

ЛЕКЦІЯ 5. СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ БІЗНЕСІ

План

1. Зміст та роль страхування у міжнародній торговельній діяльності
2. Страхування відповідальності у ТНК
3. Страхування відповідальності у міжнародному туризмі

1. Зміст та роль страхування у міжнародній торговельній діяльності

Страхування зовнішньоторговельних операцій — це міжнародні економічні відносини щодо захисту майнових інтересів суб'єктів господарювання у разі настання певних подій (страхових випадків) за рахунок грошових коштів, які формуються на основі сплати страхових внесків (премій). Страхування зовнішньоторговельних операцій включає страхування майна та страхування відповідальності.

Основні види ризиків, які супроводжують здійснення міжнародної торговельної угоди, представлені на рис. 1.



Рис. 1 – Основні види ризиків при здійсненні міжнародної торговельної угоди

Відповідальність з організації страхування може бути поділена між експортером та імпортером або здійснюватися лише однією зі сторін. Такий розподіл відповідальності повинен чітко зазначатися у зовнішньоторговельному контракті. Якщо сторони не визначають чіткий розподіл обов'язків зі страхування у контракті, вони можуть скористатися прийнятими у міжнародній торговельній практиці строками ІНКОТЕРМС-2000 (INCOTERMS-2000 — International Commercial Terms 2000) для визначення розподілу відповідальності за ризики між сторонами угоди. В деяких випадках експортери можуть займатись організацією отримання страхових та транспортних послуг, але оплачувати їх буде імпортер. Так, зокрема, у Великій Британії, завдяки відносно нижчим тарифам на транспорт та страхування міжнародних перевезень, експортери займаються організацією доставки на прохання та за рахунок імпортера.

Як і в інших видах страхування, страхування зовнішньоторговельних операцій здійснюється добровільно. Проте сам характер угод про товарні поставки, підрядних контрактів та ін., як правило, враховує страхування як обов'язкову передумову дії договору. Залежно від змісту базисних умов поставки, які визначаються на основі ІНКОТЕРМС-2010 (рис. 2).

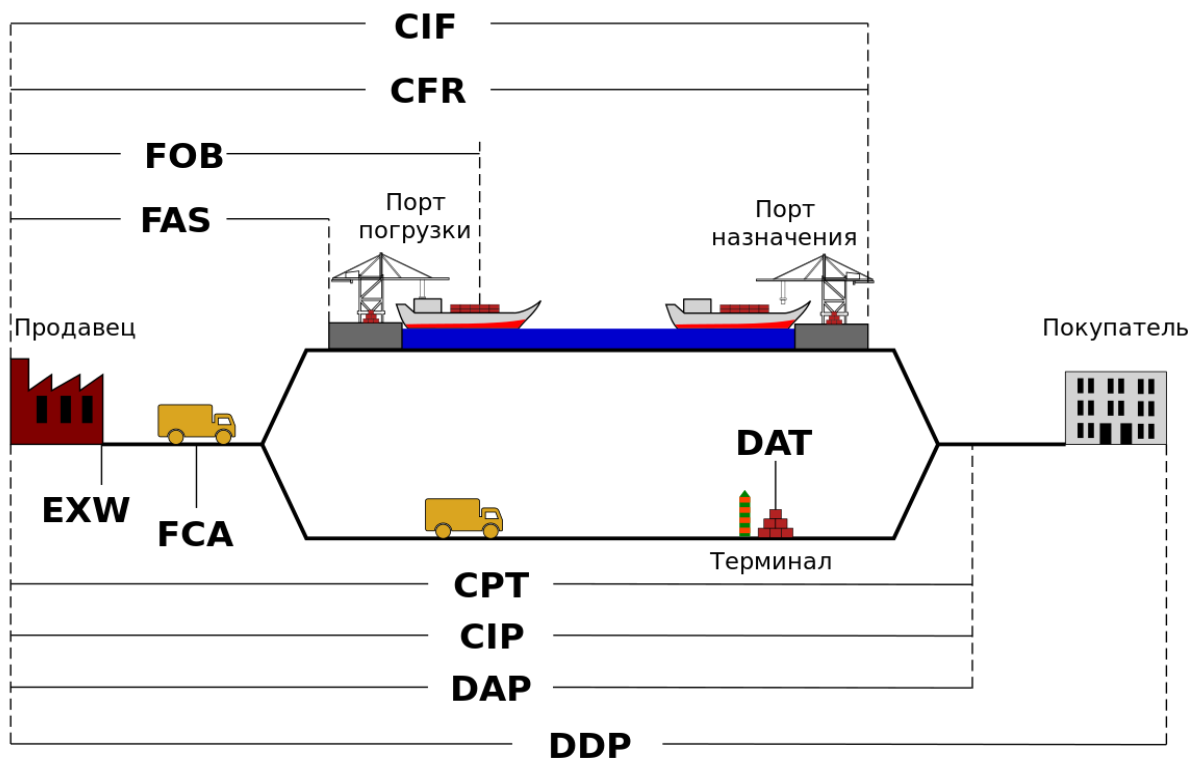


Рис. 2 Правила ІНКОТЕРМС-2010

Витрати зі страхування може здійснювати будь-яка зі сторін угоди. Вона обирає страхову компанію та умови страхування, орієнтуючись на власні інтереси та враховуючи кон'юнктуру страхового ринку.

Так, у випадку здійснення товарних поставок на умовах EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CPT — страхування здійснюється імпортером (тобто покупцем), а за реалізації контракту на умовах CIF, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU експортер (продавець) оплачує страхування, що враховується в вартості контракту.

Водночас самостійна організація транспортування та страхування вантажів має численні переваги для кожної з сторін, зокрема: для експортера:

- покращення конкурентних позицій відносно постачальників, які не пропонують таких послуг;

- більший контроль за ризиками, оскільки експортер самостійно обирає та пропонує імпортеру страховиків та види страхування, які повинні мати відповідне покриття, щоб забезпечити повну оплату експортеру всіх його витрат;

- контроль за ризиком того, що товари не будуть прийняті у порту вивантаження або на території імпортера, тобто вся відповідальність повертається до експортера; для імпортера:

- можливість більшого контролю за витратами, оскільки в цьому випадку імпортер точно знає за що і скільки він платить;

- експортер може не завжди надавати повну, точну і правдиву інформацію імпортеру про страхування;

- імпортер може отримати такі типи страхового покриття:

- відкрите, яке буде охоплювати все зовнішньоторговельні операції, — одноразове, яке стосується однієї торговельної операції,

- додаткове покриття продавця, яке охоплює види ризиків пошкодження та втрати вантажу, що не були охоплені договором страхування.

Основними джерелами інформації про стан ринку щодо страхування зовнішньоторговельних перевезень є:

- брокери зі страхування вантажів (cargo insurance broker), які надають можливість укласти договір страхування, що найповніше відповідав би потребам клієнта;

- банки, які можуть пропонувати страхування вантажів як складову пакета фінансових послуг;

- транспортно-експедиторські компанії. Експортер також повинен розглядати такий вид ризику, коли товар, що постачається імпортеру, може

завдати шкоди третій стороні. Відразу зауважимо, що кількість таких випадків у міжнародній торгівлі є незначною.

Такі ризики зазвичай покриваються страхуванням відповідальності товаровиробника. Основними видами ризиків, які необхідно застрахувати експортеру в такому випадку, є:

- ризик безпеки товару;
- ризики існування виробничих дефектів;
- витрати від псування;
- витрати на розв'язання суперечок (у тому числі в судовому порядку);
- медичні витрати;
- ризик низької якості товару, ризик того, що експортований товар не

буде відповідати вимогам безпеки, які діють у галузі імпортера. Ризик неплатежу є одним з найголовніших у зовнішній торгівлі. Причинами його виникнення можуть бути як стан імпортера, так і економічні та політичні причини в країні імпортера. Одним із найбільш поширених інструментів зі страхування ризику неплатежу є страхування експортних кредитів. У більшості випадків страхування експортних кредитів покриває 95 % вартості збитків у випадку неплатежу за поставлені товари або послуги та їх умови відповідають потребам страхувальників. Причому експортні кредити на поставку товарів широкого вжитку або сировини, якщо постачаються на умовах готівкового або кредитного розрахунку, строком не більшим ніж два роки, страхуються приватними страховими компаніями, а поставки капітальних товарів та послуг, умови оплати за якими передбачають надання кредиту на строк не менше двох років, будуть страхуватися за участю державних органів.

Іншим заходом страхування неоплати є вимога експортера про видачу облігації (на вимогу) або банківської гарантії. Страхування зовнішньоторговельних операцій є невід'ємною частиною нормального перебігу подій за реалізації міжнародної торговельної угоди. Корені страхування міжнародних торговельних операцій сягають ще періоду

становлення міжнародної торгівлі, зокрема середньовіччя, коли купці шукали захисту від можливої шкоди їх підприємствам. Такий захист та гарантія відображалися у створенні кас взаємодопомоги.

На сьогодні страхування у зовнішній торгівлі можна вважати фінансовим стабілізатором, що дає змогу комерсанту компенсувати свої збитки, яких він зазнає через непередбачувані випадкові події, які шкодять бізнесу, отримати захист від випадкових (але не від невідворотних) збитків, що виникають під час перевезення вантажів, більш вільно ризикувати своїм капіталом, переносячи фінансову відповідальність у випадку збитків на страховика, збільшити масштаби своїх операцій. Забезпечуючи страховий захист свого бізнесу, підприємець звільняється від необхідності формування резервів (запасів) на випадок непередбачуваних обставин. Невід'ємною складовою страхування міжнародних торговельних операцій є страхування вантажоперевезень (таблиця 1).

Таблиця 1 – Класифікація вантажоперевезень у зовнішньоторговельній діяльності

Класифікуюча ознака	Вид страхування
За характером вантажів, що перевозяться	• Страхування генеральних вантажів (генвантажів). Генвантажі — строк зовнішньоторговельних операцій — включають вантажі, що упаковані у стандартну, загальновибрану тару та не вимагають спеціальних умов перевезення
	• Страхування наливних, насипних, навалних вантажів
	• Страхування сільськогосподарських та інших тварин
	• Страхування “спеціє” (дорогоцінні метали, банківські банкноти, монети)
За способом транспортування	• Наземне страхування (перевезення залізничним та автомобільним транспортом)
	• Страхування вантажів під час перевезення водними шляхами
	• Комбіноване страхування
За економічними інтересами	• Страхування експортних вантажів
	• Страхування імпорتنих вантажів

Тривала міжнародна практика та національний досвід визначили чітку класифікацію страхування вантажів як одного з видів майнового страхування у зовнішньоторговельній діяльності.

У договорі страхування страхувальник та страховик визначають об'єкти страхування, які становлять страховий інтерес. Страховим інтересом страхувальника, тобто предметом його договору про страхування зі страховиком є вантаж, плата за перевезення та очікуваний прибуток. Страхові випадки в страхуванні міжнародних торгових перевезень поділяються на дві категорії. До першої категорії відносять результати стихійних лих, виявів природних сил: землетрусу, повені, урагану, зсуву та ін. Всі ці ризики, які є наслідком дій природних сил, належать до категорії непередбачуваних обставин. У більшості випадків страховик відповідає за їх наслідки. Винятком є фізико-хімічні процеси: усушка, утруска, ін. До другої категорії належать результати діяльності людини. Вони визначаються як ризик, що виникає через третіх осіб, іншими словами, тих, хто здійснює перевезення вантажів, а також осіб, які не мають стосунку до перевезення вантажів (наприклад злодії).

2. Страхування відповідальності у ТНК

Оскільки прийняття більшості рішень в діяльності ТНК здійснюється в умовах недосконалої інформації, неповних або неправдивих даних, невпевненості в майбутньому, невизначеності дій конкурентів й умов бізнесу, вибіркового знання технології та ринків, майже всі управлінські рішення представляють собою різновид прорахованого ризику.

Більше того, оскільки життя надає мало можливостей для точного повторення тотожних обставин, то рішення, прийняті в умовах невизначеності та ризику – це вибір з однією спробою, яка неповторна. Особа, яка приймає рішення, ніколи не знає з впевненістю наперед чи обрано найкращий варіант. Прорахований ризик в діяльності ТНК – справа звичайна, оскільки людська

поведінка, обмінні курси, процентні ставки, товарні ціни, курси акцій та облігацій коливаються в широкому діапазоні.

Цьому сприяє й розвиток технологій, наприклад таких, які дозволяють продавцям облігацій миттєво реагувати на корпоративні новини будь-якого роду. Зростання ролі великого капіталу, концентрація виробництва підвищує ступінь уразливості економічної діяльності від непередбачуваних подій. Збої у виробничих циклах, техногенні катастрофи, посилення ролі людського фактору, розширення залежності національних економік від експортно-імпортних потоків, збільшення значення фондових та ф'ючерсних ринків наражають на значний ризик безперервність процесу суспільного відтворення. Навіть природні стихії в нових реаліях здатні нанести глобальний економічний збиток. Нова якість економічного зростання висуває нові вимоги щодо механізмів зниження все зростаючих ризиків. Інструментом, який допомагає прийняти ефективні рішення в умовах ризикової економічної діяльності – є очікувана цінність, тобто кількісне вимірювання та якісна оцінка масштабів та природи ризику всієї діяльності ТНК, що реалізується за допомогою страхового захисту.

Особливістю ризиків ТНК є те, що як інтегрована економічна структура, ТНК об'єднує в собі підвищений ризик фінансових і саме валютних потоків, а також менш чутливий та більш обережний виробничий ризик. А це вимагає розробки особливої стратегії щодо організації страхового захисту – поєднання самострахування (створення власних фондів та резервів), універсального страхування (за допомогою універсальних страхових компаній), кептивного страхування (створення страхових компаній у складі своєї інтегрованої структури).

При здійсненні діяльності ТНК загрожують ризики втрати, пошкодження, знищення майна, підприємницькі, транспортні, кредитні, валютні та інші, які при їх реалізації призводять до негативних наслідків діяльності даного суб'єкта. Для забезпечення безперервності відтворювального процесу застосовується страховий захист, який тісно

пов'язаний з вічною категорією випадку, із ризиковим характером суспільного виробництва, із дією протиріччя між суспільним виробництвом і руйнівними силами природи.

Ризики ТНК – це комплекс специфічних ризиків, як підприємницьких так і зовнішньоекономічної діяльності, які вимагають організації страхового захисту та супроводжують такі види господарських операцій, як перевезення товарів (вантажів), здійснення інвестицій, отримання прибутку, валютних і біржових операцій тощо.

Тому страховий захист здійснюється за такими основними видами

- експортно-імпортних вантажів,
- засобів транспорту (наземного, повітряного, водного),
- вантажів та контейнерів,
- будівельно-монтажних ризиків,
- експортних кредитів,
- майна міжнародних виставок,
- майна діючих на даній території іноземних компаній (філій) і функціонуючих в інших країнах підприємств,
- цивільної відповідальності учасників економічного співробітництва,
- валютних операцій,
- біржових операцій,
- втрат прибутку,
- інші.

Отже, ризик та невизначеність супроводжують діяльність ТНК, стали системним економічним явищем, що вимагає організації розширеного ризикменеджменту та страхового захисту. Невизначеність зовнішнього середовища породжує попит на відповідні інститути по управлінню ризиками. А прагнення максимізації функції корисності визначає необхідність зниження рівня невизначеності економічного середовища та підвищення ступеню прогнозування результатів діяльності. Наявність різних ризиків, які підлягають динамічним змінам, обумовленим розвитком виробничих сил,

ускладнює цю задачу та висуває високі вимоги до якості захисного інституціонального середовища

Матеріальним втіленням страхового захисту є страховий фонд. А тому практично страховий захист проявляється у формуванні страхового фонду, запасного фонду та інших фондів і резервів у відповідності до обраної системи організації страхового захисту. Вибір системи страхового захисту здійснюється на основі сучасної парадигми ризик-менеджменту, диверсифікації ризиків та професійній майстерності управлінського персоналу. Сучасний погляд на ризик-менеджмент, та методологічний підхід до його розуміння передбачають структуризований і послідовний підхід, який об'єднує стратегію, процеси, людей, технології, навиків для оцінки та управління факторами невизначеності, які мають місце в господарській діяльності ТНК в процесі створення вартості.

Ризик-менеджмент ТНК здійснює управління ризиками на основі наступних методів:

- контроль;
- визнання;
- трансфер (передача);
- страхування.

Контроль ризику – це або пасивна відмова від здійснення ризикової ситуації, що означає втрату можливого прибутку, або активне управління ризиком у вигляді організаційно-технічних заходів, які використовуються з метою мінімізації збитку.

Можливість запобігти втратам та отримати прибуток в ризиковій справі – найвище призначення теорії ризику. До визнання ризику вдаються, коли розмір збитку незначний або ним можна нехтувати. Чи коли різновидом визнання ризику є їх сегрегація або комбінація, наприклад, диверсифікація ризику, тобто перетворення одного ризику в інший, об'єднання ризику, подрібнення ризику з меншими обсягами збитку кожного тощо. Трансфер ризику – його передача від трансфера (сторона, яка передає ризик) до

трансфері (сторона, яка приймає ризик). Такий метод ефективний, якщо передача ризику вигідна обом сторонам.

Страховання втрат прибутку в системі ТНК є формою страхового захисту від втрат майбутньої корисності. Випадкова втрата майбутнього очікуваного прибутку може настати з причин випадкового спаду виробничого процесу чи його зупинки, а також і з витратами, пов'язаними з оплатою постійних потреб, із процесом повернення до попередньо визначеної виробничої програми, з витратами протистояння наслідкам страхового випадку тощо.

Страховання від втрат прибутку є страхуванням комплементарним для багатьох базових видів страхування. Окремо виділяють страхування інтересів інвесторів на випадок заборони вивозу прибутку, одержаного від інвестування та інших порушень прав інвестора внаслідок політичних обставин – дії політичних ризиків.

Страховання валютних ризиків у багатьох країнах є обов'язковим і введено з метою стимулювання експортної діяльності виробників. Таке страхування надає гарантії відшкодування збитків в результаті зміни курсів валют, неплатежів за поставлені товари, виконані роботи, надані послуги.

Страхованню підлягають і збитки, зумовлені політичною нестабільністю. Захист від валютних ризиків може включати і використання захисних застережень у контрактах, прогнозування курсу валют, хеджування тощо. Хоча, захист валютних ризиків за допомогою валютних застережень, методів хеджування, регулювання терміну платежу ("лідс енд легс") належить до нестрахового захисту, оскільки не передбачає розміщення цих ризиків на страхування у страховика. Деякі ТНК, іноді намагаються уникнути валютного ризику, застосовуючи заходи для досягнення відповідності надходжень і витрат іноземної валюти. Наприклад, фірма може інвестувати валютну виручку, що надходить, на депозитні рахунки в єрвалютах на певні строки. Ці рахунки виражаються у валюті майбутніх платежів. В останні роки також спостерігається введення або розширення урядами промислово розвинутих

країн механізму страхування експортерів від валютних втрат в результаті коливань валютних курсів.

Такі системи страхування є в Японії і в понад десяти західноєвропейських країнах. Об'єктом страхування біржових ризиків може бути відповідальність учасників біржових контрактів за збитки, зумовлені невиконанням умов угоди одним із партнерів. У світовій практиці страхуються збитки інвесторів, зумовлені шахрайством чи неплатоспроможністю члена біржі. Серед біржових контрактів широкого розвитку набули ф'ючерсні угоди, які одночасно виконують функцію страхування від можливих збитків, а також страхування від форс-мажорних обставин або незалежних перешкод для виконання угод. Окреме місце в діяльності ТНК займає страхування експортних кредитів. Можливість надання комерційного кредиту є важливим чинником підвищення конкурентноздатності на світовому ринку. Проте, кредитор наражається на ризик непогашення або несвоечасного погашення заборгованості боржником. Захистити від такого ризику може страхування експортних кредитів.

Для захисту власних інтересів, страхування специфічних ризиків та покриття власних ризиків ТНК створюють кептивні страхові компанії. Окрім того кептиви здійснюють перерозподіл фінансових потоків як в середині організації, так і між спорідненими групами підприємств. Створення таких компаній має низку цілком об'єктивних та економічно обґрунтованих цілей:

- створити економію на витратах на страхування, чи використовувати тарифи нижче ринкових, або включити прибуток (captive) в загальний прибуток підприємства, і таким чином збільшити його ціну та рейтингову оцінку;

- збільшити розмір власного утримання компанії, залишаючи певну франшизу для малих та середніх збитків, маючи на увазі, що вони можуть бути покриті самою материнською компанією (їх частоту і вартість можливо передбачити на основі актуарних розрахунків та реєстрації ризиків з достатнім ступенем вірогідності);

- створити резерви для фінансування непередбачуваних результатів у разі реалізації ризику, враховуючи особливості податкового законодавства. Остання ціль представляє собою найбільший інтерес, оскільки саме цим пояснюється той факт, що кептивні страхові компанії у світі у своїй більшості створені в країнах з лояльним режимом оподаткування. Хоча у всіх інших випадках, велике значення має здешевлення страхування та перерозподіл фінансових ресурсів. Страхування в ТНК, не зважаючи на цілі створення, має низку переваг порівняно із універсальними страховими компаніями. Насамперед, як правило, кептивна страхова компанія може забезпечити клієнту покриття специфічних ризиків, якими не буде займатися інших страховик, який не знає відповідної специфіки

. При цьому вартість експертизи, витрати на ведення страхової справи значно менші, оскільки в структурі ТНК, до якої належить кептив, є відповідна інформаційна база. Відповідно, оскільки ризики специфічні, клієнт сам знаходить кептив або вимушений це робити у складі ТНК, до якої належить. В результаті – економія на рекламі, на агентських та брокерських винагородах тощо. Таким чином, з'являється реальна можливість знизити страховий тариф. Отже, ще однією перевагою є більш низькі ставки. Хоча, для кептива, враховуючи його монопольне положення, завжди є спокуса диктувати свої ставки, користуючись відсутністю конкуренції.

Важливою перевагою кептиву є тісний зв'язок із клієнтами. За допомогою кептиву засновники отримують доступ до ринку перестрахування. А відтак, перестраховальна комісія, що сплачується перестраховиками, не виходить за межі системи, до якої належить кептив. Однак, разом із перевагами кептиву, є й недоліки. Найперший з них це те, що при реалізації ризику, настанні страхового випадку, організаційна структура несе збитки, оскільки страхова виплата представляє собою просте переміщення коштів із однієї „кишені” до іншої. А при цьому порушується головний принцип страхування – застосування закону великих чисел.

Теоретично цьому можна запобігти, якщо використовувати грамотно та професійно побудовану систему перестраховання. Наступним недоліком є те, що кептив – замкнута система. І рано чи пізно він повинен розкритися, тобто розширити спектр своїх послуг, що приводить його на ринок жорсткої глобальної конкуренції. Також великим недоліком є те, що кептиву важко сформувати збалансований страховий портфель, а сформовані страхові резерви інвестуються тільки в рамках створеної системи, що дещо обмежує можливість отримання економічного ефекту в майбутньому. Тобто можливості забезпечення об'єктивної та суб'єктивної фінансової корисності страхування обмежені.

Для усунення вказаних недоліків, особливо в менеджменті кептиву, що у складі ТНК, необхідно грамотно та професійно організувати управління самою структурою, розробкою стратегій та фінансовими потоками, забезпечуючи нарощування вартості грошей у часі. У будь-якому випадку, необхідно розуміти, що кептиви, як і ТНК, монополізують той чи інший сегмент ринку та обмежують на ньому конкуренцію.

3. Страхування відповідальності у міжнародному туризмі

В умовах глобалізації економічного, політичного, культурного та соціального просторів сучасної економіки туризм є однією з найдинамічніших галузей, що розвиваються. Сфера туризму має досить широке розповсюдження і за статистичними показниками займає одне з провідних місць в економіці за обсягами наданих послуг. Туристична діяльність вносить значний вклад в економіку країни, дозволяючи залучати додаткові кошти до державного бюджету, активізуючи зовнішньоторговельний оборот. Активний туристичний бізнес об'єктивно породжує необхідність найвищої організації виробництва, праці та управління у сфері туризму.

В свою чергу, організація туристичної діяльності пов'язана з безліччю ризиків, отже виникає потреба у використанні страхової підтримки.

Страховання є способом зниження ризиків, що виникають у сфері туризму, зокрема таких його суб'єктів як туристичних організацій і туристів.

Одним із видів страхування в туризмі є страхування відповідальності. Страховання відповідальності – це галузь страхування, предметом якої є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди юридичній чи фізичній особі або її майну. Шкода, заподіяна третім особам, може бути наслідком діяльності чи бездіяльності страхувальника. Під майновим інтересом розуміють збиток, який поніс би страхувальник, якби його відповідальність не була застрахована.

Часто відповідальність туристичного підприємства помилково розглядають як професійну, в той час як поняття «професійна відповідальність» може відноситися тільки до фізичних осіб – носіїв конкретної професії. Туристичне ж підприємство, будучи юридичною особою, не може бути носієм професії, тому що носії різних професій у ньому працюють (бухгалтери, гіді, перекладачі, водії і т. д.).

Страховання відповідальності не передбачає заздалегідь застрахованого (фізичної або юридичної особи), якій має виплачуватись страхове забезпечення або страхове відшкодування при настанні страхового випадку. І те, й інше виявляється тільки при заподіянні шкоди третій особі.

Для цілей страхування важливо є, насамперед, цивільна відповідальність, оскільки вона пов'язана з майновим характером компенсації нанесеного збитку. У туристичній діяльності цивільні права виникають на момент укладення договору щодо надання туристичних послуг й існують протягом усього періоду дії цього договору. Виникнення цивільних прав породжує відповідальність за їх порушення. Невиконання зобов'язань або неналежне їх виконання є підставою надбання відповідальності за порушення зобов'язань у туристичній діяльності. Туристична організація, яка порушила свої зобов'язання, відповідає перед туристом незалежно від своєї провини. Це ж правило діє й у відношенні туриста, як сторони договору.

Мінімальний розмір фінансового забезпечення туроператора має становити суму, еквівалентну не менше ніж 20 тис. євро. Розмір фінансового забезпечення туроператора, який надає послуги виключно з внутрішнього та в'їзного туризму, має становити суму еквівалентну не менше ніж 10 тис. євро. Мінімальний розмір фінансового забезпечення турагента має становити суму, еквівалентну не менше ніж 2 тис. євро. При страхуванні відповідальності суб'єктів туристичного бізнесу ці суми повинні враховуватися, але це не означає, що відповідальність не може бути застрахована на більшу суму. Страхування цивільної відповідальності застосовується у всьому спектрі надання туристичних послуг. При цьому може розглядатися збиток, нанесений туристичним підприємством туристу, туристом – туристичному підприємству, перевізником – пасажиру, і навпаки, готелем – своєму клієнту, і навпаки.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є найбільш поширеним серед видів страхування відповідальності в туристичному бізнесі. На кожному виді транспорту діють свої правила перевезення та умови страхування пасажирів та їх багажу. Прийнято міжнародні конвенції про повітряні, морські, автомобільні і залізничні перевезення, у яких правила безпеки та страхування пасажирів займають центральне місце. Страхування цивільної відповідальності перевізників має дуже важливе значення, тому що подорож за кордон пов'язана в першу чергу з надійністю транспорту.

Значна частина страхових випадків відбувається на етапі перевезення туристів в автобусах, залізницею, на морських і річкових суднах, літаках і вертольотах. До страхування цивільної відповідальності автотуристів у повному обсязі застосовані основні положення страхування цивільної відповідальності.

Це – страхування, яке передбачає обов'язки страховика по страхових виплатах у розмірі повної або часткової компенсації збитків, заподіяних дорожньотранспортною пригодою. При цьому об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника – автовласника, що можуть постраждати внаслідок

цивільної відповідальності за збиток, заподіяний третім особам у результаті дорожньо-транспортної пригоди (життя, здоров'я громадян, їх майно і майно юридичних осіб).