

## СТРАХУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ

**Волік Вячеслав Вікторович,**

Доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри публічно-правових дисциплін

**Каплієнко Марія Віталіївна**

студентка

Маріупольський державний університет

м. Київ, Україна

**Вступ./Introduction** Міжнародні перевезення пов'язані з підвищеним ризиком, який обумовлений використанням джерела підвищеної небезпеки, яким є транспорт. Ризик поширюється як на пасажирів, вантажовласників, так і на перевізників. Пасажири ризикують життям і здоров'ям, вантажовласники ризикують втратити вантаж або отримати його в меншій кількості або неналежної якості. Ризик перевізників полягає в необхідності при заподіянні збитків пасажирам і вантажовласникам відшкодувати ці збитки. Крім того, він пов'язаний із заподіянням транспортним засобам пошкоджень або навіть їх загибеллю. Ефективним засобом відшкодування майнових втрат є страхування. Інститут страхування переслідує кілька цілей. Основна мета полягає в компенсуванні різного роду збитків, які можуть бути заподіяні суб'єктам міжнародних транспортних відносин. Для пасажирів і вантажовласників страхування виступає гарантом відшкодувань незалежно від фінансових можливостей заподіювача шкоди — перевізника. Для самого ж перевізника це надійний спосіб убезпечити себе від фінансового краху в разі загибелі належного йому транспорту або необхідності відшкодування збитків другій стороні договору. Є ще один момент, що стосується не тільки сторін договору міжнародного перевезення, а й третіх осіб, коли виникає проблема деліктної відповідальності у зв'язку з перевезенням і гарантіями відшкодування заподіяної шкоди. Страхування базується на ідеї розподілу збитків однієї особи між безліччю осіб, що робить їх маловідчутними. Тому основу страхування становить фонд, що формується з внесків зацікавлених осіб. Міжнародна

практика виробила найбільш прийнятні форми утворення фондів. Серед них виділяються акціонерні компанії і корпорації.

**Мета роботи. / Aim** Окреслити основні проблеми страхування міжнародних перевезень, та знайти їх вирішення. Дізнатися в чому ж все таки полягає страхування міжнародних перевезень і дізнатися поширені випадки, в якому вона може знадобиться.

**Матеріали та методи. / Materials and methods.** У процесі дослідження застосовувалися загальнонаукові і спеціально-правові методи наукового пізнання. Методологічна основа дослідження представлена такими методами: порівняння, що дозволило визначити подібність і відмінність предметів та явищ страхування міжнародних перевезень. Семантичний метод як інструмент для з'ясування змісту основних понять дослідження через смисловий бік мовних одиниць. В процесі роботи були використані такі матеріали:

- 1) <https://utec.ua/services/strahuvannja-vantazhu>
- 2) <https://www.clements.com/business/international-cargo-transit-insurance>
- 3) <https://www.internationalinsurance.com/travel-insurance/>

**Результати та обговорення./Results and discussion.** За результатами роботи ми зробили певні висновки і прийшли до деяких угод. Підприємці часто намагаються знизити вартість страхування вантажів, створюючи для себе додаткові проблеми. Міжнародні вантажоперевезення - це тривалий процес, на кожному етапі якого можливі непередбачені ситуації, які можуть призвести до втрати або пошкодження майна. Якщо не застрахувати вантаж і покластися на долю, можна втратити всі вкладені гроші. І звинувачувати буде нікого, адже експедиторська компанія, що перевозить вантаж, не несе юридичної відповідальності за небезпечні ситуації на морі, пожежі, аварії з вини третіх осіб і т. д. Правильно складений договір страхування гарантує, що в разі виникнення надзвичайних ситуацій ви отримаєте відшкодування збитків, тому відмовлятися від нього не варто. Також, з'ясовано, що водні перевізники історично знаходилися в більш вигідному становищі порівняно з вантажовідправниками. Наприклад, вони могли в договорах із

вантажовідправниками встановлювати занадто низький рівень відповідальності або взагалі відмовлятися везти товари. Через це для водних перевезень дуже важливе втручання держав, насамперед, у порядок встановлення межі відповідальності перевізників. Щоб скоординувати заходи різних держав у цій галузі, були укладені міждержавні угоди. Тексти деяких міждержавних угод нерідко використовуються як основа для контрактів на перевезення навіть у тих країнах, що не є учасниками конвенцій про водні перевезення. Основні з них такі. Конвенція про коносамент (Гаазькі правила). Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) 1924 р. встановлює єдині правила про коносамент. Ці правила визначають межі відповідальності перевізника. У 1968 р. були прийняті поправки до конвенції. У новій редакції конвенцію звичайно називають Правила Гаага-Вісбі. У 1978 р. була прийнята Конвенція ООН про міжнародні морські перевезення товарів (Гамбурзькі правила). Багато фахівців вважають, що Гаазькі правила вже застаріли. Думки про те, які правила про коносамент потрібно використовувати зараз, розходяться. Вантажовідправники надають перевагу Гамбурзьким правилам, у той час як серед перевізників і морських страховиків Правила Гаага-Вісбі користуються більшою популярністю.

**Висновки. /Conclusions** Доставка міжнародних вантажів пов'язана з певними ризиками. Щоб їх мінімізувати, досвіду і професіоналізму логістів не завжди вистачає. У разі непередбачених ситуацій страхування вантажоперевезень є єдиним способом компенсації збитків. Деякі вантажовласники, користуючись послугами логістів, хочуть мінімізувати транспортні витрати. Вони економлять, тому що розуміють, що ймовірність непередбачених ситуацій не так велика. Однак у разі втрати замовленого товару збитки можуть бути досить великими, а страховка мінімізує їх. Є також деякі особливості страхування, наприклад відповідальність. Поліс повинен бути оформлений до початка вантажоперевезень. Перед цим слід визначитися з його відповідним видом, так як вони відрізняються ступенем відповідальності страховика. Наприклад, останній може відшкодувати збитки в деяких

випадках. По- перше тільки пошкодження вантажу, що перевозиться (виняток становить обвалення), по-друге виникнення нещасного випадку, та по-третє всі ризики.

У перших двох випадках страховик відшкодовує збитки, завдані ДТП, пов'язаним зі стихійним лихом, аварійною подією при навантаженні/розвантаженні, пошкодженням транспортного засобу і т. д. У третьому випадку відшкодовуються всі збитки, за винятком тих, які виникли внаслідок ядерного вибуху, в результаті природного пошкодження (сушіння вантажу, наприклад), а також пов'язаних з використанням неякісної упаковки. Згідно з українським законодавством, обов'язкового страхування вантажів при перевезенні не існує. При цьому акцентується увага на відповідальності суб'єктів договору перевезення. У разі заподіяння шкоди навколишньому середовищу, здоров'ю або майну юридичних, фізичних осіб з вини відправника, експедитора, одержувача виникає обов'язок відшкодувати збитки.