

**Յ**Միջազգային ապահովագրական բիզնեսը, որը ներառում է ապահովագրության գոյություն ունեցող հնարավոր բոլոր տեսակները, կարելի է բնութագրել որպես բազմամյա զարգացման արդյունքում մեծ փորձ ձեռք բերած ոլորտ, որը նշանակալի ազդեցություն ունի զարգացող երկրների, այդ թվում նաև ՀՀ ապահովագրական համակարգի վրա: Այդ իսկ պատճառով մեր տնտեսության ներկա զարգացման փուլում կարելի է ուսումնասիրել և ներկայացնել բեռնափոխադրումների ապահովագրության միջազգային փորձը և դրանում կիրառություն գտած՝ պայմանագրերի կնքման և սպասարկման ընթացակարգերը: Պետք է նշել, որ ՀՀ բեռնափոխադրումների ապահովագրության ճյուղը մեծապես ծեղկվել է հենց միջազգային փորձի ուսումնասիրության արդյունքում կիրառություն ստացած մի շարք հիմնադրույթների ներդրման հիման վրա:

Բեռների ապահովագրությունը, լինելով տրանսպորտային ապահովագրության հին ճյուղերից մեկը, զարգացումը սկսել է ծովային առևտրի ընդլայնման հետ միասին: Չարգացման ընթացքում տրանսպորտային ապահովագրությունը ենթարկվել է բազմաթիվ փոփոխությունների, տեղի են ունեցել տրանսպորտային ապահովագրության առանձին ճյուղերի առանձնացում և մասնագիտացում: Այստեղ անհրաժեշտ է նշել, որ տրանսպորտային ապահովագրություն տերմինը սկզբնապես վերաբերում է ավտոմեքենայի ապահովագրությանը, ավիափոխադրումների ապահովագրությանը և բեռների ապահովագրությանը, սակայն այժմ դրանք դարձել են ապահովագրության ինքնուրույն տեսակներ, որոնցից վերջինս էլ մեր ուսումնասիրության առարկան է:

Բեռների ապահովագրությունը, լինելով տրանսպորտային ապահովագրության տեսակ, հանդիսանում է նաև գույքային ապահովագրության տեսակներից մեկը, և այս ճյուղի երկարատե միջազգային փորձը, որպես գույքային ապահովագրության տարածված տեսակներից մեկը, սահմանել է բեռների ապահովագրության ճիշտ դասակարգումը արտաքին և ներքին առևտրային հարաբերություններում:

Միջազգային տերմիններով՝ բեռների ապահովագրությունը կոչվում է նաև կարգո ապահովագրություն, իսկ տրանսպորտային միջոցները՝ կասկո: Սրանք ընդհանուր տերմիններ են, որ օգտագործվում են բեռների ապահովագրության համար:

Բեռների ապահովագրությունն ուղղված է պաշտպանելու բեռի տիրոջ կամ այն անձի գույքային շահը, ով նյութական պատասխանատվություն է կրում բեռի համար[1]:

Մեկ այլ հեղինակի տված սահմանմամբ՝ ապահովագրության այս տեսակը ներառում է այն ռիսկերը, որոնք առաջացել են փոխադրման ընթացքում՝ բեռի վնասման, գողության կամ կորստի պատճառով: Այս դեպքում «փոխադրում» տերմինը ներառում է բեռի՝ պահեստից ընդունումը, բեռնումը, միջանկյալ պահեստներում պահելը, փոխադրողի և տրանսպորտային միջոցի հնարավոր փոփոխությունները և բեռի ստացումը ստացողի պահեստում, որը նշված է տրանսպորտային փաստաթղթում[2]:

Աշխարհի առաջատար ապահովագրական ընկերությունները ձեռավորել են բեռների ապահովագրության հիմնական և ստանդարտ պայմաններ, որոնք կարելի է համընդհանուր համարել ապահովագրական դեպքերի մեծամասնության համար, և որոնք իրենց կիրառման ժամանակաշրջանից անցել են բազմակողմանի փորձարկումներ:

Հայկական ապահովագրողներն ընդօրինակում և տեղայնացնում են դրա որոշակի դրույթները, իսկ անհրաժեշտության դեպքում ձեռափոխում են դրանք՝ հաշվի առնելով հայկական ապահովագրական շուկայի առանձնահատկությունները:

Ոլորտն ավելի մանրամասն ներկայացնելու համար նախ սահմանենք, թե ինչ է ապահովագրական հետաքրքրությունը: Ապահովագրվողի կամ ապահովագրված անձի վերաբերմունքը ապահովագրված իրի նկատմամբ սահմանվում է որպես ապահովագրական հետաքրքրություն: Այս բառին համապատասխան էլ օրենքով ապահովագրության պայմանագիր կնքել կարող է միայն նա, ով ունի ապահովագրական հետաքրքրություն՝ չափված փողով: Գործնականում հետաքրքրությունները հիմնականում վերաբերում են փոխադրող միջոցին և բեռին: Այնուամենայնիվ՝ կարելի է ապահովագրել ցանկացած հետաքրքրություն, որը չափվում է փողով: Ապահովագրական հետաքրքրության կապը ապահովագրության օբյեկտի հետ ցույց է տրված գծապատկեր 1-ում [3]:

Ուսումնասիրելով միջազգային և Հայկական ապահովագրական շուկայի փորձը՝ պարզ է դառնում, որ տրանսպորտային ապահովագրական շուկայում գործում են բազմաթիվ մասնակիցներ.

- ✓ ապահովագրողներ և ապահովագրված անձինք,
- ✓ բեռնափոխադրող, պահեստի տերեր, էքսպեդիտորներ, առևտրային մակերեսներ,
- ✓ ապահովագրական միջնորդներ, ապահովագրական մակերեսներ, գործակալներ,
- ✓ ապահովագրական ընկերության ներկայացուցիչներ, անդերրայթերներ,
- ✓ ապահովագրական կազմակերպություններ, անհատական ապահովագրողներ,
- ✓ վթարային կոմիտարներ, ասեկուրատորներ:

Նշվածն առավել առարկայական դարձնելու համար ապահովագրական շուկայի մասնակիցներից մի քանիսի փոխհարաբերությունները ցույց տանք սխեմատիկորեն (տես՝ գծապատկեր 2):

Ապահովագրվող կողմ (ֆիզիկական կամ իրավաբանական անձ), ով կնքում է ապահովագրության պայմանագիր ապահովագրողի հետ, ում վրա պարտավորություն կա ապահովագրողին վճարել ապահովագրական վճար, ով ստանձնել է փոխհատուցել վնասները ապահովագրական դեպքի պարագայում:

Ապահովագրող կողմ, ով իր վրա է վերցնում մյուս կողմի (ապահովագրվող կամ ուրիշ անձ)՝ ռիսկերը պարզեատրման (ապահովագրավճար) դիմաց, ում օգտին կնքված է ապահովագրության պայմանագիրը, և ով համաձայն է փոխհատուցել այդ կողմի վնասները՝ ռիսկին և ապահովագրական վճարին համապատասխան:

Միջնորդ-ապահովագրվողի գործակալ. ապահովագրական ռիսկի գնահատման մեջ կարելի է գրավում, միջնորդ է ապահովագրական ընկերության և հաճախորդի միջև, ով հետաքրքրված է իր բեռի կամ օբյեկտի ապահովագրության հարցով:

Առաջին քայլը, որն ապահովագրվողը կատարում է, ապահովագրողի հետ ապահովագրության պայմանագրի կնքումն է:

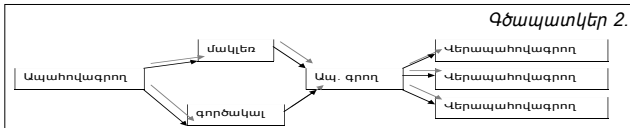
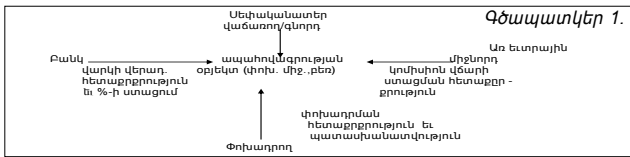
Բեռնափոխադրումների ապահովագրության պայմանագրի կնքման պայմանները նման են գույքային ապահովագրության ցանկացած տեսակի ապահովագրության պայմանագրի պայմաններին: Ապահովագրության պայմանագիրը կնքվում է ապահովագրողի և ապահովագրվողի միջև, ովքեր էլ հանդիսանում են ապահովագրության պայմանագրի կողմերը: Պայմանագրից

## ԲԵՌՆԱՓՈՒՏԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԸ ԵՎ ԿԻՐԱՌՎՈՂ ՊԱՅՄԱՆԱԳՐԵՐԻ ՏԵՍԱԿՆԵՐԸ

Ատենախոսության թեմա՝  
**Բեռնափոխադրումների  
ապահովագրության  
կատարելագործումը ՀՀ-ում**  
Գիտական ղեկավար՝  
**Կառլեն ԱԲԳՎՐՅԱՆ**  
Տնտեսագիտության թեկնածու,  
պրոֆեսոր

**Վահե  
ՂԱԶԱՐՅԱՆ**  
ՀԳՏՀ  
«Մաքսային և  
ապահովագրական  
գործ»  
ամբիոնի  
ասպիրանտ





բխում է ապահովագրվողի իրավական պարտականությունները, որից հիմնականը ապահովագրավճարի վճարումն է: Այս ամենի հետ մեկտեղ, այդ պարտականությունները կարող են դրվել այլ անձանց վրա:

Բեռնափոխադրումների ապահովագրության ժամանակ քիչ չեն այն դեպքերը, երբ ապահովագրվողը ապահովագրում է երրորդ անձի հետաքրքրությունները: Երրորդ անձի օգտին ապահովագրության պայմանագիրը կնքվում է ապահովագրողի և ապահովագրվողի միջև, ով հանդես է գալիս հենց սեփական անունից, բայց ապահովագրված այլ անձի օգտին:

Ապահովագրողը ապահովագրվողի պահանջով պետք է նրան տա գրավոր փաստ, որը հաստատում է ապահովագրության պայմանագրի՝ պլիսի, առկայությունը: Պլիսի պարունակությունը համարվում է ընդունված ապահովագրվողի կողմից, եթե ապահովագրվողը չի ընդդիմանում դրա տալուց անմիջապես հետո:

Պայմանագիրը կնքելուց առաջ ապահովագրողը նախ ծանոթանում է ռիսկին, որը նա պատրաստվում է կրել:

Տեղափոխման ցանկացած միջոց կրում է այն բանի ռիսկը, որ ապրանքը կարող է վնասվել կամ կորչել: Դա հավասարապես վերաբերում է ծովային, ցամաքային, գետային և օդային տրանսպորտին, ինչպես ներքին, այնպես էլ միջազգային առևտրում: Այդ դեպքում վնասը կրում է այն անձը, ով դրա տեղի ունենալու ժամանակ հանդիսացել է ռիսկի կրողը: Եթե նա վաճառողն է, ապա պետք է ապրանքը նորից առաքի, առանց դրա համար նորից վճար պահանջելու: Եթե դա վերաբերում է գնորդին, ապա անկախ այն բանից՝ նա բեռը տնայցել է վնասված, թե ընդհանրապես չի տնայցել, պարտավոր է վաճառողին վճարել դրա ամբողջական գինը:

Առևտրային պայմանագրի կողմերն իրավունք ունեն ազատ որոշել, թե ինչպես են բաժանում տրանսպորտային ռիսկերը:

Ապահովագրվողը պարտավոր է, առջ ու վաճառքի պայմանագրի տվյալներին համապատասխան, ապահովագրության պայմանագիրը կնքելու պահին գրավոր ձևով ապահովագրողին հայտնել տեղեկություններ՝ ապահովագրության օբյեկտի և դրա տեղափոխման պայմանների մասին, որոնք ռիսկի սահմանման համար կարևոր տվյալներ են՝ բնութագրելով բեռը և փոխադրման մնացած մասնակիցներին:

● բեռի տեսակը՝ կոնկրետ և ճշգրիտ, անվանումը, տեղերի քանակը և քաշը (բրուտո, նետո), ծավալը, արտաքին տեսքի մասին տվյալները, բեռի վիճակը,

● հատուկ հատկությունները և բնական հատկությունները՝ դյուրավառություն, պայթյունավտանգ կամ ընդհանրապես բնույթով վտանգավոր, ջերմաստիճանային ռեժիմը, խոնավությունը,

● փաթեթավորման դետալները (փաթեթավորման տեսքը և կյուրթը),

● տրանսպորտի տեսակը, որով բեռը պետք է փոխադրվի (տրանսպորտային միջոցի տեսակը և համարը, կոնտեյնրի տեսակը և համարը, ծովային փոխադրումների ժամանակ՝ ծովային տրանսպորտի անունը, թողարկման տարեթիվը և նավի բեռնատարողությունը),

● տվյալներ փոխադրող փաստաթղթերի մասին՝ ապրանքատրանսպորտային բեռագրերի, կոնսամենտի ամիս ամսաթվերը և համարները, հնարավորության դեպքում՝ պատճենների տրամադրումը,

● բեռի ուղարկման և տրանսպորտային միջոց բարձելու ձեռքով՝ կոնտեյնրով, ներսից, դրսից, լցնելով, ամրակցելով, բեռի առանձնացմամբ, պալետների վրա, ամրացմամբ կամ առանց դրա, ուրիշ բեռի հետ միասին և այլն:

● տեղափոխման երթուղին՝ ուղարկման կետերը, վերաբեռման, բեռնաթափման, վերջնակետի և մաքսային ձեռնարկումների կետերը,

● բեռի բնական հատկությունների մասին տեղեկություններ, օրինակ՝ բնական կորուստները, որ նախատեսվում է ունենալ չո-

րացման արդյունքում փոխադրման ժամանակ, ջերմաստիճանի ազդեցությունից ծավալային փոփոխություններ և այլն (փոխադրման ընթացքում բեռի բնական կորուստների նորման համախառնի և առկա ֆրանշիզի չափը սահմանելու համար),

● բեռի ուղարկման ամսաթիվը և տեղ հասնելու պլանավորած ամսաթիվը,

● ապահովագրության օբյեկտի ապահովագրական գումարը,

● ապահովագրության պայմանների նոր առաջարկներ,

● ռեգրեսի իրավունք (սուբրոգացիա):

Կողմերը ապահովագրված բեռի ընտրված երթուղով տեղափոխման շրջանակներում պետք է ըննարկեն նաև ռիսկի աստիճանի հնարավոր փոփոխությունները: Ապահովագրվողը պարտավոր է ապահովագրողին հայտնել փոխադրման ընթացքում տեղի ունեցող բոլոր փոփոխությունների մասին, ավելի կոնկրետ՝ ապահովագրվողը պարտավոր է հայտնել այն փոփոխությունների մասին, որոնք ապահովագրողին կստիպեն փոխել ապահովագրության օբյեկտը կամ պայմանները:

Բեռների ապահովագրության պայմանագրով ապահովագրողը և ապահովագրվողը սահմանում են ապահովագրության օբյեկտները, որն էլ ներկայացնում է հենց ապահովագրական հետաքրքրությունը: Ապահովագրվում են պայմանագրում նշված բեռները և լրացուցիչ այլ ծախսեր: Բեռների հետ միասին ապահովագրության օբյեկտ կարող է հանդիսանալ և ապահովագրվել նաև հետևյալ լրացուցիչ հետաքրքրությունները, այսինքն՝ կարգո ապահովագրության օբյեկտ կարող է լինել նաև.

- ✓ ակնկալվող շահույթը,
- ✓ ավելացված արժեքը,
- ✓ մաքսային ծախսերը,
- ✓ բեռնափոխադրման վճարները,
- ✓ հարկերը և տուրքերը,
- ✓ միջնորդներին տրվող կոմիսիոն վճարները:

**Ակնկալվող շահույթ** այն է, որ ապրանքի գնորդը ակնկալում է ստանալ ապրանքը նշանակման կետ հասցնելուց հետո: Միջազգային ապահովագրական պրակտիկայում ապահովագրության նպատակով հաշվվող ակնկալվող շահույթի չափը, որպես կանոն, կազմում է բեռի արժեքի 10-20%-ը:

**Կոմիսիոն վճարները** վճարումներ են աշխատանքի կազմակերպման կամ ծառայությունների մատուցման համար, օրինակ՝ մակլեռների, գործակալների, փորձագետների տրվող գումարները:

**Փոխադրված բեռի** փոխադրման համար տրվող վճարն է: Այս ոլորտի բազմամյա փորձի արդյունքում սահմանվել է հատուկ դասակարգում, որը բնորոշ է բեռների ապահովագրությանը՝ որպես գույքային ապահովագրության տարածված տեսակներից մեկը, ինչպես նաև սահմանվել են պայմանագրերի ստանդարտ, ընդհանուր կիրառություն ստացած տեսակներ:

● Փոխադրող բեռի բնույթից կախված դասակարգումը կատարվում է հետևյալ կերպ.

✓ գլխավոր բեռների ապահովագրություն: գլխավոր բեռ՝ միջառևտրային գործարքների տերմին է, որը ներառում է այն բեռները, որոնք փաթեթավորված են ստանդարտ, ընդհանուր ընդունված տարայով և չեն պահանջում փոխադրման հատուկ պայմաններ,

✓ մածուցիկ, ջրային (նավթ, հեղուկ), հատիկներից բաղկացած (ցորեն, գարի) և նմանատիպ բեռների ապահովագրություն,

✓ գյուղատնտեսական և այլ կենդանիների ապահովագրություն,

✓ թանկարժեք մետաղների, իրերի ապահովագրություն,

● Փոխադրող միջոցից կախված՝ առանձնացնում են.

✓ ցամաքով տեղափոխվող բեռների ապահովագրություն (երկաթուղային և ավտոմեքենաներով փոխադրումներ),

✓ օդային ճանապարհով փոխադրվող բեռների ապահովագրություն,

✓ ներքին ջրային ճանապարհով փոխադրվող բեռների ապահովագրություն:

✓ կոմիսիոնացված ապահովագրություն:

● Տնտեսական հետաքրքրություններից ելնելով՝ բեռների ապահովագրությունը դասակարգվում է.

✓ արտահանվող բեռների ապահովագրություն,

✓ ներկրվող բեռների ապահովագրություն,

✓ ներքին փոխադրումների ապահովագրություն,

✓ տարանցիկ փոխադրվող բեռների ապահովագրություն

Տարբերում են նաև ապահովագրական ծածկույթի հետևյալ ձևերը.

● Ամբողջական ծածկույթ. տարածվում է բոլոր ռիսկերից կո-

րուստների և վնասների վրա, որոնք կարող են առաջանալ փոխադրման ընթացքում, եթե միայն դրանք բացառված չեն ապահովագրական պայմանագրի և կախովագրության կազմակերպության կողմից: Այստեղ իրականանում է տրանսպորտային ապահովագրության հիմնական սկզբունքը՝ ապահովագրություն բոլոր ռիսկերից:

● Ապահովագրական ծածկույթ փոխադրող միջոցի կորստի դեպքում. սահմանափակ ծածկույթի ձև է, որը տարածվում է միայն կոնկրետ նշված ռիսկերի վրա: Գործնականում հաճախ օգտագործվում է սահմանափակ ծածկույթի ձևը: Այն անվանում են նաև free of particular average) ապահովագրություն:

Բեռնափոխադրումների միջազգային ապահովագրական պրակտիկայում օգտագործվող հիմնական պայմանագրերի տեսակներն են՝ գլխավոր, վկայագիր՝ կախված շրջանառությունից, դուրսգրման պայմանագիր, պայմանագիր ապրանքային խմբերի համար, բաց, հատուկ և հայտարարագրված պոլիսեր:

● **Գլխավոր պոլիս.** երբ ապրանքի առաքման պայմանագիրն իրենից ներկայացնում է երկարաժամկետ պայմանագիր, և ակնկալվում է բեռների հաճախակի ուղարկում, ապահովագրության պայմանագիրը կազմվում է գլխավոր պոլիսի տեսքով, այն առաջարկվում է այն ապահովագրվողին, ում ռիսկը կապված է տարբեր արժեքներով և խմբաբանակներով ապրանքի տեղափոխման հետ: Միջազգային առևտրում մասնագիտացած են մեն տարվա ընթացքում մեծ քանակությամբ բեռնաառաքում ունեցող, հետևաբար՝ բեռների մշտական կարիք ունեցող կազմակերպությունները ապահովագրական ընկերությունների հետ կնքում են երկարաժամկետ պայմանագրեր, որոնք կոչվում են գլխավոր պոլիսեր:

Գլխավոր պոլիսերը մեծ առավելություններ ունեն միանգամայն պոլիսների նկատմամբ, քանի որ տևտեսում են ապահովագրության կազմակերպման և ձեռնարկման վրա ծախսվող ժամանակը և ծախսերը, բացառում են առանձին բեռների ապահովագրված չլինելը, և հետևաբար՝ ապահովագրողի կողմից կորուստները չհատուցելը, միաժամանակ դյուրացնում են ապահովագրավճարի վճարման հաշվարկը:

● **Վկայագիր՝** կախված շրջանառությունից. օգտագործվում է միայն աշխարհագրորեն միատարր տրանսպորտային ռիսկերի դեպքում: Ի տարբերություն շատ պայմանագրերի՝ սրա կիրառման ժամանակ չի դրվում տարվա կտրվածքով սահմանված ապահովագրավճար: Վճարը գանձվում է հաստատագրված տոկոսով՝ ապահովագրվողի ընդհանուր հայտարարված շրջանառությունից:

● **Դուրսգրման պայմանագիր.** ենթադրում է նախապես սահմանված ապահովագրական գումարի առկայություն, որը ծախվում է ժամանակի ընթացքում: Իսկ ժամանակի ընթացքում բեռների առանձին արժեքները դուրս են գրվում այդ գումարից: Պոլիսի այս ձևը կիրառվում է այն փոխադրումների համար, որոնք իրականացվում են առանձին խմբաբանակներով և որոնք ժամանակ փոխադրվում են միատեսակ ապրանքներ հենց նույն երթուղով:

● **Պայմանագիր ապրանքային խմբերի** համար. ամենաշատը կիրառվում է գանձվածային փոխադրումների դեպքում, օրինակ՝ բազմաթիվ ապահովագրության դեպքում: «Ապրանքային խմբերի համար պայմանագիրը» դյուրացնում է ապահովագրության պայմանագրի կազմման գործընթացը: Դրանով պայմանագրից, բլոկից առանձնացվում է առանձին էջ, և դրա մեջ մտցվում է ապահովագրվողի անունը, ապահովագրական գումարը և ապահովագրական վճարն ըստ տարիքի:

● **Բեռների ապահովագրության բաց պոլիս** (open cargo policy). մեն տարվա ընթացքում առաքվող բեռների համար կարող են տրվել բաց պոլիսեր: Այսպիսի պոլիսերը, սովորաբար, առաքվող բեռի վերաբերյալ կոնկրետ տեղեկատվություն չեն պարունակում, և այդ պատճառով դրանց կից տրվում են հատուկ լրացումներ: Իսկ երբեմն ապահովագրողները պոլիսների փոխարեն տալիս են ապահովագրության մասին հավաստագրեր, որը հնարավոր է մեն առք ու վաճառքի պայմանագրի հիմքով միատեսակ բեռի բազմակի փոխադրման ժամանակ: Այս դեպքում ապահովագրողը կարող է տալ մեն ապահովագրական պոլիս, որն էլ կոչվում է բաց, իսկ ամեն առանձին ուղարկման ապահովագրությունը կարգավորվում է սերտիֆիկատի տրամադրմամբ:

● **Բեռների ապահովագրության հատուկ պոլիս** (Special cargo policy). այն եղանակով է սահմանվում ապահովագրական պայմանագրին, միայն այն բացառությամբ, որ դրա վրա չեն տարածվում բաց ապահովագրական պայմանագրի հիմնական պայմանները այն դեպքում, երբ իրավունքի տիրույթը դրվում է երրորդ անձի վրա:

● **Հայտարարագրված պոլիսեր.** խոշորածավալ սարքերի, սարքավորումների տեղափոխման դեպքում տրվում են հայտարարագրված պոլիսեր, երբ ապահովագրավճարը հաշվարկվում է

ամբողջ պոլիսի համար միանգամից:

Միաժամանակ, նշված պայմանագրերին զուգահեռ, միջազգային պրակտիկայում լայն կիրառություն ունեն այսպես կոչված բեռների ապահովագրության Լոնդոնյան ապահովագրողների ինստիտուտի պայմանագրերը: Լոնդոնյան ապահովագրողների ինստիտուտի ստանդարտ պայմանները կապված են միայն բեռների ծովային փոխադրումների հետ:

Ապահովագրական ծածկույթն իրականացվում է՝ կախված ընտրված պայմանագրից և փոխադրման յուրահատուկ բնույթից: Կիրառվում են երեք ստանդարտ պայմանագրեր.

«Ա» պայմանագիր՝ «Պատասխանատվություն բոլոր ռիսկերի համար» (Institute Cargo Clause A): «Ա» պայմանագրի ապահովագրության պայմաններով ծածկվում են բոլոր ռիսկերը, որին ենթարկվում է բեռը փոխադրման ժամանակ: Բացառություն են միայն հատուկ նշված ռիսկերի խմբերը, օրինակ՝ վնասները, որոնք տեղի են ունեցել.

- ✓ ապահովագրվողի դիտավորության կամ կոպիտ անզգուշության հետևանքով,
- ✓ ապահովագրված բեռի ներքին թերությունների պատճառով,
- ✓ ռազմական գործողությունների, ազգային խռովությունների, բռնագրավման, բեռի ձեռքալվումն արդյունքում,
- ✓ միջուկային պայթյունի կամ ճառագայթային վարակի ենթարկվելու արդյունքում,
- ✓ օդի, ջերմաստիճանի ազդեցության կամ բեռի յուրահատուկ կամ բնական հատկությունների պատճառով,
- ✓ բեռի և կնիքի նպատակադրված վատ փաթեթավորման պատճառով տեղի ունեցած վնասի դեպքում,
- ✓ որդերից, կրծողներից, միջատներից բեռին հասցված վնասի դեպքում:

«Բ» և «Գ» պայմանագրերը ներկայացնում են ապահովագրական ավելի նեղ պարտականություններ: Դրանց պայմաններին համապատասխան փոխհատուցվում են միայն այն վնասները, որոնք պայմանավորված են դրանցում նշված հատուկ ռիսկերով:

«Բ» պայմանագիր՝ «Սահմանափակ պատասխանատվությամբ», որին անվանում են նաև «Պատասխանատվություն մասնավոր վթարի համար» (Institute Cargo Clause B): «Բ» պայմանագրով ծածկվում են ապահովագրական այն վնասները, որոնք տեղի են ունեցել հետևյալ պատճառներով.

- ✓ հրդեհ, պայթյուն,
- ✓ սավի՞ ծանծաղուտում խրվելը,
- ✓ սավի կամ տրանսպորտային միջոցի՝ ցանկացած օբյեկտի հարվածելու դեպքում, բացառությամբ շփումը ջրի հետ,
- ✓ ցամաքային տրանսպորտի պարագայում ռելսերից դուրս գալու դեպքում,
- ✓ երկաշարժ, հրաբխի ժայթքում, կայծակի հարված,
- ✓ ընդհանուր վթարի ժամանակ տեղի ունեցող վնասները, ծախսերը,
- ✓ բեռի՝ նավակողից գցելը կամ ջրով լցվելը,
- ✓ տրանսպորտային միջոց, նավ բեռնված կոնտեյներ ջրի ներթափանցումը,
- ✓ բեռի բարձեղուց կամ բեռնաթափելուց, սավի տախտակամածից ընկնելուց դրա տարբեր մասերի կորուստը:

«Գ» պայմանագիր՝ «Վնասի համար առանց պատասխանատվության՝ բացառությամբ փլուզման դեպքերի» կամ այլ կերպ ասած՝ «միայն ամբողջ բեռի կամ դրա մի մասի կորստի դեպքում» (Institute Cargo Clause C):

Այս պայմաններով հատուցվում են բոլոր այն վնասները, որոնք տեղի են ունեցել «Ա» կետում թվարկված իրադարձությունների հետևանքով, բայց միայն նավերի, օդանավերի և տրանսպորտային այլ միջոցների բախման, օդանավի անհաջող վայրէջքի, հրդեհի, պայթյունի դեպքում:

«Գ» պայմանագրի ծածկույթից բացառվում են հետևյալ վնասները, կորուստները՝ ջրի հոսք, վնասներ՝ բեռնման-բեռնաթափման աշխատանքներից կախված, երկաշարժեր, հրաբխի ժայթքում, կայծակի հարված:

## Օգտագործված գրականություն

1. Сербиновский Б.Ю., Гаркуша В.Н., Страховое дело, Учебное пособие для вузов, Изд. 3-е, перераб. и доп., Ростов н/Д: Феникс, 2004, 416 с. (Серия "Высшее образование").
2. Страховая экспертиза грузов, Практ. пособие, М.Н. Селиверстов, М.: Анки, 2007, 312 с., Цв. ил. (с. 47).
3. GDV, Страховое дело, Т. 2, Виды страхования, Москва: Экономист, 2004.