавніх видів страхування. Як тільки люди навчилися вести торгівлю із сусідніми державами, перевозити товари морем і сушею, вони почали дбати про те, як запобігти неминучим в дорозі втратам. Караванники Стародавнього Сходу спільно відшкодовували понесені від втрати худоби і набігів грабіжників-кочівників збитки. Флорентійські, венеціанські та генуезькі купці, які вели морську торгівлю з Близьким Сходом, укладали між собою договори про взаємну відповідальність за безпеку морських суден і вантажів. Так з'явилися перші страхові об'єднання (Коваленко, 2005, с. 39).

У сучасних умовах розвитку міжнародних зв'язків провідну роль серед засобів захисту прав та інтересів суб'єктів торгівлі відіграє

страхування вантажу, тим більше, що перевезення морським транспортом користується попитом у підприємств-суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. За наявності дієвої системи правового регулювання цей вид діяльності здатен забезпечити стабільність та сталий розвиток торгівлі, її захист від різноманітних ризиків.

До переваг морського транспорту можна віднести відносно низьку собівартість перевезень, велику вантажопідйомність, що дає змогу перевозити значні партії вантажу, можливість транспортування вантажів різних властивостей і розмірів. Разом із тим, необхідна наявність відповідних суден та обладнаних портів, що потребує значних інвестиційних ресурсів.

Науковим та практичним проблемам морського страхування присвячені наукові праці таких дослідників, як О. О. Гаманкова, І. М. Кучеренко, О. Е. Лейст, Л. А. Лунц, Д. І. Мейєр, М. В. Мних, І. Б. Новицький, С. С. Осадець, В. О. Тархов, Є. О. Харитонов, Я. М. Шевченко, В. І. Серебровський та багато інших. У зазначених наукових дослідженнях перевага надається більш загальній характеристиці самого процесу морського перевезення. На сьогоднішній день, якщо взяти до уваги проблеми сучасного морського страхування, його основні показники та питання вдосконалення страхового захисту під час здійснення морського страхування необхідними є подальші дослідження його правової складової.

Необхідно відзначити, що морські перевезення є одним із найбільш ризикованих видів діяльності. Настання страхових випадків значним ступенем залежить від технічного стану судна та кваліфікації екіпажу. Згідно з даними статистики, причинами морських катастроф у 80% випадків є помилки людей, тому необхідним є формування такого механізму забезпечення безпечної та безаварійної роботи морського транспорту, який би з одного боку попереджував настання небезпечних подій, а з другого – передбачав компенсацію збитків за їх настання.

Статистика свідчить, що найбільша кількість аварій відбувається з морськими суднами віком понад 15 років, причому перше місце за часткою аварійності посідають танкери, газовози, ролкерні судна (ROLL-ON, ROLL-OFF, RO-RO), рудовози. Найбільше втрат та аварій морських суден припадає на судна під прапорами Ліберії, Панам, Кіпру, Гібралтару, Греції, Сен-Вінсента та Маршалових островів, де вимоги щодо забезпечення безпеки плавання нижчі за загальноприйняті у світі (Балобанов, Допілка, 2017, с. 10).

Страховання вантажу відносять до добровільних видів страхування, що забезпечують страховий захист від морських ризиків. При цьому слід відзначити, що провести аналіз страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) дуже складно, адже поділу страхових внесків та виплат за видами транспорту не існує і до консолідованої страхової звітності страхування вантажів та багажу включаються всі види транспорту, тому загальні дані офіційної звітності щодо страхування вантажів застосувати неможливо. Із запозиченням набутого досвіду страхування вантажів іншими видами майнового страхування утворилася страхова система, яка сьогодні перетворилася на потужний інститут акумулювання фінансових коштів та їх інвестування у світову ринкову економіку.

Страховання вантажів – один з найпоширеніших видів страхових операцій. Той факт, що цей вид страхування виник дуже давно, пояснює причину ретельної та детальної його розробки. Протягом століть відбувався добір підходів та умов страхування, і сьогодні існують та розвиваються лише ті, що якнайповніше враховують інтереси учасників страхових взаємовідносин і найбільше відповідають сучасним вимогам господарювання. Ці умови в усьому світі характеризуються здебільшого своєю уніфікованістю, що є позитивним фактором, оскільки полегшує проблему вибору страховальника та роботу страховика.

З часів генуезьких купців форми страхування поступово змінювалися та удосконалювалися. Сьогодні у світі діють загальноприйняті правила страхування вантажів. Для цього використовуються договори зі стандартним набором ризиків. Схожі правила “взяли на озброєння” і українські страховики. Нині застосовуються три типи стандартних умов страхування вантажу, незалежно від виду транспорту, яким він перевозиться. Це страхування “з відповідальністю за всі ризики”, “без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи” і “з відповідальністю за окрему аварію”. Якщо вантаж застрахований “з відповідальністю за всі ризики”, страховик відшкодує збитки від ушкодження або повної втрати всього вантажу чи його частини, що виникли з будь-яких причин, окрім спеціально оговорених. Страховання “без відповідальності за ушкодження, крім випадків катастрофи” означає, що збитки від ушкоджень вантажу не відшкодовуються. Страховим вважається тільки випадок загибелі всього вантажу, або його частини. Наприклад, якщо під час транспортування морем вантаж змие за борт – страхова буде виплачена. А якщо вантаж лише намокне – то

ні. Нечастий варіант страхування “з відповідальністю за окрему аварію” ставить за обов’язок страховій компанії відшкодувати збитки від ушкодження або повної втрати вантажу чи його частини тільки у випадку аварійних ситуацій, що виникли внаслідок конкретних причин. Наприклад, під час грози, шторму та інших стихійних лих. Або в конкретно оговорених випадках, таких як: зіткнення транспортних засобів, пропажа суден і літаків без звістки тощо. В усіх трьох випадках страховики звичайно покривають збитки, витрати і внески по загальній аварії і рятуванню вантажу (Коваленко, 2005, с. 40-41).

У більшості країн сьогодні прийняті та діють закони, які регламентують укладення та виконання договорів страхування. При цьому, існує декілька моделей такого правового регулювання. Порівняємо моделі, які відображають загальну картину правового регулювання договорів морського страхування – англійську та норвезьку. Так, у Норвегії діє Закон про Страхові Контракти (Norwegian Insurance Contract Act – FAL) 1989 р., який береться за основу під час укладення будь-яких договорів у галузі страхування, включаючи і морське страхування. У свою чергу, в Англії діє спеціальний Закон про морське страхування (Marine Insurance Act) 1906 р. Незважаючи на певні розбіжності правового регулювання відносин у сфері морського страхування у вказаних країнах, йому притаманні і спільні риси, які знаходять своє втілення і в українській моделі регулювання вказаних відносин. Так, низка положень зазначених законів є імперативними, а отже, обов’язковими для виконання. Вони застосовуються навіть у тих випадках, коли сторони за договором морського страхування домовились про протилежне. Однак кількість обов’язкових положень не є переважаючою. Поруч з імперативними виділяються диспозитивні положення, які переважають за кількістю, і використання яких не є обов’язковим, бо сторони можуть лише враховувати їх при укладенні договору, такі норми носять рекомендаційний характер (Спаська).

Загальноприйняті умови страхування вантажів при морських перевезеннях широко застосовуються і на українському страховому ринку. Розглянемо докладніше діючі умови договору страхування вантажів, що перевозяться морським транспортом.

Сторони договору. Страхувальником може бути особа, яка має страховий інтерес у даному вантажі: відправник та одержувач, власник чи оператор вантажу фізична чи юридична особа. Страховиком в Україні може бути лише страхова компанія, що одержала ліцензію та

має право здійснювати цей вид страхування згідно з її установчими документами. **Суб'єктами морського страхування вантажу** є: вантажовласники, перевізники, експедитори, оператори вантажних транспортних терміналів, які провадять діяльність в сфері перевезень за відповідно укладеними договорами.

Об'єктом страхування вантажів є вантаж, перевезення якого зумовлюється економічними правовідносинами сторін.

При здійсненні зовнішньоторговельних операцій невіддільною частиною міжнародного торговельного контракту є положення про страхування вантажу.

Вантаж приймається на страхування в сумі (*страхова сума*), заявлений страхувальником, але не вищий за вартість вантажу (*страхову вартість*), зазначену в рахунку поставки, включаючи витрати на перевезення, якщо інше не обумовлено. Договір може передбачати страхування вантажів у повній чи частковій їх вартості. У разі, коли страхова сума була заявлена нижчою за дійсну вартість страхового інтересу, згідно зі статтею 251 Кодексу торговельного мореплавства України, страховик відповідає за збитки пропорційно відносно страхової суми до страхового Інтересу. Якщо зазначена в договорі страхування сума перевищує страхову вартість, то договір вважається недійсним у тій частині страхової суми, що перевищує страхову вартість вантажу. При цьому сплачена зайва частина страхових премій у даному разі поверненню не підлягає.

На відміну від викладених норм вітчизняного законодавства у деяких країнах застосовуються інші підходи щодо визначення страхової вартості. Наприклад, у Німеччині за основу приймається вартість вантажу на момент настання страхового випадку, а у Франції страхова вартість визначається як вартість вантажу під час навантаження плюс транспортні витрати, плюс очікуваний прибуток від реалізації вантажу (страховики, як правило, визначають таку величину у 10%).

У країнах ЄС відповідальність перевізника визначається на підставі Міжнародної конвенції про перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила).

Страхування вантажів в Україні сьогодні лише починає освоювати потенціал чи не найбільшого у Східній Європі ринку вітчизняного і транзитного вантажоперевезення. Прогрес подальшого розвитку цього виду страхування в Україні насамперед залежатиме від удосконалення його інфраструктури та підготовки висококваліфікованих вітчизняних кадрів.

Вітчизняний ринок страхування вантажів перебуває в стадії становлення і має досить високий потенціал розвитку. На сьогодні частка застрахованих вантажів складає не більше 40%. Більша частина – експортні вантажі, які застраховані в силу діючих правил міжнародної торгівлі, затверджених Міжнародною торговельною палатою, які зведені в редакції Інкотермс 2010. Останнім часом в Україні не так швидко розвивається ринок страхування вантажів, який практично повністю орієнтований на міжнародну практику страхування.

Зміст договору страхування вантажів під час перевезення укладається з метою забезпечення захисту:

- від фінансових втрат, що виникли через псування вантажу, його розкрадання, поламки, неприймання всієї або частини партії, збитку, заподіяного під час транзитного перевезення;
- від фінансових претензій, які можуть бути висунуті проти власника товару на борту судна у випадку декларованої загальної аварії, коли самому товару збиток не заподіяний;
- перевізника від відповідальності щодо вантажу.

Питання про те, яка зі сторін, відповідно до умов міжнародних торговельних угод, – покупець чи продавець – повинна здійснити страхування вантажів, розглядається і вирішується під час укладання цих угод. Аналогічно – у договорах перевезення.

Якщо укладається договір страхування вантажів, то настають серйозні зміни в оцінці ризику. Страхувальнику не доведеться враховувати у своїй діяльності величину, про яку він має не зовсім чітке уявлення. Невизначений ризик перетворюється на визначену премію.

При прийманні вантажу вантажоодержувач зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, зроблені ним за рахунок відправника, а у разі загальної аварії внести аварійний внесок або надати надійне забезпечення. На підставі заставного права перевізник до сплати відповідної суми може затримати видачу вантажу.

У зв'язку з включенням України до проекту розбудови транс'європейських коридорів, питання економічної ефективності вітчизняного ринку страхування вантажів є особливо актуальними.

З-поміж інших видів страхової діяльності страхування вантажів вирізняється специфічними властивостями об'єкта страхування – конкретного вантажу. Порівняно з іншими традиційними видами страхування, наприклад, страхування від нещасних випадків, страхування будівель зі статичними властивостями, об'єктів на випадок пожежі,

об'єкти страхування вантажів змінюють свої характеристики відповідно до появи якісно нових товарів та матеріалів.

Науково-технічний прогрес зумовлює постійне оновлення ринку таких об'єктів страхування з новими фізико-хімічними властивостями, що вимагає від страховиків постійного моніторингу і комплексних досліджень щодо міри їх впливу на величину ризику втрати чи пошкодження вантажу, а також пошуку засобів його безпечного транспортування.

Морська галузь для України визначається не лише її приморським розташуванням, скільки глобальними її проблемами та тенденціями. В Україні, де є низькою собівартість виробництва, розвиток міжнародного поділу праці веде до зростання обсягів праці у світовій торгівлі та заціпає майже 93% яка, за даними ІМО (Міжнародної морської організації) виділяє саме морську торгівлю. Значний обсяг міжнародних зв'язків перевезень пасажирів та вантажів зростає. Морський транспортний комплекс України є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

Зміни, які відбуваються у житті суспільства, та стратегічний курс нашої держави на інтеграцію до європейського та світового співтовариств стають визначальним фактором суспільно-політичних перетворень у країні, в т. ч. у питаннях розвитку страхування.

Отже, можна зробити висновок, що оскільки перевезення вантажів є важливою складовою сучасної економіки та прибутковим бізнесом, що пов'язаний з великим ризиком фінансових втрат, доцільно приділяти більше уваги договору страхування, що забезпечить відшкодування збитків, завданих внаслідок пошкодження або втрати вантажу та багажу під час перевезення.

Незважаючи на те що, страховий ринок на сучасному етапі розвитку має значну кількість проблем, що є негативним моментом у страховій діяльності, страхування відповідальності українських вантажоперевізників має великий потенціал і є перспективним напрямком вітчизняного страхування.

ЛІТЕРАТУРА

Губіна, Г.Л. (2008). Договір страхування в Україні щодо перевезень вантажів на морському транспорті. *Університетські наукові записки*, 3, 172-179.

Коваленко, Н.О. (2005). "Ощадливий вантаж береже", або практика страхування морських перевезень. *Вісник Академії адвокатури України*, 3, 39-43.

Кодекс торговельного мореплавства, 1995 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 47-52, 349.

Балобанов, О.О., Допілка, В.О. (2017). *Міжнародне та національне морське право України і країн ЄС*. Херсон.

Спаська, М.О. Джерела регулювання договору морського страхування. <<http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/35364/%D1#chapter>>

REFERENCES

Balobanov, O.O., Dopilka, V.O. (2017). *Mizhnarodne ta natsionalne morske pravo Ukrainy i krain YeS* [International and national maritime law of Ukraine and EU countries]. Kherson. [in Ukrainian].

Hubina, H.L. (2008). Dohovir strakhuvannia v Ukraini shchodo perevezen vantazhiv na morskому transporti [Insurance contract in Ukraine for the carriage of goods by sea]. *Universytetski naukovі zapysky* [University scientific notes], no. 3, 172-179. [in Ukrainian].

Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy 1995 (Verkhovna Rada Ukrainy). [Code of Commercial Seafaring of Ukraine 1995 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy* [Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine], 47, 48, 49, 50, 51, 52, 349. [in Ukrainian].

Kovalenko, N.O. (2005). “Oshchadlyvyi vantazh berezhe”, abo praktyka strakhuvannia morskyykh perevezen [Saves shipping costs, or the practice of maritime insurance]. *Visnyk Akademii advokatury Ukrainy* [Bulletin of the Academy of Advocacy of Ukraine], 3, 39-43. [in Ukrainian].

Spaska, M.O. Dzherela rehuliuвання договору морського страхування. Retrieved from <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/35364/%D1#chapter> [in Ukrainian].