Министерство науки и образования Украины

Университет Экономики и Управления

Реферат

По дисциплине: «Страхование»

На тему: «Морское страхование»

Выполнила:

студентка 422 группы

Валеева Дарья

Симферополь, 2008

**1. Особенности морских рисков и страхования морских судов**

По страхованию средств водного транспорта могут быть застрахованы морские и речные суда любого класса и назначения (корпус судна с надстройками и рубками, судовые помещения, двигатели, котлы, вспо­могательные механизмы, оборудование, судовые устройства и т. д.). Страховые компании возмещают убытки, происшедшие вследствие случайностей и опасностей плавания, а так­же по другим причинам внезапного и непредвиденного характера. При этом все возможные события делятся на две группы - не свя­занные и связанные с действиями судовладельца. К первым отно­сятся затопление судна в шторм, посадка на мель, удар молнии, по­жар, пиратство и др. Наступление же рисков второй группы судо­владелец, как правило, имеет возможность предотвратить: взрыв котлов, поломка валов, скрытые дефекты оборудования и корпуса и т. п. Поэтому в последнем случае страховщики изучают все об­стоятельства, связанные с возмещением убытков, на предмет на­личия или отсутствия вины судовладельца.

Договор страхования может быть заключен в одном из ниже­следующих вариантов:

1) «с ответственностью за полную гибель». По этому варианту возмещаются убытки, возникшие вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной), которая произо­шла по любым причинам, кроме перечисленных в исключе­ниях. Также подлежат возмещению убытки, связанные с про­пажей судна без вести, убытки и взносы по общей аварии (по доле судна), а также необходимые и целесообразно про­изведенные расходы по спасанию судна, предотвращению и уменьшению убытков, а также по установлению их раз­мера;

2) «с ответственностью за повреждение». Здесь возмещаются затраты по устранению повреждений судна, его механизмов, машин и оборудования, происшедших по любым причинам, кроме тех, которые перечислены в исключениях;

3) «с ответственностью за гибель и повреждение».

К упомянутым исключениям, когда убытки не возмещаются, относятся случаи их наступления вследствие известной страхова­телю немореходности судна до выхода его в рейс, эксплуатации судна в условиях, не предусмотренных его классом, износа, кор­розии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежно­стей и т. д.

В заявлении о страховании судовладелец должен сообщить точные сведения о судне (тип судна, название, год постройки, флаг, класс регистра, валовая вместимость судна) и указать усло­вия страхования. Так же, как и по страхованию воздушных су­дов, договор можно заключить на срок и на рейс. В первом слу­чае страхователь также указывает район плавания и срок страхо­вания, а во втором — пункты начала и окончания рейса, его продолжительность и пункты захода. При страховании на рейс обязательства страховщика начинаются обычно с момента отдачи швартовых или снятия с якоря в порту отправления и оканчива­ются с момента пришвартования или постановки на якорь в пор­ту назначения.

Отметим, что страховая организация возмещает убытки, проис­шедшие только в том районе плавания или в том рейсе, который был указан в договоре страхования. При выходе судна из пределов рай­она плавания или при отклонении от обусловленного пути следова­ния страхование прекращается. Однако если этот выход или откло­нение связаны со спасанием человеческих жизней, судов и грузов, вызваны необходимостью обеспечения безопасности плавания, то страховая защита остается в силе. Для получения страхового возме­щения судовладелец должен представить необходимые документы:

судовые и машинные журналы, объяснения капитана и других чле­нов команды, акт осмотра, подлинники счетов на все виды расхо­дов, произведенных в момент происшествия и во время ремонта.

При повреждении судна возмещается стоимость его ремонта, равная сумме расходов, необходимых для приведения судна в со­стояние, в котором оно находилось в момент заключения догово­ра страхования. Последний часто предусматривает и размер невоз­мещаемой части убытка. Например, могут не возмещаться 10% расходов по устранению повреждения машин, котлов и оборудо­вания судна, 25% расходов по устранению повреждений, получен­ных в результате контакта со льдом, и др. Возмещение в размере страховой суммы выплачивается в следующих случаях:

а) при полной фактической гибели судна (судно полностью уничтожено или безвозвратно утеряно для страхователя);

б) при полной конструктивной гибели судна (восстановление или ремонт судна экономически нецелесообразны);

в) при пропаже судна без вести (о судне не поступало никаких сведений в течение трех месяцев, причем последнее известие о судне было получено до истечения срока договора страхо­вания).

При выплате страхового возмещения в случае полной гибели или пропажи судна без вести к страховщику переходит право соб­ственности на застрахованное судно в пределах уплаченной сум­мы. Однако если страховая компания отказывается от права соб­ственности на судно, то возмещение выплачивается без вычета остаточной стоимости имущества. Отметим, что, кроме общих ос­нований расторжения договора страхования, страховщик имеет пра­во досрочно прекратить его в случае изменения, приостановления или окончания действия класса судна, который последнее имело на момент заключения договора.

Всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, может представлять объект морского страхования. В качестве основных объектов морского страхования рассматриваются суда, перевозимые грузы, жизнь и здоровье членов экипажа и пассажиров, гражданско-правовая ответственность перевозчика и других участников транспортного процесса (например, морского агента) за ущерб, причиненный третьим лицам. К числу возможных объектов морского страхования относится упущенная коммерческая выгода, связанная с процессом морской перевозки грузов, т. е. потеря фрахта, бремя расходов, причитающихся по общей аварии, различные штрафные санкции, предъявляемые к судовладельцу, а также судебные издержки по рассмотрению спорных дел в суде и арбитраже. Круг возможных объектов морского страхования в целом очень широк. Содержание объекта морского страхования обязательно указывается в условиях заключаемого договора страхования либо в правилах клуба взаимного страхования судовладельцев.

Характеристика возможных объектов страхования содержится в залицензированных правилах и условиях страховщика применительно к каждому конкретному виду страхования. Страхователь имеет право в любой момент ознакомиться с содержанием этих условий и правил, прошедших правовую и экономическую экспертизу в органе государственного страхового надзора, по национальной принадлежности страховщика.

Наличие объекта морского страхования ставит перед страховщиком задачу его экспертной оценки на предмет соответствия требованиям имеющихся правил и условий страхования, а также определения меры стоимости этого объекта.

Технико-экономический аспект оценки объекта морского страхования носит название сюрвейя (survey), а специалисты, занятые на этом участке работы, называются сюрвейерами (surveyors). Сюрвейя проводится на стадии, предшествующей заключению договора страхования или введению судна в клуб взаимного страхования, а также по факту страхового случая, когда требуется установить действительные размеры материального ущерба, причиненного страхователю, и произвести страховую выплату либо дать мотивированный отказ. Документально оформленные выводы сюрвейи в форме отчетов, актов, докладов и т. п. используются в андеррайтинге.

Различают сюрвейеров морского страховщика и независимых сюрвейеров. В Украине сюрвейерская деятельность подлежит обязательному государственному лицензированию.

Сюрвейеры, работающие в аппарате морского страховщика, также называются аварийными комиссарами (loss adjusters). К независимым сюрвейерам в качестве юридических или физических лиц относятся классификационные общества, а также специализированные сюрвейерские фирмы либо отдельные дипломированные специалисты.

Оценка ОМС, с точки зрения целесообразности дальнейшего заключения договора морского страхования в отношении ОМС или введения судна в клуб взаимного страхования, носит название андеррайтинга (underwriting).

Андеррайтинг морских судов для целей страхования выделяет две крупные группы объектов. Первую группу этих объектов составляют морские суда, находящиеся в эксплуатации, вторую группу – суда, находящиеся в постройке. Морской страховщик исходит из того, что суда – это сложные в техническом и конструктивном отношении инженерные сооружения, способные плавать и предназначенные для перевозки грузов и людей, а также выполнения различных работ.

**2. Договор морского страхования и взаимоотношения сторон**

Морское страхование – это один из видов имущественного страхования. Его целью является возмещение ущерба, причинённого страхователю гибелью или повреждением во время морского пути объекта, с которым связан его имущественный интерес.

Морской путь – это время стоянки, время перевалки, складирования, промежуточной, речной, сухопутной перевозки.

Страхователем может быть любое лицо, имеющее законный имущественный интерес в морском предприятии или в его составных частях и получают выгоду от его благополучного завершения или ущерб от потерь, повреждения. Можно страховать не только уже имеющийся интерес, но и ожидаемый от благополучного завершения морского предприятия.

Объектом морского страхования может быть всякий связываемый с торговым мореплаванием имущественный интерес – это судно, в том числе и находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд, ожидаемая от продажи груза прибыль, заработанная плата.

Страховая сумма должна соответствовать страховой стоимости, но при страховании грузов сюда включается ожидаемая прибыль.

Суда делятся на группы по:

* назначению;
* районам плавания;
* материалам постройки;
* ходу движения (парусные, колёсные, винтовые);
* роду двигателя (ветровые, паровые);
* Торговые суда делятся на наливные и сухогрузы.

Страховщики принимают на страхование любой имущественный интерес связанный с эксплуатацией судна от любых случайностей и опасностей во время или в период постройки судна.

Условия страхования плавающих средств зависят от цели их использования. Наиболее крупная сфера деятельности – это страхование торговых судов.

КАСКО страхование предполагает возмещение ущерба от повреждения и конструктивной гибели транспортного средства.

Страховое покрытие распространяется на:

* судно;
* машинное оборудование;
* оснащение;
* всё, что есть на борту.

Страхуя все убытки, которые произошли во время судовождения, различают понятия полной гибели и полной конструктивной гибели судна.

Полная гибель судна – это означает, что судовладелец потерял судно безвозвратно.

Полная конструктивная гибель судна – это собственность, находящаяся в состоянии, не подлежащем восстановлению, она признаётся в случае, если затраты на ремонт больше стоимости корабля после ремонта.

Включение оплаты спасательных работ в объёме страхового покрытия было вызвано необходимостью защиты окружающей среды от вызванных аварий.

Характерными чертами страхования судов являются:

* ограничение области страхования; она является крайне конкурентной, т.к. в мире насчитывается около 80 тыс. судов;
* срок страхования обычно один;
* в полисе обязательно указываются географические рамки планирования грузов;
* страховая сумма и тариф установлены индивидуально для каждого судна, т.к. нет одинаковых условий эксплуатации и характеристики судов.

на тарифную ставку влияют следующие показатели:

* стоимость судна;
* возраст судна;
* тип судна;
* грузоподъёмность;
* мощность двигателя;
* классификация;
* флаг, под которым ходит судно;
* менеджмент (владения, капитал, экипаж);
* район плавания;
* условия страхового покрытия.

Объём страхового покрытия зависит от условий страхования.

Не возмещаются убытки, произошедшие вследствие:

* умысла, грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя;
* известной страхователю немореходности судна до выхода его в рейс;
* износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования;
* эксплуатация судна в условиях, не предусмотренных его ледовым классом;
* прямого или косвенного воздействия радиации или радиоактивного заражения;
* расходы по содержанию судна и экипажа, за некоторыми исключениями;
* убытки и расходы, связанные с удалением остатков застрахованного судна, причинами ущерба окружающей среде, здоровью людей и имуществу третьих лиц;
* косвенные убытки страхователя.

Договор страхования судов заключается на основании письменного заявления, в котором сообщаются точные сведения о судне, страховой сумме, условия страхования.

Если судно страхуется на один рейс, то указывается пункт начала и окончания рейса, пункты захода и продолжительность рейса.

Если судно страхуется на определённый срок, то указывается район плавания и срок страхования.

Решение о заключении договора морского страхования или введении конкретного судна в клуб взаимного страхования принимается исходя из анализа основных технико-эксплуатационных характеристик и класса судна. При этом во внимание принимается общепринятая классификация судов. Решающую роль в процессе андеррайтинга имеет класс судна, который присвоен ему классификационным обществом. Во внимание принимается также «страховая история», т. е. имеющиеся сведения и факты об авариях и происшествиях с данным судном в прошлом.

В результате морской страховщик, опираясь на данные системы обязательной сертификации морских гражданских судов, получает:

* подтверждение соответствия морских судов установленным требованиям национальных и международных нормативных актов;
* обеспечение безопасного плавания судов в соответствии с их назначением;
* гарантии охраны человеческой жизни на море;
* обеспечение предотвращения загрязнения с судов для охраны окружающей среды.

B международной практике существует несколько вариантов стандартных условий страхования судов на срок:

* полные условия страхования,
* условия страхования без ответственности за частную аварию,
* условия страхования без ответственности за повреждение,
* условия страхования только от полной гибели.

Полные условия страхования. Официально эти условия называются «Институтскими оговорками о страховании судов на срок», неофициально – условия страхования от всех рисков. Согласно «полным условиям страхования» страховщик возмещает судовладельцу убытки от физической и конструктивной гибели или повреждения судна. Причинами такой гибели может быть пожар, взрыв на судне, буря, землетрясения, посадка судна на мель или его соприкосновения с какими-либо предметами, а также вследствие любых других опасностей, связанных с мореплаванием.

Страхование на данных условиях покрывает также гибель и повреждение застрахованного имущества в результате ряда причин, которые, как это трактуется английской практикой, не являются морскими опасностями. В их число входят: несчастные случаи в процессе грузовых работ и бункеровки, поломки валов и взрыва котлов, скрытых дефектов корпуса судна или оборудования, небрежность экипажа и лоцмана, а также небрежности, допущенные при ремонте судна, если судовладелец производил ремонт не сам.

Не возмещаются убытки, явившиеся следствием политического и социального характера: трудовые конфликты, захват, арест и задержание судна, военных действий, гражданских волнений. Судовладельцу возмещаются чрезвычайные расходы по сокращению или предотвращению убытков по рискам, покрытым страхованием, расходы по общей аварии.

Условия страхования без ответственности за частную аварию. По условиям страхования «без ответственности за частную аварию» страхуются те же самые риски, что и на полных условиях, но ответственность страховщика не возникает по частной аварии. Под аварией понимается ущерб и убытки, а также чрезвычайные расходы, понесенные судном, грузом и фрахтом в процессе морской перевозки. Под понятием аварии морское право подразумевает не сам случай аварии, а связанные с ним убытки участников 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 несет тот, кто ее потерпел или тот, на кого возлагается ответственность за нее.

Общей аварией являются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвования в целях спасения судна, фрахта или груза. Поскольку такие расходы и пожертвования сделаны разумно и обеспечили полезный эффект, они должны быть распределены между участниками перевозки пропорционально стоимости принадлежащего им спасенного имущества.

Таким образом, к общей аварии могут быть отнесены лишь такие расходы и пожертвования, при которых одновременно имеют место четыре следующих условия:

Общая опасность.

Преднамеренность.

Разумность.

Чрезвычайность.

Если повреждение имеет характер общей аварии, то страховщик возмещает часть соответствующих расходов на ремонт судна, но лишь в той мере, в какой это касается не самого корпуса судна, а машин, котлов, рефрижераторных установок, кранов, лебедок и прочего оборудования. В остальном условия страхования без ответственности за частную аварию не отличаются от полных условий, но в экономическом смысле разница между ними очень велика, так как основная часть потерь на морском флоте связана с частными авариями, имея в виду, что частные аварии возникают чаще.

Условия страхования без ответственности за повреждение. Эти условия обеспечивают еще более узкое покрытие, поскольку страховщик не отвечает ни за какие повреждения застрахованного судна и его оборудования - ни за случайные, ни за те, которые причинены намеренно и разумно в ходе спасания. Доля судовладельца в общей аварии возмещается за вычетом расходов на ремонт судна.

Условия страхования только от полной гибели. Это самые узкие условия в практике страхования морских судов, поскольку ответственность страховщика возникает лишь в случае гибели судна. Другие условия исключаются.

В практике международной торговли взаимоотношения сторон по торговой сделке регулируются на основе инкотермов, представляющих собой совокупность условий и правил контрактов.

Наиболее распространены четыре основных типа торговых сделок, обозначаемых аббревиатурами: СИФ, КАФ, ФОБ, ФАС.

Сделка СИФ получила своё название от начальных букв английских слов: стоимость, страхование и фрахт (cost, insurance, freight). Это особый вид контракта, в котором на специальных основаниях решаются основные вопросы купли-продажи: момент перехода на покупателя риска случайной гибели, повреждения или передачи товара, добросовестного действия продавца; порядок расчётов и др. вопросы.

При продаже товара на условиях СИФ продавец обязан доставить груз в порт отгрузки, погрузить его на борт судна, зафрахтовать тоннаж и оплатить фрахт, застраховать груз от морских рисков на всё время перевозки до сдачи его перевозчиком покупателю и выслать покупателю все необходимые документы об отправке.

По сделке СИФ от продавца не требуется физической передачи товара покупателю, достаточно пересылки ему всех товарно-сопроводительных документов по этой сделке. Имея документы, покупатель может распоряжаться дальнейшей судьбой груза до его получения.

Широкое распространение сделок СИФ в международной торговле привело к необходимости выработки специальных международных правил по их толкованию.

Такие правила, разработанные международной Ассоциацией международного права, первоначально были приняты на конференции в Варшаве в 1928 г., а затем в 1932 г. в Оксфорде они были переработаны и окончательная редакция получила наименование Варшавско-Оксфордских правил.

Правила обязательной силы не имели и применялись лишь тогда, когда это согласовывалось между продавцом и покупателем при заключении торговой сделки.

Вместе с тем любое расширение условий могло производиться, но уже за счёт покупателя.

Сделки КАФ получили своё название от начальных букв английских слов: стоимость и фрахт(cost and freight).

По сделке КАФ продавец должен заключить за свой счёт договор морской перевозки до места назначения, указанного в контракте, и доставить груз на борт судна. Обязанность страхования лежит на покупателе.

Сделки ФОБ получили своё название от английского выражения «свободно на борту»(free on board). По условиям этого вида сделок продавец обязан погрузить товар на борт судна, которое должен зафрахтовать покупатель. Он же должен застраховать товар на время перевозки, обычно от внутреннего пункта до порта погрузки и далее до конечного пункта назначения.

Сделки ФАС – от английского выражения «свободно на борту» или «свободно вдоль борта судна».

Содержание сделок на условиях ФАС аналогично условиям ФОБ, с той разницей, что по условиям сделки ФОБ продавец обязан погрузить груз на судно, и товар переходит на риск покупателя с момента пересечения борта судна, а по сделке ФАС продавец доставляет груз на причал к борту судна, и дальнейшая ответственность за груз с него снимается.

Карго страхование предусматривает покрытие груза только на время его передвижения.

Объектами страхования карго являются:

 а) сам груз;

 б) возросшая стоимость;

 в) комиссионные посредникам;

 г) таможенная пошлина;

 д) непредвиденные обстоятельства, связанные с фрахтом.

При принятии грузов на страхование учитываются все факторы риска, которые могут повлиять на объём покрытия.

Рассмотрим основные факторы, которые андеррайтер должен принимать во внимание при исчислении ставки.

Тип груза:

-повышенная восприимчивость к некоторым видам ущерба;

-стоимость товара и страховая сумма.

Условия страхового покрытия находятся в прямой зависимости от характера груза. Договоры страхования скоропортящихся фруктов, предметов, способных к самовозгоранию, металлических изделий и конструкций содержат широкий список ограничений. Сюда входят упаковка, размер, вес и стоимость груза, планируемый курс, продолжительность рейса, время года, техническое состояние и характеристики судна.

Практика страхования судов насчитывает четыре возможных варианта оценки перевозимого имущества:

* стоимость груза в пункте отправления с учётом ожидаемой прибыли. Если владелец груза не может подтвердить размер предполагаемой прибыли, то в полисе устанавливается максимальная величина (20%). При наличии документов, подтверждающих прибыль свыше 20%, фиксируется требуемая величина и указывается в счёте-фактуре;
* стоимость в месте назначения. Подразумевается цена товара на момент прибытия в порт назначения, т.е. рыночная цена на товар в этой стране;
* страховая стоимость определяется на основании особых положений, зафиксированных в договоре купли-продажи. В случае убытка выгодоприобретатель должен доказать цену товара;
* восстановительная стоимость (заместительная).

Большинство сделок происходит на основе первого варианта: страховая сумма представляет собой стоимость товара, указанную в счёте-фактуре с добавлением 20% на предполагаемую прибыль.

Основные принципы карго страхования следующие:

* полисы страхования ущерба, т.е. возмещаются фактические прямые убытки и убытки прямых лиц;
* обеспечивается защита груза в случае полной гибели и повреждения.

Что касается покрытия, то оно предоставляется на весь путь транзита груза по принципу «от склада до склада» с учётом всех возможных видов транспортировки, а не только людской перевозки.

Традиционные или классические исключения, включаемые практически во все договора страхования грузов:

* дефекты самого груза;
* антиобщественные грузы (напр., наркотики);
* воздействие атмосферных температурных явлений на груз;
* дефекты упаковки;
* задержка доставки груза;
* воздействие атомного взрыва;
* военные риски.

Содержание договора страхования определяется характеристикой перевозимого груза. Существуют особые условия страхования перевозок угля, нефти, зерна, замороженных пищевых продуктов и мяса, а также различные дополнительные статьи.

**3 Клубы взаимного страхования**

Решение о заключении договора морского страхования или введении конкретного судна в клуб взаимного страхования принимается исходя из анализа основных технико-эксплуатационных характеристик и класса судна. При этом во внимание принимается общепринятая классификация судов. Решающую роль в процессе андеррайтинга имеет класс судна, который присвоен ему классификационным обществом. Во внимание принимается также «страховая история», т. е. имеющиеся сведения и факты об авариях и происшествиях с данным судном в прошлом.

Морское судно может быть застраховано сразу у двух морских страховщиков: в акционерной страховой компании (через договор морского страхования судна – каско) и в (КВС) клубе взаимного страхования судовладельцев (исходя из предложенных клубных правил). Судно, застрахованное в клубе взаимного страхования, называется введенным судном. Заявление в КВС о введении судна может поступить от любого судовладельца, а также оператора судна, фрахтователя или акционерного страховщика указанного судна, исходя из его брутто-регистровой вместимости.

Заявитель должен сообщить КВС следующие сведения, необ­ходимые для достоверного суждения о степени страхового риска для вводимого судна:

- название судна;

- порт приписки (регистрации) и государство флага;

- присвоенный классификационным обществом (каким) класс судна;

- брутто- и нетто-регистровый тоннаж судна;

- год постройки судна;

- общее описание конструктивных особенностей судна, включая развернутые характеристики состояния грузовых и/или пассажирских помещений судна;

- район плавания и общую характеристику грузов, которые предполагается перевозить на этом судне;

- количественный и национальный состав командного соста­ва и членов экипажа введенного судна, включая подробную ха­рактеристику условий трудовых контрактов (судовая роль), за­ключенных с ними;

- объем требуемого страхового покрытия в КВС.

В зависимости от конкретных обстоятельств дела КВС может запросить от заявителя дополнительную информацию, касающу­юся объекта морского страхования, имеющую важное значение для суждения о степени риска.

Имеющиеся имущественные интересы, связанные с морской перевозкой, выступая в качестве объектов морского страхования, находят встречное удовлетворение путем страховой защиты, предоставляемой рынком морского страхования. Необходимым условием для рынка морского страхования служат товарно-де­нежные отношения, которые позволяют закрепить имеющиеся имущественные интересы мерой стоимости и придать им правовую форму договора морского страхования.

Рынок морского страхования – это определенная экономиче­ская среда, где находят удовлетворение имеющиеся имуществен­ные (а следовательно, и страховые) интересы участников морской перевозки, выраженные в денежной форме.

Одними из главных участников рынка морского страхования являются морские страховщики. Исторически первыми морскими страхов­щиками были ростовщики-менялы, обслуживающие морские займы. Современная практика выделяет две основные группы морских страховщиков – акционерные страховые компании и клубы взаимного страхования судовладельцев.

Акционерная страховая компания – это форма организации морского страхования, где страховой фонд в денежной форме формируется преимущественно за счет выпуска акций, которые могут распространяться по открытой или закрытой подписке. В этой связи акционерная страховая компания может быть пред­ставлена на рынке морского страхования как открытое страховое общество или как закрытое страховое общество. В настоящее время акционерная страховая компания – наиболее распростра­ненный тип страховщика в рыночной экономике. На между­народном страховом рынке деятельность акционерных страхо­вых компаний концентрируется в вопросах организации страхо­вания судов – каско.

Клуб взаимного страхования (КВС, Protection and Indemnity Club/ P&I Club/ Pandi Club, Protection and Indemnity Association) – крупная организационная форма морского страхования для судо­владельцев (перевозчиков), основанная на паевом участии его членов в создании и использовании денежных ресурсов страхово­го фонда. КВС относится к числу системообразующих звеньев рынка морского страхования. По экономической природе КВС относится к ряду некоммерческих, бесприбыльных организаций. Их возникновение было продиктовано специфическими страхо­выми интересами, которые возникали у судовладельцев в ходе торгового мореплавания и которые по тем или иным причинам не могли удовлетворить традиционные акционерные страховые компании. Одновременно через КВС стало возможным оптими­зировать финансовые результаты страховой деятельности для це­лей налогообложения.

В настоящее время клубы взаимного страхования – это ин­корпорированные ассоциации, действующие на основании уста­вов, определяющих содержание и характер их деятельности, вза­имоотношения между КВС и его страхователями – членами КВС.

Страховая корпорация Ллоид (Lloyd's) – крупнейшая организационная структура морского страхового бизнеса, имеющая международную деловую репута­цию и глубокие исторические традиции. В некоторых популяр­ных изданиях данную структуру международного рынка морско­го страхования называют страховой компанией, что совершенно не верно и не отвечает правовому статусу данной организации. Уникальность Ллойда в том, что это объединение физических лиц - андеррайтеров, несущих неограниченную имущественную ответственность по своим обязательствам в связи с заключенны­ми при их содействии договорами морского страхования.

В 1760 г. из структуры Ллойда в самостоятельную организа­цию выделилось первое в мире классификационное общество – Регистр судоходства Ллойд (Lloyd's Register of Shipping). Широкая сеть агентов Ллойда, действующих в различных уголках мира (преимущественно в крупных морских портах), образует часть глобальной информационной системы су­доходства Ллойд и выполняет функции сюрвейеров в отношении объектов морского страхования.

Институт лондонских страховщиков (Institute of London Underwriters ILU) относится к числу важнейших элемен­тов рынка морского страхования. Сочетает функции ассоциации андеррайтеров страховых компаний (первоначально специализи­ровавшихся в области морского страхования), а также непосредст­венно страховщика. Указанный институт был основан в 1884 г. в Лондоне, где в настоящее время находится его штаб-квартира. Членами института лондонских страховщиков являются около 8 тыс. андеррайтеров, которые специализируются в области морско­го страхования, а также страхования грузов и авиационных рисков. Роль и значение Института лондонских страховщиков объясняется тем, что это учреждение разрабатывает стандартизированные условия договоров морского страхования, которые используются на практике многими страховыми компаниями в Великобритании и за рубежом. Данные страховые компа­нии либо прямо применяют условия страхования, предлагаемые к применению Институтом лондонских страховщиков, либо делают ссылки на условия страхования Института лондонских страховщи­ков. Предлагаемые к использованию стандартизированные усло­вия страхования, разработанные Институтом лондонских страхов­щиков, представляют собой набор оговорок, или клаузул. Важная роль в деятельности Института лондонских страховщиков принадлежит сбору и анализу статистики причин аварийности мирового морского торгового флота.

Аналогичные функции на американском континенте выпол­няет Американский институт морских страхов­щиков (American Institute of Marine Underwriters AIMU), создан­ный по образу и подобию Института лондонских страховщиков. Составляемые на базе оговорок (клаузул) AIMU договоры мор­ского страхования преимущественно ориентированы на правоприменительную практику США. Тогда как оговорки (клаузулы) Института лондонских страховщиков, хотя и пользуются при со­ставлении условий договоров морского страхования в Соединен­ных Штатах Америки, но все же в большей степени применяются на европейском континенте.

Международный союз морского страхова­ния (International Union of Marine Insurance IUMI) – объедине­ние национальных организаций и отдельных страховых компа­ний, проводящих операции страхования морских судов, грузов, фрахта, а также иных страховых рисков, связанных с торговым мореплаванием. Был основан в 1874 г. в Берлине.В рамках Международного союза морского страхования име­ются постоянно действующие комитеты: по страхованию грузов; по предупреждению убытков в зарегистрированных грузах; по от­ветственности перевозчика; по свободе страхования; по общей аварии; по страхованию судов, используемых во внутренних во­дах; по страхованию океанских судов; по страхованию ответст­венности за загрязнение моря.

В настоящее время Международный союз морского страхова­ния имеет статус неправительственной консультативной органи­зации в ИМО – Международной морской организации. МСОМС ведет большую работу по обобщению морского страхового законодательства ряда стран.

Эти клубы взаимного страхования судовладельцев, менеджеров и других лиц, связанных с эксплуатацией судов по отношению к третьим лицам. В настоящее время действует около 70 P&I клубов, которые расположены преимущественно в Англии, Швеции, Норвегии и США. Деятельность этой организации основана на международной организации представителей, т.е. корреспондентов клуба. Корреспонденты клуба защищают интересы членов клуба в определённой стране, а при необходимости привлекают специалистов и экспертов. Финансовая база клуба состоит из взносов членов клуба, из которых формируются страховые фонды. Страховые взносы подразделяются:

* предварительные взносы. Определяются советом директоров к началу полисного года (полисный год начинается 20.02 в 12:00 АМ по Гринвичу);
* дополнительные взносы. Если в конце полисного года обнаруживается, что предъявленных претензий больше, то тогда делаются дополнительные взносы;
* чрезвычайные взносы. Они собираются при возникновения катастрофических убытков.

**Литература**

1. Гутко Л.М. Проблеми розвитку національного страхового ринку. //Фінанси України, №11, 2003, с. 132.
2. Залєтов О.М. Державна політика на страховому ринку України. //Фінанси України, №11, 2001, с. 119.
3. Компаніченко О.С. Перестрахування у системі страхових послуг. //Фінанси України, №4, 2003, с. 130.
4. Кривошлик Т.Д. Страхування майна громадян. //Фінанси України, №11, 2001, с. 131.
5. Островерха Р.Е. Реальність страхового захисту. //Фінанси України, №6, 2003, с. 132.
6. Плиса В.Й. Управління фінансовою стійкістю страховика. //Фінанси України, №9, 2001, с. 136.
7. Ротова Т.А. Методичний інструментарій управління страховими ризиками. //Фінанси України, №3, 2002, с. 140.
8. Смоленюк Р.П. Методи побудови страхових тарифів при страхуванні врожаю сільськогосподарських культур. //Фінанси України, №11, 2002, с. 131.
9. Соловйова О.А. Перспективи розвитку страхування у сфері зовнішньоекономічної діяльності. //Фінанси України, №5, 2005, с. 122.
10. Сушко Р.В., Ретинський А.А. Оцінка результатів діяльності страхових компаній. //Фінанси України, №6, 2002, с. 127.
11. Татарина Т.В. Перестрахування в розвитку міжнародного співробітництва. //Фінанси України, №11, 2001, с. 127.
12. Фурман В.М. Страхування та його роль у соціально-економічних процесах. //Фінанси України, №8, 2005, с. 145.
13. Фурман В.М. Страхування ризиків зовнішньоекономічної діяльності суб’єктів господарювання. //Фінанси України, №4, 2004, с. 120.
14. Фурман В.М. Організація маркетингової служби страхової компанії. //Фінанси України, №9, 2004, с. 125.
15. Фурман В.М. Страховий ринок України: стан, проблеми розвитку та шляхи їх розв’язання. //Фінанси України, №12, 2004, с. 131.