**Министерство науки и образования Украины**

**Университет Экономики и Управления**

**Реферат**

**По дисциплине:** «Страхование*»*

**На тему:** *«*Автотранспортное страхование*»*

**Выполнила:**

*студентка 422 группы*

*Валеева Дарья*

**Симферополь,2008**

## 1 Необходимость и значение страхования автотранспортных рисков

Наземный автомобильный транспорт - наиболее приближенное к людям средство передвижения. Если причинение вреда гражданам из-за столкновения с водным транспортом при обычных условиях маловероятно (люди не передвигаются своими силами по воде), с воздушным транспортом столкновение возможно только во время авиационной катастрофы, с железнодорожным транспортом - лишь в случае пересечения железнодорожного пути, то с автомобильным транспортом человек сталкивается постоянно, причем с глазу на глаз. С одной стороны - это наиболее доступный и удобный вид транспорта, а с другой - настолько же и опасный. Наземный транспорт, как объект повышенной опасности, несет риск окружающей среде, и в особенности жизни и здоровью людей, а вместе с тем сам довольно часто и легко становится объектом повреждения.

Популярность и спрос на этот вид страхования в развитых странах настолько велик, что некоторые страховые компании предлагают заключать договора страхования по телефону.

Главным риском уничтожения или повреждение транспортного средства является дорожно-транспортное происшествие (ДТП). По данными МВД в Украине происходит ежегодно приблизительно 40 тыс. ДТП с человеческими жертвами, в которых гибнет до 5 тыс. и травмируется до 40 тыс. лиц. Количество ДТП без причинения вреда жизни и здоровью в общегосударственном объеме не учитывается, но по экспертным оценкам таких ДТП происходит до 150-200 тыс. за год.

Само дорожно-транспортное происшествие имеет ряд характерных статистических показателей относительно места, времени наступления, стажа водителя и т.д.

Например, свыше 30 % всех ДТП происходит в областных центрах, наибольшее количество ДТП приходится на октябрь, который, по показателям аварийности, почти вдвое опережает февраль и март, а по времени суток львиная доля ДТП приходится на вечерние часы «пик».

Существует довольно интересная зависимость вероятности наступления ДТП от стажа водителя. Например, водители со стажем до одного года ездят осторожно и совершают меньше всех аварий. Более чем вдвое чаще сравнительно с новичками совершают аварии водители со стажем от 1 до 10 лет, что поясняется снижением внимательности и внимания. Остальные водители занимают место посредине между этими двумя группами, но водители со стажем 10-15 лет ездят лучше.

При определении вероятности наступления ДТП учитывают также и другие факторы. Так, подмечено, что автомобили ярких цветов - красные, желтые - меньше попадают в ДТП, чем серые и черные.

Все эти факторы следует учитывать при определении тарифа в случае заключения договора страхования на случай повреждения транспортного средства вследствие ДТП. Большая вероятность наступления ДТП в сравнении с противоправными действиями компенсируется небольшой убыточностью этого риска, который составляет в среднем 2-5 тыс. грн., поэтому средний тариф по этому риску составляет 1,5-3,5 %.

Другие значительные убытки наносят противоправные действия третьих лиц, похищение и ограбление транспортных средств. Заметим, что при заключении договора страхования полного каско тариф от похищения составляет более чем половину в доле страхового тарифа и достигает около 4-6 %. Это поясняется почти 100 %-ою убыточностью страховой суммы. То есть в случае наступления страхового случая необходимо выплачивать всю страховую сумму. И вдобавок такой "страховой случай" довольно легко сфальсифицировать. Поэтому большинство страховщиков вообще не принимают транспортные средства на страхование от кражи. В случае же принятия такого риска применяют большие размеры франшизы.

Этот риск имеет свои особенности. Риск ограбления зависит прежде всего от престижности автомобиля, места его стоянки, наличия охранных устройств и сигнализации, срока эксплуатации транспортного средства.

Еще одна группа рисков – риски стихийного бедствия. Здесь субъективные факторы не влияют на достоверность наступления убытков. Значительное место в этом вопросе занимает регион эксплуатации транспортного средства. Тариф от стихийных бедствий редко превышает 1 %.

Украинские страховщики предлагают разнообразные условия страхования средств наземного транспорта. Но редко можно найти страховую компанию, которая взяла бы автомобиль на страхование от всех рисков, независимо от страны его производства и срока эксплуатации. И это понятно: старые автомобили и наиболее престижные модели относятся к категории с повышенным риском. Первые больше страдают в ДТП, а вторые чаще становятся объектом для похищения.

## 2 Страхование автомобилей

Страхование средств автотранспорта - один из видов автотранспортного страхования, объектами которого выступают механизированные и другие средства транспорта, подлежащие государственной регистрации органами ГАИ: все виды легковых и грузовых автомобилей и автобусов, мотоциклы, мотороллеры и другой мототранспорт возможных моделей, тракторы.

В европейской практике существуют два вида страхования автотранспорта: каско и карго. При страховании на условиях каско (этот термин в переводе с испанского означает корпус судна или машины) объектом служит транспортное средство в комплектации завода -изготовителя. Страховая защита может быть распространена и на дополнительное оборудование, не входящее в заводской комплект, например на телеаппаратуру, противоугонные средства, сигнализацию и т.д.

Отечественные страховые компании обычно предлагают комбинированное страхование, когда страхуется не только транспортное средство, но и ответственность автовладельца, дополнительное оборудование, багаж, находящийся в транспортном средстве и прицепе (кроме антиквариата, драгоценных металлов, документов, ценных бумаг и т.п.), жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

Автотранспортное страхование включает в себя несколько самостоятельных видов страхования:

* страхование авто-каско, объектами которого являются сами автотранспортные средства и некоторые другие виды транспорта;
* страхование авто-комби, объектами которого являются водители, пассажиры и принадлежащий им багаж. Объектом страхования является имущественная ответственность, связанная с рисками на случай травмы, смерти, ущерба и случайностей, неизбежно возникающих при эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности в период действия договора страхования

При страховании багажа страховое покрытие не распространяется на антикварные и уникальные предметы, изделия из драгоценных металлов, драгоценных, полудрагоценных и поделочных (цветных) камней, предметы религиозного культа, коллекции, картины, рукописи, денежные знаки, ценные бумаги, документы и фотоснимки, а также на предметы, не принадлежащие страхователю и членам его семьи, либо предназначенные для продажи в связи с занятием предпринимательской деятельностью (если иное не оговорено в дополнительных условиях при заключении договора).

При страховании водителя и пассажиров от несчастного случая по желанию клиента страхуется или весь салон, или отдельные посадочные места.

Транспортное средство может принадлежать страхователю на праве собственности либо взято им в аренду и т.д. В любом случае страхователь должен иметь в отношении страхуемого транспортного средства имущественный интерес.

Объем страховой ответственности зависит от вариантов (программ) страхования, разработанных конкретными страховщиками, и от пожеланий клиентов. Например, страхование от столкновения с животными характерно для сельской местности, от противоправных действий третьих лиц - в городах, от угона - для всех.

Некоторые страховщики заключают договоры с включением дополнительных требований, например, наличия гаража, установки противоугонной защиты определенной модели и т.п. Автотранспорт, принадлежащий предприятиям и организациям, страхуется в пакете с другим имуществом.

Транспортное средство может быть застраховано на сумму:

* стоимости автомобиля в новом состоянии по рыночной цене на момент заключения договора;
* стоимости автомобиля с учетом износа;
* ответственности страхователя за эксплуатацию автомобиля согласно договору аренды;
* частичной стоимости по системе пропорциональной ответственности.

При исчислении страховой суммы принимаются во внимание марка автомобиля, модель, год выпуска, величина пробега, а также дополнительное страхование вместе с транспортным средством прицепа, трейлера и т.п.

При страховании транспортного средства на случай утраты товарного вида в качестве страховой суммы может быть принята стоимость восстановительного ремонта (без учета стоимости частей и материалов), умноженная на коэффициент в зависимости от даты выпуска. Например, коэффициент может быть равен 1,5 при сроке эксплуатации до одного года; 1,3 - до двух лет; 1,1 - до трех лет; 1,0 - до четырех и 0,9 - до пяти лет. Транспорт старше пяти лет по этому риску обычно не страхуется.

Страхование водителя и пассажиров может осуществляться по системе мест в автомобиле или по паушальной системе.

Страхование «по системе мест» предусматривает, что страховая сумма устанавливается для каждого места в автомобиле. Общее число застрахованных мест определяется по данным технического паспорта транспортного средства. При паушальной системе устанавливается общая страховая сумма для всех пассажиров и водителя, каждый из которых при наступлении страхового случая считается застрахованным лицом в определенной доле от общей страховой суммы. Причем размер доли зависит от числа лиц, находящихся в автомобиле в момент аварии.

При заключении договора страхования необходим предварительный осмотр транспортного средства для уточнения следующих сведений: марки автомобиля, модели, номера шасси, двигателя, года выпуска, мощности и объема двигателя, стоимости транспортного средства и дополнительного оборудования, цвета и регистрационного номера средства транспорта.

Размер страховой премии рассчитывается по ставкам, установленным в зависимости от вида транспортного средства и варианта страхования. При страховании средств автотранспорта могут быть предоставлены льготы в виде скидок со страховой премии при условии страхования средства транспорта без перерыва в течение ряда лет (2-х, 3-х лет), отсутствия страховых случаев и произведенных страховых выплат по ним и пр.

При определении страхового тарифа и соответственно страховой премии принимаются во внимание следующие факторы:

* страховые риски, заявленные на страхование;
* марка и модель машины;
* собственник транспортного средства;
* условия хранения: гараж, стоянка (по договору или на время);
* тип защитного устройства (охранная, противоугонная);
* регион страхования;
* характер использования транспортного средства: в личных или служебных целях, для перевозки промышленных грузов, частного извоза и т.д.;
* квалификация и стаж водителя.

При наступлении страхового события страхователь должен безотлагательно заявить об этом в страховую компанию в установленный в договоре срок, а также в другие компетентные службы: ГАИ, пожарный надзор и пр.

Существуют две формы возмещения ущерба по каско. Первая - выполнение ремонтных работ на станции техобслуживания, принадлежащей страховой компании или связанной с ней договором. Вторая форма возмещения - денежная компенсация. Размер нанесенного страхователю ущерба и сумма страхового возмещения определяются на основании страхового акта и приложенных к нему документов (органов милиции, ГАИ, пожарного надзора, следственных, судебных органов, медицинских учреждений и др.), а при частичном повреждении средства транспорта, помимо этого, - на основании сметы на ремонт (восстановление), составленной представителем страховщика, приглашенным специалистом или соответствующим предприятием по ремонту (станцией технического обслуживания и т.п.). Смета составляется на основании действующих на день страхового случая прейскурантов розничных цен на запасные части, детали и принадлежности к транспортным средствам и прейскурантов цен на ремонтные работы.

Страховое возмещение выплачивается в размере нанесенного ущерба, но не выше страховой суммы, установленной в договоре страхования.

Стоимость остатков устанавливается с учетом их износа и обесценения в результате данного страхового случая. Под уничтожением средства транспорта понимается его полная гибель (конструктивная и фактическая). Обычно она принимается за таковую, если стоимость восстановительного ремонта средства транспорта (включая стоимость транспортировки к месту ремонта) составляет не менее 75% страховой суммы или действительной стоимости транспортного средства на момент заключения договора.

В сумму ущерба включаются расходы на замену поврежденных деталей и стоимость ремонтных работ, вычитается стоимость остатков, пригодных для дальнейшего использования (с учетом их обесценения и износа).

Кроме того, в сумму ущерба включаются расходы по спасанию, приведению в порядок, транспортировке поврежденного средства транспорта до ближайшего ремонтного пункта или постоянного места жительства страхователя (стоянки автомобиля).

Если ущерб частично (но не менее необходимой суммы) возмещен или по решению суда должен быть возмещен виновником аварии, то страховая выплата корректируется с учетом суммы, причитающейся с виновного лица.

Кроме стандартных для всех видов страхования оснований для отказа в выплате возмещения, в автотранспортном страховании имеются специфические, в том числе управление транспортным средством страхователем, членами его семьи или другими уполномоченными им лицами в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения либо без удостоверения на право вождения транспортного средства определенной категории, а также в случаях полного возмещения ущерба лицом, виновным в его причинении, использования транспортного средства для обучения вождению, для участия в соревнованиях.

## 3 Страхование грузов, перевозимых автотранспортом

На страхование принимаются грузы, перевозимые по суше, воздушным и водным путем. Договор страхования может быть заключен на одном из следующих условий:

1) «без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения». По этому варианту страховщик обязан возместить убытки только от полной гибели всего или части груза, происшедшие вследствие стихийных бедствий, пропажи транспортного средства без вести и аварий при погрузке, укладке и выгрузке груза и приеме топлива транспортным средством. При пожаре, взрыве, крушении или столкновении поездов, судов, самолетов с любым внешним предметом, в том числе с другим транспортным средством, ущербом считается не только полная гибель груза, но и его повреждение. Страховая организация компенсирует также убытки и взносы по общей аварии и произведенные расходы по спасанию груза, уменьшению убытка и установлению его размера;

2) «с ответственностью за частную аварию». Здесь под ущербом понимается повреждение или полная гибель груза. Кроме того, возмещаются убытки по общей аварии и расходы по спасанию груза;

3) «с ответственностью за все риски». Данный вариант предусматривает оплату убытков от повреждения или полной гибели груза, происшедших по любой причине (включая кражу, грабеж, недоставку груза), а также убытков по общей аварии и расходов по спасанию груза.

Перечисленные условия в отдельных случаях могут быть дополнены. Так, грузы, подверженные бою, лому, утечке, можно застраховать от этих рисков. Вместе с тем по данному виду страхования также установлены определенные ограничения обязательств страховой компании. Кроме традиционно невозмещаемых убытков по всем вариантам не компенсируются потери, явившиеся следствием естественных свойств грузов (химических изменений, внутренней порчи, усушки, плесени и т. д.), происшедшие по причине влияния температуры, трюмного воздуха, порчи червями, грызунами, насекомыми, связанные с несоответствующей упаковкой грузов и отправлением их в поврежденном состоянии и т. п.

Договоры страхования заключаются как на разовую перевозку, так и на перевозки в течение определенного периода (обычно до одного года). В первом случае страхователь в заявлении о страховании указывает название груза, его вес и стоимость, род упаковки, номера и даты перевозочных документов, вид транспорта, на котором перевозится груз, пункты отправления, назначения и перегрузки груза, дату и способ его отправки (навалом, насыпью, в контейнере и т. п.), наличие охраны или сопровождения груза, а также условия страхования. В частности, заявленная страхователем страховая сумма не должна быть выше стоимости груза, указанной в перевозочных документах. Соглашения долгосрочного характера в основном заключают организации, имеющие большое количество отгрузок в течение года и нуждающиеся в постоянной страховой защите. Такие соглашения оформляются генеральным полисом. По нему застрахованными считаются все указанные в договоре грузы, отправленные в течение срока действия генерального полиса. В генеральном полисе, кроме характеристики принимаемых на страхование грузов, указываются примерный оборот и график поставок, страховая сумма по одному транспортному средству, особенности уплаты страховой премии и др.

В рамках действия генерального полиса страховщик несет обязательства только за своевременно заявленные перевозки груза. Поэтому по каждой отправке, подпадающей под действие генерального полиса, страхователь обязан представлять в страховую организацию предусмотренные сведения. В свою очередь, по требованию страхователя страховщик обязан выдать отдельные страховые полисы по конкретным партиям груза, на которые распространяется действие генерального полиса. При несоответствии содержания отдельного страхового полиса генеральному предпочтение отдается первому. Но в любом случае, как при страховании единичной перевозки, так и по генеральному полису, обязанность страховой компании по возмещению убытков обычно начинается с момента передачи груза для перевозки, продолжается в течение всей перевозки по установленному маршруту (включая перегрузки и перевалки, а также хранение на складах в пунктах перегрузки и перевалки) и оканчивается с момента доставки груза на склад грузополучателя или другой указанный склад в пункте назначения.

При обращении за возмещением выгодоприобретатель предъявляет документы, доказывающие его интерес в застрахованных грузах (коносаменты, счета-фактуры и другие перевозочные документы) и наличие страхового случая (выписка из судового журнала, протокол о дорожно-транспортном происшествии, коммерческий акт, накладная с отметкой об убытке и т. п.). Для определения размера ущерба используются акты осмотра груза, экспертизы, оценки и другие документы, а также счета на произведенные расходы. При полной гибели, утрате груза, его пропаже без вести вместе с транспортным средством или если, по мнению эксперта, произошла полная порча груза, ущербом считается стоимость погибшего (утраченного, пропавшего без вести) груза за вычетом стоимости спасенного груза. При повреждении груза ущерб равен сумме его обесценения, т. е. разнице между первоначальной стоимостью груза и его стоимостью в поврежденном состоянии. Выплата возмещения производится с учетом установленной франшизы, которая широко применяется в страховании грузов. Размер франшизы приближен к нормам естественной убыли того или иного груза, либо ее расчет базируется на статистических данных предыдущих убытков.

## 4 Страхование ответственности автоперевозчика

Договоры страхования ответственности автоперевозчиков распространяют свое действие прежде всего на требования лиц, заключивших с перевозчиком договор о перевозке груза. Кроме того, автоперевозчик может нанести вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц при выгрузке, падении, взрыве груза, его утечке и т. д. Страховая защита от таких убытков также может быть предоставлена договором страхования ответственности автоперевозчиков. Наконец, ответственными за перевозку грузов могут быть их экспедиторы, обеспечение которых страховой защитой осуществляется путем заключения договоров страхования ответственности экспедиторов груза.

Условия страхования ответственности автоперевозчиков и экспедиторов разрабатываются обычно с учетом нормативных документов, регулирующих условия наступления и объем ответственности перевозчика и экспедитора. При международных перевозках данные вопросы регулируются прежде всего положениями Конвенции «О договоре международной перевозки грузов по дорогам» (КДПГ), принятой в Женеве в 1956 г. и вступившей в силу 2 июля 1961 г., а также протоколом к ней от 5 июля 1978 г., распространяющими свое действие на такие договоры перевозки грузов автомобильным транспортом, в которых места погрузки и доставки груза находятся на территории двух различных государств и при этом по крайней мере одно из них является участником данной конвенции. В соответствии с данными нормативными актами автоперевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или его повреждение, происшедшие в период между принятием груза к перевозке и его выдачей, а также за опоздание в доставке груза. При этом правомочное по договору перевозки лицо имеет право считать груз потерянным, если он не был доставлен в течение 30 дней по истечении установленного для доставки срока, а при отсутствии такого срока – в течение 60 дней со дня принятия перевозчиком груза к перевозке.

Сумма ущерба, подлежащего возмещению перевозчиком при утрате или повреждении груза во время перевозки, определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его к перевозке, исходя из биржевых товарных котировок или текущей рыночной цены, а при их отсутствии – из обычной стоимости товара такого же рода и качества. Кроме того, подлежат возмещению оплата за перевозку, таможенные сборы и пошлины, а также прочие расходы, связанные с перевозкой груза. Вместе с тем КДПГ устанавливает предел имущественной ответственности автоперевозчика в размере 25 золотых франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза. Протоколом к КДПГ для перевозчиков стран, которые его подписали, ограничение их ответственности предусмотрено в размере 8,ЗЗ.СПЗ за 1 кг погибшего или поврежденного груза. Однако указанный предел ответственности перевозчика не применяется в случаях, когда в товаротранспортной накладной была объявлена стоимость груза, а также если ущерб был причинен в результате умышленных действий перевозчика или его представителей. Если владельцем груза будет доказано нанесение ущерба вследствие просрочки в доставке груза, то перевозчик обязан возместить его в сумме, не превышающей плату за перевозку.

Страхование ответственности автоперевозчиков и экспедиторов чаще всего проводится в добровольном порядке, но, несмотря на это, оно получило широкое распространение во многих странах.

Дело в том, что владельцы груза, прежде чем доверить его перевозчику, нередко требуют от него финансовых гарантий компенсации возможного ущерба, который может быть причинен по вине перевозчика. Обычно в качестве такой гарантии и выступает страховой полис. Объектом данного страхования являются имущественные интересы страхователя или застрахованного лица (т. е. лица, осуществляющего перевозки или экспедирование грузов автотранспортом), связанные с его обязанностью в порядке, установленном положениями международных транспортных конвенций, нормами законодательства государств, условиями предоставления услуг, возместить вред, причиненный имуществу юридических и физических лиц, а также жизни и здоровью физических лиц.

Договоры страхования ответственности автоперевозчиков (экспедиторов) заключаются чаще всего на один год и обеспечивают страховую защиту при всех перевозках грузов, осуществляемых страхователем в период срока действия договора. При этом ответственность страховщика по каждой перевозке начинается в момент принятия страхователем груза к перевозке или экспедированию и продолжается до момента сдачи его получателю, распространяясь и на случаи погрузки, разгрузки или перегрузки грузов и хранения их вне транспортного средства в период перевозки. Договоры могут включать следующие страховые риски.

1. Ответственность перевозчика (экспедитора) за гибель, утрату или повреждение груза при перевозке, которые произошли вследствие столкновения средства транспорта с препятствием или другим транспортным средством, пожара, опрокидывания транспортного средства, провала моста, взрыва, несчастного случая при погрузке, кражи, разбойного нападения, переохлаждения или перегрева грузов. Данные события являются основными страховыми рисками в практике проведения страхования ответственности автоперевозчиков, на них приходится примерно 80% всех страховых случаев. Особенно тщательно в договоре страхования оговариваются условия наступления ответственности страховщика при краже груза.

2. Ответственность автоперевозчика (экспедитора) перед клиентами за нанесение им финансовых убытков вследствие невыполнения им обязательств по договору перевозки по причине его ошибок или упущений, выразившихся в просрочке в доставке груза, невыполнении инструкций отправителей, неправильной засылке груза, выдаче груза лицу, не имеющему прав на его получение. При этом условием возникновения ответственности автоперевозчика (экспедитора) за просрочку в доставке грузов является нарушение сроков доставки грузов, предусмотренных нормативными актами или правилами, принятыми в установленном порядке. При неправильной засылке груза по вине страхователя возмещаются его дополнительные издержки по пересылке груза по правильному адресу.

3. Ответственность перевозчика (экспедитора) перед таможенными органами или перед другими государственными органами. Так, при нарушении таможенного законодательства страховщик возмещает расходы автоперевозчика (экспедитора) по уплате штрафов, таможенных пошлин и других платежей. Такое страхование особенно актуально для перевозчиков, осуществляющих международные перевозки с применением книжек международных дорожных перевозок (книжек МДП), которые облегчают процедуру пересечения государственных границ транзитных стран. Это связано с тем, что в соответствии с положениями «Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» (конвенция МДП), принятой в Женеве 14 ноября 1975 г.

Международной ассоциацией автомобильного транспорта (объединяющей более 100 стран), каждый перевозчик, совершающий трансграничные рейсы, обязан при получении книжек МДП предоставить финансовую гарантию возмещения возможных убытков, в качестве которой, наряду с внесением залога, выступает страховой полис страхования ответственности перед таможенными органами. При этом многие перевозчики заключают такие договоры страхования в Международной ассоциации взаимного страхования транспортных перевозчиков.

Страховщики по условиям такого страхования обязаны возместить нанесенный соответствующему государству (в лице таможенных органов) вред из-за нарушений, имевших место при международных дорожных перевозках по доставке грузов от таможни места отправления до таможни места назначения. Минимальный лимит ответственности страховщика по всем страховым случаям, возникающим в связи с использованием автоперевозчиком одной книжки МДП, составляет в соответствии с правилами, установленными конвенцией МДП, 50 000 долл. Помимо этого, договоры могут предусматривать возмещение убытков, понесенных страхователем в результате необходимости уплаты налогов, штрафов и других сумм по решению государственных органов, а также конфискации груза уполномоченными государственными органами (например, санитарной инспекцией).

4. Ответственность перевозчика (экспедитора) перед третьими лицами (кроме работников страхователя и лиц, имеющих договорные отношения с автоперевозчиком), возникающая в результате причинения им вреда перевозимым грузом и выражающаяся в гибели, увечьях, травмах, заболеваниях граждан, а также в гибели или повреждении имущества третьих лиц. Такие последствия для третьих лиц могут наступить при выгрузке, падении, взрыве груза, его утечке и т. п.

Кроме общих для всех видов страхования причин, когда страховщик не несет ответственности за убытки (умышленные действия или грубая небрежность страхователя, военные действия, гражданские волнения, действия органов власти, воздействие радиации и др.), в страховании ответственности автоперевозчика (экспедитора) есть также свои специфические основания. Среди них можно назвать случаи возникновения убытков в результате следующих обстоятельств:

а) нарушения страхователем правил дорожного движения;

б) эксплуатации технически неисправных транспортных средств (в том числе рефрижераторных установок при перевозке грузов, требующих специального температурного режима перевозки);

в) перевозки груза большего веса, чем это предусмотрено нормами технической эксплуатации средств транспорта;

г) перевозки контрабандных грузов и грузов незаконной торговли;

д) несоответствующей упаковки груза и отправления его в поврежденном состоянии;

е) недостачи груза при целостности наружной упаковки и ненарушенных пломбах грузоотправителя;

ж) перевозки ценных грузов (драгоценных металлов, камней и изделий из них, банкнот, монет, ценных бумаг, произведений искусства, племенных животных).

Договоры страхования действуют на указанной в них территории, направлении или в рамках маршрута перевозки. В случае изменения территории, направления или маршрута перевозок без предварительного согласования со страховщиком действие договоров страхования может быть прекращено в той части перевозок, которые относятся к изменению территории действия страхования.

Договоры страхования заключаются на основании письменного заявления страхователя, в котором должны содержаться следующие сведения: а) наименование и адрес страхователя, номер его банковского счета; б) данные о заявляемых на страхование средствах автотранспорта (тип, год выпуска, тоннаж и т. п.); в) территория, направление или маршрут перевозки; г) перечень заявляемых на страхование рисков; д) срок страхования; е) лимиты страховой ответственности, размер и вид франшизы.

Размеры тарифных ставок в данном страховании зависят от следующих факторов: 1) убытков, оплаченных перевозчиком (экспедитором) клиентам за последние 1–3 года; 2) числа заявляемых на страхование средств автотранспорта, их типа, тоннажа, года выпуска, состояния и т. п.; 3) объема деятельности перевозчика (экспедитора); 4) характера перевозимых грузов; 5) территории, направления или маршрута перевозки; 6) номенклатуры перевозимых грузов; 7) максимальной ответственности перевозчика (экспедитора) и страховщика перед перевозчиком (экспедитором) по отдельным рискам и в целом за год (лимитов страховой ответственности), размеров франшизы. Исчисление суммы страховой премии, подлежащей уплате по договору страхования, производится путем умножения тарифной ставки на планируемый сбор платежей за перевозку (фрахт) или на сумму вознаграждения, получаемую экспедитором. При страховании в соответствии с конвенцией МДП ставка страховой премии устанавливается в виде фиксированной суммы за каждую книжку МДП, перевозка с применением которой заявляется на страхование.

При наступлении страхового случая оплату претензии пострадавшего первоначально производит (после согласования всех необходимых вопросов со страховщиком) сам перевозчик (экспедитор). Страховщик лишь в порядке исключения выплачивает компенсацию непосредственно заявителю претензии. После расчета с потерпевшим автоперевозчик (экспедитор) обращается в страховую организацию, которая и возмещает страхователю все его расходы по оплаченной претензии. При этом автоперевозчик (экспедитор) должен представить следующие документы:

а) товаротранспортные накладные или другие документы с отметкой грузополучателя о недостаче или повреждении груза;

б) счета или фактуры;

в) упаковочные ведомости;

г) акты осмотра груза (аварийные сертификаты), акты экспертизы, составляемые независимыми специализированными организациями;

д) документы органов внутренних дел о дорожно-транспортном происшествии, краже или других происшествиях;

е) письменное объяснение водителя о происшествии;

ж) расчеты суммы убытков, заявляемых автоперевозчику (экспедитору), и оправдательные документы на расходы, произведенные автоперевозчиком (экспедитором) для уменьшения размеров ущерба, для защиты своих интересов в судебных органах и т. д.

 Страхование грузов - самостоятельный вид имущественного страхования. Предметом договора выступают груз, плата за перевозку и ожидаемая прибыль. При заключении договора страхования страхователь объявляет сумму, в пределах которой груз будет считаться застрахованным.

# Литература

1. Александрова М.М. Страхування: Навч.-метод. посібник. – К.: ЦУЛ, 2002. – 208 с.
2. Базилевич В.Д. Страховий ринок України. – К.: Товариство “Знання”, КОО, 2002. – 374 с.
3. Лісовал В.П. Основи страхової справи: Конспект лекцій. – К.: МАУП, 2003. – 60 с.
4. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. - Вид. 2-ге, перероб. і доп. - К.: КНЕУ, 2002. - 599 с.
5. Страхування: Навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисципліни/ Гаманкова О.О., Артюх О.О, С.В. Горянська та ін.; за заг. ред. Гаманкової О.О. – К.: КНЕУ, 2000. – 120 с.
6. Таркуцяк А.О. Страхування: питання і відповіді. Навч. посібник. – К.: Вид-во Європ. Ун-ту, 2002. – 253 с.
7. Шепилова В.Г. Страхование: Тесты и задачи: Учебное пособие. – Донецк: Академия, 2002.– 80 с.
8. Цуканова В.Я. Страхование: Курс лекций. – 2-е изд., испр. и доп. – Х.: Издательский дом «Инжек», 2003. – 128 с.
9. Азаренков Г.Ф. Регіональні чинники розвитку страхової діяльності в Україні. //Фінанси України, №7, 2005, с. 147.
10. Власенко О.О. Розвиток страхового ринку України. //Фінанси України, №8, 2005, с. 140.
11. Внукова Н.М., Чернишов С.І., Сокіл С.В. Оцінка активів страхових компаній. //Фінанси України, №4, 2002, с. 126.
12. Гутко Л.М. Проблеми розвитку національного страхового ринку. //Фінанси України, №11, 2003, с. 132.
13. Залєтов О.М. Державна політика на страховому ринку України. //Фінанси України, №11, 2001, с. 119.
14. Компаніченко О.С. Перестрахування у системі страхових послуг. //Фінанси України, №4, 2003, с. 130.
15. Кривошлик Т.Д. Страхування майна громадян. //Фінанси України, №11, 2001, с. 131.
16. Островерха Р.Е. Реальність страхового захисту. //Фінанси України, №6, 2003, с. 132.
17. Плиса В.Й. Управління фінансовою стійкістю страховика. //Фінанси України, №9, 2001, с. 136.