НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ УПРАВЛЕНИЯ

# Реферат

**На тему “Страхования водных транспортных средств”**

## Исполнитель

**Студент 4 курсу 4 группы**

**Заочной формы обучения**

**Матюшин Н.В.**

**Рецензент**

**профессор Шелехов К.В.**

**Киев – 2000 г.**

**План**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. **Вступление**
 | **Стр. 3** |
| 1. **Основная часть**
 |  |
| **2.1. Страхование судов торгового флота** | **Стр. 4** |
| **2.2. Страхование карго** | **Стр. 9** |
| **2.3. Страхование ответственности судовладельцев** | **Стр. 15** |
| 1. **Выводы**
 | **Стр. 22** |
| 1. **Список использованной литературы**
 | **Стр. 24** |

1. **Вступление**

В данной работе мы рассматриваем тему «Страхование водных транспортных средств».

Данная тема будет рассмотрена на основе таких вопросов, как страхование торгового флота, карго страхование, страхование ответственности владельца судна.

В первом вопросе мы рассмотрим порядок заключения договора страхования, порядок возмещения ущерба при наступлении страхового случая, общие правила страхования судов.

Во втором вопросе мы рассмотрим правила и виды заключаемых сделок, порядок решения вопросов страхования грузов при заключении того или иного вида торговой сделки, порядок решения спорных вопросов, регламентация отношений при наступлении того или иного страхового случая.

В третьем вопросе мы рассмотрим возникновение клубов взаимного коллективного страхования, их деятельность, виды услуг которые они оказывают своим членам (судовладельцам), принципы их деятельности и значение данной деятельности для владельцев судов.

Рассматриваемая нами тема актуальна по причине, что в настоящее время большая часть грузов перевозится морскими судами в т.ч. торговым флотом Украины, как государства имеющего выход к Черному и Азовскому морям.

При написании данного реферата была использована литература, как отечественных авторов, так и авторов из РФ.

**2.1. Страхование судов торгового флота**

В круг вопросов морского страхования входят страхование морских судов (корпуса и оснастки перевозочных и других плавсредств), страхование карго (перевозимых грузов) и страхование ответственности судовладельцев. Страхование карго носит также название транспортного страхования грузов. Широ­кое развитие в последние годы контейнерных перевозок привело к выделению в самостоятельный вид страхования контейнеров.

Исходя из общепринятой практики страховые компании принимают на страхование любой общественный интерес, свя­занный с эксплуатацией судна от любых случайностей и опасно­стей во время плавания или в период постройки судна.

В целях стандартизации договоров страхования, предостав­ления выбора страхователю в страховом покрытии в практике страхования судов также применяются различные условия, объе­диняющие определенную группу рисков.

• По условиям с ответственностью за гибель или повреждение возмещению подлежат:

а) убытки от повреждений или фактической либо конструк­тивной полной гибели судна вследствие огня, молнии, бури, вихря, и других стихийных бедствий, крушения, посадки судна на мель, столкновения судов между собой или со всякими не­подвижными или плавучими предметами, включая лед, или вследствие того, что судно опрокинется или затонет, а также вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке и выгрузке груза или при приеме топлива, взрыва на борту судна или вне его, взрыва котлов, поломки валов, скрытого дефекта корпуса, машин и котлов, небрежности или ошибки капитана, механика или других членов команды или лоцмана;

б) убытки от повреждения судна вследствие мер, принятых для спасения или тушения пожара;

в) убытки от пропажи судна без вести;

г) убытки, взносы и расходы по общей аварии;

д) убытки, которые судовладелец обязан возместить владель­цу другого судна вследствие столкновения судов;

е) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению судна, по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

По этим условиям убытки от повреждения возмещаются с применением 3%-ной франшизы, т. е. убытки не подлежат воз­мещению, если не достигли 3% страховой суммы. Убытки от по­вреждений возмещаются без франшизы только в тех случаях, когда их причинами явились крушение, столкновение с другим судном, посадка на мель, пожар или взрыв на судне, а также при наличии общей аварии. Убытки от полной гибели судна во всех случаях возмещаются без франшизы.

• Условия без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения по объему ответственности страховщика более ограни­чены. При этом же перечне рисков убытки от полной гибели судна возмещаются полностью, а убытки от повреждений — только в тех случаях, если они явились следствием крушения судна (посадки его на мель, пожара или взрыва на борту судна, столкновения с другим судном или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед, или вследствие мер, приня­тых для спасения или тушения пожара). Подлежат возмещению также убытки от пропажи судна без вести; убытки, взносы и расходы по общей аварии; убытки, которые судовладелец обязан оплатить владельцу другого судна вследствие столкновения су­дов; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению судна, а также по уменьшению и определению его размера, если убыток подлежит возмещению по условиям стра­хования.

• Условие без ответственности за частную аварию предусмат­ривает возмещение убытков от полной фактической или конст­руктивной гибели судна по причинам, изложенным выше в п. а) предшествующего условия; убытков от пропажи судна без вести;

убытков, относящихся к общей аварии, однако только в тех слу­чаях, когда убытки причинены оборудованию, механизмам, ма­шинам и котлам, но не корпусу судна и рулю; возмещаются также убытки, причиненные тушением пожара или столкнове­нием с другими судами во время спасательных работ, возмеща­ются расходы по спасению судна, по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по услови­ям страхования.

• Условие с ответственностью только за полную гибель судна, включая расходы по спасению, предусматривает возмещение убыт­ков от полной гибели (фактической или конструктивной), про­пажи судна без вести, возмещение расходов по спасению судна.

• Условие с ответственностью только за полную гибель судна предусматривает возмещение убытков только от полной (факти­ческой или конструктивной) гибели судна, вследствие опасно­стей, перечисленных выше, и от пропажи судна без вести.

Во всех случаях не возмещаются убытки, произошедшие вследствие умысла или грубой небрежности страхователя, выгодоприобретателя или их представителей; немореходности судна (т. е. ненадежности или неприспособленности судна для данного плавания, отсутствия необходимого снаряжения или оборудова­ния, необходимого состава команды, надлежащей ее квалифика­ции, отправления в рейс без надлежащих судовых документов или неправильно нагруженным); ветхости или износа судна, его частей и принадлежностей; форсирования льда без проводки ле­доколом, погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя, но без ведома страховщика веществ или предметов, опас­ных в отношении взрыва или самовозгорания; всякого рода во­енных действий или военных мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны; пиратских действий, а также граждан­ской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна по требованию во­енных или гражданских властей; потери фрахта, простоя (включая расходы по заработной плате и содержанию команды во время простоя и ремонта судна).

Не возмещаются также другие косвенные убытки страховате­ля кроме тех случаев, когда по условиям страхования такие убытки подлежат возмещению в порядке общей аварии.

Все перечисленные условия страхования судов являются как бы базисными, проформами для договоров страхования. По соглашению сторон они могут расширяться за счет включения в них других рисков.

Так, общепринято за отдельную премию включение в дого­вор страхования военных и забастовочных рисков, потери фрах­та и т.п.

Наряду с перечисленными условиями страхования в практи­ке широко применяется включение в национальные страховые полисы некоторых английских стандартных условии, так назы­ваемых оговорок Института лондонских страховщиков, регули­рующих те или иные взаимоотношения сторон в определенных условиях.

Так, например, оговорка Института лондонских страховщи­ков предусматривает регулирование взаимоотношении страхова­теля и страховщика при возникновении убытка вследствие столкновения судов. Так называемая ледовая оговорка, или га­рантии Института, представляет собой серию стандартных га­рантий или оговорок, главным образом навигационного поряд­ка, предусматривающих запрет застрахованным судам заходить в опасные воды, особенно в зимнее время, из-за возникающей там ледовой опасности.

•Заключение договора страхования судов происходит на ос­новании письменного заявления страхователя, в котором долж­ны быть сообщены подробные сведения о судне, объекте страхо­вания, его тип, название, год постройки и другие данные, харак­теризующие судно; страховая сумма, которая не может быть выше страховой стоимости, т. е. действительной стоимости суд­на к началу страхования; указываются желаемые условия страхо­вания, период страхования судна — на определенный срок или рейс. В первом случае указывается, кроме срока, предполагае­мый район плавания, во втором — порты захода судна.

При страховании на срок ответственность страховщика на­чинается и оканчивается в 24 ч тех чисел, которые указаны в договоре страхования. При этом, однако, если судно в момент окончания срока договора находится в плавании, терпит бедст­вие или стоит на приколе в порту убежища или захода, договор страхования считается продленным до прибытия в порт назна­чения, а страховщик имеет право на получение дополнительной премии, пропорционально сроку продления договора.

При страховании на рейс ответственность страховщика (если не оговорено иного) начинается с момента отдачи швартовых или снятия с якоря в порту отправления и оканчивается в момент пришвартовывания или постановки на якорь в порту назначения.

Страховщик несет ответственность за убытки, происшедшие только в том районе плавания и только по тому рейсу, который был обусловлен в договоре страхования (полисе).

При выходе судна из пределов района плавания или при от­клонении (девиации) от обусловленного в договоре пути следо­вания страхование прекращается. Чтобы в таких случаях договор страхования мог оставаться в силе, страхователь должен свое­временно заявить страховщику о предстоящем изменении рай­она плавания или рейса и подтвердить готовность уплатить до­полнительную премию, если страховщик ее потребует.

Не считается нарушением договора страхования отклонение судна от обусловленного пути или выход из района плавания в целях спасения человеческих жизней, судов и грузов, а также отклонение, вызванное действительной необходимостью обеспе­чения безопасности дальнейшего рейса.

Международная конвенция обязывает капитанов судов ока­зать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому уг­рожает гибель, и при получении сигнала помощи с возможной скоростью следовать на помощь терпящим бедствие.

Обо всех ставших известными страхователю случаях изменения в страховом риске, как-то задержка рейса, отклонение от пути следования, выход из оговоренного района плавания, плавания во льдах, зимовка судна, не предусмотренная в договоре страхо­вания, буксировка (активная и пассивная) и т.п. страхователь обязан уведомить страховщика.

Изменения в риске, произошедшие после заключения дого­вора страхования и увеличивающие степень риска страховщика, дают ему право на требование дополнительной премии или из­менение условий страхования. В случае отказа страхователя до­говор прекращается с момента наступления изменений в риске.

Страховой премией называется плата, которую страховщик взимает за страхование (принятие на себя ответственности за возможное повреждение или гибель судна); сумма страховой премии образуется от умножения ставки премии на страховую сумму (сумма, которая обозначается в договоре страхования и которая не может быть выше действительной стоимости судна на момент страхования). Тарифная или договорная ставка пре­мии есть плата за страхование, выраженная в сотых или тысяч­ных долях страховой суммы (в процентах или промиллях от страховой суммы).

В силу большого разнообразия видов, типов и классов судов, широкой географии их эксплуатации, районов их плавания ставки по страхованию судов также отличаются очень большим разнообразием.

Естественно, что предпочтение имеют наиболее совершен­ные современные суда высшего класса регистра, плавающие в спокойных районах. Помимо условий страхования и широты страхового покрытия, страховщик учитывает степень риска, свя­занного с качеством судна. Поэтому к судам старым или вообще лишенным регистра применяются более высокие ставки. Учиты­ваются районы плавания, время года, когда может возникать ле­довая обстановка или наступает период штормов и т. д.

Так, за плавание в арктических водах, где существует ледовая опасность (суда, могут застрять во льдах или получить поврежде­ния от столкновения со льдом) обычно сверх нормальных ста­вок, установленных для плавания в теплых водах, взимается до­полнительная, так называемая экстра-премия.

Отсюда понятно, что в страховании судов применяются ин­дивидуальные для каждого судна ставки премии в зависимости от его типа, условий страхования, района и времени года и т.п. Твердые тарифы ставок выработать практически невозможно.

Практика знает только отдельные тарифы для судов, пла­вающих в строго определенных районах, тарифные ставки экст­ра-премий за выход в районы, оговоренные как опасные. Такая экстра-премия представляет собой определенную сумму, взи­маемую с каждой брутто - регистровой тонны судна, плюс, опре­деленный процент со страховой суммы.

При страховании целых флотов, как правило, устанавливается средняя ставка для всего флота или для более точного расчета все суда этого флота группируются по общим однородным показате­лям и ставка устанавливается для каждой такой группы отдельно.

 Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая предусматриваются в правилах страхования и соответствующих морских кодексах и являются обяза­тельными для исполнения сторонами. Невыполнение этих обяза­тельств со стороны страхователя или его представителя может привести к освобождению страховщика от ответственности по договору страхования.

Страхователь или его представитель при наступлении страхо­вого случая обязаны принять все зависящие от них меры к пре­дотвращению убытков, спасению и сохранению поврежденного судна, также обеспечить права регресса страховщика к виновной стороне.

Все обстоятельства аварии на море капитан или вахтенный помощник должен занести в судовой журнал, а по прибытии в порт сделать заявление об аварии.

Если причиной аварии явились непреодолимые стихийные силы, капитан для снятия с судовладельца (с судна) ответствен­ности за убытки должен сделать заявление о морском протесте.

Морской протест заявляется нотариусу или иному должност­ному лицу в порту прибытия и должен содержать описание об­стоятельств происшествия и мер, которые капитан принял для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.

Страховщик может принимать участие в мерах по спасению и сохранению застрахованного судна, давать советы, согласовы­вать условия спасательных контрактов и т. п., однако все его действия не считаются основанием для признания права страхо­вателя на получение страхового возмещения. Такое право опре­деляется на основании условий договора страхования.

При требовании страхового возмещения страхователь обязан документально доказать наличие страхового случая.

Если в договоре страхования не установлено иное, убытки от повреждения судна надлежит возмещению в сумме, которая не должна превышать стоимость восстановления поврежденной или погибшей части судна, за вычетом естественного износа этой части к моменту аварии, т. е. в данном случае применяется принцип зачета "старого за новое".

После уплаты страхового возмещения к страховщику в пре­делах уплаченной суммы переходят все претензии и права, кото­рые страхователь или выгодоприобрететель имеет к третьим ли­цам, виновным или ответственным за причинение вреда. Стра­хователь или выгодоприобретатель при получении страхового возмещения обязан передать страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства, связанные с убытком, и выполнить все формальности, необходимые для осуществления права рег­ресса к виновной стороне.

**2.2. Страхование карго**

Современная внешняя торговля и морские перевозки не могут обходиться без страхования. В большинстве случа­ев договор страхования является неотъемлемой частью торговой сделки. Вопрос о том, кто и за чей счет производит страхование, решается при заключении этих сделок.

В международной торговле при всем многообразии ее форм выработаны основные условия торговли теми или иными товара­ми и соответствующие им проформы торговых контрактов. В этих проформах предусматриваются механизм образования цены това­ра и действия, принимаемые на себя сторонами в этой сделке.

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

• *Сделка СИФ* получила свое название от начальных букв английских слов: стоимость товара, 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 расчетов и другие 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 все 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 товаро­сопроводительных 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 (Великобритания) 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 счет покупателя.

В Англии, Германии, Франции и других странах в процессе применения правил были выработаны в виде дополнений соот­ветствующие рекомендации, которые учитывали обычаи этих стран, некоторые особые условия сделок исходя из специфиче­ских свойств тех или иных грузов (например, мука, растительное масло, зерно, хлопок и т. д.).

Эти рекомендации в ряде случаев оформлялись официаль­ными правительственными актами. Однако они носили в основ­ном рекомендательный диапозитивный характер, что сделало юридически возможным применение в международной торговле различных проформ сделок и типовых условий, в том числе и различных толкований условий сделки СИФ.

Так, ассоциация по торговле растительным маслом имела до 40 типовых проформ. Лондонская ассоциация торговли зерном — до 70 типов различных проформ типовых запродажных кон­трактов. Свои проформы были у ассоциации по торговле хлоп­ком и т. д.

В 1936 г., а затем в 1956, 1980 и 1990 гг. Международная торговая палата проделала большую работу по унификации, не­официальной кодификации и интерпретации условий междуна­родных торговых контрактов, сложившихся обычаев, общепри­нятых толкований, распространенных внешнеторговых терминов и коммерческих понятий. В результате этой работы вышел свод­ный справочный материал, именуемый «Инкотермс 1990» (документ международной торговой палаты № 350), который на­ходит широкое применение в практике международной торгов­ли, в том числе и при сделках на условиях СИФ. До 1980 г. «Инкотермс 1980» выходил в редакциях 1936, 1953, 1967, 1976 гг. За эти годы в правила вносились изменения и дополнения, учи­тывающие складывающуюся практику международной торговли.

«Инкотермс 1990» имеет целью установить единообразные международные правила по толкованию наиболее важных тер­минов и понятий, применяемых в договорах купли — продажи во внешней торговле. Как уже отмечалось выше, правила эти необязательны к применению, но к ним все чаще прибегают участники торговых сделок, предпочитающие ясные, единооб­разные международные правила тем различным неопределенным толкованиям одних и тех же терминов, существующих еще до настоящего времени в различных странах и могущих привести к недоразумениям и спорам, сопровождающимся потерей време­ни и денежных средств.

Правила «Инкотермс 1990» еще не смогли установить едино­образного толкования по некоторым понятиям и терминам, по­этому они в таких случаях рекомендуют пользоваться устано­вившимся обычаями портов погрузки и выгрузки.

Устанавливается, что особые условия договоров, заключен­ных сторонами в торговой сделке, превалируют над любыми положениями «Инкотермс» и что стороны, применяя правила «Инкотермс 1980», могут их дополнять или изменять по своему усмотрению. Во избежание недоразумений рекомендуется не включать в договор международной торговой сделки различных сокращений понятий, которые хорошо известны для одной сто­роны, поскольку применяются во внутренней торговле, но могут быть совершенно незнакомы другой стороне.

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

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

• *Сделки ФОБ* получили свое 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 вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (free alongside ship).

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.

Договор морского страхования грузов заключается на осно­вании письменного заявления страхователя, в котором должны быть указаны: точное наименование груза, род упаковки, число мест, масса груза, номера и даты коносаментов или других пере­возочных документов; наименование, год постройки, флаг и тоннаж судна; способ размещения груза (в трюме, на палубе, на­валом, насыпью, наливом); пункты отправления, перегрузки и назначения груза; дата отправки судна, страховая сумма груза, условия страхования. Все эти данные необходимы для определе­ния соответствия данной перевозки грузов, которые предусмат­ривают для различных грузов определенные требования к упаковке, укладке на судне, к самому судну и т. п.

Эти группы в той или иной модификации соответствуют стандартным условиям Института лондонских страховщиков, которые именуются: с ответственностью за все риски, с ответст­венностью за частную аварию; без ответственности за поврежде­ния, кроме случаев крушения. Им соответствуют разработанные группы тарифных ставок.

• *Условие с ответственностью за все риски* является наиболее широким, но отнюдь не покрывает «все риски». Из этих условий исключаются повреждение и гибель груза от всякого рода воен­ных действий, орудий войны, пиратских действий, конфиска­ции, ареста или уничтожения по требованию властей (эти риски могут быть застрахованы за дополнительную плату); исключают­ся риски радиации, умысла и грубой неосторожности страхова­теля или его представителей, нарушения установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов, несоответствия упа­ковки; влияние трюмного воздуха или особых свойств груза; ог­ня или взрыва, если без ведома страховщика на судно одновре­менно были погружены вещества, опасные в отношении взрыва и самовозгорания; недостачи груза при целости наружной упа­ковки (недовложения); повреждения груза грызунами, червями, насекомыми; замедления в доставке груза и падения цен.

• *Условие страхования с ответственностью за частную ава­рию* в отличие от первого имеет твердый перечень рисков, по которым страховщик несет ответственность. Естественно, объем ответственности страховщика здесь меньше. Из ответственности по этому условию точно также исключаются риски, которые не покрываются условием «Все риски».

• *Условие страхования без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения —* по перечню страховых случаев, при которых подлежат оплате убытки, и по совокупности исключе­ний из страхового покрытия в целом совпадают с условиями с ответственностью за частную аварию. Разница состоит в том, что по последнему условию страховщик в обычных условиях несет ответственность только за случаи полной гибели всего или части груза, а за повреждение груза отвечает лишь в случае какого-либо происшествия (в целом именуемыми крушением) с транс­портным средством (судном).

При всех трех условиях страховщик возмещает убытки и рас­ходы по общей аварии, необходимые и целесообразно произве­денные расходы по спасению груза и по уменьшению убытка.

Здесь необходимо дать разъяснение терминам «частная» и «общая» аварии.

Под аварией обычно принято понимать любые поломки, ко­торые могут произойти с оборудованием и сооружениями на суше; с транспортными средствами на море: поломки, взрывы, пожары, столкновения судов, посадка на мель и т. п.

В морском праве слово «авария» получило иное толкование:

под аварией понимается не само происшествие, а убытки и рас­ходы, причиненные этим происшествием морскому предпри­ятию. Эти убытки делятся на убытки общей аварии, которые распределяются между всеми участниками морского предпри­ятия, и частной аварии, которые падают на владельца повреж­денного имущества.

Убытком по общей аварии признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно, разумно и чрезвычайных расходов, взносов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимых на судне грузов от общей для них опас­ности.

Таким образом, для того чтобы убыток был признан *общей аварией,* необходимы четыре условия: преднамеренность, разум­ность, чрезвычайность и цель действий — спасение груза, судна и фрахта от общей опасности. Если не окажется хотя бы одного из этих условий, убыток будет признан частной аварией.

Наиболее характерные случаи общей аварии:

а) убытки, вызванные выбрасыванием груза за борт (судно в шторм село на мель, ему грозит гибель, для снятия с мели необ­ходимо облегчить судно).

К общей аварии будут отне­сены убытки, «вызванные выбрасыванием за борт груза и при­надлежностей судна, а также убытки от повреждений судна и груза при принятии мер для общего спасения, в частности, вследствие проникновения воды в трюм через люки, открытые для выбрасывания груза, или через другие сделанные для этого отверстия»;

б) убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожа­ра, но к ним не будут отнесены убытки от сгоревших грузов, ко­торые являются частной аварией их владельца;

в) убытки, связанные со снятием судна с мели. Если судно в целях спасения выбросилось на мель, то все расходы будут отне­сены к убыткам общей аварии; если случайно — к убыткам об­щей аварии будут отнесены только те убытки, которые были вы­званы мерами по снятию судна с мели;

г) расходы и убытки, связанные с вынужденным заходом судна в порт-убежище.

Убытки общей аварии распределяются между судном, грузом и фрахтом пропорционально их стоимости. Каждый из страхов­щиков груза, судна или фрахта соответственно безоговорочно возмещает падающую на него долю убытков.

Институт общей аварии является одним из наиболее сложных в морском страховом праве.

Наличие общей аварии определяется диспашерами, которые также распределяют связанные с ней расходы. Расчет по распре­делению общей аварии называется *диспашей* и составляется дис­пашерами по заявлению заинтересованных сторон.

Общая стоимость имущества, участвующего в покрытии убыт­ка по общей аварии, называется *контрибуционным капиталом.*

При составлении диспаш при неполноте требований закона диспашеры руководствуются международными обычаями торго­вого мореплавания. Сводом таких обычаев в определении общей аварии являются Йорк-Антверпенские правила 1974 г.

Все убытки, не подпадающие под определение общей ава­рии, относятся к убыткам по *частной аварии.* Эти убытки несет владелец того имущества, на которое они пришлись, или тот, кто ответствен за их причинение.

Страховщик, как правило, несет ответственность за убытки только в пределах страховой суммы. Однако убытки общей ава­рии возмещаются даже в тех случаях, когда общая сумма выплат может превысить страховую сумму.

Грузополучатель при приеме груза обязан возместить пере­возчику все необходимые расходы, произведенные им за счет грузоотправителя, а в случае общей аварии внести *аварийный взнос* или представить надежное обеспечение (на основании за­логового права перевозчик до уплаты соответствующей суммы может задержать выдачу груза). При определении общей аварии учитываются следующие документы.

*Аварийная подписка —* письменное заявление грузополучате­ля, где он обязуется уплатить долю расходов, падающую на него в порядке распределения по общей аварии.

В качестве обеспечения платежей по общей аварии может вноситься *денежный депозит.*

По договоренности сторон *банковская гарантия* может заме­нить денежный депозит. В некоторых случаях может потребо­ваться и контр гарантия более солидного банка.

Аварийными комиссарами (сюрвейерами) составляется доку­мент, который содержит описание причин и размера убытка при любом страховом случае, а также другие данные, позволяющие судить о наличии ответственности страховщика — *аварийный сертификат.*

Согласно международному законодательству после выплаты страхового возмещения к страховщику переходит (в пределах выплаченных сумм) право предъявления регрессного требования к виновной стороне — *право на регресс.* В этом слу­чае страхователь должен своевременно обеспечить страховщику получение такого права, передав ему свои полномочия.

*Морской протест.* В случае какого-либо происшествия во время рейса, связанного со стихийными силами, капитан судна для снятия с себя ответственности за возможные повреждения в грузе или на судне в первом же порту прибытия заявляет компе­тентному государственному органу морской протест с изложени­ем важнейших обстоятельств морского происшествия и мер, принятых командованием судна для предотвращения возможных неблагоприятных последствий такого происшествия. Таким об­разом, в этом заявлении капитан доказывает, что экипажем принимались все меры для благополучного завершения рейса и сохранности груза, а если это не удалось, то виной этому сти­хийные силы природы и капитан протестует против всех претензий, которые могут быть предъявлены к нему или к судовла­дельцу.

Капитан или вахтенный помощник в хронологическом по­рядке заносит все факты и обстоятельства, относящиеся к рег­ламенту на судне (о самом судне, грузе, экипаже и пр.), *в судо­вой журнал.* По машинному отделению ведется отдельный жур­нал, где регистрируются работы машин, полученные и испол­ненные команды.

При определении наличия общей аварии все эти документы имеют решающее значение.

Итак, договор страхования, заключенный только на основа­нии одного из вышеперечисленных условий, даже самого широ­кого («Все риски»), не покрывает полностью все вероятные опасности, которые могут встретиться за время морской пере­возки. Поэтому страхователь или иное лицо, на риске которого остается непокрытая страхованием часть опасностей перевозки, должен позаботиться о дополнительном (за свой счет) страхова­нии сверх того, что обычно предусматривается в торговых кон­трактах на условии СИФ.

**• Взаимоотношения сторон при наступлении страхового** слу­чая обычны при любом виде страхования. Различие заключается лишь в необходимости выполнения ряда формальностей и предоставления, различных по характеру документов в подтвержде­ние наличия страхового случая.

Прежде всего, страхователь должен относиться к объекту страхования так, как если бы он был застрахован, и при наступ­лении страхового случая принять все меры к его спасению и со­хранению поврежденного (расходы на эти цели, как сказано выше, возмещаются страховщиком), обеспечить страховщику право регресса к виновной стороне и своевременно известить страховщика о происшествии.

Для получения страхового возмещения страхователь (или выгодоприобретатель) обязан документально доказать свой ин­терес в застрахованном имуществе (например, наличие договора страхования), наличие страхового случая, размер своей претен­зии по убытку.

В морском страховании для доказательства интереса в за­страхованном грузе необходимо представить коносаменты, же­лезнодорожные накладные и другие перевозные документы, фактуры и счета, если по содержанию этих документов страхователь или его представитель имеют право распоряжаться груза­ми. При страховании фрахта необходимо представление чартеров и коносаментов. Наличие страхового случая подтверждается следующими документами: морским протестом, выпиской из судового журнала и другими актами, свидетельствующими о при­чинах страхового случая, а при пропаже судна без вести — дос­товерными сведениями о его выходе из последнего порта и ожи­даемой дате прибытия в очередной порт. Для доказательства размера претензии по убытку представляются аварийные серти­фикаты, составляемые аварийным комиссаром, акты эксперти­зы, оценочные и другие документы, составленные в соответст­вии с законом и обычаями того места, где происходит оформле­ние убытка; оправдательные документы по произведенным рас­ходам, а в случае наличия требования по уплате доли в общей аварии — обоснованный расчёт и диспаша.

**2.3. Страхование ответственности судовладельцев**

По мере развития торгового судоходства, все возрастаю­щего количества и разнообразия грузов, перевозимых морем, расширения географии торговых рейсов, насы­щенности морских путей различными плавсредствами, все большей оснащенности портов сложнейшими и дорогостоящими вспомогательными сооружениями возрастала величина матери­альной ответственности судов за возможное причинение (по оп­лошности или случайности) физического или морального ущер­ба третьим лицам.

Частично такие риски покрываются обычным морским *дого­вором страхования каско.* Правда, по этому договору страховщи­ком принималась на страхование ответственность судовладель­цев за столкновение судов, но только в пределах 3/4 размера возможного ущерба, а 1/4 оставалась на риске судовладельца как своеобразная франшиза. Поэтому судовладельцам пришлось ис­кать выход из положения, который они нашли, объединяясь в своеобразные организации, ставившие своей целью возмещение подобных убытков на коллективной основе. Так появились вза­имные общества по страхованию корпусов судов — клубы вза­имного страхования судовладельцев. Форма взаимного страхова­ния заключалась в том, что страхователи — владельцы судов создавали общий страховой фонд, из которого возмещались убытки, возникающие у того или иного члена клуба.

**Страхование рисков защиты. В** дальнейшем такие клубы, помимо страхования 1/4 (25%) доли ответственности при столк­новении судов, непокрытой по договорному страхованию, стали принимать на ответственность и другие риски, возникновение которых было вызвано рядом исторических факторов. Так, в 1846 г. в Англии (исторической родоначальнице торгового море­плавания и морского страхования) был принят акт, предусмат­ривающий ужесточение требовании к судовладельцам в связи с их ответственностью за возмещение ущерба, связанного с поте­рей жизни или телесными повреждениями. Реакцией на это явилось создание ряда клубов или ассоциаций по защите инте­ресов судовладельцев, принимающих на страхование риски, свя­занные с эксплуатацией судов под названием «протектинг рис­ки» — *риски защиты.* Соответственно и общества получили на­звание клубов защиты.

**•Страхование возмещения.** В 1870 г. владелец судна, зато­нувшего с грузом в районе мыса Доброй Надежды, после того, как оно прошло мимо порта назначения груза, был признан от­ветственным за гибель груза. Такое решение суда побудило клу­бы принимать на страхование ответственность судовладельцев за сохранность груза, принятого к перевозке. Этот вид страховой защиты получил наименование *компенсационного страхования или страхования возмещения.*

Страхование рисков защиты и возмещения долговое время проводилось раздельными клубами. К рискам защиты относи­лись: страхование ответственности на случай смерти и увечья лиц судового экипажа, пассажиров, портовых рабочих; 25% (1/4) ущерба, причиненного другому судну при столкновении; повре­ждения неподвижных и плавающих предметов; расходы по уст­ранению остатков затонувшего имущества из акватории портов и фарватеров.

К рискам возмещения относились в основном риски ответст­венности судовладельцев за сохранность принятых к перевозке грузов и вообще с использованием судов для перевозки грузов:

различные штрафы, налагаемые на судовладельцев вследствие ошибок или упущений капитана и членов экипажа таможенны­ми, эмиграционными, санитарными или местными властями, доля общеаварийных расходов, причитающихся с судна или гру­за, когда общая авария вызвана ошибкой или небрежностью морского перевозчика.

Впоследствии клубы или ассоциации защиты и возмещения слились в единые клубы взаимной защиты и возмещения.

Кроме проведения перечисленных выше страховых опера­ций, клубы принимают в необходимых случаях меры к предот­вращению ареста застрахованных судов и оформляют для этого банковские гарантии. Для защиты интересов своих членов клубы имеют представителей или корреспондентов в различных пор­тах, которые контролируют ход погрузочно-разгрузочных работ и принимают соответствующие меры при возникновении пре­тензий к судовладельцам.

*Взаимное страхование ответственности судовладельцев* полу­чило широкое распространение. В настоящее время в мире дей­ствует около 70 клубов, наиболее крупными из них считаются клубы Англии, Швеции, Норвегии, США. Один из важнейших принципов деятельности клубов состоит в том, что они не пре­следуют цели извлечения прибыли из своих операций, а призва­ны лишь защищать своих членов от понесенных убытков.

Руководящим органом клуба является совет директоров, из­бираемый из представителей судовладельцев. Совет собирается по мере надобности для решения принципиальных вопросов страхования и финансовой политики.

Текущая работа, в частности расчеты по страховым взносам (премии), оплате убытков и т. п., осуществляется фирмами или фирмами - распорядителями, специализирующимися в области морского права, судоходства, страхования.

Финансовую базу клубов составляют взносы его членов, из которых формируются страховые фонды, предназначенные для оплаты возможных претензий к судовладельцам — членам клуба для покрытия расходов по ведению дела.

Размеры страховых взносов основываются на среднестати­стических показателях убыточности за ряд лет и зависят от со­става флотов, входящих в тот или иной клуб — типа судна, его брутто-регистрового тоннажа, района плавания, объема страхо­вой ответственности, а также требований национального зако­нодательства в отношении ответственности судовладельцев за действия членов экипажа судна и его агентов.

Страховые взносы подразделяются на три категории — пред­варительные, дополнительные и чрезвычайные.

В начале каждого полисного года (который обычно начинается с полудня 20 февраля каждого года и заканчивается в полдень 20 февраля следующего года) совет директоров клуба исходя из рас­четных сумм устанавливает размер предварительного взноса. Если после окончания операционного (полисного) года станет ясно, что заявленных претензий больше, чем собранных предварительных взносов, совет директоров выносит решение о внесении членами клуба дополнительных взносов для покрытия дефицита.

В случае возникновения катастрофических убытков, на по­крытие которых недостаточно средств клуба, прибегают к сбору чрезвычайных взносов.

При благоприятном прохождении дела, когда предваритель­ные взносы с избытком перекрывают все претензии, в следую­щем году взносы будут соответственно скорректированы.

Объём и виды ответственности судовладельцев, которые по­крываются страхованием в клубах взаимного страхования, обыч­но в каждом отдельном случае зависят от правил того или иного клуба. Хотя в каждом из этих правил сказано, что характер и размер страховых рисков, условия страхования могут быть со­гласованы клубом и судовладельцами, в действительности это происходит крайне редко и каждый из клубов придерживается установленных им правил. Это связано отчасти с тем, что в пра­вилах учтены обязательные (императивные) нормы националь­ного законодательства, которые не могут быть изменены согла­шением сторон, а также с тем, что при изменении условий стра­хования в пользу судовладельцев необходимо пересматривать размер страховой премии в сторону ее увеличения.

Таким образом, хотя в клубах взаимного страхования могут быть застрахованы различные виды ответственности, каждый из клубов ограничивает круг своей ответственности только риска­ми, определенными в правилах этих клубов.

Клубы взаимного страхования в различных сочетаниях и объемах принимают на себя ответственность по следующим рискам.

• *Ответственность за потерю жизни, телесное повреждение, за болезни и репатриацию.* Согласно этому виду страхования клуб возмещает судовладельцу расходы, понесенные им в связи с по­хоронами, госпитализацией и лечением любых лиц, находящих­ся на борту судна. Компенсации подлежат также убытки, воз­никшие в результате утраты или повреждения принадлежащих этим лицам личных вещей. Страховым случаем при этом будут считать небрежные действия или упущения на борту судна или неумелое обращение с грузом. Возмещаются также расходы по репатриации членов экипажа застрахованного судна; заработная плата и другие виды заработка, неполученные членами экипажа в результате практической или конструктивной полной гибели судна; расходы по отклонению судна от курса (девиация) и в связи необходимостью высадки заболевшего или пострадавшего члена экипажа, а также портовые расходы и издержки судовла­дельца по топливу, провианту, заработной плате, страхованию и другие денежные затраты, связанные с ожиданием замены вы­бывшего члена экипажа (иначе судно будет считаться немореходным) для обеспечения безопасности продолжения рейса.

• *Ответственность за столкновение с другими судами* являет­ся одним из основных рисков, страхуемых клубами. При этом имеется в виду, что 3/4 ответственности по столкновению с другими судами покрыты по договорному страхованию каско (корпуса, машины, оборудования и такелажа судна), а 1/4 ответственности, оставшаяся на риске судовладельца, страхуется клу­бом. Клуб страхует эту оставшуюся 1/4 ответственности судовла­дельца, включая расходы и издержки, связанные с ущербом, причиненным столкновением любому другому судну, независи­мо от того, застрахована ли ответственность судовладельца по полису каско, включающему в себя оговорку о столкновении. Клуб может принять на страхование ответственность судовла­дельца в части, превышающей 1/4 ответственности за убыток другому судну, при условии, что такое превышение не подлежит возмещению по полису каско.

При возникновении убытка, подлежащего возмещению клу­бом, дирекция клуба оставляет за собой право определить дейст­вительную стоимость (страховую стоимость) судна, на которую оно должно было быть застраховано по полису каско, и возмес­тить только пропорциональную долю убытка исходя из соотно­шения между страховой суммой и фактической (страховой) стоимостью судна. Неоплаченная клубом сумма убытка возме­щается самим судовладельцем.

Помимо страхования ответственности за столкновение с другими судами, клубами, страхуется вытекающая из законопо­ложения обязанность судовладельца возместить другому судов­ладельцу расходы по поднятию судна, если оно затонуло; удале­нию остатков кораблекрушения; стоимость установления свето­вых или иных знаков для обозначения таких остатков, а также убытки, причиненные застрахованным судном порту, доку, при­чалу, молу или иному другому неподвижному или подвижному (за исключением судов) предмету.

Если требование о возмещении претензии возникает в ре­зультате столкновения двух судов, принадлежащих одному судов­ладельцу, то он имеет право на возмещение убытков от клуба так, как если бы эти суда принадлежали различным судовладельцам. Подобное правило в страховой практике именуется как «оговорка о судах, принадлежащих одному судовладельцу». Если в столкно­вении виноваты оба судна, то предусмотрена процедура ликвида­ции убытков на базе встречных претензий судов друг к другу.

Как уже отмечалось выше, морские страховщики по договору каско могут принимать страхование не 3/4, а все 4/4 ответствен­ности за столкновение судов, включая в полисы измененную оговорку Института лондонских страховщиков о столкновении.

• *Ответственность за вред, причиненный неподвижным или плавающим объектам, —* ответственность судовладельца за вред, причиненный его судном порту, доку, пристани, пирсу, молу, земле, воде или любому другому неподвижному и подвижному объектам за исключением другого судна и находящегося на немимущества. В объем страхового покрытия по данному правилу входит ответственность судовладельца за загрязнение вод и по­бережья в результате утечки нефтепродуктов.

Учитывая объемы перевозок морем нефти и нефтепродуктов, а также суровые международные правила по защите окружаю­щей среды, страхования такого рода весьма опасны.

По международным правилам, если разлившаяся нефть грозит загрязнением побережью, находящемуся под юрисдикцией како­го-либо правительства, или создает иную опасность причинения ущерба, владелец танкера обязан удалить нефть или оплатить стоимость расходов по ее удалению и очистке побережья. Вместе с тем ответственность владельца танкера ограничивается 100 ам. долл. за одну брутто-регистровую тонну вместимости танкера при максимуме общей суммы ответственности в 10 млн. ам. долл. по каждому танкеру и по каждому происшествию.

Достаточно вспомнить катастрофические последствия аварий танкеров, нанесших разлившейся нефтью непоправимый ущерб прибрежным водам и побережью некоторых регионов Франции и Англии.

Особую озабоченность международных общественных орга­низаций вызывают при этом перевозки нефтепродуктов под так называемыми удобными флагами — панамским, либерийским, сингапурским и др., где требования регистра к мореходности су­дов существенно снижены. Владельцы судов, плавающих под этими флагами, т. е. имеющих порт приписки в одной из этих стран и проходящих там же регистровый осмотр, наряду с на­логовыми льготами «экономят» на технике безопасности, ква­лифицированной команде и т.д.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) в 1978 г. опубликовала исследование, из которого следует, что до 1/3 судов всего мирового флота прикрываются удобным флагом.

• *Ответственность за повреждение судов, не вызванное столк­новением.* Страхуется ответственность судовладельца за гибель и повреждение другого судна или находящегося на нем имущест­ва, включая связанные с ним расходы, вызванные иной причи­ной, чем столкновение, и явившиеся следствием небрежности, допущенной в судовождении или управлении судном, либо следствием иной небрежности, выразившейся в действии или бездействии на борту застрахованного судна или в связи с этим судном. К рискам такого рода относится ущерб, причиненный неправильным маневрированием застрахованного судна, что привело к посадке на мель (в целях избежания столкновения) другого судна или его столкновению с третьим или навалу на причал и т. п. Сюда не относится ущерб, причиненный волной, поднятой застрахованным судном, огнем, источником которого было это судно, взрывом, произошедшем на его борту, падением чего-либо за борт и т. д.

• *Ответственность по договорам буксировки.* Страхуется от­ветственность судовладельца, вытекающая из условий договора буксировки, при которой его судно может быть как буксируе­мым, так и буксирующим. Возмещаются потери и повреждения, возникающие во время буксировки и лежащие на ответственно­сти судовладельца, но только в той мере, в какой такая ответст­венность не подлежит возмещению по полисам страхования каско (корпуса судна). Это правило исходит из того, что страхуется, прежде всего, ответственность, связанная с правилами и ус­ловиями захода в соответствующие порты, в которых буксировка является необходимым или обычным явлением.

• *Ответственность по гарантиям и договорам.* По этому пра­вилу может быть застрахована ответственность судовладельца за ущерб, причиненный жизни и здоровью любых физических лиц, а также любому имуществу, кроме грузов, перевозимых на страхуе­мом судне. При этом имеются в виду договоры и гарантии, свя­занные с наймом судовладельцами кранов, лихтеров и других погрузочно-разгрузочных механизмов и повозочных средств.

• *Ответственность за удаление остатков кораблекрушения.* Ответственность подобного рода является одним из существен­ных рисков, которым подвергаются судовладельцы. Она возлага­ется безотносительно к наличию их собственной вины и вины их служащих. По этому виду страхования клубы возмещают рас­ходы по подъему, удалению и уничтожению остатков корабле­крушения или установлению осветительных либо каких других предупредительных знаков для обозначения местонахождения остатков застрахованного судна, потерпевшего крушение. Ответ­ственность клуба наступает в тех случаях, когда перечисленные действия являются необходимыми по закону, а также, если ука­занные расходы могут быть взысканы с судовладельца по суду. Из суммы страхового возмещения подлежит вычитанию стои­мость спасенных в результате подъема судовых запасов, мате­риалов и самих остатков.

• *Расхода в связи с карантином.* Могут быть застрахованы ка­рантинные и чрезвычайные расходы, связанные с возникнове­нием на борту судна инфекционного заболевания. К таким рас­ходам относятся:

расходы по дезинфекции судна и лиц, находящихся на борту судна, в соответствии с требованиями законодательства об об­щественном здравоохранении, правилами и распоряжениями со­ответствующих властей;

стоимость израсходованного топлива или стоимость букси­ровки судна в специально отведенное место, где судно должно находиться в течение карантина, и буксировки судна из такого места, включая стоимость топлива, израсходованного за время карантина;

прямые расходы по заходу в место или порт убежища и по выходу судна из такого места или порта, если единственной причиной захода явилось возникновение инфекционной болез­ни на борту страхуемого судна.

• *Ответственность за сохранность перевозимого груза.* Клуб страхует ответственность судовладельцев за гибель, повреждение и недостачу груза или иного имущества, перевозимого страхуе­мым судном. При этом правила страхования клубов предусмат­ривают возможность выбора страхового покрытия:

а) ответственность за гибель и недостачу груза;

б) ответственность за повреждение груза.

На практике обычно судовладельцы страхуют риск не сохранности груза в полном объеме на условиях обоих частей.

Судовладелец при страховании ответственности за повреж­дение груза имеет право на возмещение дополнительных расхо­дов по выгрузке, реализации поврежденных грузов и сбыту обесцененных товаров сверх расходов, которые судовладелец производит обычно по договору перевозки. Произведенные су­довладельцем дополнительные расходы возмещаются клубом в размере 50% при условии, что судовладелец не может их взы­скать с кого-либо еще.

Клубом возмещаются расходы по повреждению груза или иного имущества, а также в связи с этим грузом или имущест­вом, перевозимым на других средствах транспорта, но за кото­рые судовладелец несет ответственность по условиям сквозного коносамента или соответствующего договора перевозки.

Потеря фрахта подлежит возмещению только в том случае, ес­ли фрахт входит в размер претензии, оплаченной судовладельцем.

• *Неполучение причитающейся с груза доли по общей аварии.* В клубе может быть застрахован риск получения по общей аварии или в спасательном вознаграждении доли, падающей на груз или другого участника морского предприятия, которую судовладелец имел право получить, но не получил вследствие нарушения до­говора о перевозке или фрахтовании.

• *Доля судна по общей аварии.* Страхование доли судна по об­щей аварии и в расходах по его спасанию является дополни­тельным. Оно вступает в силу в том случае, когда взносы по об­щей аварии, застрахованные по полису каско, не подлежат воз­мещению в полном размере, поскольку при распределении общеаварийных расходов диспашер может установить несоответст­вие действительной стоимости судна страховой сумме, а именно когда страховая стоимость судна превысит его страховую сумму. В этом случае судовладелец по полису каско получит только пропорциональную долю от суммы, причитающейся ему по об­щей аварии, и клуб должен будет возместить разницу.

• *Штрафы.* Клубы принимают на страхование различные штрафы, налагаемые на судовладельца соответствующими вла­стями, судами, арбитражами и другими компетентными органи­зациями: за несоблюдение на судне правил техники безопасно­сти, устанавливаемых в соответствии с законами, указами, пред­писаниями любой страны; за недоставку груза, доставку излиш­него груза и несоблюдение грузовых деклараций и других доку­ментов по судну и грузу; за контрабандный ввоз товаров капи­таном, членами экипажа, агентами и другими лицами, за дейст­вия которых несет ответственность капитан судна; за нарушение таможенных законов и правил, относящихся к конструкции, ее изменению и переоборудованию судна; за нарушение законода­тельства об иммиграции.

• *Порядок применения франшизы.* Принимая к страхованию возможную ответственность судовладельцев по различным рис­кам, клубы оставляют на ответственности своих страхователей удовлетворение мелких убытков в качестве франшизы.

Так, расходы судовладельцев в связи с заболеванием членов экипажа, включая расходы по репатриации и изменению курса судна (девиации) возмещаются в сумме, на которую они превы­шают 120 ам. долл. в каждом отдельном порту для судов вмести­тельностью в 2500 брутто-регистровых тонн и более и 60 ам. долл. — для судов менее 2500 брутто-регистровых тонн

По ответственности за гибель, повреждение груза и ответст­венности в связи в грузом, по доле груза в общей аварии и по расходам по спасению судовладельцу возмещаются убытки за удержанием 0,12 ам. долл. за брутто-регистровую тонну вмести­мости судна или 720 ам. долл. по каждому генеральному грузу, перевозимому на судне за один рейс (в зависимости от того, ка­кая из этих сумм меньше) и 0,12 ам. долл. за брутто-регистровую тонну вместимости или 240 ам долл. по грузу, который не являет­ся генеральным (в зависимости от того, какая из сумм меньше).

По всем видам штрафов не возмещаются первые 120 ам. долл. по одному штрафу.

Общая сумма выплат клуба по одному происшествию также лимитируется. Так, например, по танкерному флоту при столкно­вении, повреждении плавучих и стационарных объектов, повреж­дении или недостаче груза и при правовых расходах лимит ответственности клуба составляет 35 млн ам. долл. Дополнительно ус­тановлен лимит в 20 млн. ам. долл. за риск загрязнения вод неф­тепродуктами. Кроме того, танкеровладельцы, являющиеся участ­никами соглашения о компенсации расходов по загрязнению нефтепродуктами береговой полосы, со своей стороны лимитиру­ют свою ответственность по данному соглашению в 15 млн. ам. долл. По сухогрузным судам лимиты ответственности клубов зна­чительно меньше и колеблются в пределах от 50 тыс. до 6 млн. ам. долл. в зависимости от линий, которые они обслуживают.

**•Рассмотрение претензий.** При наступлении страхового случая судовладелец должен сообщить клубу или его агентам о происшествии и представить аварийные сертификаты, акты экс­пертизы, расчеты, оправдательные и другие документы, относя­щиеся к убытку. На обязанности судовладельца остается приня­тие всех мер к предотвращению или уменьшению убытка и воз­можных расходов.

**3.** **Выводы**

В данной работе мы рассмотрели тему “Страхования водных транспортных средств”.

Данная тема была рассмотрена на основе таких вопросов:

Страхование судов торгового флота;

Страхование карго;

Страхование ответственности судовладельцев.

В первом вопросе мы рассмотрели порядок и правила страхования судов торгового флота.

На основании рассмотренного материала можно сделать такие выводы:

* В круг вопросов морского страхования входят страхование морских судов (корпуса и оснастки перевозочных и других плавсредств), страхование карго (перевозимых грузов) и страхование ответственности судовладельцев;
* Заключение договора страхования судов происходит на ос­новании письменного заявления страхователя, в котором долж­ны быть сообщены подробные сведения о судне, объекте страхо­вания, его тип, название, год постройки и другие данные, харак­теризующие судно; страховая сумма, которая не может быть выше страховой стоимости, т. е. действительной стоимости суд­на к началу страхования; указываются желаемые условия страхо­вания, период страхования судна — на определенный срок или рейс;
* Все условия и пункты договора страхования неявляются неизменными и могут быть изменены или дополнены по согласованию сторон.

Во втором вопросе мы рассмотрели порядок и правило карго страхованния.

На основании рассмотренного матерриала можно сделать такие выводы:

* *Условие с ответственностью за все риски* является наиболее широким, но отнюдь не покрывает «все риски»;
* *Условие страхования с ответственностью за частную ава­рию* в отличие от первого имеет твердый перечень рисков, по которым страховщик несет ответственность;
* *Условие страхования без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения —* по перечню страховых случаев, при которых подлежат оплате убытки, и по совокупности исключе­ний из страхового покрытия в целом совпадают с условиями с ответственностью за частную аварию.

В третьем вопросе мы рассмотрели страхование ответственности владельцев судна.

На основании рассмотренного материала можно сделать такие выводы:

* Судовладельцев побудило страховать свою отвественность то, что договоры страхования карго покрывают ушерб от сталкновения или друго повреждения корпуса судна на ¾, а ¼ приходится покрывать судовладельцам;
* К даному виду страхования относится страхование отвественности владельца судна за недоставку или утерю груза;
* Данный вид страхования помагает владельцам судов снизить риск убытков по условиям не входящим в карго страхование и может быть избежать банкротсва.

На основании рассмотренного материала в целом можно сказать, что страхование водных транспортных средств занимает не последнне место в мировой практике страхования. Потому, что в наши дни объем грузов перевозимых морским флотом достаточно велик, что в свою очередь приводит к необходимомсти страхования его от непредвиденных потерь или иного рода бедствий которые могут возникнуть как с самим грузом так и транспортным средств.

 **4. Список использованной литературы**

1. Страхування: Підручник / Кеівник авт. кол. і наук. ред. С.С. Осадець, д-р. екон. наук, проф. – К.: КНЕУ, 1998.
2. Шахов В.В. Страхование: Учебник. – М.: ЮНИТИ, 1997.
3. Шлехов К.В., Бигдаш В.Д. Страхование: Учебное пособие. – К.: МАУП, 1998.