**О страховании грузов**

Необходимость страхования груза всегда будет обусловлена распределением рисков по его утрате в договоре. Если иное не указано в договоре, риски переходят к нам одновременно с передачей права собственности и зависят от выбранного базиса поставки Инкотермс (или условий договора).

1. Согласно международным правилам торговли Инкотермс 2020 при поставках товаров на условиях:

1. **DAP** - поставка в месте назначения;
2. **DPU** - поставка в месте назначения в выгруженном состоянии;
3. **DDP** - поставка с оплатой пошлин;

с учетом зоны ответственности Поставщика заключение договоров страхования грузов при международной перевозке не является критично необходимым. В данном случае никто не обязан страховать груз. Право собственности и риски по утрате груза до момента доставки в указанное место лежат на поставщике (если иное не предусмотрено договором).

Из названных терминов для страхования можно рассмотреть DAP для неких грузов, при разгрузке которых имеются риски по их утрате и повреждению (например, высокотехнологические грузы).

2. С морскими перевозками:

**FAS** - свободно вдоль борта судна (товар просто располагается вдоль борта судна, номинированного покупателем, то есть у продавца нет обязанности по погрузке товара), покупателю следует рассмотреть возможность заключения договора страхования грузов при международной перевозке грузов от момента загрузки товаров в порту до места их конечной разгрузки для минимизации рисков их доставки.

**FOB** - свободно на борту (в рамках указанного торгового термина присутствует погрузка и размещение товара **на борту судна, номинированного покупателем**). Покупателю следует рассмотреть возможность заключения договора страхования грузов при международной перевозке грузов после размещения товаров на борту корабля для минимизации рисков их доставки.

3. При поставке товаров на условиях:

**EXW - франко завод** обязанность продавца считается выполненной именно - в связи с предоставлением товара в распоряжение покупателя, в конкретном согласованном сторонами пункте, в согласованную сторонами дату (период).

Соответственно рекомендуется рассмотреть возможность заключения договора страхования грузов при международной перевозке грузов после получения товара в распоряжение покупателя (то есть еще до погрузки).

**FCA - франко перевозчик** обязанность продавца считается выполненной:

1) в случае, если товар передается не в помещении продавца - в связи с предоставлением товара в распоряжение перевозчика, нанятого покупателем (иного лица, указанного покупателем), при этом товар в момент указанного предоставления может находиться на транспортном средстве продавца в согласованную сторонами дату (период);

2) в случае, если товар передается в помещении продавца - в связи с погрузкой товара на транспортное средство перевозчика, нанятого покупателем (иного лица, указанного покупателем), в согласованную сторонами дату (период).

Таким образом, Покупателю рекомендуется осуществить страхование при международной перевозке грузов для минимизации рисков их доставки с момента передачи представителю Покупателя.

4. В рамках базисов поставки **CIP и CIF** **продавец осуществляет страхование товара на период его нахождения в пути в пользу покупателя за свой счет.** Соответственно у покупателя нет критичной необходимости заключать договор страхования грузов при международной перевозке грузов, т.к. продавец обязан предоставить покупателю в качестве выгодоприобретателя возможность получить страховое возмещение в связи с утратой, повреждением и т.д. товара в пути.

5. При поставке товаров на условиях:

**CPT перевозка оплачена до...** обязанность продавца считается выполненной:

- в связи с передачей (предоставлением) товара перевозчику, **договор с которым совершен именно продавцом;**

- в согласованную сторонами дату (период).

Таким образом можно рассмотреть заключение с экспедитором такого договора, в котором бы предусматривалась обязанность экспедитора застраховать грузы при их международной перевозке, при этом выгодоприобретателем по такому договору страхования должен выступать Заказчик (покупатель товаров).

**CFR - стоимость и фрахт** обязанность продавца считается выполненной: в связи с размещением (помещением) товара **на борту судна, номинированного продавцом,** в порту отгрузки, - в согласованную сторонами дату (период), - способом, соответствующим обычаям порта.

Покупателю следует рассмотреть возможность заключения договора страхования грузов при международной перевозке грузов после размещения товаров на борту корабля для минимизации рисков их доставки.

**Страхование в соотношении с распределением рисков заказчика и перевозчика**

Согласно п. 1,3 ст. 23 Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) в редакции протокола от 5 июля 1978 г. в случае, когда согласно положениям настоящей Конвенции, перевозчик обязан возместить ущерб, понесенный в связи с полной или частичной утратой груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и в момент принятия его для перевозки**. Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетной единицы за кг недостающего веса брутто. При этом за расчетную единицу принимается единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда (п. 7 ст. 23 КДПГ).** Сумма, указанная в пункте 3 статьи 23 КДПГ, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело, на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности.

Вывод – с учетом отмеченного выше перевозчик при наличии его вины в повреждении груза вправе возместить собственнику груза **лишь часть его стоимости. И, что немаловажно, чем легче и дороже груз, принятый к перевозке, тем на меньшую сумму возмещения от полной стоимости груза может рассчитывать собственник.**

В ст. 39 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (Заключено 06.12.1950) также содержатся пределы ответственности перевозчика. В частности, перевозчик в международном железнодорожном грузовом сообщении освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке, если они произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, и устранение которых от него не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества груза, тары и упаковки или вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

3) по вине отправителя или получателя или вследствие их требований, в силу которых нельзя возложить вину на перевозчика;

4) по причинам, связанным с погрузкой или выгрузкой груза, если погрузка или выгрузка производилась отправителем или получателем;

5) вследствие отсутствия у груза тары или упаковки, необходимой для его перевозки;

6) вследствие того, что отправитель сдал к перевозке предметы под неправильным, неточным или неполным наименованием или без соблюдения условий настоящего Соглашения;

7) вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или контейнер;

8) вследствие неправильного выбора отправителем способа перевозки скоропортящегося груза или рода вагона (контейнера);

9) вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения таможенных или других административных формальностей отправителем, получателем;

10) вследствие проверки, задержания, конфискации груза государственными органами по причинам, не зависящим от перевозчика.

С учетом указанного при оценке рисков при перевозке грузов следует рассмотреть возможность заключения договора страхования груза. Договор страхования груза может быть заключен в пользу самого страхователя или выгодоприобретателя. Выгодоприобретатель - лицо, имеющее основанный на законодательстве или договоре интерес в сохранении этого имущества.

**Примером заключения договора страхования груза в пользу выгодоприобретателя является заключение договора страхования груза экспедитором по поручению заказчика перевозки. В таких случаях экспедитор является страхователем, а в качестве выгодоприобретателя в страховом полисе указывается собственник груза или иное лицо, имеющее интерес в сохранности груза.**

Возможность заключения договора страхования груза также предусмотрена абз. 7 ст. 8 Закона Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности».

**Справочно: Виды страхования**

Наибольшее распространение во внешнеэкономической деятельности получили правила, известные как «оговорки А, В и С Института лондонских страховщиков по страхованию грузов», которые предусматривают три варианта страхования, обозначенные буквами А, В и С.

Указанные три варианта страховой защиты груза отличаются разной степенью ответственности страховщика за возможные риски.

**Первый вариант: «с ответственностью за все риски»**

Данный вариант предполагает метод исключения, то есть страховым случаем признается любое повреждение груза, кроме конкретно указанных в оговорке А.

К таким исключениям относятся повреждения груза вследствие военных действий, умысла или грубой неосторожности самого страхователя или выгодоприобретателя, ненадлежащей упаковки (отсутствия упаковки) груза, повреждения груза грызунами, птицами, паразитами, ухудшения состояния груза вследствие его естественных свойств (усушка, утруска) и т.д.

**Второй вариант: «с ответственностью за частную аварию»**

При этом варианте в отличие от первого действует метод включения, то есть груз считается застрахованным только от тех рисков, которые прямо перечислены в оговорке В.

Данный вид транспортного страхования грузов обеспечивает меньшую защиту грузов от возможных рисков.

**Третий вариант: «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения»**

Перечень страховых случаев данного варианта совпадает с условиями «с ответственностью за частную аварию», но 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.