1. Понятие контейнеров и контейнерных перевозок

Требования предъявляемые при страховании контейнеров.

Как показывает международная практика, наиболее эффективной с точки зрения сохранности грузов являет ся их транспортировка в специальных контейнерах.

В связи с этим за последние два десятилетия транспорти ровка в контейнерах получила самое широкое распро странение, как во внешнеторговых, так и во внутренних перевозках грузов.

Контейнер – стандартная емкость, служащая для бестарной перевозки грузов различными видами транспорта.

Под грузовым контейнером для международных (а также внутренних) перевозок понимается единица транспортного оборудования многократного использования. Применение контейнеров облегчает механизацию погрузочно-разгрузочных работ, ускоряет оборот транспортных средств, улучшает сохранность грузов, уменьшает транспортные издержки. Конструкция грузового контейнера обеспечивает сохранную перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта, что достигается достаточной прочностью контейнера в течение установленного срока службы.

Контейнеры подразделяются на: универсальные и специализированные.

Универсальные контейнеры предназначены в основном для тарно штучных грузов широкой номенклатуры, укрупненных грузовых единиц и мелкоштучных грузов.

Специализированные — для ограниченной номенклатуры или грузов отдельных видов: сыпучих, жидких, скоропортящихся, опасных.

Независимо от назначения, все контейнеры стандартизированы по массе брутто, габаритам, присоединительным размерам, а также по конструкции присоединительных устройств к подвижному составу железнодорожного и автомобильного транспорта и к захватным органам погрузочно-разгрузочных машин. Это позволяет осуществлять с минимальными затратами времени и труда смешанные перевозки различными видами транспорта, реализуя принцип «от двери до двери»

Основными типами контейнеров, используемых в перевозках, являются контейнеры типоразмеров IC и ICC, а также IA и IAA. Контейнеры типоразмеров ICC и IAA имеют высоту 2591 мм (8,5 футов), а контейнеры типоразмеров IC и IA – 2438 мм (8,0 футов).

Важнейшими эксплуатационными параметрами контейнеров являются внутренние размеры, такие как ширина дверного проема (2286 мм), высота (для ICC и IAA – 2261 мм, для IC и IA – 2134 мм) и внутренний объем, а также масса перевозимого груза, которая вместе с тарой контейнера составляет массу брутто.

Большое распространение форм и размеров применяющихся контейнеров привело к необходимости их стандартизации, особенно в международных морских перевозках. В практику перевозок внедрены крупномасштабные 10, 20, 30 и 40-футовые контейнеры. Организация в нашей стране контейнерной транспорт ной службы (КТС) потребовала создания специализированного подвижного состава: судов-контейнеровозов, удлиненных железнодорожных четырехосных платформ для одновременной перевозки трех 20-футовых контейнеров, автомобильных полуприцепов и тягачей; сооружения специализированных контейнеров станций и терминалов (причалов), оборудованных высокопроизводительными перегрузочными средствами большой грузоподъемности, специальными автоконтейнеровозами и т.п.

Контейнерные перевозки стали самостоятельным видом перевозки грузов, и в настоящее время широко обеспечены возможностью непрерывной последователь ной транспортировки морскими, железнодорожными и автомобильными транспортными средствами. Для тран зита через территорию нашей страны таких крупнотон нажных контейнеров создана международная трансси бирская контейнерная линия.

Морскими пунктами перевалки крупнотоннажных, с максимальный вместимостью, контейнеров служат контейнерные терминалы, включающие инженерные сооружения, необходимые для неопасного подхода, швартовки, стоянки, загрузки и разгрузки основных транспортных судов, и в свою очередь выполняющие операции, связанные непосредственно с погрузкой контейнеров на перевозочные ресурсы других видов транспорта, выгрузкой и обслуживанием их.

Страхование контейнеров имеет определенную специфику. Это особый вид страхования, связанный с перевозкой грузов.

Не являясь частью судна, контейнеры предназначены для отделения от него с целью перевозки содержащихся в них грузов на др. средствах транспорта или складирования и, следовательно, не могут быть застрахованы на условиях страхования судов.

Объектом страхования выступают сами контейнеры, как емкости для помещенных в них грузов, однако они не являются частью судна, предназначены для последующего снятия с судна в местах перевалки и перевозки, содержащихся в них грузов на других транспортных средствах или для складирования, и, следовательно, не могут застрахованы на условиях страхования судов. Также объектом могут выступать имущественные интересы страхователя, связанные с владением, пользованием и распоряжением контейнерами.

Страховые компании принимают на страхование любые контейнеры — сухогрузные, изотермические, танк-контейнеры и контейнеры-цистерны, предназначенные для перевозок водным, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом.

**Контейнерные перевозки** осуществляются **морским**, железнодорожным и автомобильным транспортом с преобладанием морского. Недаром, стандартные контейнеры были разработаны в середине ХХ века специально для перевозки грузов морскими линиями.

**Морские перевозки** осуществляются специализированными суднами, созданными для перевозки одновременно многих тысяч контейнеров.

**Доставка груза контейнером** заключает в себе важные преимущества. Прежде всего, в ее процессе не нужно перезагружать товар при смене транспортного средства. Товар будет один раз загружен в контейнер у отправителя и выгружен уже на складе. Благодаря этому достигается значительная экономия средств при возможности гибкого и эффективного сочетания различных видов транспорта. И, конечно, **контейнерная перевозка** отличается высоким уровнем безопасности. Современные контейнеры имеют прочную конструкцию и полностью герметичны.

В соответствии со ст. 71 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации к контейнерам предъявляются следующие требования:

- контейнеры должны подаваться перевозчиком под погрузку в состоянии, пригодном для перевозки предъявляемого груза.

- пригодность в коммерческом отношении контейнеров (состояние контейнеров, пригодных для перевозок определенных грузов, а также отсутствие внутри них постороннего запаха, других неблагоприятных факторов, влияющих на состояние грузов при их погрузке, выгрузке и в пути следования, контейнеров) для перевозок предъявляемых грузов на основании требований, установленных правилами перевозок грузов, определяется в отношении:

контейнеров – грузоотправителями во всех случаях.[[1]](#footnote-1)

При сравнительно небольшой стоимости контейнеров от 2 до 10 тыс. долларов за штуку, в зависимости от размера и материала изготовления- общая их стоимость на борту контейнеровоза средней грузоподъемности составляет 3-4 млн.долларов, а на крупных судах достигает 10 миллионов, что уже является значительным риском.

Считается, что наибольшая амортизация контейнера происходит в первые годы эксплуатации и составляет после первого года 30%, через два следующих года еще 20%, и еще по 10% через три и пять лет.

Принимая на страхование риск гибели или повреждения контейнеров, страховщики обычно ограничивают свою ответственность по одной отправке определенными пределами, как на время морской перевозки, так и отдельно на время сухопутной. Кроме того, для освобождения страховщика от мелких убытков применяется франшиза в различных размерах порядка 100-500 долларов.

Cтраховая компания устанавливает размеры страховых тарифов в зависимости от вида перевозимого груза, условий страхования. Также могут устанавливаться надбавки за дальность расстояния, за перегрузку в пути и за вид транспорта, в зависимости от вида ,количества, стоимости, технического состояния ,года изготовления контейнеров.

Непременным условием страхования контейнеров является наличие четкого изображения на них порядковых номеров и других опознавательных знаков.

Контейнеры массой брутто 20 и 24 т (IC и ICC) имеют одинаковую длину 20 футов (чуть более 6 м), а контейнеры массой брутто 30,5 т (IA и IAA) в 2 раза длиннее. Вся необходимая информация о параметрах контейнера нанесена на его боковые стенки, двери и крышу в виде маркировочного кода. Структура маркировочного кода состоит, как правило, из двух строк, хотя форма представления может быть иной. Структура маркировочного кода содержит 17 знаков: 6 букв латинского алфавита и 11 арабских цифр. В маркировочном коде заложены следующие сведения.

Первая строка – это кодовое обозначение владельца контейнера, которое состоит из четырех букв латинского алфавита, последняя из которых буква U – обозначает признак транспортного оборудования под названием «контейнер грузовой». Первые три буквы – соответственно буквенный код владельца, официально включенный в международный реестр контейнеро владельцев. Например, все контейнеры бывшего МПС СССР (ныне разделенные между государствами СНГ и Балтии) имеют код владельца SZDU. Новые контейнеры Украины и России маркируются кодами UZUU и RZDU. После кодового обозначения владельца следует серийный номер контейнера из шести цифр. Седьмая цифра, так называемое контрольное число, служит для проверки правильности информации о коде владельца и серийном номере контейнера. Это число рассчитывается по установленному правилу. При исключении любой буквы или цифры из кода и номера контейнера (например, после ремонта) будет иметь место несовпадение контрольного числа.

Вторая строка маркировочного кода также состоит из двух частей буквенной и цифровой. Буквенная часть содержит две прописные (в некоторых случаях – три) буквы латинского алфавита, составляющие кодовое обозначение страны владельца контейнера (закодированное в первой строке маркировочного кода). Три буквы кода страны имеют контейнеры выпуска до 1984 г. При этом в качестве третий буквы могла быть использована латинская буква X. Идентификация кодового обозначения страны содержится в международном стандарте ИСО 3166-88 «Коды для представлений названий стран». Кроме того, каждое государство имеет и цифровые трехзначные коды, которые на контейнере не отражены. При этом на контейнеры наносится буквенный код альфа-2.

2.Страхование контейнеров на водном транспорте

Страхование контейнеров осуществляется по специальным договорам страхования(Institute Container Clauses), заключаемым обычно на английских стандартных условиях (часто на условиях Института лондонских страховщиков «О страховании контейнеров на срок с ответственностью за все риски -Условие «А». Контейнеры, конечно, могут страховаться и на более узких условиях «В» и «С».

Рисками подлежащими страхованию выступают обычно:

* гибель, повреждение или утрата контейнеров, включая кражу и пропажу;
* причинение вреда жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, включая загрязнение окружающей природной среды;
* расходы по общей аварии в части, приходящейся на застрахованные контейнеры при морских перевозках;
* расходы по расследованию обстоятельств страхового случая;
* издержки и расходы по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах.

Страхование контейнеров подразумевает заключение генерального договора, который ориентирован на компании, располагающие собственными, а также взятыми в аренду или в лизинг универсальными контейнерами.

Объем страхового покрытия при этом может быть различным. Страхование контейнеров может быть произведено как на условиях от всех рисков, так и на более узких условиях, покрывающих риск гибели контейнеров, падающую на контейнеры долю в общей аварии, расходы по спасению контейнеров, предотвращению и сокращению убытков.

Каждый контейнер считается отдельным объектом страхования в ходе перевозки, в том числе, и на палубе судна, когда она была осуществлена без согласия грузоотправителя. Соответственно, условия страхования контейнера с грузом и порожнего контейнера различны.

Страхование может быть произведено на условиях «от всех рисков» или на ограниченных условиях, покрывающих риск гибели контейнеров, падающую на контейнеры долю в общей аварии, расходы по спасанию контейнеров, расходы по предотвращению и сокращению убытков.

В страховании контейнеров на условиях «от всех рисков» покрываются риски от их полной гибели и повреждения обычно в пределах обусловленных лимитов в течение периода страхования, включая нахождение на палубе.

Морские лимиты – морские акватории, в пределах которых передвижение контейнеров, указанных в договоре страхования, покрыто страховой защитой.

Территориальные лимиты - сухопутные территории (страны мира), в пределах которых передвижение контейнеров, указанных в договоре страхования покрыто страховой защитой.

Перевозчик не несет ответственности за сохранность груза в контейнере, если он доставлен в исправном состоянии и с ненарушенными пломбами. Если при выгрузке обнаружен контейнер с повреждениями, которые не исключают возможность доступа к грузу, либо с неясными или сорванными пломбами, в порту назначения или в месте выгрузки такой контейнер вскрывают, производят проверку содержимого и составляют специальный акт.

Страховщик не несет ответственности за естественный износ или постепенное ухудшение качества контейнеров, а также за их гибель, повреждения и возможные расходы, вызванные задержкой рейса или естественными свойствами объекта страхования. За утрату механизмов контейнера страховщик несет ответственность в случае полной гибели контейнера.

Ответственность страховщика за повреждение механизмов контейнеров может предусматриваться и в ряде других случаев.

Если контейнер поврежден, но повреждение не привело к его полной гибели, размер страхового возмещения не должен превышать разумной стоимости ремонта контейнера.

«Повреждение» - такое состояние застрахованного контейнера, при котором дальнейшая эксплуатация, без проведения ремонта, стала невозможна или же запрещена по условиям Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК, Женева, 2 декабря 1972 г.).

«Полная гибель» – состояние застрахованного контейнера, когда контейнер физически уничтожен или получил повреждения, при которых отсутствует техническая возможность его восстановления.

«Конструктивная гибель» – состояние застрахованного контейнера, когда контейнер получил повреждения, при которых необходимые расходы на его восстановление превышают действительную стоимость контейнера на момент страхового случая.

«Массовая гибель застрахованных контейнеров» - когда число погибших (утраченных) контейнеров, в результате одного страхового события, составляет 30 и более процентов от общего числа застрахованных.

В порту контейнеры с грузом принимаются по внешнему осмотру контейнера, без проверки количества и качества грузов, находящихся в них. Техническое состояние контейнера удостоверяется инспекторской карточкой. На поврежденные контейнеры составляются специальные акты в соответствии с действующими правилами. Как правило, контейнеры хранятся на открытых складских площадках – контейнерных терминалах.

Сдача контейнеров на судно производится также по результатам наружного осмотра.

В коносаменте делается оговорка о том, что количество, качество и масса груза, перевозимого в контейнере перевозчику неизвестны.

Перевозка контейнеров на палубе судна производится без согласия грузоотправителя.

Контейнеры с повреждениями, которые открывают доступ к грузу, а также с нарушенными и неясными пломбами или вообще без пломб к перевозке не принимаются.

При страховании контейнеров на условиях «от всех рисков» страховщик принимает на себя ответственность в пределах обусловленных лимитов за риски их полной гибели и повреждения в течение периода страхования, включая перевозку контейнеров на палубе.

Если произошла последующая полная гибель поврежден ного контейнера, ремонт которого не был сделан до его гибели, то страховщик отвечает лишь за полную гибель контейнера и не должен выплачивать каких-либо сумм по несостоявшемуся ремонту, хотя бы эти суммы и были подтверждены ранее.

В случаях, когда стоимость восстанови тельного ремонта контейнера превышает его страховую сумму, считается, что контейнер потерпел полную конструктивную гибель, и соответственно убыток возмещается как за полную гибель.

Расходы по общей аварии и расходы по спасанию подлежат возмещению обычно в соответствии с законодательством страны — владельца контейнера или, если это предусмотрено в договоре фрахтования, согласно Йорк-Антверпенским правилам. Причем, если контрибуционная сумма превышает страховую стоимость контейнеров, страховщик обязуется оплатить сумму контрибуции (убытки, возмещаемые в порядке распределения общей аварии).

Если в договор фрахтования включена оговор ка о взаимной вине в столкновении, согласно которой владельцы контейнеров обязаны возместить перевозчику падающую на контейнеры часть убытков, взысканных с перевозчика владельцами другого судна, страховщик по условиям страхования контейнеров «от всех рисков» обязуется компенсировать страхователям (владельцам контейнеров) выплаченные ими суммы, но только в той доле, в которой убыток подлежит возмещению по условиям страхования.

Специальная оговорка указывает, что данное страхование не должно служить источником извлечения выгоды перевозчиками или депозитариями.

Передача прав или интереса по полису или передача сумм, подлежащих выплате по условиям страхования, не могут осуществляться и признаваться страховщиком без датированного и подписанного страхователем или его представителем соответствующего извещения о таких передачах, и передаточной надписи на полисе до уплаты убытка или возврата страховой премии. В случае продажи (отчуждения) контейнера страхование считается аннулированным со дня его продажи.

При аннулировании договора страхования со стороны страховщика подле жит возврату пропорциональная доля нетто-премии, а при аннулировании договора со стороны страхователя возврату подлежит премия, согласованная сторонами.

Специальная оговорка условий страхования контейнеров «от всех рисков» освобождает страховщика от ответственности по убыткам, вызванным конфискацией, захватом, арестом, запрещением или задержанием и их последствиями, а также попытками совершить такие действия.

Кроме того, по смыслу этой оговорки страховщик не несет ответственности за последствия неприятельских действий или военных операций независимо от того, было объявлено о начале военных действий или нет.

Страховщик освобождается также от ответственности по убыткам, связанным с последствиями гражданских войн, революций, вооруженных выступлений, мятежей, гражданских столкновений и пиратских действий. Страховщик не несет ответственности за гибель или повреждения контейнеров, а также возможные расходы по убыткам, прямо или косвенно вызванным ионизирующей радиацией и загрязнением радиоактивностью от ядерного топлива или отходов сгорания ядерного топлива; воз действием радиоактивных, токсичных, взрывоопасных и других свойств ядерных соединений и их компонентов.

Условиями по страхованию контейнеров от «всех рисков» предусматривается также, что страховщик не отвечает за гибель или повреждение контейнеров и за возможные расходы по убыткам, вызванным конфискацией, национализацией, захватом, реквизицией, и причиненным забастовщиками, участниками локаутов или лицами, принимающими участие в трудовых конфликтах, восстаниях и гражданских волнениях.

Также данное страхование не покрывает гибель, расходы или повреждения, произошедшие вследствие не обеспечения достаточной или соответствующей упаковкой или вследствие неправильной подготовки застрахованного груза (под упаковкой следует понимать укладку в контейнер, но только в том случае, когда такая укладка выполняется до вступления в силу данного страхования и производится страхователем или его служащими)

Таким образом, как и обычно, по другим видам страхования, из страхового покрытия исключается весь комплекс рисков, подпадающих под понятие военных и забастовочных. По соглашению сторон некоторые из них могут быть включены в страховое покрытие за дополнительную премию.

При страховании контейнеров на других условиях, которые принято сокращенно называть «от полной гибели», возмещаются только убытки от гибели контейнеров, а также падающая на контейнеры доля по общей аварии, расходы по спасению контейнеров и предотвращению или уменьшению убытков, подлежащих оплате по условиям страхования. Затраты на ремонт контейнеров (кроме случаев общей аварии) по данному условию страхования возмещению не подлежат. В остальном, оба вида условий совпадают.

Остальные правила и условия страхования контейнеров не отличаются от условий страхования «каско» и «карго».

При страховании груза страховщик не несет ответственность за убытки, если докажет, что они причинены:

умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;

вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других);

вследствие ненадлежащей упаковки( ст.267 КТМ РФ)[[2]](#footnote-2).

Пример из судебной практики:

25 декабря 2008 года Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области решил взыскать с ОАО «Государственная страховая компания «Югория» в пользу C.A. Mediterrantan Shiping Company,S.A. 583173 рубля страхового возмещения, 51675 рублей процентов и в возмещении расходов по оплате государственной пошлины 12 849 рублей. Так «Средиземноморская судоходная компания C.A. Mediterrantan Shiping Company, S.A. обратилась с иском к ОАО «Государственная страховая компания «Югория» о взыскании 583173 рублей страхового возмещения по договору добровольного страхования контейнеров. Ответчик иск не признал Суд исследовав материалы дела, установил:

ООО «Балтимекс» заключил с ответчиком Договор страхования по которому выгодоприобретателем является истец. 25.09.2007г. контейнер № типа 1х40” ref № CRLU1316355, принадлежащий истцу был утерян.

Согласно документу № 944/07, имеющемуся в материалах дела стоимость утерянного контейнера составляет 24250 долларов США.

В соответствии с пунктом 7.3. Договора страхования при страховании контейнеров в валютном эквиваленте перерасчет сумм страхового возмещения на дату составления акта о страховом случае.

По расчету истца, проверенному судом и не оспоренному ответчиком стоимость страхового возмещения с учетом безусловной франшизы в рублевом эквиваленте составляет 583173 рубля.

Согласно статье 929 Гражданского кодекса Российской Федерации по договору имущественного страхования страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении страхового случая возместить страхователю причиненные вследствие этого события убытки либо выплатить страховое возмещение в пределах определенной договором страховой суммы.

Размер страхового возмещения подтверждается калькуляцией стоимости утраченного контейнера, произведенной истцом.

Доводы ответчика суд изучил полностью и признал их необоснованными.

При таких обстоятельствах суд решил, что требования истца о взыскании 583173 рублей страхового возмещения правомерны, подлежат удовлетворению.

Кроме того, истцом было заявлено требование о взыскании с ответчика процентов за пользование чужими денежными средствами.

Указанное требование соответствует правилам установленным статьей 395 Гражданского кодекса Российской Федерации.

По расчету истца, проверенному судом и не оспоренному ответчиком сумма процентов за период с 15.01.2008г. по 13.10.2008г. составила 51675 рублей.

При таких обстоятельствах требование о взыскании процентов в размере 51675 рублей подлежит удовлетворению.

Различие между морским и речным страхованием незначительное и сводится в основном к различиям в определении категорий рисков. Что касается грузоперевозок, в том числе и контейнерных, то здесь отличия лежат в правовых аспектах судоходства, отсылающих либо к Кодексу Торгового мореплавания либо к Кодексу Внутреннего Водного Транспорта РФ. При этом, КВВТ РФ не содержит специальной главы о страховании.

Перевезти контейнер по реке дешевле, чем альтернативными видами транспорта, разница составляет от 10 до 50%.

Однако в настоящее время в России речной транспорт занимает менее 4% общего объема грузооборота РФ, при этом контейнерные перевозки по внутренним водам практически отсутствуют. Тем не менее стремление к возрождению советского «контейнероплавания» имеется.

Речные перевозки на сегодняшний день наиболее дешевы. Специалисты компании «Волго-Балт-Логистик» провели расчет стоимости перевозки 20-футового контейнера из Роттердама в Москву: при использовании речного транспорта цена составит €2100-2300, при перевозке автомобилем — €2500-2600, железнодорожный путь обойдется в €2400-2600 (при подсчетах учитывалась стоимость возврата порожнего контейнера в Роттердам, доставка «до двери» в Москве; за «условное речное судно» был взят контейнеровоз «Русич» вместимостью 250 контейнеров, загруженный на 80%).

3. Особенности заключения договора страхования контейнеров на водном транспорте

Договор страхования - юридический факт, порождающий страховое обязательство.

Страхование контейнеров по специальным договорам страхования (Institute Container Clauses), обычно заключаемым на стандартных условиях Института лондонских страховщиков («О страховании контейнеров на срок с ответственностью за все риски — Условие «А»). Контейнеры, конечно, могут страховаться и на более узких условиях «В» и «С».

Условия, на которых заключается договор страхования, могут быть определены в стандартных правилах страхования соответствующего вида, принятых, одобренных или утвержденных страховщиком либо объединением страховщиков - правилах страхования (ст.943 ГК РФ).[[3]](#footnote-3)

Заключение договора страхования производится на основании письменного заявления страхователя, которое должно содержать основные данные об объекте: тип контейнера, объемные показатели, стоимость, наименование судна-перевозчика, дату выхода судна в рейс, пункт от правления, пункты назначения и перегрузок и т.п.

Договор страхования должен быть заключен в письменной форме. Несоблюдение формы влечет недействительность договора страхования (п.1,ст.940 ГК РФ).[[4]](#footnote-4)

Бремя доказательства, что гибель или повреждение застрахованного контейнера произошли в результате воздействия опасностей, покрытых страхованием, лежит на страхователе.

Если в договоре страхования не предусмотрено иного, убытки от повреждения контейнеров возмещаются в сумме, не превышающей стоимости восстановления поврежденных или погибших частей, за вычетом процента естественного износа этих частей на момент аварии.

В любом случае, данный договор страхования должен содержать существенные условия, по которым между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение:

- об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования;

- о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая);

- о размере страховой суммы;

- о сроке действия договора ( ст.942 ГК РФ)[[5]](#footnote-5)

Юридическое значение существенных условий состоит в том, что отсутствие хотя бы одного такого условия не позволяет считать договор заключенным. К числу существенных относятся и условия, на согласовании которых настаивает одна из сторон.

При страховании контейнеров (приеме на ответственность и установлении ставки премии) следует иметь в виду, что стоимость с каждым годом неизменно возрастает.

По каждому виду ответственности обычно устанавливаются лимиты страховщика по каждому страховому случаю. Поэтому страхование контейнеров предполагает заключение генерального договора.

Страховые компании, как правило, предлагают клиентам часто используемые в мировой практике генеральные полисы.

По нему, как правило, страхуются грузы, транспортируемые партиями (частями).

Это систематическое страхование разных партий однородного груза на сходных условиях, в течение определенного срока может по соглашению страхователя со страховщиком осуществляется на основании одного договора страхования - генерального полиса ( ст.941 ГК РФ).[[6]](#footnote-6) Например, на весь застрахованный груз выдается генеральный полис, а по отдельным его отправкам могут быть выданы полисы или страховые сертификаты.

Обычно в генеральном полисе оговариваются:

- груз или виды груза;

- маршруты перевозок;

- вид транспорта;

- лимит страховой суммы по одному транспортному средству;

- примерный график поставок;

- планируемый оборот компании в течении года;

- иные позиции, четко устанавливающие «подпадание» партии груза под действие генерального полиса.

Генеральный полис имеет ряд преимуществ: сокращаются административные расходы на ведение дел, упрощаются расчеты по оплате страховой премии.

Для разрешения возникших споров в договоре предусматриваются место и порядок арбитражного разбирательства.

Как и при всяких работах с тяжеловесными грузами, работы по обработке, транспортировке, перевалке и складированию контейнеров могут быть связаны с причинением материального или физического ущерба третьим лицам, который по закону должен быть возмещен виновной стороной. Поэтому, помимо страхования контейнеров от ги бели или повреждения, страховщики принимают на страхование риск гражданской ответственности владельцев или арендаторов контейнеров за вред, который может быть причинен личности или имуществу третьих лиц в связи с использованием контейнеров.

Покрытие предоставляется на условиях страхования гражданской ответственности с учетом специфики объекта страхования. Страховщики при этом обычно ограничивают свою ответственность установлением определенных лимитов при приеме риска.

Лимиты устанавливаются раздельно: за увечье или смерть одного лица; за уничтожение или повреждение имущества третьих лиц; за причинение увечья или смерти нескольким лицам и (или) уничтожение или повреждение имущества нескольких лиц по одному страховому случаю.

## Приведем пример страхования контейнеров на водном транспорте страховой компанией РОСНО:

Страховая сумма устанавливается по каждой единице застрахованных контейнеров и указывается в перечне застрахованных контейнеров.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон договора, но не более действительной (страховой) стоимости контейнеров на момент заключения договора страхования.

Действительная (страховая) стоимость контейнера, принимаемого на страхование, должна быть рассчитана как рыночная стоимость нового контейнера данного типа (включая затраты на перевозку, уплату таможенных сборов и пошлин), за вычетом суммы, на которую его стоимость уменьшилась вследствие физического износа на дату заключения договора страхования. Действительная (страховая) стоимость определяется путем мониторинга цен или экспертной оценки.

Для обеспечения полной страховой защиты страховая сумма должна быть установлена в размере страховой стоимости объекта страхования.

В случае если стороны договора установили страховую сумму в размере меньшем страховой стоимости объекта страхования, имеет место «неполное страхование». При этом страховщик при наступлении страхового случая обязан возместить страхователю часть понесенных последним убытков пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Если в период действия договора страхования производится выплата страхового возмещения в размере меньшем страховой суммы, договор страхования продолжает действовать до окончания срока страхования. При этом страховая сумма по договору страхования и страховая стоимость застрахованного контейнера считается уменьшенной на сумму выплаченного возмещения со дня выплаты.

После восстановления поврежденного контейнера страхователь имеет право увеличить страховую сумму до величины фактической стоимости восстановленного контейнера (произвести дополнительное страхование), уплатив страховщику дополнительную страховую премию. Если дополнительное страхование не произведено, страховое возмещение по следующему страховому случаю будет выплачено в размере, пропорциональном отношению страховой суммы к стоимости контейнера после восстановления.

Страховая сумма по каждому застрахованному контейнеру, указанная в договоре страхования, является максимальной суммой, которая может быть выплачена страхователю (выгодоприобретателю) по совокупности всех страховых случаев, которые могут произойти в течение срока действия договора страхования.

В договоре страхования может быть установлен лимит возмещения на один страховой случай при массовой гибели контейнеров, находящихся на одном перевозочном средстве.

По соглашению сторон договора в договор страхования может быть включено условие о франшизе.

Франшиза может быть условной или безусловной и устанавливается как в процентах от страховой суммы, так и в денежном выражении.

При установлении условной франшизы страховщик не обязан выплачивать страховое возмещение, если убыток от страхового случая не превышает сумму франшизы. Если убыток от страхового случая превышает сумму франшизы, страховое возмещение выплачивается в объеме предусмотренном договором страхования, при этом сумма условной франшизы из суммы страхового возмещения не вычитается.

При установлении безусловной франшизы страховщик не обязан выплачивать страховое возмещение, если убыток от страхового случая не превышает сумму франшизы. Если убыток от страхового случая превышает сумму франшизы, страховое возмещение выплачивается в объеме предусмотренном договором страхования за вычетом суммы безусловной франшизы.

Франшиза устанавливается по каждому отдельному контейнеру и указывается в перечне застрахованных контейнеров.

Обязательства страховщика по выплате страхового возмещения по каждому застрахованному контейнеру ограничиваются величиной страховой суммы, установленной договором страхования по данному контейнеру.

Обязательства страховщика по возмещению ущерба, причиненного застрахованным контейнерам, включают:

- возмещение затрат на восстановление (ремонт) поврежденного контейнера до состояния, в котором он находился непосредственно перед наступлением страхового случая - в случае устранимых повреждений;

- возмещение стоимости контейнера на день наступления страхового случая за вычетом остаточной стоимости контейнера в поврежденном состоянии, но не более страховой суммы, установленной договором страхования по данному контейнеру - в случае полной или конструктивной гибели застрахованного контейнера;

- возмещение расходов по общей аварии в размере определенном действующим законодательством и международными соглашениями, если они произведены с целью избежания убытков по любой причине, за исключением убытков исключенных из покрытия в соответствии с положениями п.4.2 «Исключения» настоящих правил.

* возмещение убытков от столкновения судов, в доле подлежащей возмещению страхователем в соответствии с договором фрахтования (если договор фрахтования включает оговорку «По вине обеих сторон»), при условии, что страхователь известил страховщика о претензии судовладельца и предоставил страховщику права на защиту интересов страхователя по такой претензии.

При расчете расходов на ремонт применяются следующие правила:

- страхователь должен осуществлять ремонт поврежденного контейнера наиболее экономичным образом. Если страховщик предлагает страхователю осуществить ремонт за более низкую цену и страхователь не выдвинет против этого обоснованных возражений, то ремонт должен быть осуществлен на условиях, предложенных страховщиком;

- для восстановления (ремонта) поврежденного контейнера должны применяться материалы и запасные части, аналогичные использованным в поврежденном имуществе по виду и качеству, или иные материалы и запасные части, аналогичные им по цене;

- стоимость материалов и запасных частей, используемых для производства ремонта, возмещается пропорционально отношению стоимости материалов, узлов, агрегатов и деталей, примененных в застрахованном контейнере на момент страхового случая (с учетом их физического износа), к цене покупки новых материалов, узлов, агрегатов и деталей;

- расходы на оплату работ по проведению ремонта возмещаются по средним расценкам на аналогичные работы, действующим в месте проведения ремонта на момент страхового случая, а в случае проведения ремонта силами страхователя - по себестоимости ремонта, в зависимости от того, какая из этих сумм окажется меньше;

- в расчет включаются расходы на производство только тех работ, которые необходимы для устранения последствий страхового случая. Дополнительные затраты, вызванные срочностью проведения работ, усовершенствованием конструкции застрахованного контейнера, производством плановых ремонтов возмещению не подлежат;

- дополнительные расходы, связанные с оплатой сверхурочных работ, экспресс доставкой материалов, запасных частей, перевозку воздушным транспортом, возмещению не подлежат.

Если застрахованные контейнеры, находящегося во владении и пользовании страхователя (выгодоприобретателя) на основании договора аренды (лизинга) или безвозмездного пользования, размер страхового возмещения ограничивается суммой документально подтвержденных расходов (затрат) на восстановление застрахованного имущества, которые страхователь (выгодоприобретатель) произвел или должен будет произвести в пользу собственника имущества на основании закона или договора.

Если застрахованному контейнеру был причинен ущерб каким-либо из исключенных фактором, и при этом требовалось проведение его ремонта, а в дальнейшем причинен застрахованный ущерб, страховое возмещение выплачивается за вычетом расходов на ремонт, которые страхователь должен был бы произвести для устранения незастрахованного ущерба.

Из суммы страхового возмещения, рассчитанной в соответствии с вышеизложенными положениями, вычитается сумма безусловной франшизы, установленной договором страхования.

Франшиза вычитается по каждому страховому случаю вне зависимости от количества страховых случаев, произошедших в период действия договора страхования.

Положения настоящего пункта не применяются в случае полной или конструктивной гибели контейнера, а также в случае пожертвования контейнером при общей аварии, за исключением случаев, когда в результате одного страхового случая происходит массовая гибель контейнеров. Обязательства страховщика не включают обязанность возмещения каких-либо косвенных убытков и убытков в связи с возложением на страхователя какого-либо вида ответственности в силу закона или договора.

Примеры расчета тарифа и страховой премии

1. Груз бытовой техники стоимостью 100000000,00 руб. перевозится внутренним водным транспортом на расстояние свыше 1000 км. с перегрузкой по пути следования. В связи с тем, что груз следует под охраной, по согласованию со страховой компанией, применяется дополнительный понижающий коэффициент. Страхование производится «с ответственностью за все риски»

Внимание: ввиду того, что стоимость страхуемого груза превышает 1 млн. страховому агенту (брокеру) необходимо согласовать со Страховщиком принятие данного риска на страхование.

Расчет страхового тарифа:

(0,45 + 0,03 + 0,07) \*1,05 \* 0,7 = 0,40 (%)

где

0,45 – базовый тариф;

0,03 – надбавка к тарифу за дальность перевозки свыше 1000 км.

0,07 – надбавка к тарифу за перегрузку в пути;

1,05 – коэффициент, учитывающий вид транспорта (внутренний водный);

0,70 – согласованный со Страховщиком понижающий коэффициент.

Расчет страховой премии:

100000000,00 \* 0,40 % = 400000,00 руб

2. Груз бытовой техники стоимостью 100000000,00 руб. перевозится морским транспортом на расстояние свыше 1000 км. без перегрузки по пути следования. Страхование производится «с ответственностью за все риски».

В качестве страхового тарифа применяется базовый тариф 0,45%.

Расчет страховой премии:

100000000,00 \* 0,45 % = 450000,00 руб.

## Список используемых источников и литературы

## 1. Гражданский кодекс Российской Федерации.Ч.2 от 26 января 1996г.-М.-Омега-Л,2006г.

## 2. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 февраля 2001г.-Система Консультант Плюс

## 3. Кодекс Внутреннего Водного Транспорта от 22 февраля 2001г.-Система Консультант Плюс

## 4. И.М. Гурков, И.В. Исаев «Страхование грузов и ответственности перевозчика»//Изд. «Выбор»,СПб,2005

## 5. Ю.А. Чунтомова «Транспортное страхование»//РКонсульт,М.,2006

## 6. В.Н. Томилин «Транспортное страхование в России и странах Балтии//Анкил,М.,2000.

## 7. В.В. Шахов « Страхование: Учебник для ВУЗов»//ЮНИТИ,М.,2002.

1. Кодекс Внутреннего Водного Транспорта от 22.02.2001.-Система Консультант Плюс [↑](#footnote-ref-1)
2. Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации от22.04.1999г.- Система Консультант Плюс. [↑](#footnote-ref-2)
3. Гражданский кодекс Российской Федерации.Ч.2.от 26.01.1996г.-М.-Омега-Л,2006 [↑](#footnote-ref-3)
4. Гражданский кодекс Российской Федерации.Ч.2.от 26.01.1996г.-М.-Омега-Л,2006 [↑](#footnote-ref-4)
5. Гражданский кодекс Российской Федерации.Ч.2.от 26.01.1996г.-М.-Омега-Л,2006 [↑](#footnote-ref-5)
6. Гражданский кодекс Российской Федерации.Ч.2.от 26.01.1996г.-М.-Омега-Л,2006. [↑](#footnote-ref-6)