



ОСНОВЫ ЭКСПЕДИРОВАНИЯ

Лекция 16-17

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

МГА им. адм. Ф.Ф.Ушакова

Кафедра «Организация перевозок и управление на транспорте»

Доктор экономических наук, профессор, Деружинский Григорий Викторович

Рассматриваемые вопросы

Лекционная часть

16.1. Морское страхование. История развития

16.2. Страхование. Сущность и цели

16.3. Страхование. Участники рынка

16.4. Договорное страхование

17.1. Страхование судов

17.2. Страхование грузов

Самостоятельная работа

17.3. Взаимное страхование (P&I)

17.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

17.5. Суброгация.

17.6. Сострахование и перестрахование

17.7. Претензии и иски

17.8. Исковая давность

16.1. Морское страхование. История развития

Морское страхование — первый и наиболее древний вид страхования. Можно считать, что оно начало существовать в 900-700 годах до нашей эры в Левантийской империи. Раннее возникновение морского страхования объясняется тем, что торговля издавна связана с мореплаванием, более всего подверженным воздействиям стихии, в то время как морские суда и, перевозимые на них грузы, представляют большую ценность и, следовательно, их гибель или повреждение причиняют владельцам крупные убытки. Все это вынуждало владельцев грузов искать пути и средства компенсации возможных потерь. Значительное распространение морское страхование получило в середине XIV века в Италии, бывшей в то время основным центром морской торговли. Именно в Генуе был, в частности, выдан первый дошедший до нас полис морского страхования, датированный **1347 годом**.

Первоначально вопросами выдачи морского займа и их документальным (в том числе нотариальным) оформлением при свидетелях занимались **менялы-ростовщики**.

Затем, по мере развития финансово-денежных отношений, страховая деятельность выделилась из сферы обращения ростовщического и банковского капитала в самостоятельное звено финансовой системы — в **страховые компании** (акционерные страховые общества и клубы взаимного страхования).

16.1. Морское страхование. История развития

Одновременно получила развитие соответствующая инфраструктура, связанная с оценкой риска морского предприятия, позволяющая обоснованно делать суждения относительно мореходных качеств судна и профессионального опыта капитана и экипажа (*морской сюрвей*).

В начальный период развития торгового мореплавания для морского страхования было характерно, что один договор страхования (полис) покрывал как грузы, так и судно, на котором они перевозились.

С развитием морской торговли и судоходства грузы все чаще стали перевозиться на судах, принадлежащих не владельцам груза. Это привело к обособлению интересов в сохранности грузов и судов, и соответственно, к размежеванию морского страхования на две сферы:

- страхование грузов (карго)
- страхование судов (каско),

оформленных различными полисами.

Постепенно морское страхование распространилось по всей Европе.

16.1. Морское страхование. История развития

Со временем наиболее мощным морским страховым рынком стал английский. История развития морского страхового дела в Англии ассоциируется со словом "Ллойд". **Эдварду Ллойд** (XVII век) принадлежало кафе в Лондоне, весьма популярное среди лиц, причастных к морской торговле. Для удобства клиентов Ллойд с 1696 года стал регулярно выпускать коммерческую газету — **Lloyd's List**, содержащую сведения о движении судов, колебании рыночных цен на товары, уровне фрахтовых и страховых ставок и т.д. Контакты между посетителями кафе постепенно становились все более устойчивыми и в конце концов привели к образованию объединения коммерсантов, сообща принимавших на себя крупные морские риски. В 1779 году страховщики Ллойда разработали стандартную форму морского полиса, на применение которой было дано специальное парламентское разрешение. Полис Ллойда получил широкое распространение и, невзирая на его архаичность, применяется в Англии по настоящее время.



16.1. Морское страхование. История развития

Здание Ллойда в Лондоне (с голубыми трубами). На заднем плане — «Огурец» — здание Швейцарского перестраховочного общества



Lloyd's of London, Лондонский Ллойд

Источник: Wikipedia.org

История

Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда ([Edward Lloyd](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца [кофейни](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с [Тауэром](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в [XVII](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в XVII в. (ок. [1688](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в XVII в. (ок. 1688 г) было популярно у [моряков](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в XVII в. (ок. 1688 г) было популярно у моряков, купцов, владельцев судов, где они постоянно обменивались новостями. С [1696 года](#) Ллойд получил своё название по имени Эдварда Ллойда (Edward Lloyd), владельца кофейни, расположенной на Тауэр стрит, рядом с Тауэром. Это место в XVII в. (ок. 1688 г) было популярно у моряков, купцов, владельцев судов, где они постоянно обменивались новостями. С 1696 года Ллойд начал выпускать три раза в неделю специальный листок «Новости Ллойда», который выходит и по сей ⁷

Lloyd's of London, Лондонский Ллойд

В 1774 году В 1774 году общество «Ллойда» переехало в здание Королевской биржи В 1774 году общество «Ллойда» переехало в здание Королевской биржи (Royal Exchange В 1774 году общество «Ллойда» переехало в здание Королевской биржи (Royal Exchange) в самом центре Сити.

Между 1688 Между 1688 и 1807 Между 1688 и 1807 гг одним из основных видов бизнеса Между 1688 и 1807 гг одним из основных видов бизнеса являлось страхование Между 1688 и 1807 гг одним из основных видов бизнеса являлось страхование морских судов, участвующих в торговле рабами Между 1688 и 1807 гг одним из основных видов бизнеса являлось страхование морских судов, участвующих в торговле рабами. Британские корабли перевезли более 3,25 млн рабов. За этот же период пропало/утонуло 1053 британских судна, связанных с торговлей рабами.

В 1871 В 1871 г. парламентом В 1871 г. парламентом Англии был принят акт Ллойда (Lloyd's Act В 1871 г. парламентом Англии был принят акт Ллойда (Lloyd's Act), заложивший правовые основы бизнеса Ллойда. С этого времени «Ллойд» стал выступать в качестве страховой корпорации. Следующий акт Ллойда в 1911 г., определил и расширил основные цели деятельности корпорации «Ллойд».

В 1987—1993 гг. «Ллойд» и весь лондонский рынок переживали тяжелые времена (большие убытки), что привело к кардинальным изменениям в структуре компании и её капитале.

До этой реорганизации Ллойд представлял по сути объединение индивидуальных страховщиков До этой реорганизации Ллойд представлял по сути объединение

Lloyd's of London, Лондонский Ллойд

Структура

Современный Ллойд не является страховой компанией в обычном понимании этого слова, а представляет собой страховой рынок, на котором встречаются члены корпорации «Ллойд».

Сама по себе корпорация «Ллойд» не берёт на себя ответственность по договорам страхования, предоставляя это членам синдикатов Ллойда.

Управление

Управляется Ллойд т. н. Советом Ллойда (Council of Lloyd's), который регулирует и управляет страховым рынком внутри Ллойда, определяя правила и процедуры заключения договоров страхования. В Совет Ллойда входят 6 рабочих (working), 6 внешних (external) и 6 номинированных (nominated) членов. Рабочих и внешних членов выбирают члены Ллойда. Шесть номинированных членов Совета, в том числе CEO Управляется Ллойд т. н. Советом Ллойда (Council of Lloyd's), который регулирует и управляет страховым рынком внутри Ллойда, определяя правила и процедуры заключения договоров страхования. В Совет Ллойда входят 6 рабочих (working), 6 внешних (external) и 6 номинированных (nominated) членов. Рабочих и внешних членов выбирают члены Ллойда. Шесть номинированных членов Совета, в том числе CEO согласовывает правление Банка Англии.

Работа Ллойда

В корпорации Ллойд имеется два типа людей и фирм. Первые называются членами корпорации (*members*). Вторые являются агентами. Вторые являются

Lloyd's of London, Лондонский Ллойд

Если в прежние времена членами Ллойда были только богатые физические лица (около 34000), то после кризиса начала 1990-х гг членами корпорации стали компании. Многие физические лица (names) разорились и им на смену пришли компании. В настоящее время на долю физических лиц приходится 10 % всего объёма договоров Ллойда. И количество физических лиц постоянно снижается в силу естественных причин, а также вследствие их объединения в товарищества.

Клиенты (страхователиКлиенты (страхователи и перестрахователиКлиенты (страхователи и перестрахователи) не могут заключать договорыКлиенты (страхователи и перестрахователи) не могут заключать договоры напрямую с синдикатами Ллойда, а только через сертифицированных брокеров Ллойда. Брокеры стараются найти для клиентов наилучшие условия среди синдикатов Ллойда.

По состоянию на 31 января 2009 г. структура Ллойда насчитывала:

Члены корпорации (Capital providers)

1238 корпоративных члена (corporate members)

773 Индивидуальных членов с неограниченной ответственностью (individual Names with unlimited liability)

Участники рынка (Market participants)

51 агент (managing agents)

87 синдикатов (syndicates)

Lloyd's of London, Лондонский Ллойд

Политика корпорации

Ллойд страхует большое и разнообразное количество объектов и рисков. Ллойд имеет большой опыт страхования необычных, уникальных рисков.

Настоящее здания Ллойда имеет необычную архитектуру (архитектор Richard Rogers Настоящее здания Ллойда имеет необычную архитектуру (архитектор Richard Rogers) и было построено в 1986 Настоящее здания Ллойда имеет необычную архитектуру (архитектор Richard Rogers) и было построено в 1986 г. Оно стоит на месте старого римского форума.

В главной зале внутри здания находится колокол Лутин В главной зале внутри здания находится колокол Лутин (Lutine Bell В главной зале внутри здания находится колокол Лутин (Lutine Bell), который был снят с одноименного судна. Этот колокол В главной зале внутри здания находится колокол Лутин (Lutine Bell), который был снят с одноименного судна. Этот колокол в ранние времена деятельности Ллойда использовался для оповещения о событиях. Если судно приходило в порт или поступали известия о спасении судна, колокол звонил дважды, если приходили плохие известия, то колокол звонил один раз. В настоящее время колокол используется только по особым случаям (торжественные даты, церемонии приёма почётных гостей и т. п.). Во всех этих случаях колокол звонит дважды. И только один раз за последнее время колокол звонил один раз — 11 сентября 2001 г.

16.1. Морское страхование. История развития

До начала XX века в Англии не было специальных законов о морском страховании. На протяжении нескольких столетий правовое регулирование отношений по морскому страхованию **основывалось исключительно на судебных прецедентах.**

Закон о морском страховании (**Marine Insurance Act**) появился здесь лишь в 1906 году.

Успехи математики в XVII-XVIII веках поставили страховое дело на научную основу. Научную базу страховых компаний составили накопленные статистические данные наблюдений за морскими происшествиями, авариями и катастрофами. Активно стал использоваться также математический аппарат теории вероятностей и, действие закона больших чисел. Из удела отдельных менял-ростовщиков морское страхование постепенно превратилось в крупную сферу приложения капитала, обслуживающего международную морскую торговлю, а страховые компании — в составную часть мировой хозяйственной системы.

16.1. Морское страхование. История развития

В середине XVII века математики **Паскаль** и **Ферма** определили основные принципы теории вероятностей. Стало возможным с большей степенью достоверности предсказать возможную величину ущерба в натуральной и денежной форме при неблагоприятном исходе морского предприятия. Благодаря научному предвидению, морской страховщик мог обоснованно принимать меры по предупреждению неблагоприятных последствий проявления рисков морской перевозки грузов.

Блез Паскаль (фр. Blaise Pascal, 19 июня 1623—19 августа 1662) — французский математик, физик, литератор и философ. Классик французской литературы, один из основателей математического анализа, теории вероятностей и проективной геометрии, создатель первых образцов счётной техники, автор основного закона гидростатики.

Пьер де Ферма́ (фр. Pierre de Fermat, 17 августа 1601(16010817) — 12 января 1665) — французский математик, один из создателей аналитической геометрии, математического анализа, теории вероятностей и теории чисел. По профессии юрист, с 1631 года — советник парламента в Тулузе. Блестящий полиглот. Наиболее известен формулировкой Великой теоремы Ферма.



16.2. Страхование. Сущность и цели

За прошедший с тех пор период времени, одновременно с бурным развитием международной торговли и огромным прогрессом в сфере судоходства, морские страховщики также совершенствовали свою технику и технологию, чтобы предлагаемый ими вид услуг полностью отвечал потребностям практики морской транспортировки грузов. В современных условиях страхование стало непременным элементом любой предпринимательской деятельности, который сопровождает и обслуживает торговлю и судоходство.

Морское судоходство, даже при современных достижениях в области судостроения и судовождения, связано с повышенной опасностью. Время года, в которое совершается рейс, тип и техническое состояние судна, род груза, район плавания и другие обстоятельства существенно влияют на степень сохранности груза и самого судна. Во время плавания судно и груз могут погибнуть или получить повреждения в результате шторма, посадки на мель и по другим причинам, что не может быть поставлено в вину судовладельцу или кому-либо.

Кроме того, **ответственность судовладельца за груз, даже когда она имеет место, во многих случаях ограничена, а значит, не обеспечивает полного возмещения причиненного ущерба.**

16.2. Страхование. Сущность и цели

Поэтому судовладельцы и грузовладельцы испытывают потребность в такой системе охраны своих имущественных интересов, которая гарантировала бы их восстановление и в тех случаях, когда ответственность другой стороны не наступает вовсе или позволяет компенсировать убытки лишь частично. Такой системой является морское страхование, ставшее неотъемлемым элементом морского судоходства.

Экономическая сущность страхования состоит в возмещении убытков из централизованного страхового фонда, созданного за счет взносов, производимых отдельными заинтересованными лицами.

Страхование основано на том, что в результате распределения убытков, понесенных одним лицом, между всеми участниками транспортного процесса (судно, груз, фрахт) для каждого из них в отдельности убыток становится едва ощутимым; в то же время имущественное положение потерпевшего восстанавливается быстро и почти без всяких для него потерь.

Страховые фонды находятся в распоряжении специальных страховых организаций и используются ими для компенсации потерь и убытков, возникающих у соответствующего лица от определенных опасностей.

Таким образом, **цель морского страхования состоит в возмещении убытков, понесенных кем-либо из числа застрахованных лиц, путем распределения убытков между всеми страхователями.**

16.2. Страхование. Сущность и цели

Международная торговля и морские перевозки сейчас невозможны без страхования как обязательного условия международных контрактов. Возникли и быстро развиваются *рынки страхования*. Для судовладельцев, фрахтователей и других участников внешней торговли эти рынки выступают как сфера страховых услуг, ориентированных на обеспечение бесперебойности транспортного процесса и безопасности мореплавания. Они подразделяются по отраслям и по масштабам (национальные, региональные, международные).

Международный рынок морского страхования представлен, прежде всего, страховой корпорацией Ллойда (*Lloyd's of London*) и Институтом лондонских страховщиков (*Institute of London Underwriters, ILU*). Реально работающие члены страховой корпорации Ллойд объединены в синдикаты.

Синдикат — это форма объединения членов страховой корпорации Ллойд для совместного ведения дел по страхованию и перестрахованию (вторичное размещение рисков). Деятельность синдикатов строится по отраслевому принципу. Имеется ряд синдикатов, которые занимаются вопросами, например, морского страхования, другие из них специализируются на авиационном страховании, личном страховании и т.д.

16.3. Страхование. Участники рынка

Таким образом, *цель морского страхования* состоит в возмещении убытков, понесенных кем-либо из числа застрахованных лиц, путем распределения убытков между всеми страхователями.

Международная торговля и морские перевозки сейчас невозможны без страхования как обязательного условия международных контрактов. Возникли и быстро развиваются *рынки страхования*. Для судовладельцев, фрахтователей и других участников внешней торговли эти рынки выступают как сфера страховых услуг, ориентированных на обеспечение бесперебойности транспортного процесса и безопасности мореплавания. Они подразделяются по отраслям и по масштабам (национальные, региональные, международные).

Международный рынок морского страхования представлен, прежде всего, страховой корпорацией Ллойда (*Lloyd's of London*) и Институтом лондонских страховщиков (*Institute of London Underwriters, ILU*). Реально работающие члены страховой корпорации Ллойд объединены в синдикаты.

Синдикат — это форма объединения членов страховой корпорации Ллойд для совместного ведения дел по страхованию и перестрахованию (вторичное размещение рисков). Деятельность синдикатов строится по отраслевому принципу. Имеется ряд синдикатов, которые занимаются вопросами, например, морского страхования, другие из них специализируются на авиационном страховании, личном страховании и т.д.

16.3. Страхование. Участники рынка

В профессиональном плане за деятельность синдиката отвечает *андеррайтер* (**Underwriter**), который внес под залог крупный денежный депозит в страховую корпорацию Ллойд. Синдикаты, специализирующиеся на операциях морского страхования, равно как и все остальные синдикаты корпорации Ллойд, не имеют прямой и непосредственной связи со своими клиентами в лице судовладельцев, фрахтователей и иных страхователей, обладающих конкретным страховым интересом. Это общение по поводу морского страхования осуществляется через посредников — *страховых брокеров*, имеющих специальную аккредитацию при страховой корпорации Ллойд. Отсюда название — брокер Ллойда. Наличие аккредитации (сопровождающейся крупным денежным взносом в корпорацию) служит определенным доказательством высокой деловой репутации данного страхового брокера. Таким образом, размещение риска в страховую корпорацию Ллойд возможно только через аккредитованного брокера, который выступает посредником между страхователем и синдикатом в лице его андеррайтера.

Страховой агент является представителем страховщика, он действует исключительно в его интересах и за его счет. *Страховой брокер*, как любой коммерческий посредник, должен добросовестно действовать в интересах обеих сторон договора. Однако его положение своеобразно: *он действует как представитель страхователя в его интересах, а вознаграждение получает от страховщика.*

16.3. Страхование. Участники рынка

Страхователь полностью изолирован от страховщика и зависит от брокера.

Обладая высокой квалификацией, брокер консультирует страхователя во всех вопросах страхования, рекомендует ему наилучшие условия страхования его интереса, защищает интересы страхователя при заключении и оформлении договора. Еще большая роль принадлежит брокеру при наступлении страхового случая: брокер не только должен помочь страхователю в оформлении всех необходимых документов для заявления претензии страховщику, но и содействовать страхователю в получении страхового возмещения.

Страховая корпорация Ллойд проводит все виды имущественного и личного страхования, включая операции, связанные с выдачей гарантий. Кроме проведения страховых операций, через свои структурные подразделения (включая агентов и сюрвейеров в морских портах мира), она оказывает широкий круг разнообразных услуг информационного, консультационного, рекомендательного характера.

16.3. Страхование. Участники рынка

Роль и значение **Института лондонских страховщиков**, который сотрудничает и конкурирует с корпорацией Ллойд, объясняется тем, что это учреждение разрабатывает стандартизированные условия договоров морского страхования, которые используются на практике многими страховыми компаниями в Великобритании и других странах.

Эти условия представляют собой **набор оговорок**, применительно к тем или иным страховым интересам, которые имеет судовладелец (перевозчик), выступающий в роли страхователя. Из набора оговорок формируются конкретные условия договора страхования. Характерно, что ряд андеррайтеров Института лондонских страховщиков одновременно являются андеррайтерами страховой корпорации Ллойда. Насчитывается около 8 тыс. андеррайтеров, которые специализируются в области морского страхования. Деятельность института контролируется комитетом, избираемым его членами.

16.3. Страхование. Участники рынка

Считается, что почти 100% всех судовладельцев, в настоящее время, осуществляют страхование рисков, которые обусловлены **морскими опасностями** при осуществлении **морского предприятия**.

Морские опасности — это обобщенное понятие, которое объединяет риски, связанные с торговым мореплаванием, и возникающие вследствие непредвиденных случайностей, форс-мажорных обстоятельств.

Под **морским предприятием** понимается:

- 1) рейс или период времени, в течение которого имущество (судно, груз), а также жизнь членов экипажа судна подвергается морским опасностям;
- 2) совокупность имущественных интересов, заключенных в определенном рейсе судна (судно, груз, фрахт). В широком смысле — это **объекты страхования**.

Объективная необходимость в морском страховании заключается в наличии страхового интереса у всех участников страхового фонда.

Страховой интерес (Insurable Interest), в широком смысле слова, выражает экономическую заинтересованность физического или юридического лица в морском страховании в целях минимизации и преодоления рисков, обусловленных морскими опасностями и другими непредвиденными обстоятельствами при выполнении рейса.

16.3. Страхование. Участники рынка

В морском страховании участвуют две стороны:

страхователь (судовладелец, грузовладелец), то есть физическое или юридическое лицо, имеющее страховой интерес при осуществлении морского предприятия,

страховщик (страховая компания), который за определенную плату принимает на себя риски опасностей, связанные с этим предприятием.

В настоящее время **страхование на морском транспорте совершается в двух организационных формах:**

1. Договорного (акционерного, коммерческого страхования);
2. Взаимного страхования.

Следует, однако, иметь в виду, что при всех отличиях, которыми обладают договорное и взаимное страхование, они представляют лишь разновидности морского страхования, имеющего целью восстановление имущества страхователя и постановку его в такое положение, как если бы страховой случай не наступил совсем.

16.3. Страхование. Участники рынка

При **договорном страховании** — между страховщиком и страхователем заключается договор о том, что страховая компания (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается судно или груз (страхового случая), возместить страхователю (судовладельцу) или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб.

При **взаимном страховании** — страхователи, объединяясь в специально созданные клубы и ассоциации, создают страховой фонд для возмещения убытков, постигших кого-либо из участников клуба. Входящие в клуб судовладельцы одновременно являются страхователями и страховщиками. Клуб действует как центр по перераспределению убытков между его членами пропорционально вероятности убытка для каждого из них. Например, если клуб состоит из пяти судовладельцев, располагающих десятью идентичными во всех отношениях судами, причем судовладельцу А принадлежит два судна, судовладельцу Б — пять, а судовладельцам В, Г и Д — по одному судну, то первый судовладелец принимает на себя 20% любого убытка, второй — 50%, а остальные — по 10%.

16.3. Страхование. Участники рынка

Эти группы страховщиков, которые сформировались в сфере морского страхования, различаются в отношении методов образования страхового фонда и оперативного управления им.

В первом случае (**договорное страхование**) страховой фонд переходит в распоряжение и использование специально созданного финансового института и **ставит цели получения прибыли**.

Во втором случае (**взаимное страхование**) он остается в распоряжении и использовании участников фонда и **не преследует целей получения прибыли**.

На практике договорная и взаимная формы страхования имеют определенные разграничения: в страховых компаниях осуществляется страхование судов и ответственности за столкновения, а в клубах — другие виды ответственности.

В основе разделения сфер деятельности между компаниями и клубами — нежелание страховых компаний удовлетворять все страховые потребности судовладельцев. В сферу клубного страхования попали риски, от которых уклонялось договорное страхование. Именно на такой основе зародилось большинство существующих ныне клубов. Есть клубы, страхующие суда линейных компаний, другие — трамповый. Обычно суда компании, поступающие в клуб, проходят инспектирование; клуб стремится снизить аварийность судов своих членов путем выпуска специальных бюллетеней, информации и другими способами и, таким образом, уменьшить их страховые премии.

16.3. Страхование. Участники рынка

Многообразие объектов, подлежащих морскому страхованию, форм страховых компаний и контингента их клиентов (судовладельцы, фрахтователи, грузовладельцы) обусловили необходимость *классификации морского страхования*. Например, по характеру возникновения страховых правоотношений между страховщиком и страхователем. Если эти правоотношения закреплены в законе, они носят обязательный характер; но они могут выражать и взаимное волеизъявление сторон, направленное на удовлетворение имеющихся страховых интересов. В первом случае указанные правоотношения носят название *обязательного морского страхования*, во втором — *добровольного*. Основанием для этих правоотношений служит договор морского страхования.

Таким образом, *морское страхование* — это вид транспортного страхования, включающий в себя страхование судов, фрахта, груза и ответственности судовладельца перед третьими лицами. Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, имеет место *двойное страхование*.

16.3. Страхование. Участники рынка

Классификация страхования



16.4. Договорное страхование

Правовую основу договорного страхования составляет **договор морского страхования (Contract of Marine Insurance)**, представляющий собой двустороннее письменное соглашение, по которому одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении страхового случая возместить убытки (выплатить **страховое возмещение**) другой стороне (страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор), произошедшие вследствие предусмотренных в договоре опасностей или случайностей (страхового случая), которым подвергается объект страхования, а страхователь обязуется уплачивать страховщику обусловленные страховые платежи (**страховые премии**).

Договор морского страхования основывается на **принципе добросовестности**. Согласно этому принципу все участники должны проявлять взаимно высшую степень добросовестности и доверия. В первую очередь, это касается страхователя, который обязуется заботиться о застрахованном интересе (например, о грузе), как если бы он не был застрахован. Несоблюдение принципа добросовестности влечет **недействительность (Invalidity)** договора страхования со всеми неблагоприятными последствиями для стороны, нарушившей его.

16.4. Договорное страхование

Под **страховым случаем (Insured Accident)** понимается фактическое наступление события, повлекшего за собой определенные последствия или убытки. При этом **страхователь обязан принять разумные и доступные меры по предотвращению или уменьшению убытков, а также должен немедленно известить страховщика** о наступлении страхового случая и следовать его указаниям, если такие указания будут даны.

К числу возможных страховых случаев относятся морские опасности и другие случайности, которые угрожают торговому мореплаванию. В международной практике они выступают как **"Perils of the Sea"** и **"Perils on the Sea"**.

Типичным страховым случаем в рамках **"Perils of the Sea"** является **столкновение судов**.

Типичными страховыми случаями в контексте **"Perils on the Sea"** выступают **пожар на судне, выбрасывание груза за борт с целью избежания гибели судна**.

Страховые случаи при всем их разнообразии характеризуются тем, что они **создают угрозу (то есть возможность) наступления убытков**, но не влекут их с неизбежностью.

Неизбежные убытки страхованием не покрываются; например, неисправность (выход из строя) технического устройства в результате коррозии, которая в данных условиях (высокая влажность окружающей среды) является неизбежной.

16.4. Договорное страхование

При рассмотрении ряда дел, связанных с требованием страхователя о выплате страхового возмещения в обстоятельствах, при которых возникновение убытков было неотвратимо, суд становился на сторону страховщика, подчеркивая в своем решении: "Цель морского страхования состоит в обеспечении возмещения ущерба от случайностей, которые могут произойти, но не от тех событий, которые должны наступить".

Каждый договор морского страхования содержит максимальный размер страхового возмещения — определенную *страховую сумму (Insured Amount)*, которую страхователь объявляет страховщику.

Страховая сумма не должна превышать *страховую стоимость*, то есть сумму денежной оценки *действительной его стоимости (Insured Value)* имущества, в момент заключения договора.

Если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, то такой договор признается недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. *Это правило называют лимитом страхования.*

По желанию страхователя страховая сумма может быть установлена на уровне, не достигающем величины страховой стоимости и тогда имущество окажется застрахованным не полностью, а частично. В таком случае убытки страхователя вследствие наступления страхового случая компенсируются страховщиком выплатой *страхового возмещения (Insurance Indemnity)*, пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

16.4. Договорное страхование

Например, если груз стоимостью 10 тыс. долл. США, был застрахован на 5 тыс. долл. и в процессе морской транспортировки получил повреждения, убытки от которых составили 3 тыс. дол., то сумма страхового возмещения, равная 1,5 тыс. дол., получена из следующего расчета:

Страховая стоимость груза — 10000 дол.;

Страховая сумма — 5000 дол.;

Отношение страховой суммы
к страховой стоимости — $5000/10000 = 1/2$;

Сумма убытка — 3000 дол.;

Страховое возмещение — $1/2 \times 3000 = 1500$ дол.

Страховые платежи — это плата за морское страхование. Для страхователя — это плата за риск, а для морского страховщика — денежное выражение оцененного риска и источник формирования страхового фонда, который, если произойдет страховой случай, предназначается на выплату страхового возмещения страхователю.

Страховые платежи (взносы), уплачиваемые при заключении договора морского страхования в акционерную страховую компанию, в международной страховой практике носят название **страховой премии (Insurance Premium)**, а те же страховые платежи (взносы), уплачиваемые клубу взаимного страхования, называются **Call**.

16.4. Договорное страхование

Размер страховой премии определяется с учетом характера и степени риска, под угрозой которого находится предмет страхования, а также суммы убытков, которые может понести страхователь.

Так, *при страховании судна* на размер страховой премии влияют такие факторы как:

- возраст судна;
- наличие класса;
- район плавания;
- характер предназначенных к перевозке грузов и т.п.

При страховании груза размер премии зависит от таких обстоятельств как:

- качество тары и упаковки;
- место расположения груза на судне;
- от времени года перевозки и т.д.

Страховая премия исчисляется по ставке, представляющей определенный процент страховой стоимости застрахованного имущества, или определенную сумму, подлежащую умножению на величину валовой вместимости (**Gross Tonnage, GT**) и уплачивается в той же валюте, в какой подлежит выплате страховое возмещение.

16.4. Договорное страхование

Размер страховой премии можно определить довольно просто:

$$R = D \times p,$$

где: R — страховая премия; D - страховая сумма; p — вероятность наступления страхового случая.

Рассмотрим расчет премии на условном примере:

Страховая сумма объекта страхования - 10000 дол.;

Вероятность наступления страхового случая — 1%;

Страховая премия - $10000 \times 0,01 = 100$ дол.;

Застраховано таким образом — 50 объектов. Выручка: $50 \times 100 = 5\ 000$ дол.;

В течение срока страхования погибает, не нарушая законов теории вероятностей — 1 объект;

Страховое возмещение составит — $10\ 000$ дол.

Как видим, сумма страхового возмещения получилась в два раза больше собранного страхового фонда. Следовательно, надежное для страховщика страхование обеспечивается только при достаточно большом количестве застрахованных объектов, например, более 100. Вместе с тем, прибыль от страховых операций не единственный источник доходов страховой компании. Значительным источником доходов является инвестирование страхового фонда, который находится в полном распоряжении страховщика.

16.4. Договорное страхование

Страховой интерес (Insurable Interest) - мера материальной заинтересованности в страховании. При этом может страховаться не только уже имеющийся интерес (например, судно, груз), но и ожидаемый страховой интерес от благоприятного завершения морского предприятия (например, фрахт или ожидаемая прибыль от продажи груза в месте назначения), а также имущественная обязанность, которой страхователь хотел бы избежать (например, ответственность судовладельца за несохранную перевозку груза) посредством страхования.

По общему правилу, выраженный страховой интерес удостоверяется **страховым полисом (Insurance Policy)** - документом, обычно именованным, выдаваемым страховщиком в удостоверение договора страхования и содержащим его условия. При этом страховые полисы в морском страховании подразделяются на:

- **рейсовые**, по которым ответственность страховщика определяется продолжительностью одного рейса судна от порта погрузки до порта назначения;
- **генеральные**, применяемые обычно при страховании грузов, по которым страховщик принимает на себя ответственность за убытки по застрахованным грузам, отправляемым или получаемым страхователем в течение определенного периода времени.

16.4. Договорное страхование

О каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального страхового полиса, страхователь обязан сообщить страховщику все необходимые сведения. К числу таких сведений, в частности, относятся: название судна, на котором перевозится груз; путь следования груза и страховая сумма.

В результате заключения договора морского страхования между страхователем и страховщиком складываются определенные правоотношения, которые направлены на удовлетворение имеющихся страховых интересов. Таким образом, в качестве страховой организации, участвующей в заключении договора морского страхования, могут выступать: акционерная страховая компания; клуб взаимного страхования; страховая корпорация Ллойд; Институт лондонских страховщиков.

Любая страховая организация, применительно к заключаемому договору морского страхования — это **морской страховщик (Insurer)**.

Страхователь (Insured) — это судовладелец; морской перевозчик (фрахтователь); грузовладелец; пассажир или член экипажа морского судна.

При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику **сведения об обстоятельствах**, которые имеют важное значение для определения степени риска события, угрожающего объекту страхования, и которые известны страхователю.

16.4. Договорное страхование

В отношении *судна, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- год постройки судна (указывает страховщику на его техническое состояние);
- тип судна (сухогруз, нефтеналивное судно, газовоз, автомобильный паром и т.д.);
- валовая вместимость судна;
- флаг судна (где осуществлена регистрация судна. Особое внимание обращается на факт регистрации судна под "удобным" флагом какого-либо иностранного государства). Регистрация судна под "удобным" флагом обеспечивает недосыгаемость судна для конфискации и взысканий органами власти страны проживания судовладельца;
- судовладелец (юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании);
- ограничения по району плавания (содержащиеся в судовых документах).

16.4. Договорное страхование

В отношении *груза, принимаемого на страхование*, к числу таких существенных обстоятельств относятся:

- вид груза (генеральный, навалочный, крупногабаритный, рефрижераторный и т. д.);
- позиция товарной номенклатуры (например, в отношении сахара указывается, какой именно подлежит морской перевозке: сахар-сырец, сахар-песок, сахар-рафинад);
- тара и упаковка груза (мешки, бочки, коробки, ящики и т.д.);
- вес, объем груза в соответствующих единицах измерения;
- маршрут следования груза (с точки зрения ожидаемых погодных-климатических условий в процессе морской перевозки, а также необходимого технологического оборудования в порту погрузки и порту выгрузки для погрузочно-разгрузочных операций).

Приведенные перечни носят примерный характер и сопровождаются оговоркой, обязывающей страхователя сообщать и все другие известные ему сведения, имеющие существенное значение для суждения о степени риска, даже при отсутствии запроса об этом со стороны страховщика. Но и после заключения договора страхователь должен сообщать страховщику обо всех обстоятельствах, существенным образом увеличивающих опасность, которой подвергается застрахованное имущество.

16.4. Договорное страхование

При страховании судна такими обстоятельствами могут, быть:

- задержка рейса;
- плавание во льдах;
- буксировка застрахованным судном других судов и т.д.

При страховании грузов имеются в виду:

- значительное замедление отправки груза;
- изменение порта выгрузки;
- перегрузка на другое судно.

Нарушение страхователем своей обязанности в отношении предоставления информации о существенных обстоятельствах **освобождает страховщика от платежной обязанности** поскольку на основе полученных от страхователя сведений страховщик не только определяет свое отношение к заявке страхователя (страховать или нет), но и основывает свою позицию по условиям обязательств, в частности, по ставке страховой премии.

Такие (существенные) обстоятельства служат основанием для суждения морского страховщика относительно объекта морского страхования. Сопоставляя существенные обстоятельства и сравнивая их друг с другом, а также имеющимся прошлым опытом, морской страховщик выносит решение относительно **целесообразности заключения договора страхования**.

16.4. Договорное страхование

Если такой договор заключается, то в удостоверение его страхователю вручается страховщиком страховой полис, содержащий условия страхования.

Следовательно, обращаясь к страховщику с заявлением об истребовании страхового возмещения, страхователь обязан, в первую очередь, представить страховщику полис, а также документальные доказательства наличия у него страхового интереса, наступления страхового случая и суммы понесенных убытков. Убытки от страхового случая могут выражаться в повреждении или полной утрате застрахованного имущества (судна, груза), имущественной ответственности судовладельца перед другими лицами. В последнем случае судовладелец выплачивает потерпевшей стороне соответствующую сумму и после этого получает от страховщика ее компенсацию.

17.1. Страхование судов

В период эксплуатации суда подвергаются опасностям различного рода, зависящим от района плавания, вида перевозимых грузов и т.д. Посадка на мель, столкновение, повреждение судном портовых сооружений могут произойти в результате неправильного маневрирования, при плохих погодных условиях. Возможно возгорание груза, пожар в машинном отделении, и огонь, в свою очередь, может стать причиной повреждений, а порой и полной потери судна. Гибель судна в результате влияния шторма или урагана — тоже реальное событие.

Убытки от гибели судна среднего тоннажа составляют **7-12 млн. дол. США**, крупнотоннажный танкер стоит **50-60 млн. дол. США**. Обычные среднемесячные потери мирового флота составляют от 10 до 16 судов.

Наибольшие убытки, зафиксированные в связи с гибелью морских судов, таких как: лайнер "Титаник" (убытки в настоящее время не определены достаточно точно); танкер "Олимпик Брейвери" (убытки 50 млн. дол. США); лихтеровоз "Мюнхен" (общие убытки вместе с грузом составили 70 млн. дол. США).

Наиболее тяжелые последствия возникают при опрокидывании судна в результате неправильной загрузки, когда гибнет судно, весь груз и экипаж.

17.1. Страхование судов

Аварийные повреждения судов, главным образом, связаны со следующими причинами:

- навалы на причалы и другие неподвижные объекты;
- касания грунта;
- ледовые повреждения корпуса и винтов;
- небрежность при грузовых операциях;
- неправильная техническая эксплуатация судовых устройств и механизмов.

Аварийные происшествия с судами возникают гораздо чаще, чем гибель судов, и среднегодовые убытки от таких происшествий превышают убытки от гибели судов в 2-2,5 раза, достигая 1 млрд. дол. США.

Безопасность плавания судна зависит от:

конструктивных особенностей судна;

качества постройки;

материалов, из которых изготовлено судно;

оборудования;

классификационного общества, которое присвоило судну класс и под надзором которого оно находится.

Одним из *важнейших факторов безопасности* является *профессиональная квалификация экипажа*, который обеспечивает эксплуатацию судна в различных производственных и погодных условиях.

17.1. Страхование судов

Известно, что опасности для судна в море всегда существуют, многие из них не зависят от человека, предсказать и минимизировать их воздействие очень трудно, а порой невозможно. Поэтому важно, чтобы судовладелец застраховал свое судно таким образом, чтобы были покрыты и его вложения и вложения кредитора в случае полной потери судна или нанесения ему больших повреждений.

Сделать это можно с помощью *страхования судов (страхования КАСКО) (итал. casco)*, являющегося важнейшим покрытием для судна.

Данное страховое покрытие охватывает само судно и все находящиеся на борту устройства, которые принадлежат либо самой судоходной компании, либо взяты ею в аренду, а также все находящиеся на борту запасные части к самому судну или его механизмам.

Часто его называют *страхованием "корпуса и машины" (Hull & Machinery, H&M)*. Страхование КАСКО **не охватывает** провиант, бункер, оборудование машинного отделения и палубное вместе с другими устройствами, предназначенными для использования на судне, например, крепежными — для обеспечения безопасности и защиты груза. Также КАСКО страхование не покрывает увечье, смерть людей и причинение ущерба личному имуществу.

17.1. Страхование судов

Страхование Н&М покрывает потери или повреждения судна, случившиеся вследствие:

- опасностей моря, рек, озер или других судоходных вод;
- пожара, взрыва;
- хищения посторонними лицами;
- выбрасывания груза за борт;
- пиратства;
- контакта с береговым транспортным средством, оборудованием дока (причала);
- землетрясения, молнии, извержения вулкана.

Страхование КАСКО очень разнообразно. В целях стандартизации договоров страхования, предоставления выбора страхователю в страховом покрытии при страховании судов применяют различные условия, объединяющие определенную группу рисков:

- **"С ответственностью за гибель и повреждение"** — условие, так называемого, "полного покрытия", когда страховщик возмещает судовладельцу убытки от гибели или повреждения судна. Причинами такой гибели может быть пожар, взрыв на судне, бури, землетрясения, посадка на мель, столкновение с различными предметами, любые другие опасности, связанные с мореплаванием;

17.1. Страхование судов

- **"Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения"** — полностью возмещаются страховщиком убытки от полной гибели судна, а убытки от повреждений только в тех случаях, если они явились следствием крушения судна;
- **"Без ответственности за частную аварию"** — предполагает, что страховщик несет свои обязательства в том же объеме, что и на полных условиях страхования "С ответственностью за гибель и повреждение", но за исключением ответственности за частную аварию.

Под **аварией** понимается ущерб и убытки, а также чрезвычайные расходы, понесенные судном, грузом и фрахтом в процессе морской перевозки. В соответствии с природой этих убытков и принципами их распределения между участниками перевозки они подразделяются на **общую аварию и частную аварию**.

Общая авария подлежит распределению между судном, фрахтом и грузом, в то время как **частную аварию** (убытки, расходы) несет тот, кто ее потерпел или тот, на кого возлагается ответственность за нее;

- **"С ответственностью только за полную гибель судна"** — самое "узкое" условие страхования. В соответствии с ним финансовая ответственность страховщика перед судовладельцем возникает лишь в случае гибели судна.

17.1. Страхование судов

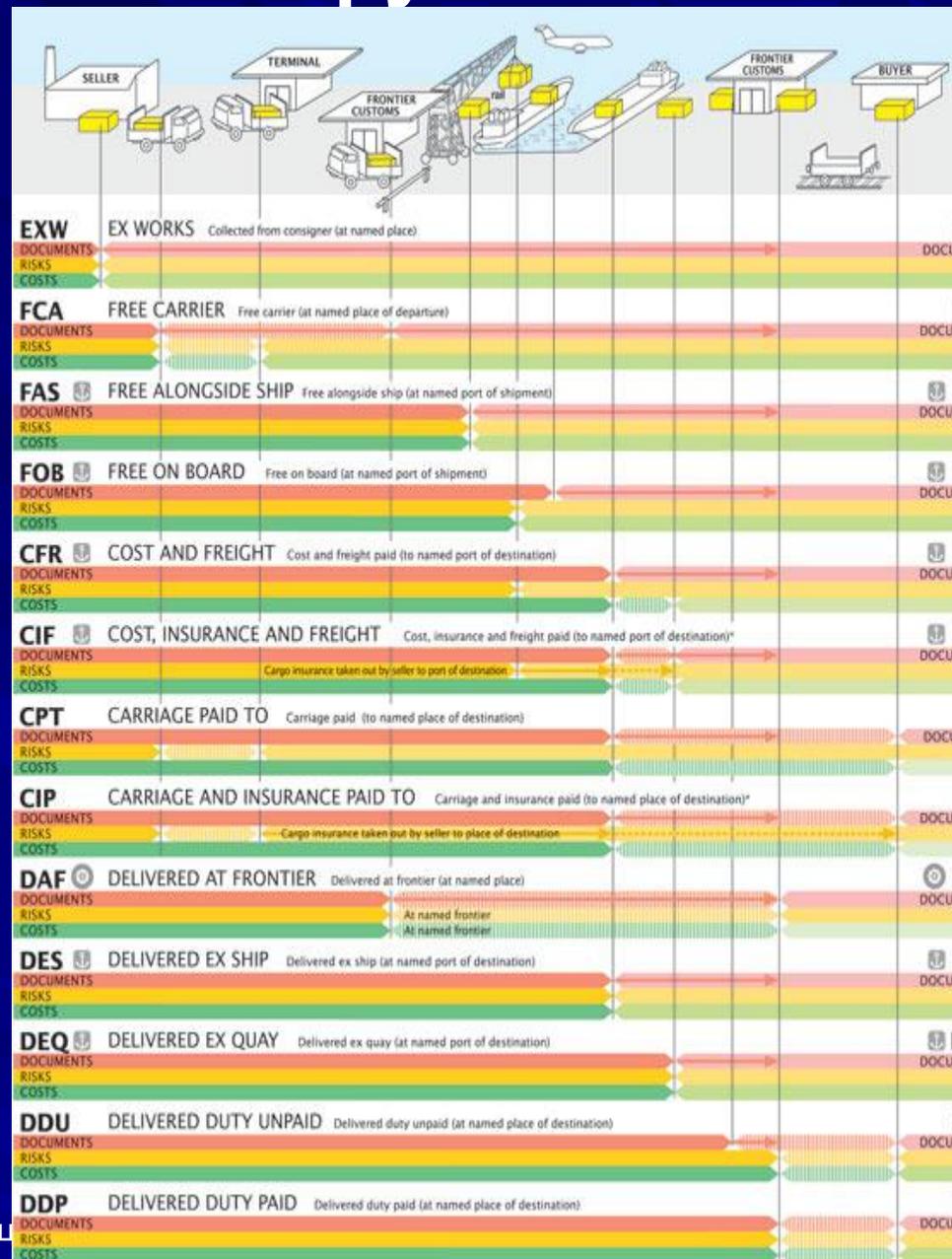
Необходимо подчеркнуть, что страхование ответственности ни в коей мере не снижает заинтересованности судовладельца в принятии всех зависящих от него мер, направленных на предотвращение аварийных ситуаций. Во-первых, возмещение страховщиком сумм, уплаченных судовладельцем потерпевшим лицам, не затрагивает дисциплинарной, административной, а в некоторых случаях и уголовной ответственности служащих судовладельца, виновных в наступлении аварийного случая. Во-вторых, размеры страховой премии устанавливаются страховщиком в зависимости от результатов эксплуатации судна в период прохождения страхования и при неоднократных аварийных случаях по вине судовладельца могут быть повышены до такой степени, которая вынудит судовладельца позаботиться о снижении аварийности эксплуатируемых им судов.

17.2. Страхование грузов

Цель такого страхования, так называемого **страхования КАРГО** – защитить экономические интересы грузовладельца, относящиеся к грузу, при его транспортировке на судне из одного места в другое.

Правила Инкотермс обеспечивают решение трех принципиальных условий международного контракта купли-продажи: момент и место перехода рисков случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя; распределение между ними расходов по транспортным операциям; документы или электронные сообщения, отправляемые продавцом покупателю в подтверждении доставки товара.

Именно переход рисков определяет желание или обязанность страхования проданных товаров.



17.2. Страхование грузов

Лицом, заинтересованным в страховании груза, является тот, у кого могут возникнуть убытки, обусловленные гибелью или повреждением груза, например, собственник груза. После того, как право собственности на груз переходит к покупателю груза, с этого момента у него возникает страховой интерес в отношении груза.

По условиям контрактов купли-продажи CIF и CIP, получивших широкое распространение в международной коммерческой практике, продавец обязан застраховать проданный товар в пользу покупателя. Интерес в страховании груза могут, помимо его собственника, иметь и другие лица. Например, хранитель, если по условиям обязательства он принимает на себя риск случайной гибели или повреждения вверенного ему товара.

Риск потери или повреждения груза при морской транспортировке в той или иной степени всегда будет иметь место. Это зависит как от сил природы, от неисправностей судового двигателя, так и от человеческих ошибок, неосторожности или халатности. Характер и свойства самого груза тоже несут в себе некоторую часть риска. К этому также имеет отношение тип и характеристики самого транспортного средства — судна, время транспортировки, способ передвижения и его маршрут. Таким образом, груз во время транспортировки подвергается влиянию множества различных, в том числе агрессивных, факторов, на которые его владелец, да и сам перевозчик не могут повлиять.

17.2. Страхование грузов

Ответственность морского перевозчика за груз регулируется законами, принятыми государствами в соответствии с международными конвенциями. В большинстве своем положения об ответственности перевозчика не имеют никаких исключений. Это значит, что стороны не могут заключать договоры морской перевозки в обход национального закона или международных конвенций.

Перевозчик несет ответственность возмещения за потерю или повреждения, нанесенные грузу в то время, когда тот находится на его ответственности, то есть от момента получения до момента сдачи. Ответственность возмещения подразумевает, что сам перевозчик, его служащие или другие лица, которых он нанимает для выполнения поручений, связанных с транспортировкой, могут быть призваны к ответственности за повреждение или потерю груза.

Основным в морском страховании грузов является условие **"С ответственностью за все риски"**. Широко распространены также в международной практике условия: **"С ответственностью за частную аварию"** и **"Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения"**. Для подчеркивания непрерывности страховой защиты на всем пути следования груза, в договорах страхования (полисах) используется оговорка о страховании **"От склада до склада"** или **"От двери до двери"**.

17.2. Страхование грузов

При страховании по условию "*С ответственностью за все виды риска*"
возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии;
- все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка.

При страховании по условию "*С ответственностью за частную аварию*"
возмещаются:

- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов между собой; удара их о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом, подмочки забортной водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;
- убытки вследствие пропажи судна без вести;
- убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива.

17.2. Страхование грузов

При страховании по условию *"Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения"* возмещаются:

- убытки полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури или других стихийных бедствий; крушения или столкновения судов между собой; удара их о неподвижные или плавучие предметы; посадки судна на мель; взрыва; повреждения судна льдом; подмочки забортовой водой, а также мер, принятых для спасания или тушения пожара;
- убытки вследствие пропажи судна без вести;
- убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приемке судном топлива;
- убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов между собой или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед; пожара или взрыва на судне; посадки судна на мель;
- убытки, расходы и взносы по общей аварии.

Наличие трех вариантов страхования повышает гибкость договора: некоторые грузы, например, руда, уголь — не могут быть повреждены в процессе морской перевозки и страхуются на условиях "Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения". Другие грузы, подверженные повреждениям: предметы широкого потребления, оборудование, продовольственные товары страхуются на условиях "С ответственностью за все виды риска".

17.2. Страхование грузов

При любом варианте страхового покрытия страховщик не принимает на себя обязательств по убыткам, вызванным следующими причинами:

- естественная убыль груза и другие его свойства, приводящие к неизбежным потерям;
- погрузка грузов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания без уведомления страховщика;
- военные, пиратские действия, народные волнения, распоряжения властей, забастовки и т.п.;
- умысел или грубая неосторожность страхователя, грузоотправителя, грузополучателя или их представителей;
- задержки в доставке;
- влияние температуры и влажности трюмного воздуха и подмочка груза конденсатом;
- несоответствие тары и упаковки грузу, а также отправка груза в поврежденном состоянии.

17.2. Страхование грузов

Аварийный комиссар (Average Adjuster) — уполномоченное юридическое или физическое лицо морского страховщика, которое занимается установлением причин, характера и размера убытка в результате аварии и нанесения ущерба застрахованному имуществу (судну, грузу). К услугам аварийного комиссара прибегают страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом.

При наступлении страхового случая страхователь обязан обратиться к определенному аварийному комиссару, представляющему интересы страховщика в данной стране. По результатам проведенной работы аварийный комиссар составляет **аварийный сертификат (Survey Report)**, на основании которого страховщик принимает решение о страховой выплате или отклонении претензий страхователя.

Аварийный сертификат содержит подробные данные об обстоятельствах дела и все сведения, необходимые для окончательного расчета по убытку и оплате страхового возмещения. Аварийный сертификат прикладывается к письменному заявлению страхователя о возмещении ущерба по факту страхового случая, исходя из условий заключенного ранее договора морского страхования. Последний совершается в письменном виде и вступает в силу с момента уплаты страхователем страховой премии, если законом или договором не предусмотрено иное.

17.2. Страхование грузов

Страховщик может отказать в уплате страхового вознаграждения, если страхователь:

- 1) сообщил неправильные сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о страховом риске;
- 2) не известил страховщика о существенных изменениях в риске, которые появились после заключения договора страхования;
- 3) не принял мер к спасению и сохранению груза и не известил о страховом случае страховщика.

Договорное страхование судна традиционно не распространяется на целый ряд рисков, связанных как с владельцем судна, так и с использованием его для перевозки грузов. Так, в частности, страхование КАСКО не предусматривает возмещение убытков судовладельцу, связанных с его ответственностью за груз, а именно: от недостачи и повреждения груза, от таможенных и других штрафов, уплачиваемых судовладельцем из-за ошибок и упущений капитана и членов судового экипажа и других лиц.

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА

17.3. Взаимное страхование (P&I)

В международном торговом судоходстве наиболее исчерпывающим образом гарантируют свои имущественные интересы те судовладельцы, которые сочетают страхование на договорных началах с участием в клубах взаимного страхования. Наибольшую известность приобрели английские общества, именуемые **Protecting and Indemnity Clubs (P&I Clubs)**. Указанное наименование объясняется историческими причинами. Первоначальным поводом для образования таких обществ послужило то обстоятельство, что по договору морского страхования в Англии ответственность страховщика в случае столкновения судов (в целях стимулирования бережного отношения к судам) ограничивается 75% убытков, понесенных судовладельцем-страхователем, 25% ущерба остаются возмещенными. Это и побудило судовладельцев, заинтересованных в возможно более всеобъемлющей страховой охране их имущества, прибегнуть к организации объединения в целях распределения указанных убытков, постигших кого-либо из них и не возмещенных по договору морского страхования, между всеми членами ассоциации.

В последующем эти общества стали принимать на страхование не только 75% убытков от столкновения судов, но и ряд других рисков (например, ответственность судовладельца за вред, причиненный лицам судового экипажа, пассажирам или береговым рабочим, а также за убытки от повреждения судном портовых сооружений и т.д.), объединяемых общим названием Indemnity Risks. Соответственно, и общества, занимавшиеся страхованием таких рисков, именовались Indemnity Clubs.

17.3. Взаимное страхование (P&I)

В то же время судовладельцы испытывали потребность и в ограждении своих имущественных интересов, связанных с ответственностью за сохранность транспортируемых ими грузов (недостача, повреждение и т.п.). Подобного рода риски стали принимать на себя возникшие вскоре **Protecting Clubs**. Затем эти организации постепенно слились в единые **Protecting and Indemnity Clubs**, сохраняя до недавнего времени различные денежные фонды для компенсации убытков по **P&I Risks**. Однако несколько лет назад эти отдельные фонды также были объединены, в связи с чем в настоящее время разграничение P&I Risks утратило практическое значение, сохранившись лишь в названии соответствующих клубов как дань исторической традиции.

Взаимное страхование судовладельцев получило широкое распространение во всем мире, P&I Clubs имеются в Англии, Швеции, Норвегии, США, Японии и других странах. Однако, если американские и скандинавские общества построены, в основном, по национальному признаку, то крупные английские клубы насчитывают в числе своих членов судовладельцев более чем шестидесяти стран.

Круг страховых рисков в этих обществах весьма широк — от похоронных расходов в связи со смертью члена экипажа до штрафов, взыскиваемых портовыми властями за нарушение таможенных, санитарных и других правил и норм. Клуб не только возмещает судовладельцу понесенные убытки и расходы, но и активно содействует их предотвращению или сокращению.

17.3. Взаимное страхование (P&I)

Клубы взаимного страхования не конкурируют со страховыми компаниями, а дополняют их, принимая на себя те страховые риски, которые не охватываются договорным страхованием, как например:

- ответственность за утрату и повреждение груза, происшедшие по вине перевозчика или другого лица, за действия которого он несет ответственность;
- ответственность перед третьей стороной, возникшая в результате столкновения и не подпадающая под обычное страхование;
- ответственность за ущерб, причиненный судам или находящемуся на них имуществу иным образом, чем столкновение, в результате небрежности в судовождении или управлении судном;
- ответственность за ущерб, причиненный береговым или плавающим сооружениям;
- неполученные доли, причитающейся с груза по общей аварии, в результате неуплаты ее грузовладельцем;
- штрафы, наложенные на судно таможней или другими органами власти;
- ущерб, связанный с потерей жизни или болезнью моряков и других лиц, ответственность за которые возлагается на судовладельца.

Страхование в клубе может быть произведено как по всем видам страхуемых рисков, так и только по отдельным рискам.

В настоящее время деятельность в клубах взаимного страхования выходит за рамки чисто страховых операций. Они оказывают судовладельцам услуги по

17.3. Взаимное страхование (P&I)

Клубы взаимного страхования не конкурируют со страховыми компаниями, а дополняют их, принимая на себя те страховые риски, которые не охватываются договорным страхованием, как например:

- ответственность за утрату и повреждение груза, происшедшие по вине перевозчика или другого лица, за действия которого он несет ответственность;
- ответственность перед третьей стороной, возникшая в результате столкновения и не подпадающая под обычное страхование;
- ответственность за ущерб, причиненный судам или находящемуся на них имуществу иным образом, чем столкновение, в результате небрежности в судовождении или управлении судном;
- ответственность за ущерб, причиненный береговым или плавающим сооружениям;
- неполученные доли, причитающейся с груза по общей аварии, в результате неуплаты ее грузовладельцем;
- штрафы, наложенные на судно таможей или другими органами власти;
- ущерб, связанный с потерей жизни или болезнью моряков и других лиц, ответственность за которые возлагается на судовладельца.

Страхование в клубе может быть произведено как по всем видам страхуемых рисков, так и только по отдельным рискам.

17.3. Взаимное страхование (P&I)

В настоящее время деятельность в клубах взаимного страхования выходит за рамки чисто страховых операций. Они оказывают судовладельцам услуги по широкому кругу вопросов, связанных с эксплуатацией транспортных средств и морской перевозкой. Клубы располагают представителями в основных портах мира, которые оказывают эффективную помощь капитанам судов и агентам. С точки зрения многих судовладельцев, важнейшей услугой со стороны клубов является **выдача гарантий для избежания ареста судна или освобождения его из под ареста**.

Финансовые средства клуба образуются из платежей, вносимых судовладельцами-членами клуба. Платежи эти подразделяются на авансовые взносы, вносимые в начале каждого полисного года, и дополнительные взносы, число, размер и сроки внесения которых устанавливает комитет директоров в зависимости от финансовых результатов деятельности клуба. Из взносов и образуется капитал, который расходуется на уплату убытков по претензиям. Кроме того, с членов взимается сбор, идущий на покрытие управленческих расходов по содержанию клуба.

В клуб вступают не судовладельцы, а отдельные суда. Судно, застрахованное в клубе, называется **введенным судном**. Судовладелец может ввести в клуб одно судно, несколько судов или весь свой флот. Обычно судно вводится в клуб на полисный год, который начинается и заканчивается в полночь по Гринвичу 20 февраля каждого года.

17.3. Взаимное страхование (P&I)

Но судно может быть введено в клуб и на один рейс. Судно вводится в клуб по письменному заявлению судовладельца, в котором должны быть представлены сведения:

- объем страхования КАСКО;
- тип, размер, флаг и год постройки судна;
- район и характер эксплуатации;
- об управляющих судна, капитане и экипаже;
- о перечне рисков, от которых судовладелец хочет получить страховое покрытие.

Менеджеры клуба, рассматривая заявление, могут потребовать дополнительные данные о судне и его управлении и могут отказать во введении судна в клуб без объяснения причин. Это может быть связано с ветхостью судна, низким уровнем управления и другими причинами. При введении судна в клуб судовладелец принимает как обязательные все условия и правила клуба.

17.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

Как показано ранее, решение о страховании судна/груза принимает судовладелец, который и оформляет все необходимые документы на определенных условиях. О факте и условиях страхования сообщается капитану, который должен обеспечить выполнение необходимых действий, вытекающих из договора страхования.

Рассмотрим на примере ситуаций, когда возникают события, подпадающие под определение "страховой случай", необходимые действия капитана. Разумеется, это всего лишь схема, в действительности (в практике) могут приниматься и другие решения — в зависимости от конкретных условий перевозки, страхования, причин потенциального риска убытков для судовладельца и др.

Предположим, после открытия люков судна в порту назначения обнаружили, что значительная часть груза (застрахованного) испорчена.

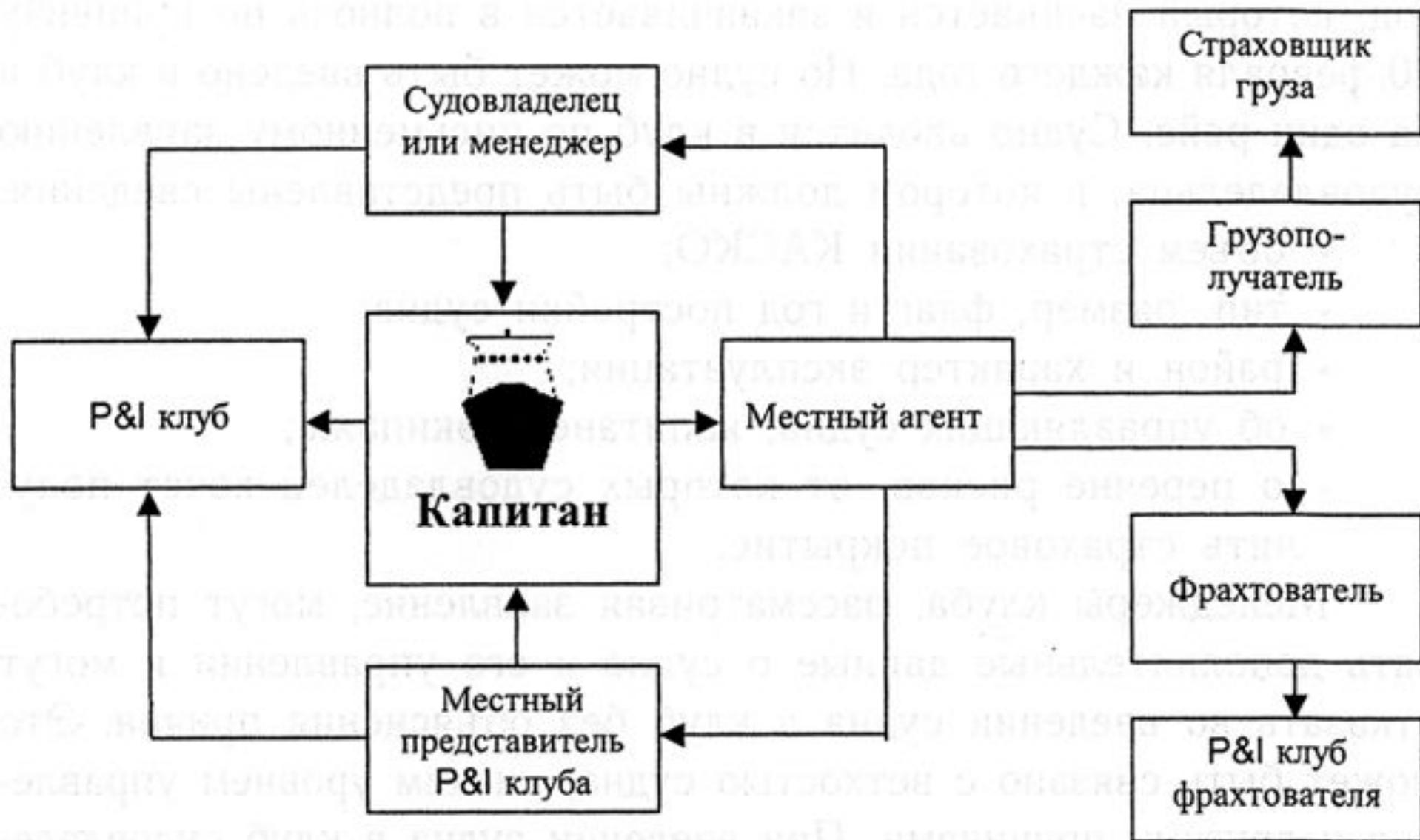
Одной из первых оповещается страховая компания.

После оповещения о случившемся всех заинтересованных сторон и получения рекомендаций/указаний от судовладельца и клуба P&I капитан действует в соответствии с ними.

В частности, могут приглашаться независимые сюрвейеры для оценки масштабов и установления причин порчи (**Appointing Experts**), устанавливаются непосредственные контакты участников перевозки между собой, начинается расследование инцидента.

17.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

Действия капитана при наступлении страхового случая



17.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

При угрозе ареста судна в эту схему включают местный суд и банк, финансирующий страховую компанию. С ними дела решают адвокаты (юристы) страховщика груза (**Cargo Underwriter**).

Для разбирательства случая несохранной доставки груза и защиты интересов судовладельца капитан и офицеры должны подготовить комплекс документов, к которым, в частности, относятся:

- план судна (расположение грузовых помещений, танков и т.д.);
- мерительное свидетельство судна;
- классификационный сертификат;
- судовая роль;
- доклады капитана (ст. помощника, ст. механика) о регулярном осмотре и обслуживании судна и его оборудования;
- инструкции компании по обслуживанию судна;
- графики обслуживания, проверок и ремонта;
- журналы проверок, обслуживания;
- система судового менеджмента, записи о внешних и внутренних проверках (аудит);
- записи о содержании и корректуре навигационных пособий;
- записи о ремонтах, выполненных сторонними организациями;

17.4. Роль капитана и экипажа при наступлении страхового случая

- дипломы и сертификаты членов экипажа;
- записи о проверках грузовых устройств;
- расчеты дедвейта судна;
- судовые расчеты изгибающих моментов в различных стадиях эксплуатации;
- расчеты остойчивости;
- расписки грузовых помощников капитана в приеме груза (Mate's Receipts);
- коносаменты;
- чартер-партия;
- "Draft Survey" со всеми сопроводительными документами;
- заявление о морском протесте (письма протеста);
- выдержки из судового журнала для периода плавания с грузом, включая погрузочно-разгрузочные операции;
- записи о вентилировании трюмов (если не указано в судовом журнале);
- записи о замерах температур воздуха в грузовых помещениях;
- записи о замерах воды в льялах;
- машинный журнал за этот период;
- таймшит, стейтмент оф фэктс в портах погрузки и выгрузки;
- нотис о готовности судна к грузовым операциям.

И еще, по крайней мере, 20 документов, относящихся к укладке, размещению грузов и другим операциям на судне.

17.5. Суброгация.

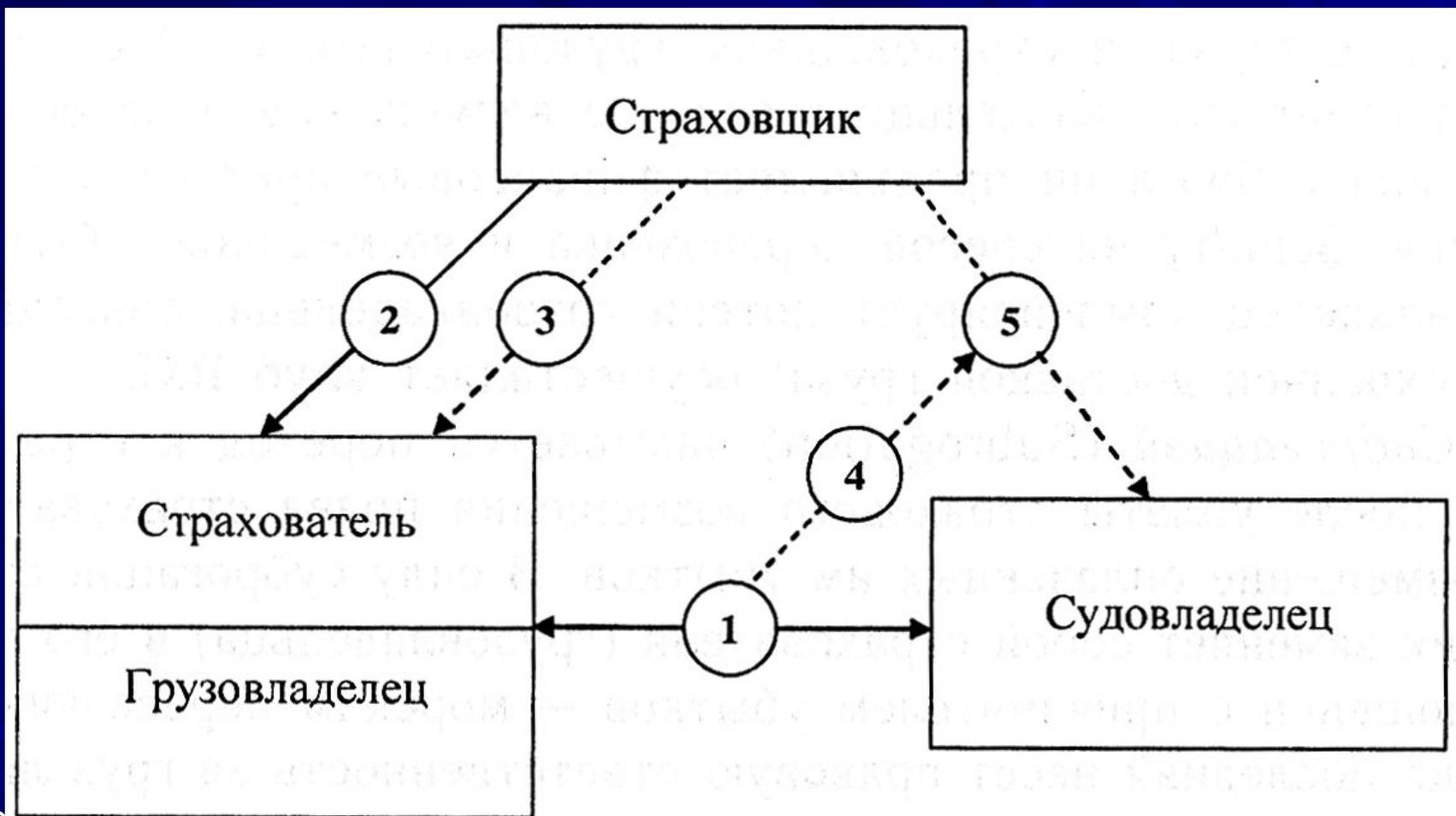
Представленные капитаном, экспертами, сюрвейерами документы анализируются и всесторонне изучаются клубом P&I, в котором застрахованы риски судна (перевозчика) в отношении состояния груза, и страховщиком грузополучателя. Последний выплачивает грузовладельцу страховое возмещение и на основе принципа суброгации предъявляет финансовые претензии перевозчику. Защиту интересов перевозчика и возмещение убытков (судовладелец компенсирует потери грузовладельца, связанные с несохранной доставкой груза) осуществляет клуб P&I.

Суброгацией (Subrogation) называется переход к страховщику после уплаты страхового возмещения права страхователя на возмещение оплаченных им убытков. В силу суброгации страховщик заменяет собой страхователя (грузовладельца) в его правоотношении с причинителем убытков — морским перевозчиком. Однако последний несет правовую ответственность за груз лишь при наличии вины, в то время как страховщик обязан возместить убытки вообще не связанные с чьей-либо виной и носящих характер случая или непреодолимой силы.

Грузовладелец, получивший страховое возмещение от страховой компании, теряет право предъявлять претензии и иски перевозчику. Однако, если груз был застрахован на страховую сумму, меньшую его реальной страховой стоимости, грузовладелец может претендовать на получение от перевозчика разницы между суммой, полученной от страховщика, и реальной стоимостью утраченного груза.

17.5. Суброгация.

Схема отношений суброгации в случае несохранной перевозки грузов



Обозначения: 1 — договор морской перевозки; 2 — договор страхования груза; 3 — выплата страхового возмещения; 4 — переход к страховщику прав требования из договора морской перевозки (суброгация); 5 — требование страховщика к морскому перевозчику о возмещении ущерба.

17.6. Сострахование и перестрахование

Обычно суброгация оформляется суброгационным письмом страхователя. Право суброгации возникает по факту выплаты страхового возмещения (но не вместо и не ранее этой выплаты).

Необходимо отметить, что сумма страхового фонда, получаемая от поступающих страховых премий в каждую страховую компанию, не идет ни в какое сравнение с суммами возмещения крупных потерь. Катастрофа большого танкера, сопровождающаяся загрязнением среды, может привести к финансовому краху практически любую страховую компанию, а на членов клуба P&I наложить очень тяжелое бремя. Поэтому на практике применяются такие формы как сострахование и перестрахование. Сострахование применяется только в области коммерческого страхования, а перестрахование используется как компаниями, так и клубами.

Сострахование заключается в том, что одно и то же судно страхуется не одним, а несколькими страховщиками, каждый из которых именуется в данном случае *состраховщиком* и соглашается выплачивать лишь определенную часть убытков (1%; 50% и т.п.). Таким образом, могут быть застрахованы все суда судоходной компании. Итог обязательства всех страховщиков составляет 100%. Каждая страховая компания получает такую часть общей суммы страховых премий, которая соответствует ее доле в обязательствах. Поддержание отношений с большим числом страховщиков для судовладельца — сложное дело, поэтому сострахование обычно осуществляется через брокерские фирмы.

17.6. Сострахование и перестрахование

Более универсальным средством повышения финансовой устойчивости страховых операций является **перестрахование**.

Суть **перестрахования** в том, что страховщик, выдавший страховое покрытие судовладельцу, передает часть ответственности и соответствующую ей часть страхового фонда другому страховщику, который в данном случае именуется **перестраховщиком**. Перестраховщик вступает в договорные отношения не с судовладельцем, а с первоначальным страховщиком.

17.7. Претензии и иски

Удостоверение обстоятельств, которые могут служить основанием для ответственности участников морской перевозки груза

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются **коммерческими актами или актами общей формы**. В иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту.

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

- несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;
- повреждения груза или багажа;
- обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Формы актов, порядок их составления и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления актов, устанавливаются правилами, издаваемыми в соответствии с пунктом 2 статьи 5 КТМ РФ.

17.7. Претензии и иски

Претензии к перевозчику

До предъявления перевозчику иска в связи с перевозкой груза в каботаже обязательным является предъявление перевозчику претензии.

Претензии предъявляются к перевозчику, который осуществлял перевозку груза, и, если перевозка груза не была осуществлена, к перевозчику, который в соответствии с договором морской перевозки груза был обязан осуществить ее.

Претензии, вытекающие из перевозки груза в смешанном сообщении, предъявляются к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки.

Передача права на предъявление претензий и исков

Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику.

Передача права на предъявление претензий и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

17.7. Претензии и иски

Порядок предъявления претензии, срок для предъявления и рассмотрения претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза

Претензия предъявляется в письменной форме.

К претензии об утрате или о повреждении груза кроме перевозочных документов должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Перевозочные документы предъявляются в подлиннике.

Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии вернуть ее без рассмотрения, если к претензии не приложены документы, предусмотренные выше. В случае, если перевозчик в указанный срок не возвратит заявителю ненадлежаще оформленную претензию, она считается принятой к рассмотрению.

Претензия к перевозчику, вытекающая из договора морской перевозки груза, может быть предъявлена в течение срока исковой давности.

Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее. Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

17.8. Исковая давность

Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза

К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется **годовой срок исковой давности** (по старому кодексу – был шестимесячный срок).

Указанный срок исчисляется по требованиям:

- возмещения ущерба за утрату груза – **по истечении тридцати дней** со дня, в который груз должен быть выдан, при перевозке в смешанном сообщении – **по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки**;
- возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей – **со дня выдачи груза** и, если груз не был выдан, – со дня, в который он должен быть выдан;
- возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза – со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;
- ко всем остальным случаям – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

17.8. Исковая давность

Исковая давность по иным требованиям

К требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, за исключением случая, предусмотренного пунктом 1 статьи 197 КТМ РФ, договора морского страхования, а также из столкновения судов и осуществления спасательных операций, применяется **двухгодичный срок исковой давности** (по старому КТМ – одногодичный).

Указанный срок исчисляется:

1. По требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажира в заграничном сообщении, за исключением случая, предусмотренного пунктом 1 статьи 197 КТМ РФ:

в случае повреждения здоровья пассажира – со дня высадки пассажира на берег;

в случае смерти пассажира, происшедшей во время его перевозки, – с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег;

в случае повреждения здоровья во время перевозки, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, – со дня его смерти при условии, что данный срок не превышает три года со дня высадки пассажира на берег;

в случае утраты или повреждения багажа пассажира – со дня выгрузки багажа или со дня, когда багаж должен быть выгружен, в зависимости от того, какая из дат является более поздней;

17.8. Исковая давность

2. По требованиям, вытекающим из договора морского страхования, – со дня возникновения права на иск.
3. По требованиям возмещения убытков от столкновения судов – со дня столкновения судов.
4. По требованиям, возникающим из спасательных операций, – со дня окончания спасательной операции.

К требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера, бербоут-чартера и из общей аварии, применяется годичный срок исковой давности.

Указанный срок исчисляется:

по требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера и бербоут-чартера, – со дня возникновения права на иск;

по требованиям, вытекающим из общей аварии, – со дня составления диспаши.

К регрессным требованиям, предусмотренным статьей 313 КТМ РФ, применяется годичный срок исковой давности, исчисляемый со дня уплаты соответствующей суммы.

17.8. Исковая давность

Исковая давность по требованиям возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ

В Кодексе торгового мореплавания указывается: «Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ погашаются в течение трех лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба. Однако иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью не могут быть предъявлены по истечении шести лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение с судов нефтью; иски о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ – по истечении десяти лет со дня инцидента, вызвавшего такой ущерб».

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА