**Особенности страхования транспортных средств и грузов**

**План**

1. Понятие морского страхования

2. Страхование ответственности судовладельцев и организация взаимного страхования

3. Некоторые общие положения морского страхования

Список использованной литературы

## 1. Понятие морского страхования

Морское страхование — один из самых давних видов страхования. Первый из сохраненных доныне страховых полисов был выписан в средневековой Италии (1347) в связи именно с морской перевозкой.

Современное страхование ассоциируется с Лондонским Ллойдом, который начал свою деятельность 1688 года также из морского страхования. А оно и при тех временах предпринимало уже не первые шаги.

Более чем за три столетия развития морского страхования были отработаны главные принципы, понятия и механизмы, которые применяются и доныне, иногда лишь с небольшими изменениями.

Невзирая на некоторый упадок отечественной морской индустрии в середине 90-х годов, в последнее время в Украине наметились тэнденции к оздоровлению отрасли. Постепенно растет спрос на услуги национальных страховщиков со стороны владельцев речных и морских судов, операторских компаний, морских посредников, таких как судовые агенты и брокеры.

Можно выделить два основных источника морского страхового права: в международном масштабе — английский Закон о морском страховании (Marine Insurance Act) 1906 года (дальше — Закон), в национальном — Кодекс торгового мореплавания Украины 1995 года (дальше — Кодекс).

В Кодексе важнейшим является раздел «Договор морского страхования» части VІІІ «Морское страхование». Кроме того, в разделе ІХ «Чрезвычайные морские события» рассматриваются вопрос общей и частичной аварии, спасения, столкновений судов, и загрязнения окружающей среды, которые непосредственно связаны с морской страховой тематикой, а в разделе «Пределе ответственности судовладельца» части Х есть положения, которые касаются страхования ответственности.

Интернациональная следующая в морском страховании прослеживается уже на уровне определений. В статье 1 английского Закона 1906 года говорится, что «договор морского страхования — это договор, согласно которому страховщик принимает на себя обязательство возместить страхователю в порядке и размере, что обусловленные договором, его морские убытки, то есть случайные убытки, которых он испытал во время морского плавания»

Статья 239 Кодекса говорит, что «по договору морского страхования страховщик обязывается за обусловленную плату (страховую премию) в случае наступления предусмотренных в договоре опасностей или случаев относительно объекта страхования (страховой случай) возместить страхователю или другому лицу, в интересах которого заключен договор, понесенный убыток».

Объекты. В обоих случаях определения недостаточно конкретные. Поэтому статье 2 и 4 Закону и 242 Кодексу содержат перечень объектов морского страхования.

Основное отличие Закона и Кодекса таково: в Законе говорится, что договор может распространяться на внутренние водные пути и на перевозку суходолом, если последние являются частью морской перевозки, а Кодекс охватывает только «любые связаны с мореплаванием имущественные интересы», то есть имеет более узкую сферу действия.

Мы будем придерживаться расширенного толкования сферы морского страхования, опираясь на практику Ллойду, где все виды страхования еще недавно четко разделялись на морских и не морских.

Термин «морское страхование» невозможно найти в классификациях, предлагаемых восточноевропейскими авторами. Объясняется это тем, что идет речь о комплексном понятии, которое охватывает виды страхования, которые традиционно принадлежат как к страхованию имущества, так и к страхованию ответственности. Более того, здесь — в страховании ответственность судовладельцев — есть также элементы личного страхования.

Основные виды морского страхования таковы:

* страхование каско судов на срок (Hull and Machinery);
* страхование каско судов на период строительства (строительные риски — Builders’ Risks);
* страхование военных и забастовочных рисков (War and Strikes);
* страхование риска потери фрахта (Loss of Hire);
* страхование особенных имущественных интересов (Increased Value);
* страхование дополнительной ответственности (Excess Liabilities);
* страхование контейнеров;
* страхование ответственности судовладельцев (Shipowners’ Liability или PI);&
* страхование ответственности фрахтувальників (Charerrers’ Liability);
* страхование ответственности судовых агентов (Ship’s Agents Professional Indemnity);
* страхование ответственности судовых брокеров (Ship Broker’s Liability).

Некоторые затруднения вызывают виды, которые условно можно назвать видами страхование, что их развивает ТТ клуб (Through Transport Club) — один из первых страховщиков тех предприятий, которые находятся «между морем и землей», — портов, портовой власти, операторов терминалов и составов, экспедиторов, и тому подобное. Эти виды традиционно находятся на стыке — тяготея все-таки к морскому страхованию.

Проиллюстрируем разнообразность видов морского страхования таким примером. Представим себе, что определено судно заходит с грузом в украинский порт. Какие лица заинтересованы заключить договоры относительно рисков, связанных с такой перевозкой?

1. Грузополучатель или грузоотправитель — в зависимости от условий перевозки — заключает договор страхования грузов.

2. Судовладелец должен застраховать:

* свою ответственность за возможное несохранение груза;
* свою же ответственность в случае, когда вред был нанесен третьим лицам;
* каско самого судна;
* риск потери фрахта.

3. Судовой менеджер (если судно является объектом настоящего менеджмента) страхует свою ответственность — за неправильное использование судна.

4. Фрахтовый брокер заключает договор страхования от профессиональных ошибок.

5. Фрахтовальщик, полис которого покрывает ответственность перед третьими лицами, в том числе и перед владельцем судна за его повреждение или гибель, также должен застраховаться.

6. Субфрахтовальщик, если такой есть, также страхует свою ответственность

7. Стивидорни компании или операторы терминалов страхуют свою ответственность за гибель или повреждение грузов.

8. Портовая власть покрывает свою ответственность перед третьими лицами — особенно ввиду того, что они отвечают за навигационную безопасность в акватории порта.

9. Лоцманы, если они являются отдельными от портовой власти компаниями, страхуют свои профессиональные ошибки.

10. Судовые агенты страхуются от профессиональных ошибок.

11. Страховые брокеры (один из которых — автор этих строк) также обязаны иметь полис, который покрывает их профессиональные ошибки.

И перечень этот далеко не полон.

Практически у каждого участника транспортной цепочки может быть свой договор страхования.

Страхование каско судов (СКС) — вид морского страхования, которое обеспечивает защиту судовладельцев и других лиц, связанных с эксплуатацией судов (дальше — судовладельцев), от рисков причинения убытка через гибель принадлежащих им судов.

Виды убытков. Независимо от расхождений в национальных условиях страхования каско, о которых будет идти речь дальше, все страховые рынки предоставляют покрытия от опасностей, которые можно разделить на три группы:

* непосредственно связанные с физической гибелью, повреждением или ломанием корпуса, машин или оборудования судна;
* связанные с возникновением ответственности перед третьими лицами;
* расходы судовладельца.

Физическая гибель, повреждение, ломание

В этой группе различают:

* полную гибель — фактическую (разрушение, затопление, исчезновение судна, без вести) или конструктивную (судно не разрушено в целом, но его возобновление или спасание экономически нецелесообразно, как, скажем, тогда, когда оно лежит на коралловом рифе и стоимость операций из его снятия превысит соответствующую страховую сумму);
* повреждение корпуса;
* поломки машин и оборудования судна.

Страховая компания возмещает соответствующие убытки страхователя, что бы там ни было: стоимость погибшего судна или затраты из ремонта его корпуса, машин и оборудования. Расходы из ремонта составляют перечень, который хотя и никакими условиями страхования не предусмотрено подавать обстоятельно, хорошо известный из практики претензионной работы. Сюда принадлежат, например, стоимость металла или запасных частей, затраты, из перехода судна к месту ремонта, запада, в порт, установления и выхода из доку, использованные во время перехода к месту ремонта и в процессе испытаний пальне и смазочные материалы, зарплата экипажа за период перехода к месту ремонта, затраты, на доставку запасных частей, в том числе самолетом, и много других позиций.

*Ответственность перед третьими лицами*. С середины ХІХ века на судовладельца стали возлагать обязательство возмещать убытки другого судовладельца, если судно первого признавалось виновным в столкновении судов. Договор СКС с самого начала стал возмещать только платежи, которые касаются пострадавшего судна и его ремонта, а не погибших на нем людей или грузов. При этом считалось, что в любом столкновении есть частица вины застрахованного судовладельца, а потому по условиям страхования каско возмещалось только 3/4 его расходов. Постепенно страхование остальных 1/4 начали осуществлять страховщики ответственности.

По некоторым национальным условиям СКС (в первую очередь, за немецкими и норвежскими) можно застраховать платежи владельцам поврежденных судном береговых или плавучих сооружений — причалов, кранов, составов.

На основании разного рода специальных условий можно застраховать ряд рисков ответственности перед третьими лицами. Такие риски покрываются, как правило, полисом страхования ответственности судовладельца (в частности, за английскими Предостережениями о страховании рыбацких судов, Предостережениями о страховании портовых рисков, Предостережениями о страховании яхт — ответственности за гибель или травмы третьих лиц).

*Расходы судовладельца.* Один из видов расходов касается общей аварии. Когда какая-то опасность угрожает в то же время и судну, и гружу, какой оно перевозит, судовладелец может прибегнуть к расходным мероприятиям, чтобы спасти свое дело (морские перевозки): зайти в порт-убежище, перегрузить груз, чтобы снять судно из мели, оплатить услуги спасателей. Такие целесообразные расходы относятся на общую аварию и распределяются между судовладельцем и грузовладельцами. Частица, которая приходится на судовладельца, возмещается по договору страхования каско.

Основной источник права в мировой общеаварийной практике не кодифицируется. Это общепринятый свод правил — так называемые Йорк-антверпенские правила. Первая часть правила А в редакции 1994 года читается так:

«Общеаварийные действия происходят тогда и только затем, когда чрезвычайные расходы или пожертвования сознательно и целесообразно направляются на то, чтобы защитить от опасности имущество, задействованное по общему морскому делу (перевозке, плавании)»;

Спасание. Из глубины возрастов идет практика выплаты спасателю вознаграждения, сравнимого (зависимой от стоимости) со стоимостью спасенного имущества. Расходы из спасания судна с грузом на борту принадлежат к общеаварийным. Важно, что условия договора спасания должны предварительно согласовываться со страховщиком.

Расходы, которые имеют целью предотвратить убыток или уменьшить его размер (Sue and Labour expenses) — расходы, направленные на сохранение (но не на спасание) судна, а также привычные и для других видов морского страхования затраты из найма сюрвейеров, адвокатов, экспертов.

*Объем покрытия*. По инициативе как судовладельца, так и страховщика, по договору страхования может предлагаться разное по объему покрытие. Спектр возможных условий — от страхования лишь полной (и даже, как это практикуется на немецком рынке), только фактической полной гибели, к страхованию полного объема рисков (в Великобритании — согласно Предостережениям 280 и 284, о которых будет идти речь дальше, в Восточной Европе — на условиях «с ответственностью за гибель и повреждение»).

Промежуточные варианты отличаются тем, которые содержат риски общей аварии, спасания и ответственности, относительно столкновений. Например, сюда принадлежат британское Предостережение 284 о страховании полной гибели, общей аварии, 3/4 ответственности, относительно столкновений, спасания и расходов. Относительно большинства отмеченных вариантов как на западном, так и на восточноевропейском, рынке существуют стандартные условия страхования.

Условия и правила страхование. Объем покрытия, которое предоставляется по договору СКС, обстоятельно определяется соответствующими условиями страхования. Единственных для всего мира условий не существует. Самыми распространенными являются британские условия — так называемые Предостережения Института лондонских страховщиков (ИЛС) — объединение морских страховщиков, которое, правда, с 1999 года под этим названием уже не существует

Другие национальные условия (за степенью распространенности):

* немецкие — Общие условия морского страхования (ADS — Allgemeine Deutsche See-Versicherungs-Bedingungen) и условия страхования каско (DTV Hull Clauses) 1978 года с изменениями 1984 года;
* норвежские — Норвежский план морского страхования (Norwegian Marine Insurance Plan) 1996 года;
* американские — American Institute Hull Clauses 2/6/77, что их в Лондоне сокращенно называют AHF (American Hull Form);
* французские — проформа полису из страхования каско от 1 ноября 1983 года с изменениями 1984 и 1992 годов.

В Восточной Европе большая часть условий базируется на Правилах страхования судов Ингосстраха в редакции 1986 года, которые были разработаны с учетом опыта СКС на ведущих страховых рынках мира.

*Застрахованы риски (опасности).* Британский и континентальный подходы к страхованию каско отличаются тем, что согласно второму страхователю, чтобы он получил возмещение, достаточно поставить страховщика перед фактом убытка, тогда как в британской практике страхователь должен довести, в результате действия которого из застрахованных рисков произошел убыток.

Следовательно, по британской системе доведения причины убытка — обязанность страхователя, а за континентальной, в том числе и восточноевропейской, системой страховщик обязан доказать, что убыток произошел из одной из исключенных причин.

Стандартные британские условия страхования различают две группы причин страховых случаев:

* не связанные с «человеческим фактором»;
* связанные с ним.

Наведем классификацию причин в редакции британского Предостережения 280 от 1 ноября 1995 года.

1. Риски, которые не зависят от воли судовладельца:

* разные навигационные опасности, включая затопление судна, столкновения, посадку на мель;
* взрыв, пожар;
* кража с применением силы;
* пиратское нападение;
* преднамеренная выброска имущества за борт;
* столкновение или ущемление сухопутных транспортных средств, доков или портового оборудования;
* землетрясение, извержение вулкану, удар молнии;
* событие во время погрузочно-разгрузочных работ или в процессе бункеровки.

2. Убытки, которым мог бы предотвратить судовладелец:

* взрыв котлов, ломания валов, скрыт дефект оборудования или корпуса — небрежность капитана, офицеров команды или ремонтников-фрахтовальщиков;
* мошенничество со стороны офицеров команды;
* повреждение от летательных аппаратов и предметов, которые упали из них;
* особенный риск — уничтожение по приказу власти судна, которое стало потенциальным источником загрязнения окружающей среды.

Если страхователь сможет доказать, что причиной убытка была одна из тех, которые перечислены в п. 1, последующее рассмотрение практически отпадает. А когда идет речь об одной из причин п. 2, убытки судовладельца будут возмещены лишь в том случае, если прибегнут доказать, что убытки произошли не через «нехватку надлежащей заботливости», то есть по недосмотру или небрежность со стороны страхователя, судовладельца, менеджера, суперинтэндантов или руководящих работников берегового персонала судновладельческой компании.

Возьмем, например, расходы, вызванные ломанием на судне главного двигателя. Страховщик, который опирается на британские условия страхования, может организовать сюрвей, в результате которого выяснится, скажем, что двигатель сломался из-за того, что была применена непригодная марка машинного масла. Страхователь-судовладелец причиной убытка объявит небрежность офицеров судна, в частности старшего механика. Страховщик проведет расследование обстоятельств случая. И когда выяснится, что технический директор судновладельческой фирмы, зная об отсутствии на борту нужной марки масел, все же отправил судно в рейс — такой убыток страховщики не будут возмещать, поскольку он стал результатом небрежности самого судовладельца.

##

## 2. Страхование ответственности судовладельцев и организация взаимного страхования

***Страхование ответственности судовладельцев (СВСВ)*** — вид страхования ответственности, которая предусматривает создание такой системы страховой защиты владельцев, менеджеров, операторов, а также другие лица, связанные с эксплуатацией судов, которая действует в определенных договором страхования или предусмотренных законодательством случаях и касается обязательств судовладельцев перед третьими лицами, включая команду судна.

В мировой практике этот вид страхования известен под названием «Пи энд Ай» (РИ = &Protection and Indemnity), что традиционно переводилась как «страхование защиты и возмещение». Общества взаимного страхования, которые осуществляют этот вид операций, именуются «Клубами Пи энд Ай» (РИ &Clubs).

***Риски, которые покрываются страхованием.*** В мире существует около 20 страховых обществ, которые осуществляют СВСВ. В большинстве из них условия страхования похожи за перечнем рисков или страховых событий, которые подпадают под действие договора страхования. В целом существует около 30 видов страховых событий, которые можно разделить на несколько больших групп.

***1. Жизнь и здоровье.*** На судовладельца могут возлагаться обязательство относительно широкого круга лиц, в том числе членов команды, пассажиров, лоцманов, грузчиков, и т. др. Обязательства могут возникать в связи с такими событиями:

* смертью, травмами, заболеваниями (относительно членов команды это напоминает обычное групповое страхование жизни и от несчастливых случаев);
* необходимостью осуществления определенных расходов — на лечение, похороны, репатриацию, замену умершего или заболевшего члена команды, предопределенных отклонением от заданного маршрута, учитывая необходимость предоставить кому-то из команды медицинскую помощь и тому подобное.

***2. Имущество третьих лиц.*** Самый широкий перечень видов имущества, за гибель или повреждение которого может отвечать судовладелец, охватывает:

* другие суда, поврежденные по вине застрахованного судна, — ЗС — через столкновение, а также в случае отсутствия непосредственного контакта;
* грузы на борту ЗС и других судов (в случае столкновения), равно как и грузы, которые нагружаются (разгружаются) или готовятся к нагрузке (разгрузка) на борт;
* личные вещи членов команды, пассажиров и других лиц;
* любые другие объекты на воде, суходоле или в воздухе — причалы, краны, буровые установки, средства навигационной безопасности.

***3. Окружающая среда.*** По законодательству разных стран ответственность может быть возложена на судовладельца в результате загрязнения окружающей среды разнообразными веществами — от нефти и нефтепродуктов к сену и соломе. Претензии могут касаться:

* расходов из очистки окружающей среды — сбора загрязнителей из поверхности воды или суходола, очистки и мойки пострадавших растений и животных;
* непрямых убытков — недополучения дохода владельцами прибрежных ресторанов и рыбных ферм.

***4. Компетентные органы.*** К ним принадлежат портовые администрации, таможня, карантинные органы и тому подобное. Виды обязательств:

* исключение обломков судна — такие операции бывают дороже, чем именно судно;
* разного рода штрафы: за нарушение таможенного и иммиграционного законодательства, загрязнения окружающей среды, несоответствие описаний грузов в разных сопроводительных документах;
* наложение на суда карантина.

***5. Особенные виды договоров*:** спасательные, на буксировку и на перевозку пассажиров. Некоторые виды обязательств можно одновременно отнести к одной из предыдущих групп, тогда как остальные можно поместить лишь в эту группу.

***6. Расходы судовладельца:***

* расходы, которые имеют целью предотвратить убыток или уменьшить его или определить размер (наем сюрвейеров, адвокатов, экспертов, делегирования членов команды, как свидетелей на суд или арбитраж);
* только относительно клубов взаимного страхования — расходы, прямо не обусловленные в договоре страхования, но которые по сути своей связаны с деятельностью судовладельца.

***Организация СВСВ.*** Страхование ответственности судовладельцев имеет одну уникальную особенность: большинство операций выполняют не традиционные страховые компании, а общества взаимного страхования, которые в этой сфере называют ассоциациями, или клубами, взаимного страхования (КВС). Судовладельцы страхуют друг друга не ради прибыли, а с целью обеспечить надежную страховую защиту.

КВС возникли в 1850-х годах — тогда, когда выяснилось, что ни традиционные страховщики корпуса судна (каско), ни страховщики грузов, не брались возмещать судовладельцам определенную частицу их расходов, которые имеют случайный непредсказуемый характер.

КВС — организация, которая действует на бездоходной основе и состоит из собственно клуба и компании, которая им руководит. Участники Клуба создают такую компанию или назначают ее «з стороны». Участником, членом или формальным владельцем клуба, является каждый судовладелец, который заключает с ним договор страхования.

Ведущие КВС, что страхуют около 90 % мирового тоннажа, создали Международную группу «Пи энд Ай» клубов (МГК — International Group of PI &Clubs). Клуби—члени МГК объединены соглашением, которое ограничивает конкуренцию между ними.

В то же время из начала 80-х годов ХІХ века операции из СВСВ стали осуществлять и обычные коммерческие страховые компании. В настоящее время таких страховщиков СВСВ в мире насчитывается около десяти.

**Платежи КВС.** Специфика взаимного страхования налагает отпечаток на порядок расчетов страховой премии. Полисный, или страховой, год в каждом КВС длится 12 месяцев. Например, 2000 год составлял период от 20.02.2000 до 20.02.2001. Судовладелец должен оплатить авансовый взнос (Advance Call) — скажем, 50000 дол. за судно.

Перед началом года, в ноябре 1999-го, КВС объявил оценку дополнительного внесу (Estimated Supplementary Call), например 30 %, что для нашего судовладельца составляет 15000 дол. за судно (30 % от 50000). Оценочный дополнительный взнос — это лишь оценка будущих расходов судовладельца. По окончании полисного года клуб подбивает финансовые итоги и через 12—36 месяцев после начала года, то есть в 2001—2003 году, сообщает о размере фактического дополнительного взноса (Actual Supplementary Call). Если клуб попадает в трудное положение, фактический дополнительный взнос может, например, достичь 80 %, то есть 40000 дол. за судно.

Дополнительный взнос, стягиваемый из всех участников клуба, не зависит от результатов страхования каждого отдельного его участника, а определяется общим соотношением премии и убытков клуба за данный год.

Важно также и то, что когда судовладелец решает перейти с одного клуба до другого, он платит исходный взнос (Release Call), который составляет 5—50 % авансового за каждый открытый полисный год (Open Policy Year), то есть такой год, за какой клуб еще не подбил итоги, а потому может и дальше стягивать дополнительные взносы. Обычно таких открытых полисных лет в статистике клуба бывает три. Следовательно, если исходный взнос будет составлять 25 %, то за три года (при неизменных взносах) судовладелец вынужденный будет заплатить 75 % годового взноса, или 37500 дол.

Поскольку много украинских компаний сотрудничают из КВС, знать специфику расчетов страховых взносов в таких клубах необходимо.

***Претензионная работа.*** Одно из основных проявлений взаимности СВСВ заключается в том, что страховщик вместе с судовладельцем (вместо него ли) отклоняет претензии третьих лиц. Для этого клубы имеют в штатах юристов, моряка, аудиторов. Особенностью СВСВ является наличие у страховщиков сети корреспондентов во всех основных портах мира, назначения которых, защищать интересы судовладельцев — членов соответствующих КВС. Корреспонденты или главная контора КВС выдают гарантии в случае арестов судов по поводу споров, которые подпадают под условия страхования.

Охарактеризуем сжато несколько видов страхования, которые можно объединить в три группы:

А. Дополнительное (до стандартного страхования каско) годовое страхование для обычных судов, которые плавают в нормальных условиях;

Б. Страхование на определенный срок для обычных судов, которые находятся в условиях, отличающихся от нормальных;

В. Специализировано страхование для «необычных» (специфических) судов и другого имущества.

Более подробный перечень видов страхования, которые входят в эти группы, такой:

А1. Страхование военных и забастовочных рисков.

А2. Страхование потери фрахта (Loss of Hire или Loss of Earnings).

А3. Страхование особенных имущественных интересов (Increased Value, Disbursements).

А4. Страхование дополнительной или незастрахованной ответственности (Excess Liabilities).

А5. Страхование имущественных интересов кредиторов (Mortgagees’ Interests).

Б1. Страхование на рейс.

Б2. Страхование на период строительства или ремонта (Builders’ Risks).

Б3. Страхование на время плавания в пределах небольшой акватории (Port Risks).

В1. Страхование рыбацких судов.

В2. Страхование яхт.

В3. Страхование контейнеров.

Рассмотрим каждый из перечисленных видов страхования отдельно.

***А1. Военные и забастовочные риски.*** Стандартное страхование каско не охватывает убытки от военных, забастовочных рисков и противоправных действий. Следовательно, нужно заключать отдельный договор страхования, который обеспечил бы защиту от повреждения или гибели судна и других убытков, вызванных военными действиями, забастовками, гражданскими восстаниями и тому подобное.

Техника страхования весьма интересна. Договор заключается на год за сравнительно невысокой ставкой и покрывает плавание судов во всех «спокойных» районах Земного шара, где опасность возникновения отмеченных убытков небольшая. А если судно отправляется в одну из «горячих точек», список которых постоянно пересматривается, необходимо предварительно (но не раньше чем за неделю) известить об этом страховщиков и согласовать размер дополнительной премии. В некоторых случаях она будет незначительной или нулевой — если ситуация в данном районе нормализуется.

***А2. Риск потери фрахта.*** Заметим сразу, что этот вид страхования не покрывает риск неуплаты фрахта. Выбор ненадежных партнеров — это риск коммерческий, который не подлежит страхованию.

Договор страхования относительно потери фрахта (Loss of Hire) неразрывно связанный со страхованием каско. Пусть, скажем, произошел инцидент, предусмотренный полисом каско: судно село на мель (с последующим спасанием, буксировкой и ремонтом днища), через что на месяц вышло из эксплуатации.

Потеря фрахта за период спасания, буксировки и ремонта, покрывается за согласованной к началу страхования средней дневной ставкой с отчислением франшизы (в этом случае — временной). Например, если ставка 5000 дол на день, ремонт длился 20 дней, а франшиза — 7 дней, то возмещение вычисляется так: 5000 (20 7) = 65000 (дол.).

*Страхование юридических расходов (Freight, Dеrmurrage and Defence).* Это страхование есть производным от страхования «Пи энд Ай». Связано оно и из Loss of Hire, поскольку в названии также присутствует слово «фрахт» и сама сумма неполученного фрахта страхованием не покрывается.

По настоящему договору клубы «Пи энд Ай» и коммерческие страховщики оказывают судовладельцу или фрахтовальнику квалифицированную юридическую помощь, если возникают расхождения в юридических делах с третьими лицами — практически по любым вопросам независимо от того, есть судовладелец истцом или ответчиком.

Содержание этого покрытия заключается в том, чтобы за согласованную премию, во-первых, обеспечить на протяжении года предоставление юридических консультаций, а во-вторых, если придется обратиться к юридическим, судебным или арбитражным инстанциям, покрыть все соответствующие расходы. Следовательно, заключая договор страхования FDD, судовладелец в сущности нанимает себе на работу юристов и юридические фирмы, а также освобождается от возможных арбитражных или судебных расходов.

***А3. Страхование особенных имущественных интересов.*** Название этого вида страхования в литературе переводится иногда как «страхование увеличенной (повышенной) стоимости» (Increasde Value).

Эти виды страхования имеют целью сэкономить на страховании, поскольку покрывают лишь риск полной гибели судна. Ставки премии здесь ниже, чем в случае страхования на полных условиях.

Рассмотрим пример, когда судно стоит 10000000 дол. Ставка премии из страхования на полных условиях — 0,9 %, то есть 90 000 дол. на год. Однако за теорией вероятностей частичная авария — ломание машин, посадка на мель, спасание — не превышает, как правило, 3/4 стоимость судна. Ставка из страхования лишь от полной гибели — 0,1 %. Логика подсказывает застраховать 3/4 стоимости судна на полных условиях, а «верхнюю» четверть — лишь от полной гибели. Сумма премии тогда будет составлять 7 500 000 0,009 + + ⋅2 500 000 0,001 = ⋅70 000 (дол.), то есть будет достигнуто экономия в 20 000 дол.

Такой подход кое-что противоречит интересам страховщиков. Поэтому на британском, норвежском, и других рынках идут на компромисс: судовладелец может заключать договоры страхования особенных имущественных интересов, но в определенных пределах. Часть стоимости, которая страхуется на условиях «от полной гибели» (полисы типа «Increased Value», «Disbursements»), должна не превышать 25 % части стоимости, по полному каско. Заметим, что выписываются два полиса: собственное страхование каско (Hull & Machinery) и страхование особенных имущественных интересов (Increased Value, или Disbursements).

Важно, что страховщик соглашается на заключение таких договоров лишь относительно нестарых судов (в возрасте до 15 годов) и при этом он должен быть определен того, что страховая сумма за полисом каско не занижена в сравнении со страховой стоимостью.

***А4. Незастрахована ответственность.*** Содержание этого вида страхования — предоставить добросовестному судовладельцу защиту от наказания за недострахования, то есть занижение страховой суммы в сравнении со страховой стоимостью судна, которая приравнивается обычно к его реальной рыночной стоимости. Недострахование бывает преднамеренным и неумышленным. Например, договор мог быть заключен, когда сумма отвечала стоимости, но за полгода рыночная стоимость судна повысилась. Следовательно, произошел убыток, страховщики каско через недострахование, пусть и неумышленно, выплатят возмещение не полностью. Остальные можно покрыть за полисом страхования незастрахованной ответственности.

***А5. Страхование имущественных интересов кредиторов (ММИ).*** Этот полис защищает интересы банков и других кредиторов, которые выдают кредиты под залог судна. Обычным условием кредита является страхование судна в интересах банка.

Пусть судно утонуло, было арестовано через повреждение причала или с ним произошла еще какая-то покрыта страхованием событие. Страховщики каско, военных рисков, или клуб «Пи энд Ай» за полисом не платят, если судовладелец нарушил одно из существенных условий договора, например не оплатил вовремя премию. В этом случае кредитор получит возмещение убытков за полисом ММИ.

***Б1. Страхование на рейс.*** Напомним, что в подразделе А4 шла речь о расширении стандартных условий страхования. Здесь мы сталкиваемся не с дополнительными, а и независимыми, договорами страхования каско. Они заключаются на любые нестандартные случаи, которые не охватываются обычным страхованием на срок. Разница между условиями страхования на один рейс и стандартными условиями (Предостережение 280) очень незначительна.

***Б2. Страхование на время построения судов.*** Условиями страхования покрываются корпус, машины и оборудование судна, а в начале строительства — их составляющие. Поскольку сумма имущества, которое поддается риску, растет постепенно, страховщику важно знать, как распределяется стоимость за судами и по времени. Например, в первые 3 месяца работ поставляется и собирается около 10 % окончательной стоимости, причем идет речь лишь о деталях корпуса, в следующие 4 месяца — 30 % стоимости корпуса, а еще 30 % приходится на двигатели, которые сохраняются на верфи, и тому подобное.

Премия рассчитывается от конечной контрактной цены и зависит от длительности строительства, типа судна, опыта судостроительного завода.

Условия договора очень широкие: страхуется практически все, что может состояться с судном, в том числе и не по вине завода. Представляет интерес риск ошибок в проект (Faulty Design). Если такие обнаружены к окончанию срока договора, выплачивается сумма расходов из устранения дефекта (но не стоимость самой дефектной части). На последней стадии построения судна, во время ходовых испытаний, оно полностью застраховано, если не отдаляется более чем на 200 миль от верфи. К тому же застрахована ответственность перед третьими лицами. Интересно, что не покрываются убытки от землетрясений и извержений вулканов, которые охватываются обычным страхованием каско. Это объясняется тем, что отмечен вид страхования содержит определенный элемент не морских видов страхования.

***Б3. Портовые риски.*** Для судов, которые ходят в пределах акватории — судов порто флота, землечерпалок, и тому подобное, применяется страхование на базе британских Предостережений 311 и 312 от 20 июля 1987 года Instutute Time Clauses Hulls Port Risks (страхование каско судов на срок — портовые риски). Покрываются такие же риски, как и предусмотренные стандартным Предостережением 280. Исключение, как и в случае строительных рисков, составляют землетрясения и извержения вулканов. Главная характерная особенность — по этим условиям, так же, как и по условиям страхования рыбацких судов, покрывается не только ответственность за столкновение, но и немало других рисков, из традиционного портфеля «Пи энд Ай».

***В1. Страхование рыбацких судов.*** В британской практике применяются условия Instіtute Fishing Vessel Clauses — Предостережения 346 от 20/7/87 (о страховании рыбацких судов). Важно, что так же, как и в случае страхования портовых рисков, существуют общие условия страхования рисков каско и почти всех рисков ответственности перед третьими лицами. Исключение составляют ответственность за загрязнение вод, за грузы и некоторые другие риски. Следует отметить, что полностью покрывается ответственность относительно столкновений.

Собственно, страхование происходит по условиям, почти тождественным стандартным (Предостережение 280).

***В2. Страхование яхт.*** В целом условия страхования, которое осуществляется на основании Предостережения 328 от 1/11/85 Institute Yacht Clauses (о страховании яхт), подобны предусмотренным стандартным Предостережением 280.

***В3. Страхование контейнеров.*** От самого начала контейнерной революции, которая пришлась на 70-ые годы ХХ века, было решено, что контейнер — это не часть судна, а потому страховаться он должен по отдельным условиям. Наиболее распространены британские условия Institute Container Clauses-Time (Предостережение 338 от 1 ноября 1987 года о страховании контейнеров на срок или 339 — то же, только от полной гибели, общей аварии, спасания и расходов, а также 340 — за военными рисками).

Страхуются только физические убытки. Покрывается все, что не исключено. Случаи необъясненного исчезновения контейнеров страхованием не покрываются.

# 3. Некоторые общие положения морского страхования

***Классификационное предостережение.*** Договор морского страхования не может быть заключен, если судно не имеет определенного класса, который отвечает требованиям страховщиков. Критерии во всемирном масштабе устанавливались британским Классификационным предостережением 354, которое с 1 января 2001 года действующее в новой редакции. Согласно ней для всех судов, кроме судов каботажного плавания, приемлемыми признаются лишь классы членов МАКТ (Международной ассоциации классификационных обществ — IACS). По состоянию на начало 2001 года к МАКТ входил Российский регистр судоходства, а Украинский еще не входил. Из-за этого создаются определенные трудности для страхования на международном рынке судов, которые имеют класс Украинского регистру.

Важно, что действующий класс должен быть имеется не только на момент заключения договора страхования, но и в течение всего периода его действия.

***География плавания.*** Не менее существенное условие: договор страхования действующий в пределах определенного географического региона.

Британские институтские предостережения (Institute Warranties) 26 от 1 июля 1976 года запрещают плавание в определенных широтах Атлантического побережья Северной Америки, на Балтийском море — в определенное время года, в водах Северного Ледовитого океана — севернее 70-ї широты за исключением разрешенного плавания в норвежские порты и в Мурманск, на российском Дальнем Востоке — до полуночи от 46-ї параллели и к югу от 50-ї параллели южной широты.

Выходы за пределы отмеченных Предостережений могут страховаться лишь при условии уплаты дополнительной премии, иногда очень существенной, хотя могут быть согласованы и другие варианты. Норвежские и немецкие условия определяют несколько другие географические пределы.

***Простои судов.*** Стандартные условия страхования предусматривают возвращение части премии за время стоянки судна в безопасном порту свыше 30 дней.

Однако с начала 90-х годов ХХ века распространилось страхование на базе условий Cancеlling Returns Only (CRO), согласно которым премия возвращается лишь в случае расторжения договора страхования, а не в случае простоя судна.

***Мореплавность судна.*** Существенным как для страховщиков, так и для судовладельцев, есть вопрос о мореплавність суднах (Ship’s Seaworthiness), точнее важны те случаи, когда страховщики признают судно немореходным (unseaworthy) и страховое возмещение не выплачивается.

Судно считается мореходным, когда оно из всех взглядов подготовлено до того, чтобы противостоять обычным опасностям мореплавания во время застрахованного морского похода. Если за участием и с согласия страхователя судно ссылается в рейс в немореходном состоянии, страховщик не несет ответственность за убытки, связанные с такими обстоятельствами.

***Кодекс МККБ.*** Соответствие судов требованиям Международного кодекса управления безопасностью (МККБ, английской — ISM) стало обязательным для части судов с 1 июля 1998 года, а для остальных — с 2002 года. Наиболее серьезно это требование действует в страховании каско, ответственности судовладельцев, а также в страховании грузов.

# Список использованной литературы

1. Галуза Н.Ф. Реклама в страховании: ключ к успеху. — М.: Финансы, 1995. — 132 с.
2. Галагуза Н.Ф. Страховые посредники. — М.: Юринформ, 1998. — 208 с.
3. Ефимов С.Л. Морское страхование. Теория и практика. — М.: Росконсульт, 2001. — 448 с.
4. Ингосстрах: Опыт практической деятельности. Сборник материалов по вопросам практики страхования / Под ред. В.П. Кругляка. — М.: Изд. дом Русанова, 1996. — 432 с.