Федеральное агентство по образованию

Юридический колледж

Курсовая работа

По дисциплине: Страховое право

На тему: Страхование гражданской ответственности

Выполнил: студентка 4 курса,

группа 4, заочного отделения,

специальность: Правоведение

Музафарова Екатерина Владимировна

Проверил: Макеева Д.В.

Уфа, 2008 г.

## Содержание

Введение 3

Глава1. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств 6

1.1 Реализация гражданской ответственности 6

1.2 Порядок и условия осуществления обязательного страхования автогражданской ответственности 7

1.3 Анализ проведения страхования автогражданской ответственности 9

Глава 2. Страхование гражданской ответственности перевозчика 11

2.1 Общее понятие перевозчика 11

2.2 Страхование ответственности в морских перевозках 13

2.3 Страхование ответственности в воздушных перевозках 16

2.4 Страхование ответственности в дорожных перевозках 19

2.5 Страхование ответственности в железнодорожных перевозках 22

Глава 3. Страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные технологические объекты 27

3.1 Страхование ответственности предприятий, эксплуатирующих опасные технологические объекты 27

3.2 Страхование ответственности при перевозке опасных грузов 29

3.3 Ответственность организации, эксплуатирующей ядерную установку 33

Заключение 36

Список используемой литературы 39

## Введение

Ни одно общество не может существовать без соблюдения законов. И в каждом обществе есть относительно небольшие группы граждан, которые эти законы нарушают, причиняя ущерб личности или имуществу других граждан сознательно или случайно. Сознательное причинение вреда другим гражданам (кражи, разбой, убийства) карается в соответствии с Уголовным кодексом РФ. Однако чаще ущерб причиняется без умысла, случайно (например, этажом выше потек кран и нижнюю квартиру залило водой). В этом случае вступают в силу Гражданский кодекс РФ, предусматривающий, что причинитель вреда обязан возместить этот причиненный вред потерпевшим. Ранее такие конфликты улаживались - обычно путем переговоров, без обращения в суд. По мере построения правового государства иски о возмещении причиненного вреда к другим гражданам, организациям и даже государственным органам становятся обычной практикой, а риск внезапных, непредвиденных трат на возмещение вреда потерпевшим ощущается все сильнее. Особенно это актуально для автовладельцев, которые, управляя автомобилем - объектом повышенной опасности, могут причинить вред окружающим гораздо чаще и в больших размерах, чем, например, пешеходы.

Гражданско-правовая ответственность - способ принудительного воздействия на нарушителя гражданских прав путем применения санкций имущественного характера, направленных на. восстановление имущественного положения потерпевшего. Она наступает в результате нарушения имущественных и личных неимущественных прав граждан и организаций (незаконного владения, нарушения договора, неумышленного причинения вреда и т.д.), а также и государства, например при причинении вреда окружающей среде. Данный вид ответственности влечет за собой только имущественные меры к виновному и ее основная цель - компенсация вреда или ущерба, причиненного потерпевшему.

Различают внедоговорную (деликтную) ответственность, т.е. гражданское правонарушение влечет за собой обязанность возмещения причиненного ущерба, и договорную гражданскую ответственность (деликт - нарушение, проступок).

Внедоговорная ответственность определяется в ст.931 Гражданского кодекса РФ, где указано, что по договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена. Эта ответственность наступает в случае нанесения вреда третьим лицам, не связанным с договорными обязательствами. Напротив, договорная ответственность наступает при причинении ущерба или вреда вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств и регламентируется ст.932 ГК РФ, где отмечено, что страхование риска ответственности за нарушение договора допускается только в случаях, предусмотренных законом.

Риск расходов на возмещение вреда потерпевшим, т.е. риск гражданской ответственности, может быть застрахован.

Элементы страхования ответственности за выкуп попавших в плен граждан можно увидеть уже в Древнем Риме. Созданные там "сообщества от морских опасностей" брали на себя расходы по выкупу членов сообщества у морских разбойников, т.е. освобождали их от ответственности по внесению выкупа за себя или родственников.

Страхование ответственности тесно связано со страхованием имущества, поскольку большинство видов ответственности касается использования имущества, поэтому в Гражданском кодексе РФ в п.2 ст.929 указано, что по договору имущественного страхования могут быть застрахованы, в частности, такие имущественные интересы, как риск утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества и риск ответственности по обязательствам, возникающих вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, также ответственности по договорам - риск гражданской ответственности. Однако профессиональная ответственность, например врачей или нотариусов, которые вследствие случайной профессиональной ошибки могут причинить вред своим пациентам (клиентам), не связана с имуществом. Поэтому страхование такой ответственности удобнее рассматривать в отдельной теме.

Чтобы предъявить иск по гражданской ответственности, необходимо наличие ущерба, а также вины или противоправного действия (бездействия) нарушителя. Если будет установлено, что противоправное действие совершено с нарушением Уголовного кодекса, то причинитель вреда помимо гражданской ответственности будет нести еще и уголовную ответственность. При этом страхование гражданской ответственности не освобождает причинителя вреда от уголовной ответственности.

## Глава1. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств

## 1.1 Реализация гражданской ответственности

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств включает:

страхование ответственности за причинение вреда третьим лицам при эксплуатации транспортного средства (это прежде всего страхование автогражданской ответственности);

страхование ответственности перевозчика.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (автогражданской ответственности) возникло вслед за страхованием автомобилей в связи с резким увеличением их числа после Первой мировой войны, а следовательно, и количества пострадавших в автокатастрофах.

Начало автомобильному страхованию было положено в Великобритании, где в 1898 г. выдали первый полис по страхованию транспортного средства. И уже в 1930 г. в Великобритании вводится обязательное страхование ответственности перед третьими лицами, пострадавшими в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

Страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта является обязательным во многих странах мира. Его объектом являются имущественные интересы, связанные с возмещением страхователем вреда жизни, здоровью и ущерба имуществу третьих лиц, который может быть причинен при эксплуатации средства транспорта.

В странах, где принят закон об обязательном страховании автогражданской ответственности, страховые тарифы обычно определены законом и зависят:

для грузового транспорта - от грузоподъемности;

для легкового транспорта - от мощности двигателя.

## 1.2 Порядок и условия осуществления обязательного страхования автогражданской ответственности

Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств[[1]](#footnote-1) определяет транспортное средство как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Закон установил основные понятия, принципы, условия и порядок осуществления обязательного страхования автогражданской ответственности. Максимальный размер страховой суммы также устанавливается Законом и в настоящее время составляет 400 тыс. руб., в том числе:

в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, - 240 тыс. руб. и не более 160 тыс. руб. для одного потерпевшего;

в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, - 160 тыс. руб. и не более 120 тыс. руб. за имущество одного потерпевшего.

В каждом конкретном случае размер страховой выплаты зависит от реального ущерба имуществу потерпевшего с учетом иных его расходов в связи с причиненным вредом (эвакуация транспортного средства с места ДТП, хранение поврежденного транспортного средства, доставка пострадавших в лечебное учреждение и т.д.) и ущерба здоровью с учетом понесенных пострадавшим расходов на его восстановление, а также компенсации утраченных вследствие причиненного ущерба доходов потерпевшего. При гибели потерпевшего возмещается вред в связи с потерей кормильца и расходы на погребение.

Ставки страховых платежей по обязательному страхованию автогражданской ответственности (ОСАГО) установлены постановлением Правительства РФ[[2]](#footnote-2). Стоимость страхового полиса (страховая премия) складывается из базовой ставки и повышающих и понижающих коэффициентов, предусматривающих ее увеличение или уменьшение в зависимости от следующего:

стажа вождения;

отсутствия сведений о лицах, допущенных к управлению транспортным средством;

постоянного или сезонного использовании транспортного средства;

мощности транспортного средства;

срока страхования;

наличия нарушений.

Это следующие нарушения:

сообщение страховщику заведомо ложных сведений, влияющих на страховую премию, что повлекло за собой ее уплату в меньшей сумме по сравнению с той суммой, которая была бы уплачена при сообщении владельцами транспортных средств достоверных сведений;

умышленное содействие наступлению страхового случая или увеличению связанных с ним убытков либо заведомое искажение обстоятельства наступления страхового случая в целях увеличения страховой выплаты; причинение вреда при обстоятельствах, явившихся основанием предъявления регрессного требования.

Страховая премия определяется путем умножения базовой ставки - I на повышающие и понижающие коэффициенты. При заключении договора обязательного страхования страхователю присваивается класс в зависимости от частоты страховых случаев, произошедших по его вине. При заключении договора обязательного страхования впервые страхователю присваивается класс 3. При заключении с ним договора обязательного страхования на новый срок применяется - в зависимости от числа страховых случаев, произошедших по вине страхователя в период действия предыдущих договоров - повышающий коэффициент страхового тарифа с присвоением более низкого класса, вплоть до самого низкого. При безаварийной эксплуатации транспортного средства и при отсутствии страховых случаев, произошедших по вине страхователя, применяют понижающий коэффициент с присвоением более высокого класса.

Ответственность владельца автотранспортного средства и соответственно страховой случай наступают после доказательства его вины в причинении вреда третьим лицам. Для получения страховой выплаты потерпевшему необходимо представить страховщику документы, подтверждающие размер причиненного ему ущерба.

В отличие от многих других видов страхования обязательное страхование автогражданской ответственности направлено на защиту не страхователей, а потерпевших, т.е., третьих лиц.

## 1.3 Анализ проведения страхования автогражданской ответственности

Анализ опыта проведения страхования автогражданской ответственности в России в начальный период введения выявил сильное недовольство его результатами у страхователей, потерпевших, работников ГИБДД. Однако уже в 2005 г. значительная часть страхователей, судя по опросу Росгосстраха, проведенного в 17 городах, довольна качеством обслуживания в этой страховой компании. Число тех, кто остался удовлетворен работой страховщиков, составляет 63% респондентов. При этом самая высокая доля тех, кто доволен сотрудничеством со страховщиком, приходится на Уфу (71%), Петрозаводск и Пермь (по 69%), Екатеринбург, Рязань, Челябинск (по 68%), Казань (67%), Омск (66%), Нижний Новгород и Москву (по 65%). У тех клиентов, кто остался неудовлетворен обслуживанием в страховой компании (а это около трети опрошенных), больше всего нареканий вызывают затягивание страховых выплат (27%), неполные выплаты (20%). отказ в выплате страхового возмещения (13%) и высокие цены (11%) [[3]](#footnote-3).

Страхователи недовольны большими суммами страховых взносов, пострадавшие - волокитой с оформлением документов на выплату. Работники ГИБДД не успевают оформлять ДТП - их количество выросло почти в 2 раза (ранее мелкие ДТП просто не регистрировали). Страховые компании в 2003 г. собрали по ОСАГО 31,4 млрд. руб. страховых взносов, а выплатили 1,6 млрд. Это связано с тем, что максимальный уровень выплат при массовых видах страхования достигается обычно на второй-третий годы.

Необходимо учитывать, что согласно закону об ОСАГО инвалиды, получившие машины через органы социальной защиты населения, имеют право на 50-процентную компенсацию стоимости полиса ОСАГО. Кроме того, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления в пределах своих полномочий вправе устанавливать полные или частичные компенсации страховых премий по договорам ОСАГО для некоторых категорий граждан.

## Глава 2. Страхование гражданской ответственности перевозчика

## 2.1 Общее понятие перевозчика

Страхование гражданской ответственности перевозчика является специфической разновидностью страхованием ответственности владельцев транспортных средств, занимающихся перевозками.

Перевозчик - это физическое или юридическое лицо (обычно транспортная организация), владеющее транспортным средством, которое должно доставить переданный ему отправителем груз в пункт назначения и вручить его получателю. Другим важным субъектом транспортных операций является экспедитор, обычно юридическое лицо, которое обеспечивает координацию и взаимодействие всех сторон, вовлеченных в перевозку, осуществление перевалочных операций и иных услуг, связанных с договором перевозки. Очень часто функции перевозчика и экспедитора совмещает одно лицо. Перевозчик может перевозить и пассажиров.

У перевозчика может возникнуть договорная и внедоговорная ответственность. Договорная ответственность наступает вследствие неисполнения договора перевозки или нарушения таможенного законодательства, внедоговорная - в случаях причинения вреда грузу, пассажирам или посторонним лицам.

Причиненный ущерб возмещается перевозчиком в следующих размерах:

в случае утраты или недостачи груза (багажа) - в размере стоимости утраченного или недостающего имущества;

в случае повреждения (порчи) груза (багажа) - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденных ценностей - их стоимости;

в случае утраты груза (багажа), сданного к перевозке с объявлением его стоимости, - в размере указанной стоимости;

в случае гибели или причинения вреда пассажирам - в размере, установленном международными соглашениями или национальным законодательством.

Наряду с возмещением установленного ущерба перевозчик возвращает плату за перевозку, если она не входит в стоимость груза.

Под страхованием ответственности перевозчика понимается страховая защита от рисков, связанных с выполнением обязательств перед клиентами. Это отдельный вид страхования, наряду со страхованием грузов защищающий прежде всего интересы грузовладельца и пассажиров, но не перевозчика.

Условия страхования ответственности перевозчика обычно предусматривают освобождение страховщика от обязанности произвести страховую выплату, если причиненные третьим лицам убытки были вызваны виной перевозчика или форс-мажорными обстоятельствами, предусмотренными Гражданским кодексом. В то же время в соответствии со ст.963 ГК страховщик не освобождается от обязанности произвести выплату страхового возмещения за причинение вреда жизни и здоровью физических лиц, даже если страховой случай наступил по вине страхователя - перевозчика.

В России этот вид страхования является добровольным, но любой западный партнер потребует от российских экспедиторов или перевозчика заключения договора страхования, прежде чем доверить груз или пассажиров.

Ответственность перевозчика начинается с момента приемки груза к перевозке (посадки пассажиров) и продолжается до момента доставки. Принимая груз, перевозчик обязан проверить правильность содержащихся в накладных данных о количестве мест, их маркировке. Его обязанностью является проверка внешнего состояния груза и его упаковки.

Страхование ответственности перевозчика покрывает:

риски повреждения или гибели груза;

убытки вследствие несоблюдения сроков и адресов доставки;

ответственность за причиненные убытки третьим лицам.

Договор страхования ответственности перевозчика может быть заключен с любой страховой компанией, однако в настоящее время распространена взаимная форма страхования в специализированных международных ассоциациях, среди которых наиболее известна ассоциация "ТТ Клуб".

"ТТ Клуб" - одна из крупнейших страховых компаний, специализирующаяся на страховании не морской части интермодальных перевозок, в частности, ответственности автоперевозчиков и экспедиторов.

О масштабах операции "ТТ Клуба" говорит тот факт, что в нем застраховано более 70% мирового парка контейнеров. Его особенность заключается в том, что он сам является страховой ассоциацией транспортных организаций и действует на принципах взаимного страхования.

В международной практике ответственность перевозчика груза регулируется рядом конвенций и Правил, содержащих специфические термины[[4]](#footnote-4).

## 2.2 Страхование ответственности в морских перевозках

В морских перевозках страхование ответственности судовладельцев сформировалось в Великобритании только в середине XIX в. Суть данного вида страхования состоит в предоставлении владельцам, фрахтователям или иным лицам, так или иначе связанным с эксплуатацией судов, страховой защиты от исков со стороны третьих лиц. Англичане впервые сформулировали многие определения страхования ответственности, которые до сих пор применяются в международной практике без перевода.

По условиям страхования ответственности перед третьими лицами покрывается ответственность судовладельцев, связанная с обязанностью последнего возместить вред, нанесенный жизни и здоровью третьих лиц и выразившийся в увечье, заболевании или смерти, при условии, что вред явился результатом небрежности или упущений, имевших место на борту застрахованного судна. Под третьими лицами подразумеваются пассажиры, члены команды, лоцманы, грузчики, докеры. Возмещению подлежали расходы по медицинскому обслуживанию и погребению, по репатриации, компенсации за утрату трудоспособности и смерти кормильца, за потерю работы экипажа, утрату личных вещей пассажиров, а также другие целесообразно произведенные расходы.

Ответственность российского перевозчика на морском транспорте регулируется Кодексом торгового мореплавания РФ, а на внутреннем водном транспорте - Уставом внутреннего водного транспорта. Кроме того, российскими лицензионными требованиями для лицензирования перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте установлено, что для получения соответствующей лицензии на право осуществления транспортного процесса на морском транспорте необходимо представить копии документов о наличии достаточных финансовых ресурсов или о страховании на случай возмещения возможных убытков, причиненных по вине владельца лицензии потребителю работ (услуг), другим юридическим и физическим лицам, окружающей среды.

При международных перевозках ответственность регулируется международными конвенциями и протоколами. Следует отметить, что в международной практике не было создано правового акта (конвенции, соглашения), регулирующего вопросы, относящиеся к содержанию или форме чартера. Основным источником права в отношении чартеров является национальное законодательство соответствующих стран. Приведем примеры некоторых из них.

Брюссельская конвенция о коносаменте. Предел ответственности составляет 100 ф. ст. за место или единицу отгрузки либо эквивалент этой суммы в других валютах, если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки и они не были указаны в коносаменте.

Протокол 1968 г., содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов (Висбийский протокол). Пределы составляют 10 000 франков Пуанкаре за место или единицу отгрузки или 30 франков Пуанкаре за 1 кг брутто-веса груза - в зависимости от того, какая сума выше, если о характере и стоимости груза не было заявлено грузоотправителем до отгрузки, и они не были указаны в коносаменте.

Гамбургские правила (Конвенция ООН о морской перевозке грузов). Пределы ответственности устанавливаются в размере 835 специальных прав заимствования (СПЗ) за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 СПЗ за 1 кг брутто-веса утраченного или поврежденного груза - в зависимости от того, какая сумма выше. В отношении задержки в доставке согласно ст.6 (1) Гамбургских правил предел ответственности ограничивается суммой, кратной в 2,5 раза фрахту, подлежащему уплате за задержанный груз, но не превышающей размера фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки. Совокупная ответственность перевозчика за утрату, повреждение и задержку не должна превышать ограничения за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие пределы, предусмотренные в ст.6 (4) Конвенции.

О вступлении Гамбургских правил в силу сведений не было.

4. Протокол, содержащий поправки к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, от 25 августа 1924 г., с поправками, внесенными в 1968 г. и 1979 г. Если сведения о характере и стоимости груза не заявлены грузоотправителем до отгрузки и не включены в коносамент, то пределы составляют 666,67 СПЗ за место или единицу отгрузки либо два СПЗ за 1 кг брутто-веса - в зависимости от того, какая сумма выше. Предусмотрены положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, в целях достижения единообразия при пересчете пределов в национальные валюты.

В России ответственность перевозчика на внутреннем водном транспорте определяется ст.115-121 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ[[5]](#footnote-5).

## 2.3 Страхование ответственности в воздушных перевозках

В воздушных перевозках страхование ответственности авиакомпаний перед третьими лицами для внутренних авиарейсов стало обязательным в России с 1995 г. До этого в обязательном порядке страховались только международные авиарейсы. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ закрепил обязательное страхование ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами.

При страховании гражданской ответственности авиаперевозчика объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью возместить все суммы, которые страхователь в силу закона или по решению суда должен выплатить в порядке возмещения вреда в связи с причинением телесных повреждений третьим лицам или ущерба их имуществу, возникающим в результате страхового события, вызванного воздушным судном или любым лицом или объектом, падающим с него.

Согласно ст.117 Воздушного кодекса РФ ответственность авиаперевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира, определяется в соответствии с правилами главы 59 ГК РФ, если законом или договором перевозки не предусмотрен более высокий размер ответственности.

Авиаперевозчик несет также ответственность за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза, багажа и вещей, находящихся при пассажире. Если багаж и груз приняты к перевозке с объявлением ценности, то размер ответственности равен величине объявленной стоимости. Ответственность перевозчика за вещи, находящиеся при пассажире, определяется их стоимостью. Авиаперевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять, а также докажет, что утрата и повреждение имущества произошли не во время воздушной перевозки. Кодекс предоставляет перевозчику возможность заключать соглашение с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с вышеприведенными.

Воздушным кодексом предусмотрено обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажиром и перед грузовладельцем (грузоотправителем). Страховая сумма на каждого пассажира при причинении вреда его жизни и здоровью определена в размере не менее 1000 МРОТ на день продажи билета. Что касается страховых сумм на случаи потери или повреждения имущества, их минимальные значения привязаны к максимальной ответственности перевозчика.

Ответственность в международных перевозках регулируется следующими международными конвенциями и протоколами.

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г. (Варшавская конвенция). Предел ответственности составляет 250 франков Пуанкаре за 1 кг, если только грузоотправитель в момент передачи груза перевозчику не сделал специальное заявление о стоимости в момент поставки и не уплатил дополнительную сумму, если это необходимо. В этом случае пределом является эта заявленная сумма, если только перевозчик не докажет, что эта сумма выше фактической стоимости для грузоотправителя в момент отправки. Предел ответственности за предметы, которые пассажир везет с собой, составляет 5000 франков Пуанкаре на одного пассажира.

Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции, подписанный в Гааге 28 сентября 1955 г. (Гаагский протокол). В основных положениях аналогичен Варшавской конвенции.

Протокол, содержащий поправки к Варшавской конвенции с поправками, внесенными Гаагским протоколом, подписанный в Гватемале (Гватемальский протокол, еще не вступил в силу). В основном аналогичен Варшавской конвенции, за исключением следующего: отменяется отдельный предел ответственности в отношении предметов, которые пассажир берет с собой; четко указывается, что издержки в связи с иском, предъявленным заявителем, включая гонорар адвоката, не учитываются при применении этих пределов (ст.22, п. 3 с).

4. Дополнительные протоколы, подписанные в Монреале 20 сентября 1975 г. Ни один из этих протоколов еще не вступил в силу.

Страховая защита не предоставляется в следующие периоды: когда воздушное судно находится вне географических пределов эксплуатации, указанных в полисе, если это не вызвано форс-мажорными обстоятельствами; используется в незаконных целях или в целях иных, чем те, которые указаны в полисе; пилотируется любым лицом, кроме тех, кто указан в полисе, за исключением случаев, когда воздушное судно управляется на земле лицом, имеющим на это право; перевозит на борту больше пассажиров, чем определено в сертификате летной годности.

Страхование ответственности аэропортов является частным случаем страхования общегражданской ответственности. Страхуется также ответственность перед третьими лицами в зданиях аэропорта и на летном поле.

В страховании ответственности служб управления воздушным движением принято, что лимитом ответственности является общая стоимость двух воздушных судов.

Ответственность за прекращение полетов является разновидностью страхования общей гражданской ответственности авиаперевозчика.

Страхование авиационной ответственности за качество топлива призвано защитить производителей и поставщиков горюче-смазочных материалов от исков в связи с ответственностью за авиационные катастрофы по причине некачественных материалов, произведенных или поставленных страхователем. Как правило, страховщики применяют франшизу в отношении ущерба имуществу третьих лиц, чтобы избежать небольших исков за незначительные повреждения при столкновении бензовозов на летном поле.

## 2.4 Страхование ответственности в дорожных перевозках

В дорожных перевозках внутри России ответственность автоперевозчика установлена Уставом автомобильного транспорта РСФСР[[6]](#footnote-6). В Уставе ничего не говорится о размерах ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, но в ст.126 указано, что автотранспортные предприятия и организации, грузоотправители, грузополучатели и пассажиры, а также граждане, пользующиеся автомобилями, предоставляемыми напрокат, несут материальную ответственность за нарушение обязанностей, вытекающих из перевозок грузов, пассажиров и багажа и проката автомобилей.

На сегодняшний день при возникновении такой ситуации автоперевозчик несет ответственность только в соответствии с нормами Гражданского кодекса РФ.

В международных дорожных перевозках применяются нормы следующих международных конвенций.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1957 г. В ст.25 КДПГ предусматривается, что в случае повреждения всех партий груза предел ответственности равен сумме, которая подлежит уплате в случае полной утраты. Если повреждена только часть партии, то ответственность составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты этой части. В случае превышения предела ответственности, установленного в данной Конвенции, необходимость возмещения стоимости груза сверх пределов возникнет, если отправитель включил в грузовую накладную заявление о стоимости груза при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы (ст.23 и 24 КДПГ) или если отправитель при уплате какой-либо согласованной дополнительной суммы заявил об особой заинтересованности в доставке груза и включил ее стоимость в грузовую накладную (ст.23 и 26 КДПГ).

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов КДПГ (1978). Предусматриваются положения, аналогичные положениям Гамбургских правил, для обеспечения единообразия в переводе этих пределов в национальные валюты.

Особо следует выделить страхование ответственности автоперевозчика перед таможенными органами, которое обычно производится по правилам Международной ассоциации автомобильного транспорта, в которой состоит и Россия в соответствии с условиями Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП; Женева, 14 ноября 1975 г). В этом случае объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с обязанностью возместить вред, причиненный соответствующему государству в лице таможенных органов при невыполнении им операций по международной дорожной перевозке при доставке грузов от таможни места отправления до таможни места назначения с соблюдением процедуры, установленной вышеуказанной конвенцией.

В договор страхования ответственности автоперевозчика, осуществляющего международные перевозки, обычно включаются следующие основные риски.

При международных перевозках по требованию страховщиков должны быть использованы принятые в мировой практике товаротранспортные накладные, которые согласно ст.6 КДПГ кроме сведений о грузе, отправителе, получателе груза и т.п. должны содержать также указание на то, что перевозка производится на условиях Конвенции, ограничивающей ответственность перевозчика независимо от всяких оговорок. В некоторых случаях по требованию отправителя груза при условии уплаты согласованной надбавки к провозным платежам может устанавливаться более высокий предел ответственности автоперевозчика за повреждение или гибель груза и просрочку в доставке груза в согласованный срок (ст.24 и 26 КДПГ). Так как в этом случае ответственность перевозчика возрастает, страховщик имеет право по предварительному согласованию увеличить сумму страховой премии. При страховании ответственности автоперевозчика за ошибки или упущения служащих принимаются риски его ответственности перед клиентами за финансовые убытки, наступившие вследствие невыполнения страхователем частично или полностью своих договорных обязательств по договору перевозки, включая, например, просрочку в доставке груза, его выдачу лицу, не имеющему соответствующих полномочий, т.е. не имеющему должной документации на получениеe груза вследствие неверных выписок или ошибок в товаротранспортной документации.

## 2.5 Страхование ответственности в железнодорожных перевозках

В связи с бурным развитием железнодорожного сообщения в Великобритании в середине XIX в. встал вопрос об ответственности при железнодорожных перевозках за ущерб, наносимый имуществу третьих лиц в результате использования паровозов. Например, в то время основной причиной возгорания сельскохозяйственных угодий, расположенных вдоль железных дорог, служили искры и зола, вылетающие из труб паровозов.

В России ответственность железных дорог перед третьими лицами, не являющимися пассажирами или грузоотправителями, регулируется общими нормами гражданского законодательства о возмещении вреда, а также Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации[[7]](#footnote-7). Устав определяет основные условия перевозок пассажиров, грузов, багажа, отношения между железными дорогами и другими видами транспорта, а также основные положения в области эксплуатации железнодорожный подъездных путей. Согласно Уставу железная дорога несет имущественную ответственность за сохранность груза и багажа после принятия его для перевозки и до выдачи его получателю, если не докажет, что их утрата, недостача или повреждение (порча) произошли вследствие обстоятельств, которые железная дорога не могла предотвратить и устранение которых от нее не зависело. Однако обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой пассажиром, является обязанностью пассажира.

При повреждении железной дорогой вагонов, контейнеров, принадлежащих грузоотправителям, грузополучателям, другим организациям, она обязана такие вагоны, контейнеры отремонтировать или уплатить их владельцам штраф в размере пятикратной стоимости повреждения вагонов, контейнеров, а также возместить убытки, понесенные владельцами вагонов и контейнеров вследствие их повреждения, в части, не покрытой штрафом.

В международном железнодорожном сообщении применяются нормы следующих международных соглашений.

Соглашения, касающиеся международного грузового сообщения по железным дорогам (СМГС, 1966 г). Предел ответственности, установленный в ст.24 СМГС, является ценой груза или его объявленной стоимостью. При повреждении всей партии предел ответственности составляет сумму, которая подлежит уплате в случае полной утраты. При повреждении какой-либо части партии предел составляет сумму, которая подлежит уплате в случае утраты поврежденного груза. В отношении задержки устанавливается, что сумма компенсации в соответствии со шкалой долей в процентах от стоимости транспортировки в размере от 6% за задержку, составляющую до 1/10 необходимого для доставки времени, до 30% за задержку, превышающую 4/10 необходимого для доставки времени. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать суммы, выплачиваемой в случае полной утраты груза.

Добавление "В" к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 09 мая 1980 г. Кроме того, подлежат возмещению расходы на перевозку, таможенные пошлины и другие суммы, выплаченные в связи с данной перевозкой, а при повреждении груза - в размере стоимости утраченной его части. Предел ответственности в отношении задержки доставки груза в 3 раза превышает расходы на перевозку. В случае полной утраты груза, компенсация за задержку в дополнение к компенсации за полную утрату не выплачивается. В случае частичной утраты груза, компенсация ограничивается трехкратным размером по отношению к расходам на перевозку в отношении этой части неутраченной партии.

В случае повреждения груза, не связанного с задержкой, компенсация за задержку подлежит уплате в дополнение к компенсации за ущерб. Полная компенсация за утрату, повреждение и задержку не должна превышать сумму, подлежащую уплате за полную утрату. В международных тарифах или в специальных соглашениях могут устанавливаться другие формы компенсации за задержку, если период транзита был установлен на основе транспортных планов.

Если железная дорога соглашается с особыми условиями перевозки, предусматривающими сниженные расходы на перевозку, она может ограничить сумму компенсации за утрату, повреждение или задержку при том условии, что такой предел был указан в тарифе. В соответствии со ст.46 КОТИФ в случае заявления о заинтересованности в доставке может потребоваться дополнительная компенсация, превышающая пределы, установленные в конвенции, до уровня заявленной суммы.

Международная смешанная перевозка означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки.

Основным документом, регламентирующим смешанные перевозки, является Конвенция о международных смешанных перевозках грузов от 1980 г., принятая на Дипломатической конференции в Женеве. Эта Конвенция распространяется на все виды транспорта и имеет приложение, которое содержит правила, способствующие упрощению таможенных процедур.

Смешанные перевозки регламентируются и другими транспортными конвенциями - Соглашением КОТИФ, Варшавской конвенцией и т.д.

В соответствии с Конвенцией КОТИФ в редакции 1980 г. смешанные перевозки осуществляются оператором, который объединяет функции экспедитора и перевозчика. Следует отметить, что правоотношения при смешанной перевозке у грузовладельца возникают именно с оператором, а не с отдельными перевозчиками (исполнителями смешанной перевозки). Оператором может быть юридическое или физическое лицо, заключающее договор смешанной перевозки и взявшее на себя за плату ответственность за исполнение договора. Оператор принимает груз для исполнения смешанной перевозки. Доказательством передачи ему груза является экспедиторская расписка. Оператор обязуется транспортировать груз в пункт назначения. Он принимает обязанность оформлять в процессе перевозки необходимые документы, производить (за счет грузовладельца) соответствующие платежи, выполнять таможенные формальности и другие действия, связанные с перевозкой. Оператор может сам осуществлять те или иные транспортные операции, либо вправе заключать для выполнения таких операций договор перевозки с предприятиями и организациями других видов транспорта.

При смешанной перевозке доставка груза на всем пути производится, как правило, по одному перевозочному документу - прямому (сквозному) смешанному коносаменту. Существует ряд типовых форм смешанных коносаментов. В их основе лежит прямой коносамент, применяемый в практике морских перевозок грузов (коносамент Балтийской и Международной морской конференций). В 1973 г. Международной торговой палатой изданы Унифицированные правила о документе смешанной перевозки.

В соответствии со ст.18 Конвенции КОТИФ 1980 г. имущественная ответственность оператора наступает за вину, которая презюмируется (изначально предполагается).

Если в соответствии с договором международной смешанной перевозкой не предусматривается перевозка грузов морским или внутренним водными путями, то предел ответственности оператора смешанной перевозки ограничивается.

В табл.1 приводится сравнение пределов ответственности перевозчика (в СПЗ) по различным международным конвенциям.

Таблица 1. Пределы ответственности перевозчика по международным конвенциям

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Конвенция или протокол | Размер ответственности за одно место или единицу отгрузки | Размер ответственности за 1 кг брутто-веса |
| Морская перевозка | | |
| Гамбургские правила 1978 г.  Протокол, содержащий поправки к Гаагским правилам/Висбийскому протоколу 1979 г. | 825  666,67 | 2,5  2,0 |
| Воздушная перевозка | | |
| Монреальские протоколы 1975 г. | Не применяется | 17 |
| Дорожная перевозка | | |
| Протокол, содержащий поправки к Конвенции КДПГ 1978 г. | Не применяется | 8,33 |
| Железнодорожная перевозка | | |
| КОТИФ в редакции 1980 г. | Не применяются | 17 |
| Смешанная перевозка | | |
| Конвенция о смешанных перевозках 1980 г.:  если транспортировка включает перевозку морскими или внутренними водными путями  если транспортировка не включает перевозку морскими или внутренними водными путями | 920  Не применяется | 2,75  8,33 |

В соответствии с Конвенцией КОТИФ в редакции 1980 г. за просрочку в доставке груза предел имущественной ответственности оператора не более 2,5 провозочных платежей (фрахта), приходящихся на задержанный доставкой груз, но не свыше общего фрахта, подлежащего уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки за утрату, повреждение и задержку не должна превышать предела за полную утрату груза. Конвенция КОТИФ не запрещает применение других международных соглашений о перевозках грузов в смешанном сообщении.

## Глава 3. Страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные технологические объекты

## 3.1 Страхование ответственности предприятий, эксплуатирующих опасные технологические объекты

Страхование ответственности предприятий, эксплуатирующих опасные технологические объекты (подъемные краны, лифты, металлургические печи, котлы под давлением и т.п.) проводится согласно Федеральному закону "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" в обязательной для предприятий форме по стандартным Правилам страхования, разработанным Госгортехнадзором России (ныне в составе Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору). Признаки опасности перечислены в приложениях 1 и 2 к этому закону. Заключение договора страхования является одним из условий эксплуатации опасного производственного объекта. Тарифы по этому виду страхования устанавливаются по соглашению между страхователем и страховщиком в зависимости от степени риска, обычно в диапазоне от 0,1 до 2% страховой суммы. Минимальные размеры страховых сумм установлены упомянутым законом в 100 тыс. руб. (3 класс опасности), 1 млн. руб. (2 класс) и 7 млн. руб. (1 класс).

Законом "О соглашениях о разделе продукции"[[8]](#footnote-8) предусматривается обязанность инвестора, занимающегося добычей ископаемых на территории России, страховать свою гражданскую ответственность за риски причинения ущерба природной среде при авариях оборудования.

Законом "О безопасности гидротехнических сооружений" от 21 июля 1997 г. №117-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) введено обязательное страхование гражданской ответственности за причинение вреда посторонним лицам и их имуществу при авариях на гидротехнических сооружениях (плотинах, дамбах, шлюзах, причалах, каналах и т.п.). Величина вероятного ущерба, причиняемого третьим лицам при аварии ГТС, определяется согласно Правилам, утвержденным постановлением Правительства РФ от 18 декабря 2001 г. и "Порядку определения размера вреда, который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварии ГТС", утвержденному 18 мая 2002 г. совместными приказами: МЧС России № 243, Минэнерго России № 150, МПР № 270, Минтранса России № 68 и Госгортехнадзора России № 89.

При оценке вероятного вреда, причиняемого жизни и здоровью физических лиц, прогнозируются расходы на погребение погибших, расходы на компенсацию за потерю кормильцам семьям погибших и иные расходы, которые предусмотрены законодательно и могут быть взысканы судом с владельца опасного объекта или виновного в аварии лица.

Гражданская ответственность других предприятий и организаций за причинение вреда окружающей природной среде (экологическое страхование) страхуется в добровольном порядке.

В законопроекте об обязательном страховании ответственности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты, к таким объектам отнесены:

автозаправочные и газонаполнительные станции и базы, на которых осуществляется хранение, перекачка, заправка топливом и другими горюче-смазочными веществами;

опасные производственные объекты - предприятия и отдельные производства, в состав которых входят цеха, участки, площадки, сооружения, а также технические устройства, представляющие опасность для окружающих;

гидротехнические сооружения;

железнодорожный, автомобильный транспорт, речные суда внутренних водных путей, осуществляющие перевозку опасных грузов (воспламеняющихся, окисляющихся, горючих, взрывчатых, токсичных веществ), которыми при аварии транспортного средства может быть причинен вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц;

• торговые организации, осуществляющие хранение, оптовую или розничную торговлю лакокрасочными и пиротехническими изделиями;

• предприятия и организации, осуществляющие деятельность по уничтожению химического оружия.

## 3.2 Страхование ответственности при перевозке опасных грузов

Особое внимание в мировой практике уделяется страхованию ответственности при перевозке опасных грузов. В России ответственность при перевозке опасных грузов регулируется следующими документами.

Федеральный закон "О промышленной безопасности опасных производственных объектов".

Статьи 316-322 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ), предусматривающими ответственность за ущерб от загрязнения нефтью с судов.

Статьи 326-333 КТМ, предусматривающие ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ. Согласно ст.331 КТМ собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

10 млн. СПЗ для судна вместимостью не более чем 2000 т;

для судна вместимостью более чем 2000 т к сумме, указанной в абзаце втором настоящей статьи, за каждую последующую тонну вместимости добавляются: от 2001 до 50 000 т - 1500 СПЗ; свыше 50 000 т - 360 СПЗ при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 100 млн расчетных единиц.

Статья 327 КТМ устанавливает перечень опасных и вредных веществ, перевозимых на борту судна в качестве груза: нефть и жидкие вещества, перечисленные в приложениях 1 и 2 Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 г.; сжиженные газы, опасные и вредные вещества, установленные Международным кодексом морской перевозки опасных грузов от 1965 г.; жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°С.

В КТМ (п.4 ст.327) под ущербом понимаются: смерть или повреждение здоровья любого лица, причиненные опасными и вредными веществами на судне, перевозящем такие вещества, или вне такого судна; утрата или повреждение имущества, причиненное опасными и вредными веществами вне судна, перевозящего такие вещества; ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненный опасными и вредными веществами, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде кроме упущенной выгоды в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты; расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

Если невозможно разумно отделить ущерб, причиненный опасными и вредными веществами, от ущерба, причиненного вследствие других обстоятельств, весь такой ущерб считается причиненным опасными и вредными веществами, если даже ущерб, причиненный вследствие других обстоятельств, не является ущербом, указанным в подп.1 и 2 п.2 ст.326 КТМ.

Под инцидентом понимается в КТМ любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения ущерба.

Морская перевозка опасных и вредных веществ означает период с момента, когда опасные и вредные вещества поступили в любую часть судового оборудования при погрузке и до момента, когда они перестали находиться в любой части судового оборудования при выгрузке. В случае, если судовое оборудование не используется, данный период начинается и заканчивается соответственно, когда опасные и вредные вещества пересекают поручни судна.

Приказ Минтранса России "Об утверждении правил безопасности морской перевозки грузов от 21 апреля 2003 г. № ВР-1/л. Правила безопасности морской перевозки грузов разработаны в соответствии со ст.5 (п.2) и ст.2 КТМ РФ, а также в целях исполнения обязательств России по Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. с поправками (Конвенция СОЛАС-74, принята Постановлением Совмина СССР от 2 ноября 1979 г. № 975).

Статья 86 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (в ред. от 5 апреля 2003 г. № 43-ФЗ, от 30 июня 2003 г. № 86-ФЗ).

Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утверждены постановлением Госгортехнадзора России от 16 августа 1994 г. № 50 (в ред. от 20 июня 2002 г. № 29).

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом, утверждены приказом Минтранса России от 8 августа 1995 г. № 73 (действуют в ред. от 14 октября 1999 № 77).

В международной практике также действует ряд международных конвенций и соглашений.

Базельский протокол об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления

Общие положения регламентируются в следующих документах:

рекомендациях по перевозке опасных грузов - Документ ООН;

рекомендациях по перевозке опасных грузов (испытания и критерии) - Документ OOH;

правилах безопасной перевозки радиоактивных материалов.

По автомобильному транспорту - Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Протокол о подписании и приложения А и В. - Нью-Йорк и Женева: ООН, 2001.

По железнодорожному транспорту - Правила международной перевозки опасных грузов по железным дорогам.

По морскому транспорту - Международный кодекс морской перевозки опасных грузов; Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.; Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 г.; Международное руководство по безопасности для нефтяных танкеров и терминалов; Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих химические грузы наливом.

По воздушному транспорту - Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

Речной транспорт - Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям.

Материалы Европейской экономической комиссии. Комитет по внутреннему транспорту. Специальное совещание экспертов по Конвенции о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом.

## 3.3 Ответственность организации, эксплуатирующей ядерную установку

В соответствии с Федеральном законом "Об использовании атомной энергии" установлена ответственность организации, эксплуатирующей ядерную установку. Это гражданско-правовая ответственность за убытки, причиненные физическим и юридическим лицам радиационным воздействием, за вред жизни и здоровью граждан, обусловленный радиационным воздействием (ст.53 упомянутого Закона), а также за вред, причиненный радиационным воздействием природной среде (ст.59). Ответственность эксплуатирующей организации наступает независимо от ее вины (ст.54). Виды и предел ответственности эксплуатирующей организации должны быть установлены законом, который пока не принят. Эксплуатирующая организация должна иметь финансовое обеспечение ответственности, которое может включать государственную и иные гарантии, собственные средства, страховой полис. Срок исковой давности за убытки имуществу и вред окружающей среде установлен в три года, а по вреду, причиненному жизни и здоровью граждан срок исковой давности не распространяется (ст.58). При страховании ответственности эксплуатирующей организации срок приема заявлений пострадавших при ядерном инциденте устанавливается равным 10 годам.

Страховая защита атомных рисков согласно Венской конвенции (в ред. 1993 г) наряду со смертью, с телесными повреждениями и ущербом имуществу включает экономические потери от ущерба здоровью и имуществу, затраты на меры по восстановлению окружающей среды, потери дохода, получаемого от применения или использования природной среды в результате ее значительного ухудшения, и затраты на мероприятия, призванные уменьшить потери после аварии.

Под ядерным инцидентом понимается любое происшествие или серия происшествий одного происхождения, которые причинили ядерный ущерб.

Оператором ядерной установки может быть физическое лицо, товарищество, частный или государственный орган, международная организация, государство или любое входящее в него образование, назначенное или признанное, отвечающее за ядерную установку в качестве оператора этой установки. В России вместо оператора применяется термин "эксплуатирующая организация".

Основные принципы ответственности оператора за ядерный ущерб в России, в основном, соответствуют принципам Венской конвенции по гражданской ответственности за ядерный ущерб 1963 г. (в ред. Протокола 1997 г), но есть и принципиальные отличия. Венская конвенция определяет, что ответственность оператора (эксплуатирующей организации) в отношении одного ядерного инцидента может быть ограничена суммой не менее 300 млн. СПЗ. Эта сумма может быть снижена до 150 млн. СПЗ, если остальное гарантирует государство.

Наряду с Венской действует Парижская конвенция об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии 1960 г. (в ред. Протокола 1982 г). Парижская конвенция установила основные принципы, на которых основаны международные соглашения по ответственности операторов ядерных установок за ядерный ущерб. Протокол 1982 г. сблизил позиции Парижской и Венской конвенций, но не унифицировал их. Брюссельская дополнительная конвенция 1963 г. (в ред. Протокола 1982 г) вместе с Парижской конвенцией установили лимит ответственности оператора в 300 млн. СПЗ, из которых не менее 5 млн. СПЗ должно покрывать страхование, до 170 млн. СПЗ должно обеспечивать государство, на чьей территории размещена ядерная установка, и остальная часть покрывается совместно участниками конвенций.

Приоритет ядерного закона над морским законом установила Конвенция по гражданской ответственности в области морских перевозок ядерного материала (Брюссель, 1971 г). Там же, в Брюсселе, в 1962 г. была принята Конвенция по ответственности операторов ядерных судов.

Страхование ответственности эксплуатирующей организации ядерной установки имеет ряд отличий от других видов страхования ответственности: весьма значительный лимит ответственности;

сложность объективного расчета тарифа;

длительность периода ответственности страховщика (до 10 лет, а в отдельных случаях и более).

В связи с этим страхованием ответственности таких организаций во всем мире занимаются преимущественно специализированные страховщики и страховые пулы. Такие пулы существуют в США, Швеции, Японии, Германии, Великобритании, России, и всего их более 30. Однако ядерные риски столь велики, что даже пулы не в состоянии удержать их у себя (например, ядерный пул США удерживает до 30% рисков) и передают другим национальным пулам и на международный рынок перестрахования. Некоторые национальные ядерные пулы пользуются налоговыми льготами. Ядерный пул Германии получил разрешение налоговых органов на создание необлагаемого налогом накопительного резерва "обеспечения атомной электростанции", максимальная величина которого соответствует самой высокой ответственности, принятой участником пула на один риск.

За рубежом активно используется взаимное страхование и само страхование ответственности оператора. В США, например, гражданская ответственность оператора страхуется в ядерном, пуле на страховую сумму 200 млн. долл. на один реактор (страховой взнос от 350 тыс.

до 925 тыс. долл. в зависимости от типа и мощности реактора). Если ущерб превысит 200 млн. долл., то за каждый реактор (из 116 страхуемых реакторов) оператор доплачивает взнос до 75,5 млн. долл. для возмещения фактического ущерба.

## Заключение

Закон "Об организации страхового дела в Российской Федерации" выделяет следующие виды страхования гражданской ответственности:

владельцев автотранспортных средств;

владельцев средств воздушного транспорта;

владельцев средств водного транспорта;

владельцев средств железнодорожного транспорта;

организаций, эксплуатирующих опасные объекты;

за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ, услуг;

за причинение вреда третьим лицам;

за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору.

Наибольшую важность среди различных видов страхования ответственности имеет обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО) в силу его массовости, затрагивающей большинство активного населения страны.

В России закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", вступивший в силу с 1 июля 2003 г., установил основные понятия, принципы, условия и порядок проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также размер страховой суммы и порядок ее выплат. В каждом случае размер страховой выплаты зависит от реального ущерба имуществу потерпевшего и ущерба его здоровью с учетом понесенных пострадавшим расходов на его восстановление. При гибели потерпевшего возмещается вред в связи с потерей кормильца и расходы на погребение.

Разновидностью страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является страхование ответственности перевозчиков перед перевозимыми пассажирами и грузоотправителями.

Другим обязательным видом страхования является страхование гражданской ответственности предприятий, эксплуатирующих опасные производственные объекты. Этот вид страхования введен Законом "О промышленной безопасности опасных производственных объектов". Все организации и предприятия, эксплуатирующие опасные производственные объекты, должны страховать свою ответственность за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц и окружающей природной среде в случае аварии на опасном производственном объекте. Государственный контроль за соблюдением этого Закона проводит Федеральная служба по технологическому надзору. Особую группу опасных объектов представляют объекты, где используется ядерная энергия (ядерные реакторы, диагностическое оборудование с применением радиоактивных изотопов и т.п.).

Специфическим видом страхования является страхование ответственности за качество продукции. Особую важность оно приобретает в связи с принятием Закона "О качестве и безопасности пищевых продуктов", предусматривающего необходимость финансовых гарантий не только для возмещения вреда пострадавшим от некачественных продуктов, но и для возмещения затрат органов санитарно-эпидемиологического надзора на ликвидацию последствий такого ущерба.

Имущественная ответственность за вред, причиненный вследствие недостатков продукции, товара, предусматривает возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потребителя вследствие недостатков товара (работы, услуги). Право требовать возмещения вреда признается за любым потерпевшим вне зависимости от того, находился он в договорных отношениях с исполнителем (продавцом) или нет.

Гражданская ответственность перед третьими лицами включает персональную гражданскую ответственность, например, владельца дома за риски причинения вреда прохожим, профессиональную ответственность врачей, нотариусов, оценщиков, антикризисных управляющих и лиц некоторых других профессий. Профессиональная ответственность представителей некоторых профессий, где причиненный вред может быть значительным (нотариусы, оценщики, арбитражные управляющие, таможенные брокеры) должна быть застрахована в обязательном порядке.

В отдельную группу закон о страховании выделяет страхование ответственности работодателей перед наемными работниками. Во многих развитых странах такое страхование является обязательным и связано с огромными размерами претензий работников к своим работодателям.

Страхование ответственности по договору предполагает страхование рисков несоблюдения одной из сторон, подписавших договор, своих обязательств. Примером такого страхования может служить страхование ответственности при проведении аудита. Некоторые виды финансовой деятельности, например страхование, подлежат обязательной финансовой проверке, которая называется аудитом. Организация, проводящая такую проверку, обязана страховать риск ответственности за нарушение договора на оказание аудиторских услуг.

Понимание особенностей страхования ответственности невозможно без подробного рассмотрения законодательства, регламентирующего правовую ответственность граждан и предпринимателей, нарушение которого может привести к причинению ущерба третьим лицам. Учитывая тяжесть последствий для потерпевших при нарушении ряда законов и необходимость обеспечить им компенсацию ущерба за счет страхования, независимо от наличия или отсутствия средств у причинителя вреда, некоторые виды страхования ответственности проводятся в обязательной форме.

## Список используемой литературы

Нормативные акты:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Официальный текст с изменениями и дополнениями на 1 мая 2005 года. – М.: Издательство Эксмо, 2005. – 480 с. – (Российское законодательство).
2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. №24-ФЗ.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. №60-ФЗ.
4. Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ.
5. Федеральный закон "О промышленной безопасности опасных производственных объектов".

Учебная литература:

1. Страховое право: Учебник для вузов / Под ред. проф.В. В. Шахова, проф.В.Н. Григорьева, Е.Л. Ефимова. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2002. – 384 с.
2. Страховое право: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности "Юристпруденция" / Под ред.В. В. Шахова, В.Н. Григорьева, А.П. Архипова. - 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2007. – 353 с.
3. Комментарий к страховому законодательству. Фогельсон Ю.Б. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2002. – 347 с.
4. Введение в страховое право. Фогельсон Ю.Б. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2001. – 224 с.
5. Гвозденко А.А. Страхование: учеб. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – 464 с.

1. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ (с последующими и изменениями) [↑](#footnote-ref-1)
2. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. [↑](#footnote-ref-2)
3. Интерфакс-АФИ. 2005. 7 июля. [↑](#footnote-ref-3)
4. Шинкаренко И. Э. Страхование ответственности: Справочник. М.: Финансы и статистика,1999. [↑](#footnote-ref-4)
5. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 года №24-ФЗ (в редакции законов от 5 апреля 2003 г. №43-ФЗ и 30 июня 2003 г. №86-ФЗ) [↑](#footnote-ref-5)
6. Постановление Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. №12. [↑](#footnote-ref-6)
7. Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. №18-ФЗ [↑](#footnote-ref-7)
8. Закон «О соглашениях о разделе продукции» от 30 декабря 1995 г. №25-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) [↑](#footnote-ref-8)