

Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза
Азербайджан, Грузия, Армения, Казахстан, Киргизия, Молдова,
Таджикистан, Туркменистан, Украина, Узбекистан

Модуль 10 Страхование



Финансирование настоящего
проекта осуществляется
Европейским Союзом



Реализация проекта осуществляется
институтом исследований и
обучения на транспорте NEA и его
партнерами STC, TRADEMCO и
Wagener & Herbst Management
Consultants

Содержание

Страница

10.1	Страхование ответственности	2
10.1.1	Полис страхования ответственности	3
10.1.2	Ответственность разных сторон.....	11
10.1.3	Ответственность перевозчика в силу закона в международных конвенциях	16
10.1.4	Ограничение ответственности.....	22
10.2	Транспортное страхование	24
10.2.5	Генеральный страховой полис	25
10.2.6	Типы страхового покрытия	35
10.3	Обязанности экспедитора в случае повреждения груза	46
10.3.7	Общие	46
10.3.8	Последовательность действий для экспедиторов грузов	47
10.4	Общая авария	56
10.4.1.	Общая авария	56
10.4.2.	Урегулирование общей аварии	60

10.1 Страхование ответственности

Цели обучения:

Слушатель должен знать, к чему относится страхование ответственности, разные типы ответственности и полисы страхования ответственности.

Слушатель должен понимать разницу в покрытии различных полисов страхования ответственности и, в частности, страховании ответственности коносамента FIATA. Слушатель должен также знать о роли клубов P&I и ТТ.

Слушатель должен ознакомиться с ответственностями, которые берут на себя разные стороны, включая страховую компанию, экспедиторов и перевозчиков. Ответственности могут быть подвержены ограничениям, как в страховании ответственности.

Слушатель должен понять концепцию перестрахования.

Страхование ответственности – это такой тип страхования, который производит выплату и предоставляет услуги от имени застрахованной стороны за убытки, возникшие вследствие его/ее ответственности по отношению к другой стороне, назначенной законом или принятой в контракте. Страхование ответственности защищает застрахованную сторону от финансовой ответственности за причинение вреда другим лицам или за ущерб, нанесенный собственности других людей.

Типы страхования ответственности

Страхование от потенциальной правовой ответственности застрахованной стороны перед третьей стороной, будь то по контракту или деликту (незаконное деяние), является обычным делом. В некоторых инстанциях требуется, чтобы такое страхование подкреплялось статутом, т.е. так называемым обязательным полисом. В других случаях страхование ответственности используется предусмотрительными людьми для страхования от дальнейших рисков.

Самые распространенные классы обязательного полиса включают водителей транспортных средств, тех, кто оказывает профессиональные услуги населению, тех, кто производит продукты, которые могут быть вредными, и тех, кто предлагает трудоустройство. Государственная политика требует, чтобы такие лица были застрахованы, так как они намеренно занимаются деятельностью, которая подвергает других людей риску травмы или ущерба. Зачастую такая ответственность, которую несет лицо, происходит от так называемой публичной ответственности. Во многих странах такое страхование ответственности является обязательной формой страхования.

Помимо обязательного страхования, большинство рисков связанных с профессиональной перевозкой грузов имеют договорную или деликтную природу, поэтому их страхование на усмотрение задействованных компаний. Такое страхование ответственности осуществляется добровольно.

Страхование ответственности в перевозке грузов

Перевозка грузов является профессиональным сервисом, которым транспортная компания намеренно занимается, оказывая услуги населению. Часто применяется публичная ответственность в том, что можно быть и нанимателем и транспортным оператором в соответствии с обязательными внутригосударственными правилами. Перевозчики также берут на себя договорные обязательства, в частности такие, которые они выбирают в отношении интересов грузов или другие. Оказывая услуги, перевозчик может также принимать на себя ответственность за третью сторону в результате деликта.

Оказывая вспомогательные услуги или беря на себя положение договорного перевозчика, экспедиторы часто оказываются в такой же ситуации, что и перевозчики в грузовом транспорте, имея дело с похожим страховым интересом. Эта группа интереса может также распространяться на другие стороны, предоставляющие транспортные услуги, такие как мультимодальные транспортные операторы, операторы-логистики, консолидаторы или интеграторы.

10.1.1 Полис страхования ответственности**Цели обучения:**

Слушатель должен знать о разном покрытии различных полисов страхования ответственности и, в частности, застрахованных и общих исключенных рисков.

Слушатель должен знать о страховании ответственности коносамент FIATA.

Слушатель должен понимать роль клубов P&I и TT.

Застрахованные риски

Мы знаем, что потенциальные ответственности, которые несут транспортные компании или другие компании в похожем положении, могут быть по договору или в результате деликта, или приводиться в действие законом в обязательном порядке. Но не все такие риски покрываются страховкой. Один полис страхования ответственности часто покрывает определенные риски, но исключает остальные. Застрахованная сторона несет незастрахованные риски сама.

Обзор полисов страхования ответственности

Следующая таблица содержит обзор рисков и виды страхования, которые часто встречаются в грузовом транспорте.

Риски ответственности	Вид страхования
Как индустрия для промышленной деятельности, для работников, ради безопасности, для окружающей среды и т.д.	Страхование ответственности для индустрий (ALL)
Как экспедитор грузов	Страхование ответственности экспедитора
Как владелец автомобилей	Страхование ответственности третьей стороны для автомобилей
Как владелец, собственник таких машин как бульдозеры, краны и т.д.	Страхование оборудования со страхованием ответственности третьей стороны
Как наниматель таких машин, как подъемники, прицепы, контейнеры и т.д.	Страхование ответственности контейнеров, прицепов, полуприцепов; Круглосуточное страхование в соответствии с полисом экспедитора
Как владелец склада, хранитель интересов третьих сторон	Страхование на основании договора; условия в зависимости от предоставленных услуг

Страхование ответственности для индустрий (ALL)

Каждой компании понадобится страхование ALL (страхование ответственности для индустрий). В дополнение к другим типам страхования ответственности в зависимости от определенной компании, страхование ALL будет всегда важным.

Страхование ALL включает риски компании, которая будет отвечать как предприятие за ущерб, который наносят ее работники третьей стороне, а также за ее работников. Можно также нанести ущерб третьей стороне как владельцу/пользователю портовых площадей и зданий.

Основные различия между ALL и другим страхованием ответственности следующие:

- Страхование ALL исключает случаи под надзором, тогда как другое страхование ответственности страхует конкретную ответственность за ущерб, которую застрахованная сторона несет по отношению к третьей стороне.
- Другое страхование ответственности может защищать только договорной риск (например, экспедитор в условиях FIATA) застрахованной стороны.
- Риск юридической ответственности также применим к ALL.

Клубы «Защита и возмещение» (клуб P&I)

Клуб P&I означает клуб взаимного страхования. В наши дни клубы P&I относятся к тринадцати ассоциациям взаимного страхования по всему миру, которые страхуют между собой ответственность около 95% мирового тоннажа мореплавания. Клубы P&I страхуют ответственность судовладельца, но не само судно.

В середине девятнадцатого века судовладельцы сталкивались с ответственностями, которые их традиционные страховые компании (Ллойдз) не могли или не желали страховать. Для решения этой проблемы группы судовладельцев объединялись в совместные ассоциации и договаривались делиться страховыми претензиями друг с другом.

Все клубы P&I работают на взаимной или некоммерческой основе с целью собирать ежегодно достаточно средств для покрытия расходов и потребностей в этом году. В них нет акционеров, и члены судовладельцы Ассоциации страхуют друг друга.

За дополнительной информацией по клубам P&I, включая обеспечение страховки и предоставление услуг, обращайтесь к Приложению 1 в конце этой главы.

Риски покрываемые P&I

Ассоциации P&I покрывают различные риски. Они зависят от типа ассоциации, о которой идет речь. В морском страховании виды рисков обычно включают в себя риски общего характера, риски военных действий, риски при перевозке и за простой и транзитные риски.

Риски общего характера включают ущерб или компенсацию за гибель людей или личную травму или болезнь, расходы, понесенные по договору или коллективным/особым соглашениям по отношению к гибели людей, личной травме или болезни. Например:

- Репатриация
- Расходы по замене команды
- Прекращение действия
- Расходы на спасение потерпевших аварию моряков
- Портовые расходы
- Спасение жизни
- Ответственность столкновения
- Неподвижные и плавающие объекты
- Другой ущерб суднам или собственности кроме столкновения
- Ответственность по договорам на буксировку
- Ответственность, возникающая из компенсации убытков и договоров
- Изгнание нарушителей
- Расходы на карантин
- Ответственность за утрату или нехватку груза или другой собственности
- Ответственность за нанесение ущерба грузу или другой собственности
- Общая авария
- Штрафы
- Судебные издержки

Риски не покрываемые P&I

Не покрываемые риски могут определяться в

- 1) Законодательстве
Например: Акт о морском страховании 1906 г. в Великобритании содержит ряд исключений, которые относятся ко всем полисам, если они не имеют противоположное условие, или
- 2) Условиях страхования грузов Института лондонских страховщиков, которые обычно прилагаются к полису.
Условия страхования грузов содержат ряд оговорок, которые освобождают застрахованную сторону от ответственности, при которой потеря или повреждение застрахованного предмета возникает по определенным причинам; или
- 3) Полисе
Иногда исключения четко излагаются в полисе.

Исключения согласно Акту о морском страховании 1906 г.

- Убытки, косвенно вызванные опасностями для застрахованной стороны
- Убытки, вызванные умышленными действиями застрахованной стороны
- Убытки, вызванные задержкой
- Убытки, вызванные обычным износом
- Убытки, вызванные неотъемлемым дефектом, и

- Другие убытки, как, например, такие, которые вызваны насекомыми

Исключения согласно условиям страхования грузов Института лондонских страховщиков (А/В/С)

Различные исключения должны присутствовать и их количество зависит от того, задействован ли определенный свод оговорок в страховании грузов или корпусов суден или фрахта. Небольшая разница имеется в условиях страхования грузов А, В и С.

К примеру, условие страхования грузов А:

- Общая исключаящая оговорка
- Исключаящая оговорка не мореходности и непригодности
- Исключаящая оговорка войны и
- Исключаящая оговорка забастовки

Указанная выше общая исключаящая оговорка относится к следующему:

- Убыток, ущерб или расходы присущие умышленным действиям застрахованной стороны
- Обычная утечка, обычная утрата веса или объема, или обычный износ застрахованного предмета
- Убыток, ущерб или расходы, вызванные недостаточностью или непригодностью тары или подготовкой к страховой сумме
- Убыток, ущерб или расходы, вызванные неотъемлемым дефектом или характером страховой суммы
- Убыток, ущерб или расходы, непосредственно вызванные задержкой, даже если задержка вызвана риском застрахованной стороны, кроме оплачиваемых расходов в результате общей аварии и спасательных работ
- Убыток, ущерб или расходы, возникающие из несостоятельности или финансового краха владельцев, управляющих, фрахтователей или операторов судна
- Убыток, ущерб или расходы, возникающие из использования оружия на основе расщепления атома или ядра и/или синтеза, или других подобных реакций радиоактивного воздействия.

Страхование ответственности коносамента FIATA

Коносамент FIATA (FBL) является оборотным морским коносаментом, который подлежит заполнению согласно правилам ICC UCP 500. Он может также служить как законопроект экспедитора с соответствующей подписью на обороте или как транспортный документ мультимодальной перевозки груза. Коносамент используется во всем мире с одинаковым набором условий, предоставляя клиенту значительную степень защиты.

Ответственность экспедитора по условиям коносамента основывается на Правилах о документации мультимодальной перевозки груза UNCTAD/ ICC (издание ICC 481). Полная информация обо всех ответственностях и ограничениях экспедитора дается в Стандартных условиях регулирующих транспортный коносамент мультимодальной перевозки груза FIATA (См. Приложение 2 в конце главы).

При использовании коносамента нет иных определенных требований к страхованию кроме тех, которые пользователь согласовал с первоклассной страховой компанией в страховании ответственностей. Экспедитор, выдающий коносамент, должен позаботиться о том, чтобы все страховые формальности относительно данных ответственностей были улажены.

Агенты, предлагающие страховку на местном рынке

Общие положения

Страховой бизнес обычно ведется при помощи посредников, т.е. страховых агентов. Обычный бизнес, как правило, лишен необходимой экспертной оценки и страховые агенты действуют от имени покупателей страховки для того, чтобы оценить объем необходимого и доступного страхования, а также уместна или нет определенная ставка страхового взноса.

Страховой агент это человек, который консультирует людей об их страховых потребностях и заключает страховки от их имени со страховыми компаниями, проявляя в этом профессиональный подход и навыки. Агенты разыскивают страховки по конкурентным ставкам от имени своих клиентов. Агенты Ллойдз являются единственными посредниками, которым разрешается заключать страховки со страховщиками Ллойдз.

Хотя транспортное страхование берет начало от морского страхования, а морское страхование в своем теперешнем виде произошло от Ллойдз и Лондон это Мекка индустрии, он ни в коем случае не является единственным рынком и большое количество транспортного страхования осуществляется многочисленными компаниями по всему миру. Многие национальные страховые компании связаны с крупными заокеанскими родительскими компаниями и могут предоставлять профессиональное и эффективное обслуживание по конкурентоспособным ставкам.

Клуб транзитного транспорта (клуб ТТ)

Хотя клубы Р&I страхуют самые большие тоннажи океанских перевозок, не все риски ответственности в грузовых перевозках могут покрываться клубами Р&I. Клубы Р&I открыты только для членов, которые являются судовладельцами. Если перевозка осуществляется через земли или на судах, которые не принадлежат судовладельцу, и которые не зафрахтованы им, он не сможет застраховать ответственности в своем клубе Р&I. Также сложно страховать обычные ответственности клуба Р&I на открытом рынке.

В ответ на трудности, связанные с клубами Р&I и новейшими разработками, внедряющие новые типы ответственности, такие как при мультимодальной перевозке груза в контейнерах, привлекаются другие страховщики. Клуб транзитного транспорта (клуб ТТ) один из них.

В следующей таблице дается обзор страхового покрытия клуба ТТ.

Обзор страхового покрытия клубов ТТ

Застрахованные риски

Логистические компании	Транспортные операторы дорожных, воздушных, ж/д и морских перевозок	Портовые инстанции	Загрузочно-разгрузочное оборудование	Судовые операторы	Владельцы грузовиков
------------------------	---	--------------------	---	-------------------	----------------------

Ответственности за утрату или ущерб груза, за оборудование заказчика и судна	•	•	•		•
Утрата или повреждение оборудования, включая убытки вследствие забастовок, мятежей и террористической угрозы	•	•	•	•	•
Общая авария и спасательные гарантии, и взносы за оборудование				•	
Ответственности, возникающие из ошибок и упущений, включая задержку и несанкционированную доставку	•	•	•		•
Ответственности третьей стороны, включая внезапное и случайное загрязнение	•	•	•	•	•
Штрафы и таможенные пошлины	•	•	•	•	•
Имущественные риски и риски прерывания бизнеса	•	•	•	•	•
Официальное увольнение			•	•	
Повреждения на причале			•	•	
Портовая блокада			•	•	
Расходы на устранение последствий аварии			•	•	
Расходы на расследование, защиту и смягчение условий	•	•	•	•	•
Расходы на вывоз, карантин и дезинфекцию	•	•	•	•	•
Расходы за неправильную адресацию	•	•			
Политические риски, включая военные риски на суше для оборудования				•	

Источник: www.ttclub.com.

Тестовые вопросы:

1. Какой тип страхования относится к какой ответственности экспедитора? Укажите, пожалуйста.

Ответственность		Форма страхования
Как индустрия для промышленной деятельности, для работников, ради безопасности, для окружающей среды и т.д.	перетащите к	Страхование ответственности для индустрий
Как экспедитор грузов	перетащите к	Страхование ответственности экспедитора
Как владелец автомобилей	перетащите к	Страхование ответственности третьей стороны для автомобилей
Как владелец, собственник таких машин как бульдозеры, краны и т.д.	перетащите к	Страхование оборудования со страхованием ответственности третьей стороны
Как наниматель таких машин, как подъемники, прицепы, контейнеры и т.д.	перетащите к	Страхование ответственности контейнеров, прицепов, полуприцепов; Круглосуточное страхование в соответствии с полисом экспедитора
Как владелец склада, хранитель интересов третьих сторон	перетащите к	Страхование на основании договора; условия в зависимости от предоставленных услуг

2. Нижеуказанные риски обычно покрываются страховкой клубов P&I кроме

- спасения жизни
- ответственности за столкновение
- убытков, вызванных обычным износом или неотъемлемым дефектом
- ответственности за повреждение или по отношению к грузу или другой собственности

(с)

3. Какие стороны могут быть членами клубов «Защита и возмещение»?

- Экспедиторы
- Грузоотправители
- Перевозчики грузов не владеющие судном
- Судовладельцы

(d)

4. Верно или неверно?

- Страхование ответственности экспедитора (условия коносамента FIATA) покрывает договорной риск экспедитора (В)
- Страхование ответственности экспедитора (условия коносамента FIATA) не покрывает ответственность за убытки, которые экспедитор нанес третьей стороне (Н)
- Клуб ТТ страхует риски, которые не покрываются клубами P&I (В)

10.1.2 Ответственность разных сторон

Цели обучения:

Слушатель ознакомится с ответственностями, которые несут разные стороны в тех легальных отношениях, в которые они вступают, предлагая профессиональные услуги, включая страховые компании, экспедиторов и перевозчиков.

Слушатель должен также понимать различные типы ответственности, которые перевозчик может нести.

Ответственность страховых компаний

Страховая компания должна предоставлять страхование, которое должным образом покрывает имеющиеся риски в соответствующих лимитах ответственности и которое относится к действующим правовым режимам, регулирующих любую перевозку.

Страховые компании берут на себя риск, связанный со страховыми полисами и назначают взносы, которые должны выплачиваться за эти полисы. Размер взноса за полис в основном зависит от размера выплаты в случае убытка, а также вероятности того, что страховая компания должна будет вообще производить выплаты.

Для того чтобы иметь возможность возмещать держателям полисов их убытки, страховые компании инвестируют деньги, которые они получают в виде взносов, формируя портфель финансовых активов и недвижимости приносящей доход, которые могут быть в дальнейшем использованы для выплаты по страховым претензиям.

Надлежащие застрахованные риски

Очевидно, что страховая компания подпишет страховой полис на надлежащие риски, которые несет застрахованная сторона. Если страховым полисом покрывается ненадлежащий риск, то взнос назначенный за полис будет неправильным, что непосредственно повлияет на оценку затрат, с которой работает компания. Застрахованный ненадлежащий риск может также востребовать такой размер возмещения убытков держателям полисов, который выходит за рамки бюджета компании. Негативное влияние ненадлежащих рисков на деятельность компании потенциально велико и ощутимо.

Надлежащие лимиты ответственности

Должные лимиты ответственности относятся к правильному пониманию и оценке ограничения ответственности, которым подвержена застрахованная сторона в тех ситуациях, когда она несет ответственность. Страховая компания берет на себя часть рисков, которые выходят за рамки ограничения ответственности, возложенных на застрахованную сторону, которая, вместо страхования, должна будет нести их сама.

Последствие неправильной оценки ограничения ответственности такое же, как и при страховании ненадлежащих рисков. Страховой взнос, к которому относится такой риск, будет высчитан неправильно, что в дальнейшем негативно повлияет на оценку затрат компании, бюджет и обычную деловую деятельность.

Соответствующий правовой режим

Транспортная деятельность в интермодальной перевозке или международном транспорте может затрагивать несколько стран, которые подчиняются разным правовым режимам. Разные законы приводят к разногласию в интерпретации прав и обязанностей вовлеченных сторон и, чаще всего, наложению ответственностей на сторону.

Разнообразие ответственностей, которые может нести застрахованная сторона, представляют сложность для страховой компании в оценке потенциальных рисков связанных с определенной транспортной деятельностью. Правильное понимание различных правовых режимов, которые могут действовать во время всей перевозки, является важным для страховой компании в оценке рисков, за которые она ручается, в расчете страхового взноса и принятии легальных и уместных мер в случае ущерба.

Перестрахование

Исходя из коммерческих и маркетинговых соображений, в своем полисе страховые компании могут покрывать такие типы рисков, в которых они не специализируются или не имеют достаточных экспертных знаний. В таком случае страховая компания может перенаправить риски, которые она покрывает в своем полисе. Это осуществляется на рынке перестрахования. Компании перестраховщики берут на себя все или часть рисков по существующим страховым полисам, которые были изначально выданы другими страховыми компаниями.

Ответственность экспедиторов грузов

Развитие международного транспорта изменило объем услуг традиционного экспедитора грузов. Ранее экспедитор грузов в основном выступал как агент. В последние годы многие экспедиторы избавились от своей традиционной роли «канцелярских крыс» и воспользовались возможностью повысить свой статус до перевозчика (NVOCC и NV-MTO). При этом экспедитор сталкивается с большей ответственностью.

Как агент

Экспедитор грузов берет на себя традиционную ответственность как агент в интересах груза. В этом случае экспедиционная компания действует от имени грузоотправителя или грузополучателя. Экспедиционная компания не берет на себя риски связанные с транспортировкой как перевозчик, кроме предоставляемых ею услуг

согласно агентскому соглашению. Это агентское соглашение обычно включает вспомогательные услуги по отношению к перевозке.

Как перевозчик/консолидатор

Экспедиторы, выступающие как перевозчики/консолидаторы, берут на себя полную ответственность за всю перевозку. В таком положении экспедиторы часто выдают внутренние коносаменты. Часто компании, выступающие как мультимодальные транспортные операторы не владеющие суднами, берут также в субаренду океанские рейсы или даже всю перевозку. Это может сделать экспедиционную компанию ответственной в еще большей степени по сравнению с задействованными субподрядчиками, включая линию перевозки, чья ответственность может защищаться законами или соглашениями, регулирующими данный вид перевозки.

Разграничение рисков ответственности экспедитора

Когда мы рассмотрим выдачи страхования ответственности экспедитора, станет очевидным, что существуют практические ситуации, в которых границы между областями разной подотчетности не всегда четко разграничены, и, конечно же, не так четко как в договорах страхования.

Риск отвечать за ущерб, нанесенный третьей стороне, зависит от дееспособности экспедитора и раскрываемых ею действий. Он может возникнуть из многих направлений. Отношения между экспедитором и работником(ами) / сторонами заинтересованными в грузе регулируются правовыми положениями, соглашениями и условиями ограничения ответственности (например, условия FIATA).

Более подробную информацию об определении дееспособностей экспедитора по сравнению с перевозчиком, а также краткое объяснение полиса страхования ответственности экспедитора смотрите в Приложении 3 в конце главы.

Перевозка опасных грузов

Потенциальная ответственность для экспедитора грузов еще большая, когда перевозка включает опасный груз. Очень важно приобрести правильное страховое покрытие ответственности при перевозке опасного груза. Перевозка опасных грузов влечет за собой сертификат на определенный тип грузов, а также обязательные требования к упаковке, маркировке и обращению с грузом.

Более подробную информацию о перевозке опасных грузов смотрите в модуле 11 "Безопасность, охрана и опасные грузы".

Ответственность перевозчиков

В соответствии с природой и правовой основой, вызывающих ответственность, те ответственности, которые берет на себя перевозчик, могут принадлежать к одной из следующих категорий или комбинации двух или более категорий:

- публичная ответственность (иногда называемая строгая ответственность)
- ответственность в силу закона
- деликтная ответственность
- договорная ответственность

Публичная ответственность, деликтная ответственность

Публичная ответственность и деликтная ответственность относятся к той ответственности, которую несет перевозчик по отношению к третьим лицам.

Ответственность перед третьими лицами включает смерть или телесную травму, причиненную третьей стороне, включая пассажиров. Страхование такой ответственности обычно является обязательной согласно законодательству страны. Без такого страхования или безопасности, к примеру, автомобиль не будет допущен к езде по дороге.

Ответственность перед третьими лицами, которую перевозчик может нести, также включает ответственность за ущерб, нанесенный собственности третьей стороны.

Большинство национальных законов и положений четко определяют ответственности, которые перевозчики несут перед третьими лицами. Положения относительно ответственности перед третьими лицами могут варьироваться в разных странах.

Договорная ответственность

Договорная ответственность имеет дело с ответственностями, которые берет на себя перевозчик в противоположность к другой стороне или лицам связанных транспортным контрактом. Часто другая сторона или лица относятся к интересам груза, т.е. к торговцу или соответственно грузоотправителю или грузополучателю.

Договорная ответственность зависит от определенного договора, если она не отменена четко выраженными ответственностями в силу закона. Тут действует принцип договорной свободы.

Ответственность в силу закона

Ответственность в силу закона регулируется правовыми условиями и положениями. Права и положения, включая международные конвенции и соглашения, приводятся в исполнение либо сами, при соответствующих условиях, либо по выбору договорных сторон. В последнем случае, ответственности, определенные законами, также считаются договорными. С другой стороны, публичная ответственность в большинстве случаев четко определяется национальным законодательством, которая таким образом также является типом ответственности в силу закона.

Далее в этой главе кратко излагаются ответственности перевозчиков в силу закона, принадлежащие разным видам: дорожному,

железнодорожному, морскому, внутреннему водному, воздушному транспорту, экспресс службам и логистике.

Тестовые вопросы:

1. *Разные стороны несут отличительные ответственности по отношению к другим сторонам в правовых отношениях. Что касается страховых компаний, какие предупредительные меры должна предпринять компания для того, чтобы свести к минимуму свою ответственность?*

- a. Застраховать надлежащие риски
- b. В должной степени понять лимиты ответственности
- c. В должной степени понять действующий режим законодательства
- d. Все вышеперечисленное

(d)

2. *Верно или неверно?*

- В последние годы многие экспедиторы избавились от своей традиционной роли «канцелярских крыс» и воспользовались возможностью повысить свой статус до перевозчика. В результате, экспедиторы сталкиваются с большей ответственностью (В)
- Всегда существует четкая разница между экспедиторами как агентами и как перевозчиками/консолидаторами (Н)
- Как перевозчики, экспедиторы будут нести ответственность в большей степени по сравнению с любыми участвующими субподрядчиками (В)
- Обычно если экспедитор оказывает только вспомогательные услуги, и внутренний коносамент не выдается, очень вероятно, что он будет рассматриваться только как агент (В)
- В случае перевозки опасных грузов на экспедиторов возлагается еще большая потенциальная ответственность (В)

3. *В соответствии с правовой основой, вызывающей ответственность, перевозчик, может нести ответственность следующих типов:*

- a. Публичная ответственность и деликтная ответственность
- b. Договорная ответственность
- c. Ответственность в силу закона
- d. Все вышеперечисленное

(d)

10.1.3 Ответственность перевозчика в силу закона в международных конвенциях

Цели обучения:

Слушатель должен понимать договорную ответственность и ответственность в силу закона, которые может нести перевозчик, в особенности те, которые выходят из применения международных конвенций в различных видах транспорта.

Униmodalный транспорт регулируется соответствующими международными конвенциями и является ответственностью перевозчика:

- для ж/д - CIM
- для дорожного - CMR
- для морского - Гаагские / Гааго-Висбийские / Гамбургские правила
- для авиа – Варшавская конвенция; и др.

Эти транспортные конвенции могут также относиться к индивидуальным сегментам мультимодальной перевозки грузов.

На основании определения мультимодального транспорта, мультимодальный транспортный оператор (МТО) берет на себя ответственность за выступление как перевозчик на более чем одном виде транспорта. Как таковой, МТО несет ответственность за всю перевозку согласно договору с нанимателем.

Следующая схема иллюстрирует отношения между разными видами транспорта что касается ответственности по договору/в силу закона, которую берет на себя перевозчик:

▪ **Contractual Liability** *Договорная ответственность*



ЛИМИТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Применяются по договору (Источник: "Страхование груза + ответственности в мультимодальном транспорте", Юрген Бохански, Актив АГ, <http://www.aktiv-assekuranz.de>)

ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРИМЕНЯЮТСЯ по закону

Применяются по договору

Сеть железных дорог

Основные применимые железнодорожные конвенции это CIM (унифицированные правила относительно договора о международной железнодорожной перевозке грузов), в которых участвует большинство европейских стран, и SMGS (Соглашение о международной железнодорожной перевозке грузов) в которой участвуют страны бывшего СССР и его союзники по коммунистической системе во время холодной войны.

Согласно CIM перевозчик несет ответственность за потерю или повреждение грузов с момента, когда он принимает груз и до самой доставки. Утрата грузов возмещается по расчету стоимости согласно расценкам товарной биржи, текущей рыночной цены или обычной стоимости грузов такого же типа и качества в месте и во время их приема. Возмещение за ущерб грузу такое же, как и за его обесценивание.

Лимит ответственности в CIM - 17 СПЗ (специальные права заимствования) за килограмм веса брутто груза плюс стоимость железнодорожной перевозки. Ограничение времени для претензий по грузу – один год.

В отличие от CIM, SMGS не устанавливает максимальное ограничение ответственности за утрату груза. В этом случае возмещение за утрату и повреждение груза неограниченно, вплоть до стоимости груза подсчитанной по расценкам товарной биржи или др. Кроме этого, ограничение времени в SMGS 9 месяцев, вместо одного года в CIM.

Более подробную информацию о железнодорожных операторах можно найти в модуле 6 «Железнодорожный транспорт».

Операторы дорожного транспорта

Операторы дорожного транспорта, перевозящие грузы за вознаграждение в международных поездках, должны руководствоваться Конвенцией о договоре на международную дорожную перевозку грузов (Конвенция CMR), которая вступила в силу 2 июля 1961 г. Конвенция автоматически затрагивает транспортный договор, поскольку перевозка грузов осуществляется между странами, из которых хотя бы одна является стороной Конвенции.

CMR определяет ответственность перевозчика следующим образом:

- Период ответственности: С момента, когда перевозчик принимает груз и до момента доставки
- Ответственен за:
 - 1) полную или частичную утрату груза
 - 2) любое повреждение груза
 - 3) задержку в доставке
- Лимит ответственности: 1) 8.33 СПЗ за кг веса брутто, в случае повреждения и утраты груза

- 2) плата за перевозку в случае задержки
- Временной предел
 - 1) 30 дней от окончания срока доставки, или 60 дней от даты приема груза
 - 2) один год от даты приема в случае задержки
 - 3) три года в случае умышленного нарушения обязательств перевозчика

Более подробную информацию о дорожных операторах можно найти в модуле 6 «Дорожный транспорт».

Судоходные линии во внутренних водных путях

Для перевозки по внутренним водным путям не существует международных режимов ответственности. Два наиболее важные международные положения в Европе это:

- Конвенция CMNI
- Погрузочные и транспортные условия: общие условия, относящиеся к заграничным перевозкам

Целью Конвенции CMNI (Конвенция о договоре на перевозку грузов по внутренним водным путям) является развитие унифицированного гражданского права судоходства во внутренних водах. Помимо прочего это означает, что отдельная система ответственности будет действовать во всех странах, в которых практикуется речное судоходство. Основные черты ответственности перевозчика в этой конвенции это:

Период ответственности:	с момента приема до доставки
Договор на перевозку:	требуется транспортная накладная
Ответственен за:	утрату, повреждение и задержку включая расходы на оценку ущерба
Лимит ответственности	1) 8.33 СПЗ/кг 2) Задержка 3х стоимость перевозки
Исковое заявление:	1) Видимый убыток, ущерб – по доставке 2) Не видимый убыток, 7 дней после доставки 3) Задержка: 21 день после доставки

Это общие условия, относящиеся к заграничным перевозкам. Они используются несколько десятилетий и являются очень благоприятными для перевозчиков. Исключается практически любая ответственность. Следующие дополнительные условия используются на специфических субрынках:

- Общие условия перевозки на баржах и паромах в системах ротации
- Общие условия буксировки методом толкания 1998 г. в буксировке методом толкания
- Общие условия буксировки в буксировочных услугах.

Морские перевозки

В прошлом точкой, куда передавалась ответственность («критической точкой») была палуба судна. Грузы принимались линией перевозки в порту отгрузки и доставлялись в порт назначения. С наступлением контейнеризации линии перевозки брали ответственность за груз на более ранней стадии, а также более поздней стадии в сроках доставки, от чего ответственность переместилась на берег. Как правило, от CY/CFS к CY/CFS. Наряду с этим нововведением, были пересмотрены Инкотермс и UCP (Унифицированные правила и обычаи) для признания такого смещения «критической точки», с палубы корабля в то место, где груз принимает линия перевозки.

Основные международные конвенции в морском судоходстве это Гагские правила (1924), Гааго-Висбийские правила (1968), и Гамбургские правила (1978). Три правила содержат различные положения об ответственности перевозчика.

	Гагские правила (1924)	Гааго-Висбийские правила (1968)	Гамбургские правила (1978)
Период ответственности	С палубы на палубу; открыты для договора	С палубы на палубу; открыты для договора	Прием груза – доставка груза
Ответственность	Утрата или повреждение груза	Утрата или повреждение груза	1) Утрата или повреждение груза; 2) задержка в доставке
Ограничение ответственности	£100 за упаковку или единицу	СПЗ 666.67 за упаковку или единицу или СПЗ 2/кг веса брутто, что будет выше	1) Утрата или повреждение: СПЗ3835 за упаковку или единицу или СПЗ 2.5/кг веса брутто, что будет выше; 2) задержка: в 2.5 раза стоимости перевозки в пропорции груза при задержке, но не превышая стоимость перевозки за всю партию
Временное ограничение	1 год с доставки	1 год с доставки, возможность продления по договору	2 года, с доставки, возможность продления по нотису

Более подробную информацию об операторах морских перевозок смотрите в модуле 2 “Морской транспорт”.

Авиалинии

Варшавская Конвенция 1929 года и ее протоколы являются главными международными соглашениями в воздушных перевозках грузов. Монреальская Конвенция 1999 года является результатом растущего давления повысить ответственность воздушного перевозчика на международном уровне.

Как Варшавская, так и Монреальская Конвенции устанавливают лимит ответственности перевозчика на 17 СПЗ за килограмм веса брутто. Но основное различие между ними это то, что Монреальская Конвенция внедряет систему строгой ответственности, тогда как Варшавская Конвенция следует системе ответственности за нарушения. Система строгой ответственности возлагает ответственность на перевозчика независимо от его нарушения. Ответственность не зависит от халатности или умысла.

Более подробную информацию об авиа перевозчиках смотрите в модуле 4 «Воздушный транспорт».

Экспресс службы (интеграторы)

Экспресс служба интеграторов – это еще один способ для доставки товара за границу. Особенно предназначенные (но не ограничивающиеся) для услуг по малогабаритным или срочным доставкам, экспресс интеграторы обеспечивают доставку из рук в руки по всему миру. Экспресс интеграторы также снабжают заказчиков подробным отчетом о пути следования товара и могут выполнять таможенные требования в стране назначения.

Интеграторы задействованы в международном мультимодальном транспорте, в основном воздушном и дорожном. От того, какой вид транспорта используется на момент, когда случается повреждение, зависит, какой режим ответственности будет применяться. Международные воздушные конвенции (например, Монреальская Конвенция, Варшавская Конвенция) действуют там, где имеет место международная воздушная перевозка. Международная дорожная перевозка будет подчиняться положениям Конвенции CMR. За дополнительной информацией обращайтесь к соответствующим транспортным условиям.

Провайдеры логистических услуг

Вследствие постоянной тенденции по передаче подрядов на логистику, роль провайдеров логистических услуг (LSPs) становится все более важной в мировом транспорте. Традиционные экспедиторы грузов берут на себя больше ответственности и функций как провайдеры логистики, расширяя бизнес по цепочке логистики, так же как и перевозчики одного вида транспорта. Например, морской перевозчик может быть провайдером логистических услуг, когда предоставляемые им услуги распространяются на берег или вовлекают другие виды транспорта.

Стандартные услуги логистики включают транспортировку, хранение и депо-складирование. Поиск правильного баланса скорости, вида и стоимости перевозки и адаптации к систематизированной и приспособленной под заказчика логистике внедряет новые элементы в логистические услуги, такие как:

- Погрузка и упаковка
- Новая маркировка
- Проверка и контроль качества
- Сборка товара и ремонт
- Планирование товарных запасов
- Регистрация заказа
- Представление финансов
- Отслеживание, контроль, выставление счета-фактуры

Ответственность экспедитора

Экспедиторы грузов, которые для расширения услуг берут на себя обязанность провайдеров логистических услуг, сталкиваются с проблемой определения, кем они являются, перевозчиком или агентом, для того, чтобы точно установить возлагаемую на них ответственность.

Согласно типовым нормам для услуг по экспедированию FIATA, если экспедитор осуществлял услуги или перевозки с использованием своих собственных ресурсов или транспортных средств, тогда он может заключать договор по своим собственным специфическим условиям (внутренний коносамент) или обязательным действующим конвенциям. С другой стороны, если экспедитор грузов не выступает как перевозчик, тогда его ответственность лежит в обязанности проявлять должное старание и предпринимать уместные меры в предоставлении своих услуг. Денежный лимит - 2 СПЗ за 1 кг при утрате или повреждении груза. Экспедитор освобождается от ответственности за ценные предметы и за задержку и последующий убыток, кроме прямой утраты. Временной лимит для исков к экспедитору составляет девять месяцев с момента доставки груза.

Ответственность МТО

Когда провайдер логистических услуг занимается перевозкой состоящей из более одного вида транспорта, и берет на себя положение перевозчика в противоположность грузоотправителю, то он тогда является мультимодальным транспортным оператором (МТО).

МТО несет ответственность независимо от правил, относящихся к действительному перевозчику. Но попытки международной унификации в отношении возможной системы ответственности для МТО не увенчались успехом.

Мультимодальная Транспортная Конвенция ООН 1980 года так и не вступила в силу. Правила для документации по мультимодальному транспорту из UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию) и ICC (Международная торговая палата) ограничили применение на практике. Последнее стало более успешным в том, что было

воспроизведено FIATA в оборотном транспортном коносаменте мультимодальной перевозки груза FIATA.

Тот факт, что МТО несет полную ответственность перед грузоотправителем, но, с другой стороны, не может полностью получить возмещение убытков от субподрядчика вследствие ограничения ответственности, применимой к данному конкретному виду транспорта или тот факт, что вид транспорта, на котором имело место повреждение, невозможно установить, представляет большой риск для МТО. Для того чтобы покрыть такую ответственность, МТО важно позаботиться о соответствующем страховом покрытии ответственности для своей работы.

Тестовый вопрос

1. В соответствии с действующими международными конвенциями, в каком виде(ах) транспорта перевозчик будет подвержен наибольшему лимиту ответственности на килограмм веса брутто груза?

- a. Морской транспорт (Гаагские/Висбийские Правила)
 - b. Воздушный транспорт (Варшавская Конвенция)
 - c. Дорожный транспорт (CMR)
 - d. Железнодорожный транспорт (CIM)
- (b & d)

10.1.4 Ограничение ответственности

Цели обучения:

Слушатель должен понять разные формы ограничения, которые могут налагаться на ответственность согласно договору страхования.
Слушатель должен понять концепцию перестрахования.

Профессиональный полис на возмещение убытков будет содержать положение, предписывающее максимальный размер выплачиваемой суммы, которая определяется в полисе по-разному при различных обстоятельствах.

Максимальный размер устанавливает максимальную сумму, которую страховая компания должна будет выплатить застрахованной стороне. Следовательно, если размер, который застрахованная сторона утратила, больший, даже если из положений полиса вытекает иначе, то застрахованная сторона сможет получить возмещение за убытки от страховой компании только на максимальную сумму.

Договорная стоимость, стоимость отдельного случая и стоимость общей суммы претензий

Стоимость договорных претензий

Стоимость договорных претензий это максимальный размер, устанавливаемый в полисе, который страховая компания должна будет компенсировать застрахованной стороне, за претензии, выплывающие из договорной ответственности последней.

Стоимость отдельного случая

Максимальный размер может быть определен по отношению к индивидуальной претензии. В итоге, для каждой претензии ответственность страховой компании перед застрахованной стороной будет ограничена до максимального размера.

Стоимость общей суммы претензий

С другой стороны максимальный размер может быть по отношению ко всем претензиям на протяжении отдельного периода, обычно это длительность полиса. В этом случае, во время такого периода, все выплаты страховой компании застрахованной стороне будут иметь максимальный размер, независимо от максимального размера какой-либо индивидуальной претензии.

Такое положение иногда называется “совокупный лимит”. Максимальный размер выплаты по полису нередко ограничивается отдельной претензией и всеми претензиями в совокупности.

Концепции перестрахования

Договоры перестрахования

Перестрахование является, по сути, независимым договором страхования, в котором перестраховщик дает свое согласие возмещать другой стороне (страховой компании) полностью или частично убытки или ответственность по причине риска, который последняя взяла на себя в рамках отдельного договора как страховщик третьей стороны (застрахованной стороны). Перестрахование, по сути, является договором гарантии.

Цель перестрахования такая же, как и в страховании: расширить риск. Расширяя риск в страховой индустрии, перестрахование является механизмом, позволяющий индустрии функционировать более эффективно.

Будучи отдельным договором страхования, перестрахование имеет все черты, что и договор страхования, и подчиняется общим правилам, регулирующим договор страхования. Следовательно, такие необходимые условия, как страховой интерес, долг добросовестности и раскрытия относятся и к договору перестрахования.

Типы перестрахования

Перестрахование может быть составлено либо на пропорциональной, либо на эксцедентной основе. Перестрахование на пропорциональной основе означает, что перестраховщик делит такую же пропорцию страхового взноса и убытков передающей компании (страховой компании). Это также называется пропорциональным соглашением. Оперативные отношения – деление с другим.

Перестрахование эксцедента убытков означает, что, будучи подверженный определенному лимиту, перестраховщик возмещает

передающей компании размер убытков по избытку указанного удержания.

Тестовые вопросы:

1. Максимальный размер выплаты в договоре страхования устанавливает максимальную сумму, которую страховая компания должна будет возместить застрахованной стороне. Это ограничение ответственности страховой компании может произойти в форме

- a. Стоимости договорных претензий
 - b. Стоимости отдельного случая
 - c. Стоимости общей суммы претензий
 - d. Всех указанных выше
- (d)

2. Следующие описания договора перестрахования являются правильными, кроме:

- a. Договор перестрахования, по своей сути, зависит от первоначального договора страхования между страховой компанией и застрахованной стороны, поэтому оба договора являются неотъемлемыми
 - b. Перестрахование имеет все черты, что и договор страхования, такие как необходимые условия страхового интереса, долга добросовестности и раскрытия
 - c. Перестрахование может быть составлено либо на пропорциональной, либо на эксцедентной основе
 - d. Перестрахование является, по сути, договором гарантии с целью расширения риска
- (a)

10.2 Транспортное страхование

Цели обучения:

Слушатель должен понять общие положения про грузовое транспортное страхование.

Слушатель должен знать различные формы существующих транспортных страховых полисов, некоторые специфические типы покрытия и их взаимосвязь с застрахованными и исключенными рисками.

Слушатель должен также понять основные концепции в страховании, такие как страховой интерес, страховая стоимость и принцип наивысшей доброжелательности.

Тестовый вопрос

1. Верно или неверно: Какова цель страхования грузов?

- Защищать бенефициара от финансового убытка, если доставляемый груз находится в поврежденном или менее ценном состоянии, либо частично или полностью утерян. (B)

- Защищать экспедитора от финансового убытка вследствие происшествия, вызвавшего повреждение транспортного оборудования или его частичную или полную утрату. (Н)
- Защищать перевозчика от финансового убытка вследствие происшествия, принесшего ущерб его работникам, его имуществу или окружающей среде. (Н)

10.2.5 Генеральный страховой полис

Цели обучения:

Слушатель должен понять, как обычно составляется транспортное страхование, т.е. стандартный полис, плюс подтвержденные Условия страхования.

Слушатель должен знать разницу между открытым и факультативным полисом и наиболее часто используемые условия страхования грузов Института лондонских страховщиков.

Слушатель должен также понять основные концепции в страховании, такие как страховой интерес, страховая стоимость и принцип наивысшей доброжелательности. Под различными Инкотермс Слушатель должен уметь объяснять, кто имеет страховой интерес, и научиться, как высчитывать страховую стоимость.

Полис страхования грузов (также бланковый индоссамент)

Документ стандартного полиса и индоссамент

Страховой полис это подтверждение договора, определяющий условия соглашения между страховой компанией и застрахованной стороной.

На практике полис страхования грузов встречается в форме стандартного полиса, который содержит только костяк договора страхования грузов. Суть договора будет изложена в «Условиях страхования», которые должны быть включены в полис. Это называется индоссамент. Индоссамент условий может быть в форме прилагаемых отдельно напечатанных условий или вписанных в полис при условии, что предусмотрено место для индоссамента.

Сейчас используется большое количество различных условий. Например, существуют специальные торговые условия для перевозки угля, нефти, резины, лесоматериалов, замороженных продуктов и мяса, а также различные дополнительные условия. Условия могут быть также составлены так, чтобы включать риски, которые не покрываются основным полисом. Для этого в наши дни широко применяются условия страхования грузов, разработанные Институтом лондонских страховщиков.

Стандартный полис морского страхования содержит следующую информацию:

- Согласие страховой компании предоставлять страховое покрытие взамен внесения страхового взноса
- Название(я) страховой компании
- Номер полиса
- Название застрахованной стороны
- Предмет страхования
- Стоимость покрытия. Она должна также включать, например, плату за перевозку грузов, импортные пошлины, ожидаемую прибыль от поставки и т.д.
- Размер страхового взноса
- Описание пути перевозки
- Название или описание судна или другого транспортного средства
- Объем страхового покрытия, т.е. “все риски, включая военные действия и забастовки”
- Процедура рассмотрения претензий, включая подробности того, где будут оплачиваться претензии и в какой валюте
- Ссылка на условия, которые будут иметь силу.

(Источник: <http://www.imarine.co.za>)

Типы полиса страхования грузов

Существует два типа полисов страхования грузов. В зависимости от размера и объема деятельности грузоотправителя, полис страхования грузов может быть в форме открытого или факультативного полиса.

1) Факультативный полис

Факультативный полис также известен как одноразовый полис или специальный морской полис. Факультативный полис распространяется на отдельную перевозку. Отдельно рассматривается каждый риск и согласовывается страховой взнос. Этот полис предоставляет такое же покрытие, как и в открытом полисе. Но он не предоставляет автоматическое покрытие. Как только перевозка будет завершена и страховое покрытие прекратится, этот полис будет автоматически аннулирован.

2) Открытый полис

Открытые полисы это самый распространенный тип страхования грузов, при котором полис составляется для покрытия нескольких перевозок. Он нередко используется, когда грузоотправитель имеет постоянный поток товаров для отправки в течение продолжительного периода времени. Полис может быть либо на определенную стоимость, требующую пролонгации после того, как страховой размер будет израсходован, либо постоянным открытым полисом, который составляется на условленный период, допускающий любое количество перевозок в течение этого времени.

Открытый полис предоставляет автоматическое страховое покрытие, когда грузоотправителю нужно застраховать груз. Подробности отдельной перевозки, тем не менее, нужно будет задекларировать, когда они станут известны.

Полис обычно выдается на основе «от склада до склада», что обеспечивает грузоотправителя постоянным страховым покрытием на протяжении всего пути перевозки. Часто случается, что перевозка начинается перед тем, как это станет известно экспортеру и/или грузополучателю, и, в таком случае, открытый полис предоставляет автоматическую защиту.

Согласно открытому полису все экспортные перевозки автоматически страхуются в пределах объема страхования.

Открытые полисы можно также приспособить под специфические потребности грузоотправителя, как, например, возвращенные или забракованные поставки, хранение на складе вне рамок полиса, внутренние перевозки и поставки, проданные на иных условиях, чем CIF.

Так как полис предоставляет автоматическое страховое покрытие, в нем обычно перечисляется название застрахованной стороны, застрахованный груз, условия страхования, регионы по всему миру на которые распространяется страховка и страховые ставки. Грузоотправитель должен подавать ежемесячный отчет обо всех перевозках, которые имели место согласно полису и оплачивать взнос за данные перевозки по договорным страховым ставкам. В зависимости от потребностей грузоотправителя, открытый полис может предлагать самые обширные условия страхования по наименьшей цене.

(Источник: <http://www.ams.usda.gov>)

За более подробной информацией по типам полисов страхования грузов обращайтесь к Приложению 4 в конце этой главы.

Страховой сертификат

Страховые сертификаты часто для удобства выдаются как подтверждение существования полисов. Даже если страхование происходит на постоянной основе, застрахованная сторона может нуждаться в доказательстве страхования на отдельный транспорт. Банк, регулирующий движение выплат, часто требует такой документ при экспорте.

Что касается открытого полиса, то тут страховые сертификаты также являются подтверждением страхового покрытия каждой отдельной перевозки. При определенных обстоятельствах страховой агент может также выдать сертификат, в котором он заявляет, что он оформил страховку согласно процедуре, которая разъясняется в сертификате.

Наиболее важные подробности для реципиента (например, покупателя) указываются в сертификате, как, например, страховая сумма, товар, корабль или иной вид транспорта, путь, условия страхования и что нужно делать в случае повреждения.

Сертификат может быть также подписан уполномоченным агентом или страховой компанией. В этом случае сертификат часто указывается как «Сертификат страховщика».

Страховое покрытие грузов

Страховое покрытие грузов является договором страхования грузового транспорта. Страховое покрытие грузов требуется в соответствии с декларацией грузоотправителя и видом транспорта, особенно там, где применяются международные конвенции – CMR, Гаагско-Висбийские правила и др.

Условия страхования грузов

Самые распространенные типы страхового покрытия это такие, которые разработаны Институтом лондонских страховщиков, т.е. Условия страхования грузов, плюс оговорки о военных действиях и оговорки забастовок. Эти условия страхования грузов широко используются во всем мире в повседневном бизнесе.

- 1) Условия страхования грузов состоящие из
 - Условия страхования грузов (А)
 - Условия страхования грузов (В)
 - Условия страхования грузов (С)
 - Условия страхования грузов (авиа)
- 2) Оговорки военных действий
- 3) Оговорки забастовок
- 4) Торговые оговорки
- 5) Дополнительные оговорки
- 6) Дополнительные условия

Каждый набор условий автономный и разработан на самостоятельное действие. Оговорки военных действий и забастовок были специально разработаны, так как ни одно из Условий страхования грузов не покрывает риски военных действий, забастовок, мятежей и народных волнений. Для того чтобы страховать от таких рисков, из Условий страхования грузов будут удалены оговорки «без захвата и ареста» и оговорки свободы от забастовок, мятежей и народных волнений, а оговорки военных действий и оговорки забастовок будут внесены.

Из трех условий страхования грузов - А, В или С, условия А предоставляют наибольшее покрытие, тогда как В и С дают меньшее покрытие, что отражается в заниженных страховых взносах для более слабого покрытия. Условия основываются друг на друге следующим образом: (С) предоставляет страховое покрытие от определенных рисков; (В) включает (С) и предоставляет страховое покрытие от дополнительных рисков; (А) включает (В) и предоставляет страховое покрытие от дальнейших рисков. Условия страхования грузов (авиа) предназначены для передвижения по воздуху, что равносильно условиям А.

Условия страхования грузов (С)

Покрывают утрату или повреждение товара, как правило, свойственные следующему:

- Происшествие при перевозке, такое как крушение самолета, пожар, взрыв, посадка на мель, приземление, погружение в воду или опрокидывание
- Столкновение судна или средства перевозки с любым внешним объектом кроме воды

- Выгрузка в порту вынужденного захода
- Утрата или повреждение груза, вызванные выбрасыванием груза за борт и общими потерями при аварии
- Расходы на общую аварию и спасение.

Условия страхования грузов (С) используются в целом для перевозки насыпного груза.

Условия страхования грузов (В)

Покрывают товар от утраты или повреждения, свойственные любому риску, которые покрывают условия страхования грузов (С), а также:

- землетрясения, вулканические извержения или молнии
- смывание за борт
- попадание воды (например, морской, озерной и речной) в судно, транспортное средство, контейнер или место хранения
- полная утрата упаковок, упавших за борт во время погрузки/разгрузки

При необходимости, может быть добавлено страховое покрытие дополнительных рисков, например, в отношении воровства, хищения, недоставки, злоумышленного нанесения вреда и др.

Условия страхования грузов (А)

Покрывают груз от всех рисков физической утраты или повреждения; подвержены исключениям.

Условия страхования грузов (авиа)

Схожие по объему с условиями страхования грузов (А), кроме того, что они используются специально для воздушных перевозок.

Страховая стоимость

Страховой интерес

Страховой интерес это основное требование любого договора страхования, если его нельзя будет избежать официально. В общем, это означает, что застрахованная сторона или держатель полиса может приобрести страховку, только если имеется страховой интерес, т.е. человек стремится извлечь выгоду или ожидает получить пользу от благополучной и своевременной доставки застрахованного товара, и в обратном случае понесет убыток от его утраты или повреждения.

Страховой интерес должен быть виден, во время получения полиса, а также во время утраты. В отличие от остальных отраслей страхования, в морском страховании застрахованной стороне не нужно иметь страховой интерес во время действия страховки, но для того чтобы получать возмещение по полису, человек должен быть «заинтересован» во время утраты. Но при заключении договора со страховыми компаниями должно быть хотя бы ожидание получения интереса.

Кто имеет страховые интересы?

При экспортной сделке именно покупатель(и) или продавец(ы) имеет страховые интересы в перевозимых товарах, а также отвечает за договоренность о страховом покрытии на товары. Проведенные

договоренности будут отличаться от принятых торговых терминов (Инкотермс) и будут отражать передачу страхового интереса от одной стороны к другой. Тем не менее, нет необходимости каждой стороне получать отдельное страховое покрытие – одна сторона должна всегда получать покрытие на основе «от склада до склада» и она, при определенных обстоятельствах, передаст полис следующей стороне.

Продавец

Продавцы товаров имеют страховой интерес в товарах не только как владельцы, но и, в некоторых случаях, как носители риска или продавцы не получившие оплату, обладающие правами на безопасность, пока они не лишились всех прав и обязанностей на товары.

Лицо, легально владеющее имуществом, имеет страховой интерес в таком имуществе, даже если право собственности застрахованной стороны защитимо из-за того что, например, имущество подлежит конфискации. Такие лица включают совладельца, даже если стоимость его интереса меньшая, чем стоимость имущества.

Покупатель

С другой стороны, тот, кто заключил договор на приобретение товаров (покупатели товаров) не имеет страхового интереса в товарах, если они не принадлежат ему или он имеет в них свой риск, или он произвел предоплату за покупку.

Владение имуществом, включая косвенное владение, дает страховой интерес в этом имуществе, даже если кто-то другой имеет большее право на имущество (как, например, владелец) и если владение неправомерное (подлежащее добросовестному владению).

К примеру, интерес экспортера, который продает на основе франко-борта, передается, когда товар пересекает борт судна, риск перемещается от продавца к покупателю, и покупатель становится лицом, которое приобретает страховой интерес, и которое обязано поэтому оформить морскую страховку для рейса.

Страховая стоимость

Стоимость страхового интереса, который имеет застрахованная сторона по предмету страхования, называется страховой стоимостью. Страховая стоимость равняется сумме, которую должна выплатить страховая компания в случае полной утраты или уничтожения (допуская полное страхование).

Страховая сумма

В случае полного страхования страховая сумма равняется страховой стоимости. Но страховая сумма может быть выше или ниже страховой стоимости.

Сумма, которую застрахованная сторона может получить от страховой компании, и та часть суммы, которую она может удержать, взаимосвязанные, но иногда разные суммы. Если застрахованная сторона страхует имущество на сумму, которая превышает стоимость его интереса и получает возмещение этой суммы, то излишек должен управляться по доверенности третьими лицами, чьи убытки она представляет. Она должна будет сделать это, так как ее страхование имущества является договором гарантии, и она не должна возвращать, а удерживать для себя больше, чем утрачено.

Следует подчеркнуть, что страховой интерес в товаре под риском может одновременно иметь больше чем одно лицо, например, экспортер или коммисионная фирма или банк, которые выделяют средства экспортеру в форме, допустим, аккредитива. В результате совокупная стоимость их интересов, которая является совокупной страховой суммой, может превышать стоимость самого товара.

Примеры страховой стоимости

Торговые оговорки в договоре купли-продажи отражают моменты, в которых риск за груз, как правило, передается от продавца к покупателю, а также ответственности и расходы на организацию транспортных и вспомогательных услуг в отношении груза. Вспомогательные услуги включают страховку, таможенную очистку грузов, документацию и т.д. В зависимости от момента передачи риска, либо продавец, либо покупатель оформляют страховку грузового транспорта.

Страховая стоимость грузов варьируется при разных торговых оговорках. Далее перечисляются некоторые примеры страховой стоимости грузов при разных торговых оговорках.

1) Самовывоз

Продажа на условиях самовывоза представляет собой минимальное обязательство для продавца, которому нужно всего лишь сделать товар доступным в своих помещениях, чтобы его забрали назначенные покупателем перевозчики. Риски и интересы продавца передаются тогда, когда груз доставляется в его помещения. Поэтому обязанностью покупателя является организация транспорта и страховки.

Страховая стоимость при самовывозе равняется отпускной цене продукта (чистая заводская себестоимость + интерес + прибыль).

2) Франко-борт

Интерес экспортера на основе франко-борта передается, когда товар пересекает борт корабля, так же, как и риск. Поэтому покупатель становится лицом, получающим страховой интерес и обязанным оформить морское страхование для рейса.

Страховая стоимость при франко-борте включает отпускную цену, плюс

- стоимость погрузки до первого независимого перевозчика названного покупателем
- пошлина за сертификацию/легализацию/инспекцию, если требуется
- плата за таможенное разрешение на экспорт
- дополнительные уплаты за упаковку / труд
- плата за погрузку на корабль, если перевозка по морю и если не включена во фрахт

3) Оплаченный пошлиной (доставлено, пошлина оплачена / DDP)

При условиях “D” (DAF, DES, DEQ, DDU и DDP) продавец (экспортер/производитель) несет ответственность за все расходы и риски связанные с доставкой товара к месту назначения. Страховой интерес в товаре остается за продавцом в течение перевозки, и продавец должен позаботиться о страховом оформлении.

«Доставлено, пошлина оплачена» означает, что продавец выполняет свое обязательство по доставке, когда товар был доставлен в указанное место в стране ввоза. Продавец должен нести риски и расходы, включая пошлины, налоги и другие уплаты по доставке товара в указанное место, оплачиваемые при импорте. В отличие от самовывоза, DDP предлагает наиболее выгодные условия, которые может получить покупатель, но наиболее обременительные для продавца.

Страховая стоимость при «доставлено, пошлина оплачена» может включать все расходы по самовывозу, плюс плату за экспортную упаковку, внутреннюю перевозку, таможенное разрешение на вывоз, провоз, страховые взносы, разрешение на ввоз, импортные пошлины, налоги и стоимость всей экспортно-импортной документации.

4) С прибылью

Страховой полис должен четко обозначать, какая стоимость (имущества, товара и др.) будет покрыта договором страхования. Пример из случайного страхового полиса показывает:

- Подробности страхования имущества:
В случае если страхование имущества и обстоятельства дела не было установлено иначе, то страховая сумма будет равняться стоимости этого имущества.
- Страхование утерянной прибыли:
Страхование будет также распространяться на прибыль, которая не была получена из-за наступления страхового случая, если это оговорено в договоре.

Поэтому страхование “с прибылью” защищает от потери прибыли в случае, если стоимость груза не установлена или не оговорена заранее как в самовывозе, франко-борте или DDP.

Принцип наивысшей доброжелательности

При составлении договора страхования, страховая компания и застрахованная сторона должны учесть принцип наивысшей доброжелательности (“uberrima fides” по латыни). Перед заключением договора застрахованная сторона должна раскрыть страховой компании все известные ей существенные факты, и которые могут повлиять на риск, который она просит, чтобы страховая компания несла. Соккрытие фактов, какое бы неумышленное оно не было, дает право другой стороне аннулировать договор, и после такого аннулирования он считается таким, который не существовал.

Существенные факты

Факт считается существенным, если он такой, что может повлиять на решение разумной или предусмотрительной страховой компании, принимать или нет риск, на каких условиях или какой страховой взнос назначать. Существенные факты отличаются от мнений.

Например, опасная природа определенного вывозимого продукта должна быть задекларирована. Экспортер, к примеру, должен упаковать свои товары таким способом, который может противостоять рискам при перевозке. Если он введет страховую компанию в заблуждение полагать, что упаковка товаров соответствующая, когда она, на самом деле, не является таковой, и впоследствии произойдут поломки, то страховая компания может отказать в страховой претензии застрахованной стороны. Любое сокрытие существенного факта дает право страховой компании аннулировать договор независимо от того, было ли такое сокрытие неумышленным или случайным.

Время раскрытия

Обязанность раскрытия должна выполняться всегда, когда страховая компания стоит перед решением, оформлять ли договор страхования и если так, то на каких условиях: с новой страховкой, с продлением страховки и по отношению к любому изменению в действующей страховке.

Обязанность наивысшей доброжелательности действует на протяжении всего периода страхового полиса. Строгость обязанности раскрытия варьируется в зависимости от фазы отношений на подходящем к данному моменту уровне. Во время первого оформления договора, его продления, требуется раскрытие всей существенной информации, независимо от того, владела ли ею застрахованная сторона или нет.

Если в договоре не оговорено иначе, застрахованная сторона не обязана уведомлять об изменениях в риске в течение страхового периода. Но если это требуется договором, застрахованная сторона должна известить страховую компанию о каких-либо изменениях в риске.

Взаимная обязанность

Обязанность доброжелательности является взаимной обязанностью, которую несет не только застрахованная сторона перед страховой компанией, но также и страховая компания перед застрахованной стороной. Так что не только застрахованная сторона, а и страховая компания соблюдают принцип наивысшей доброжелательности во всех страховых сделках.

Тестовые вопросы:*1. Верно или неверно?*

- Полис страхования грузов встречается в форме стандартного полиса и внесения «Условий» путем индоссаменты (В)
- Когда у грузоотправителя постоянный поток товаров для отправки в течение длительного периода времени, для страхового покрытия нескольких партий товара будет оформлен полис. Такой тип полиса известен как факультативный (Н)
- Страховой сертификат является доказательством страхования на однократную перевозку грузов, который подается страховой компанией или ее посредником (В)
- Условия страхования грузов Института лондонских страховщиков вносятся в стандартный документ полиса. Условия страхования грузов включают условия (А, В, С, авиа), оговорки военных действий, оговорки забастовок и другие (В)

2. Мистер Янсен продает партию древесины мистеру Верстеегу. На момент продажи древесина находится на корабле в пути из Колумбии в Амстердам. Древесина теряется после продажи. Какие утверждения правильные?

- a. Мистер Верстеег является заинтересованной стороной в партии
- b. Мистер Янсен является заинтересованной стороной в партии
- c. Либо мистер Верстеег либо мистер Янсен
- d. Как мистер Верстеег, так и мистер Янсен

(a)

3. Грузоотправитель продает товар на условиях самовывоза. Товар частично теряется во время окончательной передачи покупателю. Кто имеет страховой интерес в отношении иска о возмещении убытков?

- a. Продавец
- b. Покупатель
- c. Оба частично
- d. Смотря по обстоятельствам

(b)

4. Страховая стоимость на условиях франко-борта будет включать следующие компоненты, кроме:

- a. Отпускной цены продукта
- b. Стоимости погрузки на первую автотранспортную компанию, указанную покупателем
- c. Импортных пошлин и налогов
- d. Оплаты таможенного разрешения на вывоз

(c)

5. *Наивысшая доброжелательность является принципом при составлении договора страхования. Все перечисленные ниже утверждения о «наивысшей доброжелательности» являются правильными, кроме*

- a. Как застрахованная сторона, так и страховая компания должны соблюдать принцип наивысшей доброжелательности. Это взаимная обязанность.
- b. Застрахованная сторона должна раскрыть страховой компании все существенные факты при составлении договора, но никак не в другое время
- c. Экспортер упаковал свои товары таким способом, который оказался не подходящим и на самом деле плохим, что привело к повреждению товара во время перевозки. Но экспортер честно полагает, что он упаковал подходящим и достаточным способом и уведомил страховую компанию о своем мнении. Даже в этом случае страховая компания может отклонить претензию экспортера.
- d. По сценарию описанному в пункте С страховая компания не может отклонить претензию, так как экспортер честно уведомил страховую компанию об упаковке.

(b & d)

10.2.6 Типы страхового покрытия

Цели обучения:

Слушатель должен понимать наиболее часто используемые типы покрытия в страховании грузового транспорта, включая FPA (свободно от частной аварии), WPA (включая частную аварию), все риски, риск военных действий и забастовок.

Слушатель ознакомится с разницей по отношению к застрахованным и исключенным рискам между страховым покрытием указанным выше.

Согласно объему рисков охваченных договором страхования, на рынке существуют различные типы стандартного покрытия. Широко известные примеры это условия страхования грузов Института лондонских страховщиков, оговорки военных действий и др. Каждый тип покрытия относится к определенной группе рисков охваченных в полисе и исключенных рисков.

Свободно от частной аварии (F.P.A)

Свободно от частной аварии (F.P.A) это самая узкая форма страхового покрытия в морском страховании грузов. В условиях страхования грузов Института лондонских страховщиков аналогом F.P.A являются условия страхования грузов (C).

F.P.A означает, что страховая компания не несет ответственность за частную аварию, от которой пострадала застрахованная сторона. Другими словами, F.P.A покрывает только от полного убытка, вызванного застрахованной опасностью.

Существует некоторое различие между покрытием американских и английских условий F.P.A.

ГРААС (без частной аварии, американские условия) ограничивает возмещение частичных убытков в оговорке Опасностей до таких убытков, которые непосредственно происходят от пожара, посадки на мель, затопления или столкновения судна.

ГРАЕС (без частной аварии, английские условия) такие же, как и ГРААС, кроме того что в оговорке Опасностей частичные убытки полностью возмещаются, если судно село на мель, затонуло, сгорело, побывало в пожаре или столкновении, не требуя чтобы ущерб был вызван какой-то одной из этих опасностей.

Что такое частная авария?

Частная авария означает частичный убыток предмета страхования, вызванный застрахованной опасностью и который не является убытком по общей аварии. Другими словами, убыток по частной аварии полностью несет заинтересованная в грузе сторона (застрахованная сторона). Убыток должен быть меньше, чем полный и не подпадать под положения общей аварии.

Убыток или ущерб по частной аварии может быть вызван случайно застрахованной опасностью, которая затрагивает только заинтересованную в грузе сторону, а именно владельца ящика, который был утерян при погрузке на судно.

Другие примеры частной аварии это повреждение груза в результате попадания морской воды в корабль во время шторма или бой груза вследствие разрыва укладки в трюме во время шторма.

Включая частную аварию (W.P.A)

В отличие от «свободно от частной аварии», «включая частную аварию» (W.P.A) означает включение частичного убытка. W.P.A является менее включающей формой покрытия, чем все риски, но более включающей, чем F.P.A. В условиях страхования грузов Института лондонских страховщиков аналогом W.P.A являются условия страхования грузов (B).

W.P.A покрывает от полного и частичного убытка, вызванного застрахованными опасностями, такими как опасности в море (т.е. посадка судна на мель, затопление, пожар или столкновение с другими суднами или внешними объектами), выбрасывание груза за борт во время бедствия и баратрия (т.е. небрежность, обман или неправомерные действия капитана корабля или команды, приводящие к повреждению или ущербу для владельца корабля). Некоторые формы морских полисов предоставляют ограниченное страховое покрытие на убыток от частной аварии.

Требование о возмещении убытка от частной аварии основывается на процентном соотношении фактурной стоимости, которая была утрачена. Это процентное соотношение затем прикладывается к страховой стоимости для того, чтобы прийти к сумме выплачиваемой компенсации.

Убыток по частной аварии может быть в дальнейшем подвержен франшизе или эксцеденту (подлежащему вычету), который вписывается в полис. Франшиза может быть в процентах от стоимости груза, например, 3%, так же, как и эксцедент (3-10%). Если убыток меньший, чем указанная франшиза или эксцедент, то застрахованная сторона не сможет требовать его возмещения. Застрахованная сторона сможет требовать возмещения убытка в полном объеме, если убыток будет выше указанной франшизы или убыток минус сумма эксцедента в случае последнего.

Все риски

Страхование всех рисков (A.R.) наиболее широко используемая форма покрытия в страховании грузового транспорта. Она используется для обозначения страхования от утраты или повреждения имущества, происходящие по какой-либо случайной причине, кроме тех причин, которые исключены отдельно. Договор страхования, предоставляющий страховку от всех рисков, является полисом страхования от всех рисков. В условиях страхования грузов Института лондонских страховщиков аналогом A.R. являются условия страхования грузов (A).

A.R. не покрывает все риски, как это указывается в названии. Но оно покрывает, в отношении принятых товаров смешанного ассортимента, все риски физической утраты или ущерба по какой-либо внешней причине независимо от процентного отношения. Принятые товары смешанного ассортимента включают новые, упакованные товары без подозрения на убыток от поломки, кражи или природы самих товаров. Его аналог, условия страхования грузов A (все риски), не покрывает риски военных действий, забастовок, мятежей и народных волнений.

Типичные исключения в полисе A.R. это:

1. Неправильная упаковка
2. Отказ принять груз
3. Отказ в принятии груза на таможне
4. Неоплата или не взимание по счетам
5. Неотъемлемый дефект (заражение паразитами вследствие природы самого продукта)
6. Присвоение имущества работниками или нечестность
7. Убытки вследствие задержки или потери рынка
8. Убытки по эксцеденту лимитов полиса
9. Убытки за пребывание в портовом городе более 15 суток с момента разгрузки
10. Убытки за пребывание во внутренних водах более 30 суток с момента разгрузки
11. Убытки в Южной Америке более 60 суток с момента разгрузки
12. Поставки на баржах
13. Товар, требующий предъявления палубного коносамента

14. Убытки, вызванные температурой или давлением (поставки через авиа)
15. Несвоевременное уведомление авиаперевозчика о предварительных убытках:
 - a. Явный ущерб - 7 дней
 - b. Скрытый ущерб - 14 дней
 - c. Недоставка - 120 дней
16. Подержанные товары

Риски военных действий

В большинстве условий страхования грузов имеется «оговорка об исключении военных действий». Поэтому желательно застраховаться от рисков военных действий, путем

- Отдельной покупки страхования военных рисков, или
- Внесения оговорок об определенном риске военных действий в полис.

Если поставка товара осуществляется в «зону военных действий», то страховой взнос будет очень высоким.

Отдельное страхование рисков военных действий

Что касается отдельного страхования рисков военных действий, то оно осуществляется ассоциациями взаимного страхования, такими как клуб R&I, в отношении входящих в него суден. Целью страхования рисков военных действий является предоставление страхового покрытия от рисков военных действий и войны.

Оговорки риска военных действий

Общая оговорка риска военных действий

Одно положение оговорки условий риска военных действий, которое вносится в полис, это общая оговорка риска военных действий. Обычно основные риски, охватываемые оговоркой рисков военных действий, это война и враждебные действия воюющих сторон. Вот тут и встает вопрос об их интерпретации как война и враждебные действия. Застрахованная сторона должна доказать, что убыток произошел вследствие враждебных или военных действий.

Институциональные оговорки военных действий

Институциональные оговорки военных действий являются альтернативным добавлением. Эти оговорки действуют, только когда товар перевозится по морю, по воздуху или международной почтой. Это страховое покрытие не действует во время перевозки по суше. Объем Институциональных оговорок военных действий несколько отличается в зависимости от того, что является предметом страхования: груз, судно или фрахт.

В примере Институциональных оговорок военных действий (груз), оговорка 1 гласит, что страхование покрывает (подвержено

определенным исключениям) убыток или повреждение груза, вызванные

- войной, гражданской войной, революцией, мятежом, восстанием или гражданскими волнениями, вытекающими из него или каким-либо враждебным действием со стороны или против ведущего войну государства;
- захватом, конфискацией, арестом, ограничением свободы или задержанием, вытекающими из указанных выше рисков, или их последствиями или любыми попытками; и
- заброшенными минами, торпедами, бомбами или другими орудиями войны

Оговорка 2 гласит, что страхование также покрывает издержки по общей аварии и спасательным работам, подсчитанные либо определённые согласно договору фрахта, либо в соответствии с законодательством и правовой практикой, понесённые во избежание либо в связи с возможностью избежать утраты по какой-либо причине.

Риски, охватывающие забастовки и гражданские волнения

Как и в случае рисков военных действий, большинство сводов Институциональных оговорок также содержат «оговорку, исключаящую забастовки» и подобные оговорки. Поэтому было бы желательно застраховаться от рисков забастовок и гражданских волнений, либо приобрести страхование отдельно для этой цели, либо внести в полис специфические оговорки рисков забастовок или гражданских волнений.

Институциональные оговорки забастовок

Объем оговорки в случае забастовок, мятежей и гражданских волнений (Институциональные оговорки забастовок) несколько отличается в зависимости от того, что является предметом страхования: груз, судно или фрахт.

Оговорка 1 (груз) гласит, что страхование покрывает (при определенных исключениях) убыток или повреждение груза, вызванные

- забастовщиками, локаутующими рабочими или лицами, участвующими в трудовых беспорядках
- террористом или любым лицом, действующим по политическим мотивам

Но это не предоставляет полное страховое покрытие политических рисков, например, гражданская война не охватывается этим.

Оговорка 2 гласит, что страхование также покрывает издержки по общей аварии и спасательным работам, подсчитанные либо определённые согласно договору фрахта, либо в соответствии с законодательством и правовой практикой, понесённые во избежание либо в связи с возможностью избежать утраты по какой-либо причине.

Исключения

Как правило, страховщики возмещают убытки грузовладельцу от определенных случаев. Существуют некоторые виды рисков, от которых страховая компания не желает страховать определенным покрытием, или такие, которые в целом исключены в большинстве полисах страхования грузов, так называемые нестрахуемые риски, такие как ядерные катастрофы, неотъемлемый дефект, непреодолимая сила.

Основные исключения в страховании грузового транспорта это:

- Неправомерные действия застрахованной стороны
- Обычная утечка или потеря веса
- Неотъемлемый дефект
- Недостаточная или непригодная упаковка или подготовка
- Задержка
- Ядерное оружие
- Военные действия
- Забастовки, мятежи и гражданские волнения
- Банкротство судовладельцев
- Непригодность к плаванию или неготовность судна, контейнера или транспортного средства
- Радиоактивное заражение, происходящее, например, от ядерного топлива или отходов или любого орудия войны, применяющего расщепление атома или ядерное деление
- Непреодолимая сила.

Неотъемлемый дефект это характеристика собственности, ведущая к ее саморазрушению (например, фрукты, портящиеся естественным образом). Договоры страхования обычно исключают такие убытки.

Тестовые вопросы:

1. Свободно от частной аварии (FPA) страхует от:

- a. Частичного убытка, вызванного опасностями, которые не застрахованы
 - b. Частичного убытка, вызванного опасностями, которые застрахованы
 - c. Полного убытка, вызванного опасностями, которые застрахованы
 - d. Частичного убытка, который является убытком по общей аварии
- (c)

2. Какая частная авария (WPA) сравнима с каким условием страхования грузов?

- a. Условия страхования грузов А
 - b. Условия страхования грузов В
 - c. Условия страхования грузов С
 - d. Условия страхования грузов (авиа)
- (b)

3. Верно или неверно?

- Страхование всех рисков (AR) покрывает все риски (H)

- Страхование всех рисков (AR) сравнимо с условиями страхования грузов А (В)

4. *Застрахованная сторона приобрела страховку по условиям страхования грузов А. Для того чтобы застраховать риски военных действий, она может выбрать следующее:*

- а. Приобрести отдельную страховку от рисков военных действий
 - б. Внести в полис общую оговорку рисков военных действий
 - с. Внести в полис Институциональные оговорки военных действий
 - д. Любое из указанного выше
- (d)

5. *Верно или неверно?*

Существуют виды рисков, которые обычно не охватываются страхованием грузов, либо из-за того, что страховая компания не желает этого вследствие специфической природы риска, либо из-за так называемых нестрахуемых рисков. Какие из рисков ниже обычно исключены в страховании грузового транспорта?

- Непреодолимая сила (В)
- Неотъемлемый дефект (В)
- Повреждение груза в результате попадания морской воды на корабль во время шторма (Н)
- Ядерные катастрофы (В)
- непригодность к плаванию или неготовность судна (В)

Дополнительное чтение

Транспортное страхование грузов

1. Введение

Страхование играет важную роль во всемирной торговле товарами. Без страхования товаров международную торговлю даже невозможно представить. Многочисленные риски и большие объемы, связанные с торговлей, требуют от экспортирующей и импортирующей компании обеспечения надлежащего страхования грузового транспорта.

Целью страхования товаров является обеспечение страхового покрытия для заинтересованной стороны на грузовой транспорт от финансовых убытков, которые она может понести во время своей деятельности из-за происшествия, в результате которого товары утрачиваются частично или полностью или прибывают в поврежденном или плохом состоянии.

Хорошее сообщение на международном уровне между индустрией торговли и транспортными страховщиками очень важно. Необходимым условием для страховщиков является постоянная адаптация своих страховых возможностей к быстрому росту международной индустрии торговли.

Примеры этого такие:

- Изменения в сервисном пакете предприятий, оказывающих услуги.
- Переходные процессы в модернизации новых транспортных методов.
- Ответственность за проверку, упаковку, замену упаковки и маркирование товаров.

Страховщики товаров заботятся о многих видах деятельности, связанных с их транспортировкой.

Например:

- Предотвращение повреждений в сфере экспортной упаковки;
- Положения про ответственность в различных секторах транспорта;
- Условия в отношении импорта и экспорта товаров;
- Условия доставки и оплаты;
- Кредитные условия банков;
- Возможности хранения в портах погрузки и разгрузки;
- Знание товара, топографические знания современных методов транспортировки.



2. **Перевозчики и ответственность**

Положения про ответственность для наземного и морского транспорта и для национального и международного дорожного транспорта различаются. Тем не менее, они имеют некоторые общие черты, а именно:

- То, что размер обязанности возмещения убытков ограничен;
- То, что в некоторых ситуациях перевозчика нельзя обвинять за повреждение перевозимых товаров;
- То, что в случае ответственности перевозчика, возмещение убытков страховой компанией займет долгое время.

Многие грузоотправители не оформляют страхование грузов, так как считается, что перевозчик будет нести ответственность за любые повреждения. На практике также часто наблюдается, что грузоотправителю рекомендуют не брать страхование ответственности, исходя из вышеуказанных причин.

3. **Страхование в целом**

Для лучшего понимания транспортного страхования будет целесообразно упомянуть несколько основных правил, которые являются определяющими в договоре страхования.

- 1) Случай, от которого осуществляется страхование, должен быть неизвестным.
Это означает, что случай должен быть непредусмотренным. Следствием этого является то, что товары уже поврежденные при заключении страховки, не могут быть больше застрахованы.
- 2) Должен быть заключен договор.
Договор составляется между страховой компанией и заинтересованной в товаре стороной. Письменный договор называется полисом.
- 3) Задача страховой компании (обязанность возмещения убытков) противоположна задаче застрахованной стороны (обязанность выплачивать страховые взносы).

Страховая компания выполняет калькуляцию риска и соответствующего страхового взноса. Застрахованная сторона сможет в той или иной степени влиять на такую калькуляцию, предоставив любую дополнительную информацию, которая может расширить знания страховой компании относительно данного риска.

В калькуляции страхового взноса задействованы многие факторы, включая специфические качества застрахованного товара. Как правило, такие специфические качества лучше всего известны застрахованной стороне.

- 4) Ущерб или убытки, которые несет сторона и которые должны быть идентифицируемыми, возмещаются.
- 5) Если застрахованная сторона не имеет интерес в объекте страхования, тогда страховая компания не обязана возмещать убытки.
- 6) Неправильное или ошибочное указание известных застрахованной стороне обстоятельств, которые имеют такую природу, что страховая компания не взяла бы на себя риск в подобных обстоятельствах, лишает страховку силы и аннулирует ее.
Целью этого является то, что застрахованная сторона должна сообщать страховой компании полную информацию о природе и степени риска и предоставлять все необходимые подробности для оценки.
- 7) Договор страхования это соглашение, в котором застрахованная сторона и страховая компания должны соблюдать наивысшую доброжелательность в своих взаимоотношениях.

4. **Страховой взнос**

При калькуляции страхового взноса в страховой индустрии не существует унифицированных тарифов для страхования грузового транспорта. Но на практике страховая компания учитывает следующее:

1) **Природа товара**

- Уязвимость (возможность поломки или повреждения, чувствительность к влажности и запаху)
- Срок службы (несохраняемость, например, мясо и продукты питания)
- Желательность (в отношении кражи, для чего не рекомендуется высокая стоимость товара).

2) **Упаковка**

Содержание и упаковка считаются одной единицей в страховании грузового транспорта. Товар, упакованный в ящиках, влечет за собой меньше риска, чем такой же товар, упакованный в мешки. Бумажные пакеты будут еще больше уязвимыми, чем джутовые мешки.

3) Маршрут транспортировки

Расстояние от начала и до конца рейса, страны начала и конца, политические обстоятельства и ситуация в портах.

4) Вид транспорта

Морской корабль, судно внутреннего плавания, автомобиль, самолет, поезд.

5) Условия

Условия, на которых заключается страхование.

5. Пример - Условия, на которых заключается страхование по голландскому законодательству

Для страхования грузового транспорта, Раздел 637 Кодекса торговли Голландии (LOC) имеет особое значение.

На счет страховой компании относятся все убытки и ущерб, нанесенные застрахованным предметам штормом, непогодой, кораблекрушением, посадкой на мель, столкновением в море, столкновением или сносом, вынужденным изменением курса корабля вследствие выбрасывания груза за борт, пожаром, применением силы, затоплением, конфискацией, угонщиками, грабителями, задержанием по приказу вышестоящей инстанции, объявлением войны, актами мести, любой ущерб, вызванный небрежностью, нечестностью капитана или команды корабля и, вообще, вследствие любых бед, пришедших извне, какими бы они ни были, если только страховая компания не освобождена от любой из этих опасностей по закону или оговоркой в полисе.

По этой выдержке из акта, очевидно, что полис транспортного страхования должен покрывать все перечисленные опасности и бедствия. Если страховая компания не желает покрывать одну или несколько из этих бед, она должна будет выразить это письменно в полисе.

Тем не менее, всегда следует учитывать два важных положения закона:

Раздел 249 LOC исключает какую-либо нехватку, саморазложение, происходящие непосредственно из природы самого предмета страхования. Можно сказать, что происходит несчастный случай изнутри.

В этом отношении снова указывается, что упаковка с товаром составляют одну единицу. Если упаковка слишком слабая или недостаточная для транспортировки и по пути товар повреждается по этой причине, то недостаточность упаковки считается недостаточностью самого товара.

Второе положение это Раздел 276 LOC. Он освобождает страховую компанию от ее обязанности возмещать убытки, если они вызваны собственной виной застрахованной стороны.

Логично, что законодатель освобождает страховую компанию от ее обязанности возмещать убытки по собственной вине застрахованной

стороны. И в самом деле, убытки, вызванные собственной виной застрахованной стороны, не могут рассматриваться как неясный случай или как обстоятельство, которое обычно не ожидается.

Тем не менее, убытки вследствие действий застрахованной стороны всегда исключаются из страхования.

10.3 Обязанности экспедитора в случае повреждения груза

Цели обучения:

Слушатель узнает, что экспедитор грузов должен предпринять быстрые и уместные действия в случае повреждения груза.

Слушатель ознакомится с последовательностью действий, которые экспедитор грузов обязан предпринять, а также важными моментами, на которые следует обратить внимание при этом, в случае утраты или повреждения груза. Слушатель научится, как применять такие действия в практической жизни.

10.3.7 Общие

Цели обучения:

Слушатель узнает, что экспедитор грузов должен предпринять надлежащие действия в разных случаях, например, по прибытию груза, в случае повреждения груза и так далее, и что это за действия.

Обязанность застрахованной стороны - уделять внимание всем случаям, указанных в договоре страхования, при невыполнении чего, страховая компания сохраняет за собой право отклонить претензию на возмещение убытков, если такое невыполнение будет в ущерб прав страховой компании.

Как агент интересов груза, экспедитор должен помнить о действиях, которые он предпримет для защиты и соблюдения интересов его клиента, а также своих собственных интересов и ответственности, вытекающей из его договора на оказание экспедиторских услуг.

Экспедитор примет доставку застрахованных грузов своевременно по их прибытию в порт назначения, указанного в полисе. В случае какого-либо повреждения товара, экспедитор немедленно запросит, чтобы эксперт, названный в полисе, провел осмотр на месте. Если застрахованного товара будет не хватать во всей упаковке или на нем будут явные признаки повреждения, тогда экспедитор должен получить от перевозчика, ответственного за перевозку лица или другого соответствующего органа (таможенных и портовых властей и др.) акт про утрату или повреждение или справку о не выгруженном товаре.

Кроме указанных выше действий, существует ряд мер, которые экспедитор должен также предпринять в случае повреждений, что описывается в следующем разделе.

Тестовые вопросы:

1. *Какие действия, которые предпринимает экспедитор, являются правильными?*

- a. Принимает доставку застрахованных грузов по их прибытию в порт назначения, указанного в полисе
- b. В случае какого-либо повреждения товара, экспедитор немедленно запросит, чтобы эксперт, названный в полисе, провел осмотр на месте
- c. Если застрахованного товара будет не хватать во всей упаковке или на нем будут явные признаки повреждения, тогда экспедитор должен получить от перевозчика, ответственного за перевозку лица или другого соответствующего органа (таможенных и портовых властей и др.) акт про утрату или повреждение или справку о не выгруженном товаре
- d. Все из перечисленного выше

(d)

10.3.8 Последовательность действий для экспедиторов грузов

Цели обучения:

Слушатель ознакомится с последовательностью действий, которые экспедитор грузов обязан предпринять в случае утраты или повреждения груза.

Слушатель должен помнить важные моменты, на которые следует обратить внимание при таких действиях и уметь применять эти действия в практической жизни.

Уведомление всех перевозчиков (всех сторон по договору)

Как только экспедитор или грузополучатель обнаружит повреждение при доставке, он запишет это повреждение на бланке доставки при его подписании. Наряду с заполнением бланков доставки, также очень важно ставить всех перевозчиков в известность.

Хотя ставить перевозчиков в известность в определенный интервал времени необходимо, оплату от них нельзя принимать без предварительного обращения в страховую компанию. Прием платежа от перевозчика без уведомления страховой компании нарушает право компании на суброгацию и положение страхового полиса, что может подвергнуть исход претензии опасности.

Оценка повреждения

Если имеется повреждение, будет проведена его оценка. Если повреждение оценивается больше чем на определенную сумму, скажем, 500 долларов, то экспедитор или грузополучатель вызывает оценщика. Осмотр сводит к минимуму последующие споры о природе и размере

повреждения и дает надежную оценку стоимости ремонтных работ. Если претензия не решается административным путем, то акт осмотра может устранить вопросы доказательства во время судебного процесса.

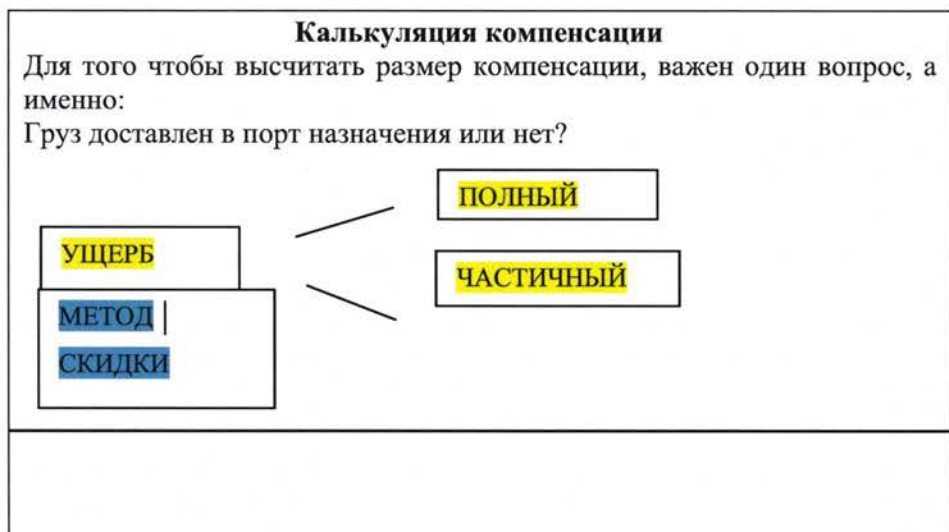
Совместный осмотр

Осмотр является формальным и техническим мероприятием, которое проводится представителями двух (или больше) участвующих сторон. Оценщик обладает профессиональными знаниями, действует независимо, беспристрастно и объективно. Вследствие разных интересов представленных в разных сторонах (судовладельцы, грузовладельцы, страховщики), обычно проводится совместный осмотр. Совместный осмотр может проводиться одним оценщиком, который представляет обе или более стороны, при чем расходы несут обе стороны или все. Также могут быть больше одного оценщика, при этом присутствуют все стороны с тем, чтобы они могли защищать свои права.

Для формального совместного осмотра повреждения каждая сторона назначает обычно своего собственного оценщика, который освидетельствует совместно с другими оценщиками повреждение, и пытается достичь соглашения по размеру ущерба от аварии. Акт осмотра содержит пункты повреждения и рекомендуемые ремонтные работы. При согласии всех сторон оценщики составляют акт, скрепляющий такое согласие. Оценщики обычно подписывают акт без ущерба для ответственности. Если есть несогласие, то спорные моменты записываются отдельно. Оценщик не может подписываться под каким-либо положением акта, если он не согласен с этим.

Определение повреждения

Задачей эксперта или оценщика является калькуляция размера ущерба в рамках его компетенции. Его акт или отчет об экспертном осмотре должен содержать все необходимое, чтобы предоставить страховой компании истинную картину природы и особенностей повреждения. Вдобавок, акт содержит все подробности, необходимые для того, чтобы брокер составил учет повреждения. Он должен быть составлен так, чтобы страховая компания могла судить, на ее счет относится претензия о возмещении ущерба или нет.



Доп. 1 Груз, не прибывший в порт назначения

Если груз не прибыл в порт назначения, это относится к полной утрате и страховая компания выплачивает застрахованной стороне сумму за вычетом возможных издержек, таких как издержки по отгрузке груза и импортные пошлины.

При частичной утрате покрытие убытков происходит так же, как и при полной утрате. Страховая компания выплачивает застрахованной стороне стоимость той части груза, которая была утеряна.

Не возникает никаких проблем, когда страхуется груз одинаковой стоимости на одну сумму по одному полису. Процентное соотношение ущерба можно затем приложить к страховой сумме.

Если груз не одинаковый по стоимости и страховая стоимость каждой части не указывается отдельно, тогда ущерб, который высчитывается на основании фактурной цены, нужно подчитывать поверх страховой стоимости. Опять же, удерживаются расходы на отгрузку и импортные пошлины.

Продажа в пути

Если груз продается в пути из-за того, что он был поврежден или вследствие причины, от которой он застрахован, тогда страховая компания выплачивает застрахованной стороне стоимость (возможно сниженную с сэкономленными расходами) за вычетом чистой прибыли.

Доп. 2 Повреждение в порту назначения

Если груз прибывает в порт назначения поврежденным полностью или частично, тогда страховая компания не выплачивает разницу между стоимостью поврежденного груза и страховой стоимостью. Если покрытие ущерба должно осуществляться таким способом, то страховой компании также придется выплатить более низкую получившуюся отпускную цену груза, при сниженной цене застрахованного груза в порту назначения.

С другой стороны, страховая компания могла бы ожидать более высокую прибыль от поврежденного груза на рынке спекулянтов.

Согласно этому методу, эксперты должны высчитать какая была бы стоимость груза, если бы он прибыл в порт назначения в неповрежденном (целом) состоянии, и далее, какая его стоимость в неповрежденном состоянии.



Разница между двумя стоимостями должна быть выражена в процентном соотношении целой стоимости, а страховая компания выплачивает этот процент от застрахованной суммы. Такой метод калькуляции называется методом скидки.

Подача иска за ущерб

В случае предполагаемой утраты, повреждения или нехватки груза, экспедитор должен известить всех перевозчиков о возможном иске за ущерб.

Если перевозчик, ответственное за перевозку лицо или соответствующие инстанции ответственны за такую нехватку или повреждение, тогда экспедитор, представляющий интересы застрахованного груза, должен подать на них иск в письменной форме и, при необходимости, получить от них подтверждение о продлении лимита времени на срок действия такого иска.

Исковая документация и сопровождающие документы, требуемые страховой компанией

Обычно для ускорения решения вопроса о возмещении ущерба застрахованная сторона должна обеспечить все имеющиеся документы при подаче иска, в частности такие:

- Оригинальный полис или страховой сертификат;
- Оригинальная фактура, спецификация и/или весовой лист;
- Оригинальный коносамент и/или другой договор на перевозку;
- Сопровождающие транспортные документы, такие как упаковочный лист, тальманский лист, транспортная накладная, расписка в получении или доказательство доставки с повреждением;
- Иск к перевозчику о его ответственности;
- Возвратный бланк перевозчика;
- Акт осмотра или другой документ служащий как доказательство причины и размера ущерба;
- Отчеты о разгрузке и весовые сертификаты в последнем порту назначения;
- Корреспонденция с судоходной компанией и/или ее агентами по поводу их ответственности за утрату или повреждение;
- Если задействована третья сторона, то документы, относящиеся к требованию взыскания с этой третьей стороны должны быть также включены.

Все иски являются уникальными и могут требовать специальные документы. Инстанция по рассмотрению исков страховой компании известит о необходимой для нее информации и документах для каждого отдельного иска.

Страховую компанию следует также немедленно извещать в тех случаях, когда становится известна действительная ответственность владельца за ущерб.

Регистрация исков и их улаживание

Рекомендуется, чтобы экспедитор вел регистрацию на протяжении всего рассмотрения иска своих контактов со страховой компанией, а также всеми другими вовлеченными сторонами, включая власти. Обязательно нужно следить за конкретной информацией, например, с кем вы говорили, когда, что обсуждалось и т.д.

Также рекомендуется подать устное исковое заявление после письменного уведомления. Страховая компания должна подтвердить исковые заявления в течение 10 рабочих дней.

Обязанность минимизировать убыток

Когда случается повреждение, утрата или задержка груза, застрахованная сторона и ее экспедитор, а также возможно страховая компания, немедленно предпримут соответствующие действия для предотвращения или минимизации убытка для остального груза, должным образом обращаясь с поврежденным грузом, а также заботясь о его спасении.

Принятие соответствующих мер для предотвращения или минимизации убытка является обязанностью застрахованной стороны и ее агента или экспедитора. Там где это возможно, застрахованная сторона и ее агент/экспедитор должны снизить возможность повреждения груза, например, удаляя груз, которому грозит повреждение или утрата от источника риска, такого как горящий склад, своевременно подавая иск на виновную сторону и т.д.

Такие меры застрахованной стороны и ее агента/экспедитора или страховой компании не будут рассматриваться как отказ от абандонирования или как принятие их прав и/или обязательств из договора страхования.

Пункт договора об ограничении времени

В случае повреждения, утраты, нехватки или задержки груза экспедитор, представляющий интересы груза, должен также знать о пункте договора об ограничении времени. После такого определенного периода времени, права на подачу иска к ответственной стороне и на его возмещение в отношении поврежденного груза больше не будут поддерживаться юридически.

Существуют два пункта об ограничении времени. Очень важно помнить об этих пунктах. Первый это ограничение времени на требование возмещения убытков по страховке как застрахованная сторона, после которого страховое покрытие будет считаться недействительным. Второй пункт это ограничение времени на начало судебного процесса против перевозчика, как оговорено в договоре транспортировки между перевозчиком и грузоотправителем/грузополучателем. После выплаты страховки страховая компания переводит такое право от застрахованной стороны (интересы груза) к перевозчику. Прохождение ограничения времени в

договоре транспортировки нанесет ущерб правам страховой компании, происходящим из договора страхования.

Время действия иска в транспортном страховании зависит от таких положений договора страхования, как двухгодичный период, считая от времени окончания выгрузки застрахованного груза с морского судна в последнем порту выгрузки.

Ниже перечисляются ограничения времени для уведомления перевозчиков о природе и размере иска в соответствии с действующими международными конвенциями:

Морской перевозчик:	Один год от момента доставки
Авиаперевозчик:	Кража и видимое повреждение - 7 дней
	Скрытое повреждение - 14 дней
	Недоставка - 120 дней
	(* Тариф авиаперевозчика может предоставлять различный лимит времени, преобладающий над коносаментом или устной презентацией)

Тестовые вопросы:

1. Верно или неверно?

В случае повреждения или утраты груза по доставке, исполнительный экспедитор должен предпринять ряд действий для защиты интересов его клиента, а также своих собственных. Выскажите свое мнение, нужны ли следующие действия в случае повреждения или утраты груза.

- Поставить перевозчиков в известность в течение определенного периода времени (В)
- Принять оплату от перевозчика перед извещением страховой компании (Н)
- Помогать в оценке размера ущерба (В)
- Подать иск о возмещении ущерба всем перевозчикам и другим сторонам, которые возможно несут ответственность, в течение выделенного времени (В)
- Вести регистрацию исков и их улаживание (В)
- Обращаться должным образом с грузом и спасать груз для минимизации убытков (В)

2. Чтобы ускорить решение вопроса о возмещении ущерба, экспедитор грузов будет помогать своему клиенту, то есть застрахованной стороне, в подготовке и подаче исковой документации и сопровождающих документов в страховую компанию. Такая документация включает:

- a. Оригинальный полис, оригинальную фактуру, оригинальный коносамент
 - b. Сопровождающие транспортные документы, такие как упаковочный лист, транспортная накладная, расписка в получении
 - c. Корреспонденция с судоходной компанией и/или ее агентами по поводу их ответственности за утрату или повреждение
 - d. Все из перечисленного выше
- (d)

Дополнительное чтение

Покрытие ущерба со страхованием груза

1. Введение

Если произошло повреждение, потребуется предпринять определенную последовательность действий. Например, таких:

- Действие застрахованной стороны, которая должна предоставить подробности и материальное доказательство.
- Действие эксперта, который должен оценить повреждение.
- Действие брокера, который должен собрать данные и позаботиться о том, чтобы они поступали, и который должен составить отчет о повреждении и предоставить его страховой компании.
- Действие страховой компании, которая проверяет отчет о повреждении и дальнейшую информацию, и которая должна решить, подлежит ли повреждение страховому покрытию. И, если это так, выплатить ущерб.

Покрытие ущерба может быть простым, но также и очень трудным. Кроме всего прочего, оно зависит от природы повреждения: какой вид повреждения или комбинация повреждений.

Бремя доказывания

В случае утраты или повреждения застрахованного груза, те, кто предположительно имеют право на компенсацию, должны доказать:

1. что они представляют страховой интерес;
2. какова причина повреждения (застрахованная ли это опасность);
3. каков размер ущерба;
4. в случае полной утраты и отсутствия известий о корабле, что перевозка осуществлялась на корабле, указанном в полисе.

Доп. 1 Интерес

Некто имеет интерес в грузе или предмете страхования. Когда случается повреждение, он терпит убыток для своих средств, компенсацию которого страховая компания возложила на себя в момент, когда случается повреждение.

Пример:

Мистер Янсен продает партию древесины мистеру Верстеегу. На момент продажи древесина находится на корабле по пути из Колумбии в Амстердам. Если древесина будет утеряна после продажи, то мистер Верстеег будет иметь интерес в партии древесины. Не мистер Янсен, так как его средства не уменьшились вследствие непредвиденного случая. В момент продажи имущественный интерес переходит от мистера Янсена к мистеру Верстеегу. Мистер Верстеег является заинтересованной стороной. Его средства уменьшились, так как перед непредвиденным случаем, он был владельцем партии древесины определенной стоимости, и потому что после непредвиденного случая у него больше нет партии древесины. Поэтому

только мистер Верстеег имеет право на компенсацию ущерба, но ему нужно будет показать свой интерес как владелец.

Доп. 2 Бремя доказывания повреждения застрахованной стороной
Всеобщее правило, которое каждый, кто подает заявление, должен быть способным доказать. Оно также относится к застрахованной стороне: когда она требует возмещения убытков от страховой компании, бремя доказывания, что причиной ущерба является то, от чего она была застрахована, лежит на ней.

Застрахованная сторона должна указать, что:

- она понесла реальный ущерб, и каков размер ущерба;
- повреждение было вызвано происшествием, которое было неясно на момент получения страховки;
- повреждение произошло в течение страхового периода;
- причиной повреждения является случай, охватываемый полисом.

Доп. 3 Размер ущерба

Договор страхования грузов является контрактом на компенсационных условиях. Он служит для того, чтобы компенсировать застрахованной стороне материальные убытки, которые она понесла. Благодаря полученной от страховой компании компенсации, она должна вернуться материально к тому состоянию, в котором она была до несчастного случая. Составители закона позаботились о том, чтобы застрахованная сторона не могла извлечь выгоду из страховки. Поэтому если застрахованная сторона желает требовать возмещения убытков от страховой компании в своем полисе, она должна будет доказать, что действительно понесла убытки, и каков размер ущерба (например, посредством отчета эксперта).

Доп. 4 Доказательство перевозки

Доказательство того, что перевозка осуществлялась на корабле, указанном в полисе, можно предоставить посредством коносамента. Застрахованная сторона должна также представить документ в подтверждение своего интереса.

Упаковка и содержание формируют одно целое, так что недостаточную упаковку можно считать “собственной недостаточностью” застрахованного груза.

2. Стороны, вовлеченные в повреждении груза

Заинтересованные стороны

Заинтересованными сторонами при повреждении груза могут быть:

- застрахованная сторона (например, производитель, экспортер, оптовый торговец, импортер)
- получатели груза

Только одна из двух сторон может требовать возмещения убытков, а именно та сторона, которая является заинтересованной в грузе на время повреждения.

Другие стороны

Другие стороны, вовлеченные в случае повреждения груза, это:

- **Страховая компания**

Она оценивает повреждение, выплачивает компенсацию застрахованной стороне или отказывает в компенсации по причинам, которые она должна проинформировать застрахованную сторону.

- **Страховой агент (или посредник)**

Когда застрахованная сторона сообщает о повреждении, агент уведомляет страховую компанию об этом. В случае бытового повреждения, страховая компания дает ему указание привлечь эксперта (предоставляемого страховой компанией) для того чтобы определить размер ущерба или (в случае небольшого повреждения) составить отчет о повреждении.

В случае повреждения за пределами страны, агент подготавливает отчет о повреждении на основании экспертного заключения и/или акта осмотра Ллойдз и/или документов о повреждении. Он отправляет эти документы конкретной страховой компании для утверждения и выплаты компенсации за ущерб. Когда он получит их обратно, он окончательно оформляет регулирование исков, утвержденных страховой компанией, с застрахованной стороной или другими заинтересованными сторонами.

- **Эксперт**

Задача эксперта включает в себя калькуляцию размера ущерба в рамках его компетенции. Его отчет или акт экспертного осмотра должны также содержать все необходимое для того, чтобы предоставить страховой компании истинную картину о природе и особенностях повреждения. К тому же, отчет содержит все подробности необходимые для того, чтобы позволить агенту составить акт о повреждении. Он должен быть составлен так, чтобы страховая компания могла судить, на ее счет относится претензия о возмещении ущерба или нет.

- **Агент по рассмотрению ущерба**

При страховании груза, который должен отправиться за рубеж, в полис вносится такое положение, что в случае повреждения следует обратиться к тому лицу или такой фирме, которые указаны по имени.

Этот «агент по рассмотрению ущерба» ответственен за отстаивание интересов страховой компании и его задачей является определение возможного ущерба или назначить эксперта для его определения.

Агент по рассмотрению ущерба несет большую ответственность. Страховая компания может судить о том, выплачивать ей компенсацию ущерба или нет, исключительно по его отчету.

- **Агент по урегулированию исков или выплате исков**

Иногда ущерб оплачивается за рубежом. В таких случаях агент, указанный в полисе, должен не только начать расследование о причине ущерба и высчитать его размер, но он также уполномочен выплачивать компенсацию.

Его ответственность при этом даже большая, так как он должен самостоятельно решать вместо страховой компании, подлежит ли ущерб компенсации по полису или нет.

Агент по рассмотрению ущерба, который имеет полномочия страховой компании, называется «агентом по урегулированию исков» или «агентом по выплате исков».

10.4 Общая авария

Цели обучения:

Слушатель должен понять положения про общую аварию и приобрести некоторые знания о наиболее отличительных условиях про общую аварию Йорк-Антверпенских правилах.

Слушатель также узнает о тех действиях, которые нужно предпринять в случае общей аварии.

Общая авария является системой, при которой судовладелец может вернуть чрезвычайные расходы, которые он обязательно должен быть понести вследствие аварии в море, по защите груза и сохранении корабля. Затраты распределяются между кораблем, его топливом и запасами и грузом (включая контейнеры) пропорционально их стоимости.

Общей аварии практически столько же лет, сколько и самому морскому страхованию и она признается во всех основных транспортных и торговых юрисдикциях. Но к счастью, современные стандарты и технологии делают ее сравнительно редкой, поэтому торговцы и экспедиторы часто ничего не знают о тех шагах, которые они должны предпринять, сталкиваясь с ситуацией общей аварии.

“Древний принцип равенства, при котором все стороны в морском предприятии (корабль, груз и фрахт) делят пропорционально убытки, возникающие из добровольного и успешного пожертвования части корабля или груза для спасения всего предприятия от нависшей опасности или чрезвычайных расходов, которые будут обязательно понесены для общего блага корабля и груза”.

10.4.1. Общая авария

Цели обучения:

Слушатель должен понимать к чему относится убыток по общей аварии, что входит в акты про общую аварию и какие условия можно считать общей аварией.

Слушатель должен также приобрести некоторые знания о наиболее отличительных условиях про общую аварию - Йорк-Антверпенских правилах.

Что такое общая авария?

Убыток по общей аварии

Убыток по общей аварии относится к намеренному частичному убытку, понесенному в результате добровольных действий судовладельца или капитана корабля по спасению морского плавания, если ему угрожает опасность.

Если имущество намеренно жертвуется для общего блага совместного предприятия во время опасности, скажем, например, груз

выбрасывается за борт для облегчения севшего на мель судна, позволяя ему таким способом снова плыть и спасая его, вместе с оставшимся на борту грузом, то такая утрата выброшенного за борт груза будет считаться убытком по общей аварии.

Акт про общую аварию

Существует два типа актов про общую аварию:

- Добровольное пожертвование части судна или части груза, например, выбрасывание имущества за борт для уравновешивания судна во время шторма.
- Чрезвычайные расходы, понесенные для общего блага судна и груза, например, понесенные издержки за буксировку поврежденного судна в порт вынужденного захода.

Условия общей аварии

Общая авария требует три элемента, которые четко указаны мистером Джастисом Грином в деле “Барнард против Адамса”:

- Первый: Общая опасность: опасность, которой подвержены судно, груз и команда; нависшая и очевидно «неминуемая» опасность, кроме добровольной утраты части целого для спасения оставшейся.
- Второй: Должно быть добровольное выбрасывание груза за борт или оставление определенной части общего интереса в целях избежания такой нависшей опасности или, другими словами, перенос опасности от целого к определенной части целого.
- Третий: Такая попытка избежания нависшей общей опасности должна увенчаться успехом.

Пункты об общей аварии

Различные пункты об общей аварии в страховом полисе определяют, когда покрываются частичные убытки вследствие указанной в полисе опасности. Такие пункты включают в себя пункты об общей аварии и частной аварии, т.е. F.P.A и W.P.A.

В отличие от частичных убытков, полная утрата всего судна или всего перевозимого груза вследствие какой-либо из перечисленных в страховом полисе опасностей покрывается полностью.

Разработка пунктов об общей аварии

Первые правила про общую аварию были утверждены в 1860 году как Глазвигианские правила. После них последовали Йоркские правила 1864 года и Йорк-Антверпенские правила 1877 года, впоследствии пересмотренные в 1890, 1924, 1950, 1974 и 1994 гг.

Изначально претензии по общей аварии были за выбрасывание груза за борт, снос мачты или обрывание якорных цепей или любых действий, которые выполняются ради общей безопасности для того, чтобы избежать неминуемого кораблекрушения, вызванного опасностью в море. Подчеркивалась необходимость нависшей опасности.

Начиная с 1890 года, общая авария постепенно стала покрывать все больше убытков и расходов.

Больше убытков и расходов, перечисленных ниже, считаются общей аварией:

- Стоимость разгрузки груза в порту погрузки, порту вынужденного захода, когда такая разгрузка была «необходима для общей безопасности» или разрешить ремонтные работы «необходимые для безопасного осуществления плавания» (Правило X(a))
- Расходы за «обработку груза на борту судна», а также фактическую разгрузку, включая обработку топлива и запасов, а также груза (Правило X(a))
- Расходы за прибытие в порт вынужденного захода «необходимое ради общей безопасности», а также издержки за покидание этого порта (Правило X(a))
- Задержание судна в порту вынужденного захода, когда это было «необходимо ради общей безопасности», или разрешить ремонтные работы «необходимые для безопасного осуществления плавания» а также выплата зарплаты и обслуживание команды в течение такого «дополнительного периода задержания» (Правило XI(b))
- Утрата или повреждение груза, произошедшие в процессе разгрузки, хранения, повторной погрузки и буксировки (Правило XII); и др.

Йорк-Антверпенские правила

Кратко говоря, Йорк-Антверпенские правила состоят из двух сводов правил, литерных правил (А, В, С, и др.) и пронумерованных правил (I, II, III, и т.д.).

Литерные правила определяют общую аварию и обстоятельства, при которых убыток, повреждение или расходы могут считаться как общая авария. Пронумерованные правила продолжают рассматривать большинство ситуаций, приводящих к ситуации «общей аварии». Они включают в себя правила о выбрасывании груза за борт, пожертвовании части корабля, ущербе, причиненном пожаротушением на борту, добровольной посадке на мель, оплате спасательных работ, расходах по облегчению корабля, материалах и запасах корабля используемых в качестве топлива, расходах в порту вынужденного захода, зарплатах и обслуживании команды в длительном плавании из-за потребности в убежище и т.д.

Правило толкования в Йорк-Антверпенских правилах 1950 года отдает пронумерованным правилам преимущество над литерными правилами. Литерные правила должны были применяться, когда пронумерованные правила не охватывали полностью конкретный случай.

Правило толкования 1950 года гласит:

«В урегулировании общей аварии, следующие литерные и пронумерованные правила будут применяться к исключению любого права и практики несовместимые с ней».

«Если не предусматривается в пронумерованных правилах, общая авария будет урегулирована согласно литерным правилам».

Правило толкования было дополнено Йорк/Антверпенскими правилами 1994 года для того, чтобы показать, что правило «Парамаунт» (требующее благоразумно делать пожертвование или нести расходы), а также пронумерованные правила имели преимущественное значение над литерными правилами в случае конфликтов между ними. Но в целом, пронумерованные правила доминируют над литерными правилами в пределах какой-либо несовместимости между ними.

Таким образом, перед принципом была поставлена подробность. Как следствие, нельзя объявлять, есть или нет в общей аварии, как это обычно требуется правилом А,

- a) чрезвычайное пожертвование или расход принесенные ради общей безопасности или
- b) опасность, если это не предусмотрено в пронумерованном правиле, по которому выносятся претензия.

Тестовые вопросы:

1. Какой пример соответствует акту про общую аварию? Укажите, пожалуйста.

Выбрасывание груза за борт для уравнивания судна во время шторма	Добровольное пожертвование
Издержки на буксировку, затраченные на препровождение судна	
в порт вынужденного захода	Чрезвычайные расходы

2. Какая сторона (стороны) могут нести ответственность за возмещение по общей аварии в отношении груза, который был продан на условиях самовывоза?

- a. Грузоотправитель
 - b. Экспедитор
 - c. Грузополучатель
 - d. Перевозчик
- (c & d)

3. Какое из перечисленных ниже описаний общей аварии является неправильным?

- a. Убыток по общей аварии является частичным убытком, который был намеренно понесен для спасения плавания или для общего блага вовлеченных сторон
 - b. При оценивании убытка по общей аварии, попытка избежать нависшей опасности может быть успешной, а может и не быть
 - c. Наиболее часто используемые пункты об общей аварии известны как Йорк/Антверпенские правила
 - d. Часть груза выброшенного в море во избежание неминуемого кораблекрушения, вызванного опасностью в море, может считаться убытком по общей аварии
- (b)

10.4.2. Урегулирование общей аварии

Цели обучения:

Слушатель должен знать о тех действиях, которые следует предпринимать в случае общей аварии.

Объявление общей аварии

Процесс урегулирования общей аварии начинается с «объявления» общей аварии, которое обычно осуществляется судовладельцем через его страховую компанию.

Претензии по общей аварии должны подаваться в письменной форме диспашеру в течение 12 месяцев с момента окончания совместного морского предприятия.

При отсутствии такого уведомления или подтверждения претензий, диспашер может оценить вознаграждение или контрибуционную стоимость на основании доступной ему информации.

Диспашер

Диспашер это специалист по морским искам, который готовит заявления частной или общей аварии и др. по претензиям на возмещение убытков, расходов и контрибуций. Это лицо обычно назначается судовладельцем и является членом Ассоциации аварийных аджастеров.

Требования для бонда по общей аварии

Перед тем, как подготавливать урегулирование аварии, особенно если был жертвован груз, судовладелец обычно требует бонд по общей аварии или договор общей аварии, что обязывает владельца груза выплатить свою часть по общей аварии.

Бонд по общей аварии

Бонд по общей аварии является гарантией владельца груза (обычно грузополучателя) на выплату части контрибуции по общей аварии, спасательных работ или особых издержек свойственных перевозке, а также на предоставление информации о его стоимости для того, чтобы можно было подготовить урегулирование общей аварии. Судовладелец не допустит груз для доставки получателю, пока владелец груза не подпишет этот бонд по аварии, который подготавливается диспашером по общей аварии.

Диспашер пользуется записями перевозчика (обычно это «морской коносамент» или манифесты) для того чтобы определить, от кого нужно требовать бонды по общей аварии. После этого диспашер отправляет письмо заинтересованным сторонам с требованием предоставить бонд в отношении груза. Как правило, письмо будет содержать краткие подробности происшествия, и требовать объявления

стоимости груза, а также просить сторону подписать (и завизировать) бланк бонда по общей аварии.

Ниже дается пример бонда по общей аварии.

GENERAL AVERAGE BOND

To Owner(s) of the :
 Voyage and Date :
 Casualty :

Port of Shipment :

Port of Destination:

B/L No(s). Voyage Fol. No(s).	Marks and Nos. Container Nos.	Description of Cargo and Weight	CIF - Value (Pls. attached copy of Commercial Invoice)

In Consideration of the delivery to us or to our order, on payment of the freight due, of the goods noted above, we agree to pay the proper proportion of any salvage and / or general average and / or special charges which may hereafter be ascertained to be due from the goods or the shippers or owners thereof under an adjustment prepared in accordance with the provisions of the contract of affreightment governing the carriage of the goods or, failing any such provision, in accordance with the law and practice of the place where the common maritime adventure ended and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

In case the goods are carried by another vessel and / or conveyances the following Non-Separation-Agreement shall apply:

It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, right and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure continuing by the original vessel for so long as justifiable under law applicable or under the Contract of Affreightment.

We also agree to:

- (i) furnish particulars of the value of the goods, supported by a copy of the commercial invoice rendered to us, if there is no such invoice, details of the shipped value.
- (ii) make a prompt payment on account of such sum as is duly certified by the average adjusters to be due from the goods and which is payable in respect of the goods by the shippers or owners thereof.

Date Signature of Receiver of goods

Full Name

Full Address

Что делать экспедитору

По прибытию письма от диспашера, экспедитору важно знать, что это дело судовладельцев и их страховых компаний, и что ему нет необходимости подписывать бланки бонда или гарантии по общей аварии.

Тем не менее, экспедитор должен ввести своих клиентов в курс дела о происходящем и выслать каждому из них копию писем от диспашера. Ему нужно объяснить, что у них есть ответственность за контрибуции по общей аварии. Если груз продается на условиях самовывоза, FOB или CAF, они должны передать письма своим заказчикам

(покупателям/грузополучателям). Стандартные полисы морских грузов покрывают контрибуции по общей аварии с тем, чтобы страховые компании приняли на себя подробную работу по предоставлению гарантии и решению вопросов с диспашером. Если груз не застрахован, для подтверждения стоимости и гарантии будет требоваться подпись соответствующего поручителя, такого как банк.

После этого экспедитор поставит своих клиентов в известность, что он не сможет выдать груз до тех пор, пока гарантия не будет возвращена и принята. Агент экспедитора в месте назначения может содействовать в получении деклараций и гарантий.

Экспедитор должен затребовать, чтобы подписанная гарантия была ему возвращена. Проверьте, все ли получено для целого груза в контейнере и отошлите документы диспашеру, который позаботится о том, чтобы груз был освобожден в порту назначения.

Урегулирование общей аварии

Если возникает ситуация общей аварии, тогда судовладелец «объявит общую аварию» и привлечет фирму аварийных диспашеров для сбора контрибуций по общей аварии со всех сторон, которые обязаны ее выплачивать. Диспашер узнает, насколько каждая сторона несет ответственность за контрибуцию, установив общую стоимость спасенного имущества и стоимость пожертвований и расходов. Этот процесс займет длительное время (обычно два года).

При отсутствии какого-либо пункта общей аварии в договоре на перевозку, общая авария регулируется в том месте, где завершилось плавание в соответствии с действующими там законами. Однако договор обычно предусматривает, что урегулирование проводится согласно Йорк/Антверпенским правилам, если стороны не выберут другой способ урегулирования. Правило G Йорк/Антверпенских правил 1994 года предусматривает в части:

«Общая авария будет урегулирована в отношении убытков и контрибуций на основании стоимости на момент и в месте, когда и где завершилось предприятие».

«Это правило не будет влиять на определение места, в котором должно быть составлено заявление об аварии».

Стоимость имущества пожертвованного ради общей безопасности и соответствующие контрибуционные стоимости корабля и оставшегося груза подсчитываются на дату разгрузки в порту назначения или на дату, когда плавание было прервано. Это же правило относится к расходам. Более подробные положения даны в Йорк/Антверпенских правилах 1994 года.

Положения по расчету стоимости утерянного или поврежденного груза при пожертвовании содержатся в правиле XVI, по потере на фрахте в правиле XV и по оценке ущерба кораблю в правиле XVIII. Контрибуционные стоимости рассчитываются согласно правилу XVII.

Специальные правила касаются не задекларированного или неправильно задекларированного груза (правило XIX) и почтовой корреспонденции, пассажирского багажа, личных вещей и сопровождающих персональных легковых автомобилей (правило XVII, последний параграф), а также комиссионных и интереса (правила XX и XXI).

Тестовые вопросы:

1. *Цель бонда по общей аварии разнообразная. Какие из описаний бонда по общей аварии ниже являются правильными?*

- a. Бонд по общей аварии является гарантией владельца груза на выплату части контрибуции по общей аварии, спасательных работ или специальных издержек свойственных перевозке
- b. Бонд по общей аварии предоставляет информацию о стоимости партий товара
- c. Судовладелец не допустит груз для доставки получателю, пока владелец груза не подпишет бонд по аварии
- d. Бонд по общей аварии может быть подготовлен совместно экспедитором и судовладельцем или его агентом

(a & b & c)

2. *Верно или неверно?*

- Урегулирование общей аварии обычно занимает длительное время (В)
- Любое лицо может выступать в качестве аварийного диспашера при условии, что оно назначено как судовладельцем, так и заинтересованными в грузе сторонами (Н)
- Согласно Йорк-Антверпенским правилам 1994 года, общая авария урегулируется на основании стоимости на момент и в месте, когда и где завершилось предприятие (В)

Ссылки и литература

- 1 The Law of Insurance Contracts (Закон про договоры страхования), 4th edition, Malcolm A. Clarke, LLP, 200
- 2 Modern Insurance Law (Современное страховое право), John Birds, 4th edition, Sweet & Maxwell, London 1997
- 3 Templeman on Marine Insurance, its Principles and Practice (Темпльман о морском страховании, его принципах и практике), R. J. Lambeth, 6th edition, Pitman, 1986
- 4 P&I Clubs Law and Practice (Право и практика клубов P&I), Steven Hazelwood, 3rd edition, LLP, 2000
- 5 Elements of Cargo Insurance (Элементы страхования грузов), Dennis Badger, Geoffrey Whitehead, Woodhead-Faulkner Ltd., 1983
- 6 Professional Indemnity Insurance Law (Профессиональный закон о страховой гарантии, W.I.B. Enright, Sweet & Maxwell, London, 1996
- 7 MacGillivray and Parkington on Insurance Law relating to all risks other than marine (МакДжилливрей и Паркингтон о страховом праве относящимся ко всем рискам кроме морского), Michael Parkington and others, 8th edition, Sweet & Maxwell, London 1990
- 8 Marine insurance (Морское страхование), E R Hardy Ivamy, 4th edition, Butterworths Insurance Library, 1985
- 9 Prof. William Tetley, Q.C., General Average now and in the Future (Общая авария сегодня и в будущем), <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/genaverage.pdf>
- 10 <http://www.insweb.com/>
- 11 http://encarta.msn.com/dictionary_561510169/insurable_interest.html
- 12 <http://www.home-cover.com/insurance-glossary-insurable-value.cfm>
- 13 <http://www.imarine.co.za>
- 14 <http://www.mbendi.co.za>
- 15 <http://www.asiainsurance.com.sg>
- 16 <http://www.export911.com>
- 17 The Role of Protection and Indemnity (P&I) Clubs (Роль клубов защиты и возмещения P&I), by Robert C Seward, Deputy Chairman Tindall Riley (Britannia) Ltd, <http://www.intertanko.com/pubupload/protection%20%20indemnity%20HK%202002.pdf>
- 18 <http://www.amre.com/content/rl/amredecontents-intro.html>

Приложение 1

Страхование P&I

1. Введение

При страховании кораблей на ум приходит, как правило, повреждение или утрата корабля или ущерб для третьей стороны из-за столкновения. Так как эти риски покрываются страхованием корпуса корабля, то это также является не таким уж и неизвестным.

Но это не единственные риски, которым подвержен владелец корабля/судоходная компания или кто-либо кто фрахтует корабль. Как и любой предприниматель, судоходная компания также подвержена различным рискам и может нести ответственность за различные ситуации.

За исключением рисков, которые покрываются страхованием корпуса, судоходные компании несут другие риски в виде взаимного обязательства. Взаимное обязательство известно как клуб «Защита и возмещение» или клуб P&I.

Страхование P&I включает в себя риски, которым подвержена судоходная компания, независимо от того, является ли она владельцем, нанимателем или «менеджером» кораблей.

Страхование P&I не покрывает повреждение корабля и другие риски, которые обычно покрываются страхованием корпуса, издержек, грузов.

«Защиту» и «возмещение» можно определить следующим образом:

«Защита относится к тем ответственностям, которые могут возникнуть из владения судном как единицей мореплавания, тогда как возмещение охватывает те ответственности, которые связаны с использованием судна как перевозчика грузов и др.».

Можно также отметить, что защита относится к юридической ответственности, а возмещение к договорной ответственности судоходной компании.

В остальном же, эти определения представляют всего лишь исторический интерес и оба слова образуют вместе одну концепцию.

Страхование P&I заключается на открытом рынке только по исключению. В целом, таким страхованием занимаются так называемые клубы «Защита и возмещение», которые являются ассоциациями судоходных компаний, взаимно страхующие друг друга от рисков P&I.

Как следствие такой взаимной основы, клубы «Защита и возмещение» используют уникальную собственную терминологию, как, например:

- | | | |
|--------------------------|---|--|
| • Застрахованная сторона | = | Член |
| • Полис | = | Сертификат о вступлении |
| • Взнос | = | Оплата (годовой взнос + окончательный взнос) |

Для того чтобы получить правильное понимание значения страхования P&I, необходимо кое-что знать про историю страхования P&I. Мы ограничиваемся началом клубов «Защита и возмещение», так как они играют такую важную роль в сфере страхования P&I.

2. **Застрахованные риски**

Страховое покрытие, которое клубы защиты предлагали вначале для своих членов, было двойным:

- 1) За ответственность в случае столкновения, из-за того, что это не страховалось или страховалось недостаточно полисом страхования корпуса судна;
- 2) За ответственность в случае личных травм или смерти третьих сторон.

Первые клубы защиты были основаны в 1855 году. Однако через пятнадцать лет риск судоходных компаний в отношении возмещения значительно увеличился. Перед этим судоходные компании пользовались относительной свободой в отношении исключения их ответственности в договоре на перевозку за повреждение или утрату груза. Более того, перевозка по морю всегда была рискованным делом, и до того времени ни одна из заинтересованных в грузе сторон не спрашивала себя, действительно ли утрата корабля с грузом относилась к причине, за которую судоходная компания несла ответственность.

Приблизительно в 1870 году ситуация начала меняться. В разных случаях заинтересованные в грузе стороны выдвигали претензии к судоходным компаниям, и к большому разочарованию этих компаний, стало очевидно, что исключение их ответственности в коносаменте не всегда принималось действительными судами. Введение Закона Хартера в Америке несколькими десятилетиями позднее снова подчеркнуло изменившуюся ситуацию. С этого времени Закон Хартера провозглашал все коносаменты недействительными, и как такие, которые направлены на исключение ответственности судоходной компании в ряде случаев, упомянутых в законе. Таким способом свобода судоходной компании в исключении своей ответственности в договоре на перевозку значительно ограничивалась.

Те экспедиторы, которые уже объединились в клубы защиты, обнаружили в этом побуждение расширить функционирование клубов до рисков, которые наличествуют при перевозке грузов. Так появились клубы «Защита и возмещение».

Обычно, срок действия страховки P&I 12 месяцев, начиная с 20 февраля. В 19 веке, во времена парусных судов, это было датой, когда Балтийское море было достаточно свободное ото льда для безопасного плавания.

Как только клубы P&I начали свою деятельность, было решено включить также другие риски в страхование P&I. Основное различие между покрытием клуба P&I и покрытием страховой компании это то,

что первый, за отдельными исключениями, ограничивает покрытие до страховой суммы, которая указана в полисе.

«Из-за того, что риск загрязнения нефтью очень велик, клубы P&I ограничивают его с некоторого времени до \$ 500,000,000 за происшествие».

Клубы P&I обычно предлагают покрытие от следующих рисков:

- 1 Болезни и несчастные случаи членов команды;
- 2 Смерть и телесные травмы третьих сторон;
- 3 25% материального ущерба за столкновение третьим сторонам;
- 4 Эксцедентное страхование ущерба за столкновение;
- 5 Расходы за устранение последствий кораблекрушения;
- 6 Ущерб за столкновение с другими объектами;
- 7 Ущерб без контакта;
- 8 Ущерб кораблям или другим объектам вследствие иных ошибок, кроме морских;
- 9 Претензии по договору на буксировку;
- 10 Компенсация, которую должна выплатить судоходная компания по условиям возмещения убытков;
- 11 Расходы за карантин;
- 12 Утрата или повреждение груза или иные убытки, связанные с перевозкой грузов;
- 13 Доля груза в общем ущербе;
- 14 Доля корабля в общем ущербе;
- 15 Штрафы, налагаемые таможенными, иммиграционными или другими органами;
- 16 Расходы, понесенные судоходной компанией или от ее имени;
- 17 Исковые издержки;
- 18 Договорная ответственность в отношении к прибрежным и вспомогательным суднам;
- 19 Остальные риски согласно «сводному правилу».

Эти риски ответственности рассматриваются более подробно в пунктах ниже.

1. Болезни и несчастные случаи членов команды

Обязательство голландской судоходной компании по отношению к заболевшему моряку рассматривается в разделах 415 и 416 LOC. Среди прочих, эти разделы предусматривают выплату заработной платы во время болезни, медицинское лечение, репатриацию и расходы на похороны.

В отношении голландских моряков живущих в Нидерландах или моряков в равном положении автоматически действуют положения Закона о больничном фонде, Закон о болезни, Закон про общую нетрудоспособность и Закон страхования нетрудоспособности.

В каботажном судоходстве обязательство судоходной компании оплачивать медицинское лечение за рубежом, репатриацию и похороны страхуется, как правило, взаимной компанией по страхованию медицинских издержек “Het Noorden” и взаимной компанией по

страхованию рисков работодателя для судоходных компаний “Het Noorden”.

Судоходная компания может также нести свой собственный риск, если не предоставлены достаточные гарантии. Она может также взять страховку риска, например, в клубе P&I.

На практике мало голландских судоходных компаний пользуется последней, так как клубы P&I предоставляют страховое покрытие только в то время, когда моряки находятся на борту корабля и во время их поездки на корабль и из него.

Для иностранных судоходных компаний риск для команды является самым важным из тех, которые покрываются клубом P&I. Естественно, что страховое покрытие затем адаптируется к обязательствам судоходной компании по отношению к членам команды.

2. Смерть и телесные травмы третьих сторон

Смерть и телесная травма третьих сторон, которые находятся на борту, на берегу или на борту другого корабля или иного подвижного или неподвижного объекта. Это при условии, что ответственность несет застрахованная сторона.

Сюда включаются, среди прочих, несчастные случаи, которые случаются с пассажирами, портовыми работниками и служащими дока, когда судоходная компания несет ответственность по договору (если клубом был утвержден определенный договор). Это очень важный риск, особенно в Соединенных Штатах.

Претензии пассажиров другого корабля, с которым столкнулся застрахованный корабль, могут быть удовлетворены клубом в той мере, насколько виновен застрахованный корабль в столкновении.

Согласно разделу 740/a LOC, судоходная компания может ограничить свою ответственность до размеров, которые указаны в разделе 740/f LOC, для претензий связанных с:

- a. смертью или травмой перевозимых на кораблей людей;
- b. смертью или травмой других людей в море или на суше.

3. 25% материального ущерба за столкновение третьим сторонам

Покрытие 25% материального ущерба за столкновение третьим сторонам важно в случаях, когда полис страхования корпуса судна покрывает только $\frac{3}{4}$ ущерба. В Нидерландах страховка обычно выдается на стандартном бланке (ISDHF) и впоследствии страхование риска клубом P&I не требуется. Однако за рубежом часто встречается, что страховка выдается на институциональном бланке (ITCN), после чего клуб P&I страхует $\frac{1}{4}$ материального ущерба за столкновение третьим сторонам.

4. Экседентное страхование ущерба за столкновение

Если в случае столкновения судоходная компания несет ответственность за большую сумму, чем страховая сумма по полису страхования корпуса судна, то клуб P&I принимает на себя ее остаток.

Условием является то, что корабль не должен был быть застрахован ниже действующей рыночной стоимости, при которой за минимум берется сумма ограниченной ответственности корабля, подсчитанная в соответствии с положениями лондонского соглашения об ограничении.

5. Расходы за устранение последствий кораблекрушения

Расходы за устранение последствий кораблекрушения, как застрахованного корабля, так и любого другого корабля, если судоходная компания несет за него ответственность.

6. Ущерб за столкновение с другими объектами

ISDF предоставляет страховое покрытие для голландской судоходной компании за ущерб вследствие столкновения с другими объектами. Но это не относится к тем компаниям, которые получили страховку корпуса судна по ИТСН. Последний может страховать риск совместно с клубом P&I.

7. Ущерб без контакта

Ущерб без контакта может происходить, если проплывать мимо стоящих на якоре кораблей на чересчур большой скорости. Ущерб может также произойти из-за неправильной навигации, когда другой корабль должен изменить свой курс и сталкивается с третьим кораблем или садится на мель. Корабли могут также повредить другие объекты на пути.

8. Ущерб кораблям или другим объектам вследствие иных ошибок, кроме морских

В этом пункте страхование предоставляется от ответственности в связи с повреждением кораблей или других объектов вызванным иными происшествиями, кроме столкновений или морскими ошибками. Ущерб кораблям и/или объектам от взрыва или пожара на борту корабля, стоящего в порту, а также загрязнение водного пространства формируют группу очень важных рисков. Более того, корабль, который вызывает такой ущерб или загрязнение не может сослаться на свою ограниченную ответственность в рамках раздела 740/d LOC.

Самый важный риск, включенный в эту группу, это риск загрязнения воды. Положение 8.4.5 ИТСН, и соответственно положение 8.4.4 ISDF (а также положение В.22 «Положения про загрязнение в отношении кораблей внутреннего плавания») предусматривают, что компенсация ущерба, вызванного загрязнением собственности третьих сторон исключается из страхового покрытия (однако на основании этих трех положений страховщики корпуса возместят ущерб за загрязнение причиненного другому кораблю и его грузу из-за прямого столкновения застрахованного корабля).

Клуб P&I, готовый предоставить страховое покрытие от риска загрязнения, ограничит свой риск, в отличие от всех других рисков P&I, до определенной суммы за происшествие. В 1984 году максимальное покрытие за ущерб от загрязнения составлял \$ 300 000 000 за происшествие, сумма которого с тех пор осталась без изменений.

9. Претензии по договору на буксировку

На основании положения 1.1 ITCH и ISDHF застрахованная сторона вольна

- позволить, чтобы корабль отбуксировали согласно традиции (например, буксирами или погрузочным/разгрузочным оборудованием); или
- позволить, чтобы корабль отбуксировали при аварии к ближайшей безопасной гавани.

Буксировка обычно осуществляется согласно условиям, которые поставлены буксировочной службой, и которые, как правило, более полные, чем условия, встречающиеся в правовых нормах.

Несмотря на тот факт, что столкновение было вызвано буксиром, буксировочная служба может требовать возмещения убытка от корабля, который буксируется.

Здесь упоминается о договорной ответственности, и так как положение 6.1 ITCH и соответственно 8.1 «Ответственность за столкновение» ISDHF предоставляют страховое покрытие только для юридической ответственности, то в таких случаях на покрытие клуба P&I может быть выдвинута апелляция. Целью этого документа не является страхование риска буксировки, что четко исключается в положении 1.1 ITCH и ISDHF.

10. Ущерб, который судходная компания должна выплатить на основании возмещения (кроме описанного выше)

Если судходная компания должна выплатить компенсацию на основании возмещения, тогда страхование P&I покрывает эту компенсацию. Она действительно должна была отдать это возмещение владельцам плавучих кранов, лихтеров или другого погрузочного или разгрузочного оборудования.

В страховое покрытие также входит ответственность за смерть или телесное повреждение, которые подпадают под рамки возмещения.

Условием служит то, что клуб должен заранее принять текст возмещения. Во многих случаях клуб P&I также готов предоставить страховое покрытие экспедитору за его ответственность, если она является результатом возмещения, которое он передал владельцам или пользователям верфей, сухих доков, пирсов или причалов, включая также ответственность за смерть или телесную травму.

11. Расходы за карантин

Расходы за карантин, вызванные вспышкой инфекционного заболевания возмещаются. Под этим подразумевается вынужденная аккомодация застрахованного корабля во время определенного периода в определенном месте в результате вспышки инфекционного заболевания либо на борту застрахованного корабля, либо в том месте, откуда корабль прибыл. Клуб P&I покрывает все эти расходы.

12. Утрата или повреждение груза или иные убытки, связанные с перевозкой грузов

Под этим заголовком в первую очередь покрывается утрата или повреждение груза или иные убытки, связанные с перевозкой грузов.

Страховое покрытие также применимо к ущербу, нанесенному лицами, которые наняты судоходной компанией или за чьи действия экспедитор несет ответственность по договору.

В своем транспортном договоре экспедитор должен учесть, что клуб Р&I не предоставляет неограниченное покрытие его ответственности за утрату или повреждение груза. Поэтому, если он желает полного покрытия, он должен придерживаться лимитов. Клуб предписывает, чтобы экспедитор указывал в коносаменте то, что Гааго-Висбийские правила применимы.

Первоначально, большинство коносаментов относятся к положениям «Гаагских правил», которые направлены на внесение согласованности в ответственность, которая задействована в морском транспорте. Эти правила, включенные в соглашение о Брюссельском коносаменте 1923 года, были ратифицированы большим количеством морских стран. В 1968 году в Гаагские правила 1924 года были внесены некоторые поправки. Эти положения известны как Гааго-Висбийские правила. Нидерланды ратифицировали соглашение 26 апреля 1982 года, а Гааго-Висбийские правила вступили в силу 26 июля 1982 года.

Эти поправки вызвали важное изменение во второй книге, 5-м разделе А Свода законов про торговлю. Содержание Гааго-Висбийских правил и применимых к ним правовых положений рассматриваются на занятиях по транспортному праву.

Если перевозчик включил другие условия в свой коносамент, то их нужно четко согласовать с клубом Р&I.

Если экспедитор делает что-либо, в результате чего он теряет право на защиту по Гааго-Висбийским правилам, то его страховое покрытие в клубе Р&I аннулируется.

Вот примеры этого:

- Он погружает груз на корабль, одновременно с этим подавая подпалубный коносамент;
- Он не упоминает точно в коносаменте, что Гааго-Висбийские правила также применимы к палубному грузу (на основании раздела 470 LOC, в случае утраты или повреждения груза выгружаемого на палубу, перевозчик имеет право исключить или ограничить свою ответственность);
- Корабль уклоняется от обычного пути так, что это приравнивается к отклонению от курса.

В этом отношении действия действительно называются «девиацией». Проинформировав свой клуб Р&I о предполагаемой девиации, экспедитор может достичь продления страхового покрытия. Это может происходить, только если клуб Р&I одобрит условия, при которых происходит то или иное действие. Клуб Р&I может также организовать перестрахование специального риска. Более того, экспедитору не всегда требуется давать предварительное уведомление. Он может договориться с клубом Р&I о том, что впоследствии некоторые случаи отклонения останутся застрахованными по декларации. Обязанность информировать применяется, только когда экспедитор знает или мог знать, что последует такой образ действий, из-за которого он потеряет защиту Гаагских правил (Гааго-Висбийские правила).

За прошедшие годы в транспортировке при помощи контейнеров произошли нововведения, в которых экспедитор брал на себя транспортировку от дома к дому (от порога до порога). В этой ситуации экспедитор несет ответственность не только за повреждение во время перевозки по морю, но также и за повреждение во время перевозки по суше. Коносамент для такой транспортировки называется транспортным коносаментом смешанного сообщения.

По просьбе экспедитора клуб P&I также готов застраховать эти ответственности, если транспортировка происходит на условиях, которые действуют в данной стране. Во избежание общих проблем экспедитору нужно заранее позаботиться о том, чтобы тест его коносамента был утвержден клубом P&I.

В ином случае ответственности, возникающие из транспортного коносамента смешанного сообщения могут также страховаться транзитным транспортным клубом (клубом ТТ) вместе с другими подобными, смешанными рисками, связанными с транспортировкой.

13. Доля груза в общем ущербе

Страховое покрытие доли груза в общем ущербе существует только тогда, когда его долю невозможно собрать с заинтересованных в грузе сторон на основании невыполнения обязательств экспедитора по транспортному договору. Например, если экспедитор не смог позаботиться о годности к плаванию, тогда от заинтересованных в грузе сторон в целом не ожидается оплата контрибуции. В этом случае оплату производит клуб P&I.

14. Доля корабля в общем ущербе

Клуб P&I оплачивает долю корабля в общем ущербе только когда сумма груза выше чем страховая сумма.

Это может быть вызвано затянувшимся плаванием или началом войны во время плавания, что приводит к повышению стоимости кораблей. Это может быть также вызвано другими стандартами, которые действуют в стране, где происходит распределение средств по общему ущербу. Страховщики корпуса судна могут иметь право пропорционально ограничить свою долю на основании страховой суммы. Остаток после этого подлежит оплате клубом P&I. Естественно, страховая сумма должна соответствовать правильному значению.

15. Штрафы, налагаемые таможенными, иммиграционными или другими органами

Штрафы, налагаемые таможенными, иммиграционными или другими органами покрываются страховкой. Самые важные из этого - таможенные штрафы. Они могут налагаться в случае неточностей в товаросопроводительной документации. В основном, эти штрафы налагаются в отношении контрабанды членов команды. Из-за того, что с членов команды можно взять мало или вообще не взять никаких денег, от экспедитора ожидается залог. Когда долг членов команды очевиден, тогда он оплачивается полностью или частично внесенным залогом.

16. Расходы, понесенные судовладельцем или от его имени

Расходы, понесенные судовладельцем, формируют часть страхового покрытия. Такое покрытие действительно только тогда, когда органы власти расследуют причины аварии корабля. В этом случае условием является то, что, по мнению клуба, авария могла стать причиной иска по страхованию P&I.

17. Исковые издержки

Все издержки, включая гонорары адвокатам и процессуальные расходы, понесенные по искам, выдвинутым против экспедитора, покрываются страховкой. Условием является то, что иски должны иметь отношение к застрахованному риску.

Еще одним условием является то, что издержки должны быть оплачены самим клубом P&I или экспедитором с предварительного согласия клуба. Если такое согласие не было дано, то, по мнению клуба, издержки должны быть распределены по справедливости.

18. Договорная ответственность в отношении к прибрежным и вспомогательным судам (морским судам)

Уже несколько лет некоторые клубы P&I также начали страховать юридическую и договорную ответственность экспедиторов/владельцев рабочих, буровых суден и островов для строительства скважин.

Эти довольно таки сильные риски (например, устранение последствий кораблекрушения, смерть, телесное повреждение) перестраховываются определенными клубами. Лимиты страхового покрытия варьируются между \$ 50 000 000 и \$ 100 000000. Само собой разумеется, что клубы P&I предоставляют страховое покрытие только для договорной ответственности после внимательного прочтения и утверждения буровых или рабочих контрактов.

Исключенный риск, помимо остальных, это ущерб третьей стороне в результате выброса, повреждения или утраты шахты или скважины, ответственность за продукт и загрязнение, возникающее от шахты.

19. Сводное правило

Согласно Положению про «сводное правило», клуб P&I указывает, что те ответственности, которые не названы, могут быть также застрахованы и в такой мере, как клуб посчитает их подлежащими страхованию. Это покрытие действительно, только если все ответственности свойственны индустрии судоходных компаний, непременно относятся к предлагаемому покрытию и больше нигде не исключены в положениях клуба.

Риск забастовок (расходы по задержке)

Расходы по задержке (ежедневные расходы) вызванные забастовкой могут быть также застрахованы в любом клубе P&I на взаимной основе. В целом, правила относительно этого очень краткие.

Примеры

Пример 1:

Забастовки членов команды (забастовки офицеров корабля и/или команды)

Страховая сумма, которая оговаривается заранее, до максимума ежедневных расходов корабля в гавани, включая зарплату, топливо, воду, продукты, издержки в гавани, страхование и текущее обслуживание, кроме списания со счета, выплачивается по задержке корабля в гавани из-за забастовки команды.

В течение первых 24 часов следующего оговоренного периода оплата не производится, и после этого в течение максимум 42 дней за каждый случай. Если нельзя возместить все иски от авансовой суммы, которая равняется максимум 5-кратному годовому взносу, тогда следует пропорциональная компенсация.

Пример 2:

Забастовки в гавани (в порту)

Страховая сумма, подлежащая выплате при забастовке членов команды по задержке корабля в гавани и/или период ожидания перед входом в гавань, вызванный забастовкой или локаутот работников гавани.

В течение первых 24 часов или оговоренного периода оплата не производится, и после этого в течение максимум 42 дней за каждый случай.

Кроме другого ущерба, исключается ущерб от перевозки контрабанды кораблем, вхождение в страны, против которых была введена блокада или которые применяют нелегальную торговлю. Впоследствии клуб определяет авансовую и окончательную сумму взимания.

Забастовка команды или гавани и/или гавани может быть застрахована. Эти возможности страхования также доступны для фрахтователей, поэтому они могут также стать членами клуба. После этого страховая сумма не будет равняться ежедневным расходам корабля, а максимум ежедневной ренте плюс расходы, которые фрахтователь несет за свой счет.

Расходы на правовую помощь (фрахт, простой судна и защита)

Как и при риске забастовки, существуют некоторые клубы, которые страхуют расходы экспедитора на правовую помощь на взаимной основе.

Эти расходы на правовую помощь должны быть затрачены в связи с исками, спорами и/или процессуальными нормами в отношении следующего:

- Расходы за груз, простой, задержку и другие явления, возникающие из чартер-партий и/или иных транспортных договоров;
- Контрибуции за задержку, хранение и общий ущерб;
- Страховые полисы;
- Повреждение корабля;
- Договоры на постройку, покупку/продажу и восстановление.

К тому же, судовладелец имеет право получить правовую консультацию от клуба. Все это само собой разумеющееся, когда относится к застрахованному кораблю.

Судовладелец может взять на себя 25% расходов с минимальной суммой в £500 и максимальной в £10 000.

Впоследствии клуб определяет авансовую и окончательную сумму взимания. Фрахтователи могут также получить это страховое покрытие.

Риски, связанные с войной

Для экспедиторов, чьи корабли находятся в Британском морском реестре, существует возможность застраховать эти корабли в клубах от риска войны и забастовок.

Эти клубы страхуют своих членов на взаимной основе от рисков войны и забастовок, включая повреждение или утрату корабля, ответственности в связи со столкновением и задержанием, а также ответственности известные как риски P&I. Вдобавок, можно получить страховое покрытие от потери фрахта, найма и др.

Объединенная группа клубов страхования рисков войны совместно берет на себя все иски, и как объединенная группа, имеет перестрахование у Ллойдз.

Вместе со специальным договором перестрахования эти клубы могут предоставлять непрерывное страховое покрытие также и в случае войны, в которую вовлечена одна из великих держав (поэтому положение про автоматическое аннулирование страхового покрытия недействительно).

Самое важное исключение это риски радиационного облучения. Но на самом деле эти риски включены в случае войны или военных действий, в которые вовлечена Великобритания.

Более того, в случае войны у клуба есть выбор исключить определенный район плавания из страхового покрытия, назначить большие взносы или изменить положения полиса.

3. Ограничения

Всеобщие исключенные риски

Клубы P&I также исключают из страхового покрытия определенные риски, а именно:

- Повреждение или утрата корабля или оборудования или любой его части;
- Стоимость восстановления корабля любого характера;
- Груз или рента, если сохранение не произошло в связи с иском на груз;
- Финансовые убытки вследствие договора фрахтования, банкротства, обмана агентов, простоя или задержки корабля;

- Риски волнений указанные в оговорке «свободно от захвата и ареста» (оговорка FC&S).

Особое исключение

Помимо этих общих исключений, клубы также не предоставляют страховое покрытие от ответственностей, затрат и расходов вследствие:

- Исков работников по поводу деятельности специалистов или иски третьих сторон в связи с природой деятельности.
- Невыполнения этой деятельности или непригодности для ее цели и качества или несовершенства в ней;
- Утраты или нарушения принятой работы

Предполагаемая деятельность специалистов здесь это дноуглубительные работы, работа с взрывчаткой, свабойные работы, разработка нефтяных и газовых источников, прокладка кабеля, строительные и технические работы в оффшорной индустрии, выгрузка грунта выемки, профессиональная борьба с утечками нефти и другая подобная активность.

Однако указанные исключения не применимы ни к утрате членов команды или другого штата на борту корабля, что было внесено в клуб P&I, ни к возможному устранению последствий кораблекрушения, естественно, в той мере, насколько это застраховано остальными положениями клуба.

Кроме указанных выше ограничений, применимы следующие ограничения:

- Страхование P&I не подлежит передаче.
- Про иски следует немедленно уведомлять.
- Кроме отдельных случаев, нельзя перевозить ядерные вещества.
- На корабле не разрешается перевозить контрабанду.
- Корабль нельзя использовать таким способом, который, по мнению руководства клубов P&I, является неразумным, небезопасным, необоснованно опасным или неправильным.

Собственный риск

В большинстве клубов P&I к определенным искам могут применяться удержания франшизы. В исках на груз эти удержания франшизы выражены в сумме за тонну и от этого варьируются в зависимости от тоннажа кораблей. Тем не менее, устанавливается минимум и максимум. Обычно удержания варьируются в пределах минимум от \$ 500 000 и максимум до \$ 1 500 000.

К остающимся рискам не применяется удержание, кроме отдельных указанных случаев. Это может быть в случае рисков для команды. Удержание в таком случае равняется примерно \$ 250.

Само собой разумеется, что судовладелец и клуб могут договориться о более высоких удержаниях. Такие повышенные удержания могут быть результатом неблагоприятного развития ущерба, но также часто

случается и то, что крупные судоходные компании предпочитают нести серьезный собственный риск, так как при этом они значительно экономят на страховых взносах.

4. Страховой взнос

Вследствие взаимного характера клубов используются авансовые взносы и последующие сборы. Для того чтобы сделать последующий сбор как можно меньшим, обычно используются авансовые взносы, которые являются отражением общей суммы ожидаемого в текущем году ущерба.

Взнос выражается в сумме за регистровую тонну брутто. Авансовый взнос должен выплачиваться в начале года. Он варьируется не только за корабль (а именно, по разнице за тоннаж), но также из-за того, что судовладелец решает не вносить особые риски в клуб P&I. Несение добровольного или вынужденного собственного риска также влияет на размер взноса. Еще одним фактором, который может влиять на взнос, является протекание ущерба на одного экспедитора. При благоприятной статистике экспедитор может добиться более низкого взноса, а при неблагоприятной статистике более высокого взноса. Взнос также относится к типу корабля. Например, взнос для танкера будет выше, чем для корабля с сухим грузом.

Управление ущербом

Управление ущербом осуществляется директором (должностным лицом клуба), который должен отчитываться за это перед руководством, как и за все другие дела.

Это управление ущербом совсем иное, чем управление страховых компаний. После того как иск на возмещение ущерба был подан судовладельцу, и он передал его в клуб P&I, тогда последний начинает расследование. Иск отклоняется или удовлетворяется на основании результатов расследования и в сотрудничестве с судовладельцем.

Когда судовладелец решает иск на возмещение ущерба в клубе, он уверен, что клуб выплачивает причитающуюся сумму третьей стороне. Преимущество клуба P&I в том, что он может осуществлять контроль над исками, поданными судовладельцу с самого начала. Имея свой штат юристов и других экспертов, среди которых многие знают судоходную индустрию из своего собственного опыта, а также сеть агентов и адвокатов во всех крупнейших гаванях по всему миру, клуб может предотвратить переплату в определенных случаях или затрату ненужных расходов при оспаривании иска.

После того как судовладелец произвел выплату, дело передается директору, который утверждает урегулирование иска, которое было осуществлено при консультации с руководством.

5. Перестрахование

Очевидно, что каким бы ни был крупным клуб P&I, он не может функционировать без перестрахования. В случае катастрофы

последующий сбор, выплачиваемый судовладельцем, может принимать такие пропорции, которые будут угрожать всему предприятию.

Для того чтобы сделать возможным положение страхового покрытия неограниченных размеров, 14 крупнейших клубов сформировали пул – Международную группу клубов P&I. Все иски, превышающие определенный размер, распределяются между всеми членами пула согласно соотношению тоннажа и характеру ущерба каждого члена в пуле. Клуб, который застраховал корабль, самостоятельно выплачивает фиксированную сумму. Клуб, который чаще обращается в пул, будет пропорционально вносить больше средств в иски к пулу.

Существует также перестрахование пула у Ллойдза. В 1993 году собственные активы клубов P&I составляли \$ 900 000. Пул покрывает большую часть. В суммах от \$ 7 100,000 до \$ 744,000,000 пул перестрахован в Ллойдз.

Международная группа клубов P&I составляет около 90% мирового торгового флота, что означает, что члены имеют твердую уверенность в том, что иски любого размера могут быть выплачены.

По отдельности, члены пула также выступают как перестраховщики других клубов, при этом снова нужно будет формировать пул.

Исходя из всего вышесказанного, становится очевидным, что клубы принимают очень лояльное отношение друг к другу. В сфере расследования и консультирования также существует широкое сотрудничество.

Структура и размер

Членами клубов P&I могут быть только судовладельцы. Члены избирают правление среди себя. Правление передает повседневное руководство в руки директора.

Многие клубы возглавляются фирмой, которая уполномочена правлением. Правление встречается регулярно для обсуждения важных вопросов и утверждения выплаты по искам.

Помимо международной группы клубов P&I, есть клубы, которые не вступили в пул. Это может быть из-за того, что они работают в специализированной области, желают следовать самостоятельному курсу или из-за того, что они не соответствуют требованиям для членов пула.

Некоторые клубы «сбежали» из-за налогового законодательства в Англии. Они обычно находятся в странах с благоприятным налоговым климатом, такими как Бермудские острова и Люксембург. Тем не менее, агенты фирм остались в Англии (Лондон).

В Скандинавии находятся три довольно крупных клуба P&I, тогда как Япония, Америка и Греция имеют по одному клубу P&I. В остальных странах либо нет совсем клубов P&I, либо небольшие, местные клубы, как в Нидерландах (Клуб защиты Северных Нидерландов).

Большая часть голландского торгового флота страхуется «сбежавшими» английскими клубами.

Два крупнейших клуба Р&I это:

- Ассоциация взаимного страхования пароходов Объединенного Королевства (Бермудские острова).
- Ассоциация судовладельцев по взаимной защите и возмещению Западной Англии (Люксембург).

Страхование Р&I на открытом рынке

На открытом рынке можно получать страхование Р&I (от Ллойдз или страховых компаний), включающее в себя почти все риски, которые также покрываются клубами Р&I. В целом, очень сложно оформить такое страхование, так как его результаты до сего времени были неблагоприятными для Ллойдз или страховых компаний.

Преимуществом страхования Р&I на открытом рынке для судовладельца является то, что выплачивается фиксированный страховой взнос, тогда как в клубах еще существует риск оплаты последующего сбора.

Однако недостатками является то, что на открытом рынке не встречается неограниченное покрытие, а урегулирование исков на возмещение ущерба проходит менее гладко, чем в клубах. В клубах судовладелец получает поддержку с самого начала и до конца в рассмотрении ущерба, тогда как при страховании на открытом рынке сама застрахованная сторона должна контролировать урегулирование ущерба. Важным аспектом при этом является то, что нужно ждать и надеяться, что страховые компании будут считать, что на момент подачи иска о выплате застрахованная сторона действовала как «благоразумный незастрахованный судовладелец». Тот факт, что у клубов нет мотива выгоды, является еще одной причиной, почему судовладельцы предпочитают получать свое страхование Р&I на открытом рынке только путем исключения.

Страхование Р&I для внутреннего судоходства

В течение последних лет во внутреннем судоходстве было выдано все еще достаточное количество страховок Р&I. Прежде всего, вследствие неограниченного характера сумм. Еще одной важной причиной является тот факт, что риски Р&I удовлетворялись только частично и распределялись по большому количеству различных страховок. Теперь же, после внесения необходимых изменений, для операторов внутренних водных путей доступно такое же страховое покрытие, как и для операторов морских кораблей.

Оговорки Р&I в других полисах

Каждый, кто имеет дело с эксплуатацией корабля, считается застрахованным клубами Р&I. Это может быть судовладелец, совладелец или фрахтователь корабля.

Другие стороны заинтересованные в страховом покрытии Р&I, к примеру, верфь, которой нужно провести тестовые рейсы строящихся кораблей, вынуждены заботиться о таком покрытии иными путями.

Следующие оговорки также включают покрытие рисков P&I:

- Стандартные голландские оговорки по рискам незавершения строительства, образующие часть полиса на строительство Нидерландов 1947 года;
- Институциональные оговорки рисков для строителей;
- Институциональные временные оговорки о портовых рисках для корпусов суден.

В этих оговорках указывается ряд специфических рисков, которые покрываются.

Сумма покрытия ограничивается страховой суммой согласно полису. Понесенные существенные расходы по оспариванию ответственности, если они были понесены с разрешения страховых компаний, подлежат возмещению поверх страховой суммы.

К тому же, еще существует отдельный свод оговорок:

- Институциональные оговорки защиты и возмещения корпусов суден периода 20-7-1987 (оговорка 344).

Эти оговорки были разработаны для того, чтобы служить основанием для отдельных, независимых страховок P&I.

6. Ответственности фрахтователя

Когда фрахтуется корабль, фрахтователь берет на себя определенные риски, при которых условия (печатные и письменные) фрахта имеют большое значение.

В клубах P&I можно застраховать разнообразные ответственности фрахтователя по отношению к грузу и людям. Ущерб зафрахтованному кораблю, за который фрахтователь может нести ответственность, полностью исключается из страховки в клубе. Например, если фрахтователь использует корабль для перевозки груза, который исключен, то судовладелец (агент) может сделать его ответственным за ущерб кораблю. Ответственности фрахтователя за ущерб кораблю могут быть застрахованы на английском открытом рынке.

7. Клуб ТТ

В завершение следует уделить немного внимания клубу транзитного транспорта (клуб ТТ).

Как уже было отмечено по теме транспорта, для судовладельцев и фрахтователей существует возможность страховать такие ответственности, где транспорт проходит частично по морю и частично по суше согласно транспортным договорам, в клубах P&I.

В большинстве случаев, с внедрением современных транспортных методов судовладелец является не только морским перевозчиком, но и предприятием, которое предоставляет или сдает в аренду контейнеры и прицепы грузоотправителям. При этом экспедитор часто выступает как сухопутный перевозчик.

Если перевозка производится по суше или на кораблях, которые не принадлежат судовладельцу и не зафрахтованы им, он не сможет застраховать свои ответственности в своем клубе Р&I.

Тот факт, что на открытом рынке было трудно страховать такую ответственность, привело к образованию рядом клубов Р&I клуба ТТ.

Как для судовладельцев, так и для всех остальных перевозчиков, этот клуб предоставляет возможность страховать свои ответственности перевозчика.

Этот клуб может также страховать повреждение и/или утрату контейнеров и прицепов как ответственность владельца и/или нанимателя этих объектов.

В основном здесь также есть взаимное страхование, но в отличие от клубов Р&I, неограниченное покрытие не предоставляется.

Перевозчику действительно оказывается помощь в урегулировании ущерба с самого начала до конца. Так как клуб ТТ может пользоваться корреспондентами клубов Р&I, перевозчик страхуется с оптимальным обслуживанием.

Примечание: Для использования коносамента FIATA нет особых страховых требований, кроме того, что пользователь должен застраховать свои ответственности в первой-классной страховой компании, например, клубе ТТ и др.

Приложение 3

Экспедитор по сравнению с перевозчиком и страховой полис ответственности экспедитора

Многое уже было написано, обговорено и оспорено про различие между экспедитором, перевозчиком и перевозчиком, который берет в субподряд других.

Как понятно большинству – «Экспедитор: маргинальный случай». И все же можно сослаться на некоторые четкие указания, которые позволяют рассматривать/считать экспедитора исключительно как экспедитора, а не перевозчика.

Положение экспедитора поддерживается если:

1. Экспедитор выставляет себя исключительно как экспедитор. В названии предприятия указывается только экспедирование. Экспедирование указывается исключительно в названии и/или логотипе на фирменном бланке, фактурах, факсах, другой корреспонденции и документах.
2. Из записи в торговом реестре Торгово-промышленной палаты следует, что целью предприятия/индустрии является исключительно выполнение экспедиторской деятельности - организация перевозки, выступление в качестве агента, и по сути, никакой транспортной деятельности.

На фактурах, фирменных бланках и всех других документах четко указывается, что вся деятельность выполняется в качестве экспедитора и в соответствии с положениями FIATA.
Поэтому нет никакой ссылки, например, на положения CMR.
3. Положения FIATA сообщаются нанимателю заранее.
4. Экспедитор не указывает свое имя на накладной. Если экспедитору нужно указать свое имя на накладной по важным причинам, то это делается только в блоке 1 (накладная CMR как отправитель).

Фактуры работодателю(ям) оформляются таким образом, чтобы цена на осуществляемую перевозку указывалась отдельно от цен на остальную деятельность.

Само предприятие не имеет средств для транспортировки груза.

Повседневная практика и страхование

Опыт показал, что в повседневной практике между производителем, нанимателем и экспедитором часто ничего не делается в отношении ответственности.

В отношении как ответственности, так и страхования различной деятельности нужно будет внести отдельные предписания.

Экспедитор, вступающий в область логистических услуг, должен будет договориться со своим нанимателем о тех условиях, на которых будет

выполняться деятельность. Из условий должно быть ясно, когда экспедитор будет нести ответственность, до какой степени и когда не будет.

Каждый раз нанимателю нужно будет устанавливать, какая деятельность будет выполняться, и действительно ли к ней применимы условия.



Полис страхования ответственности экспедитора

В целом, договоры страхования состоят из нескольких распознаваемых глав, которые содержат положения. Это не говорит о том, что все договоры одинаковые по их содержанию или оформлению, но некоторые главы представляют важность.

В положениях полиса страхования ответственности экспедитора можно всегда найти следующие тексты:

- Определение терминов
- Сфера юридической силы
- Застрахованный объем
- Охват покрытия
- Дополнительное покрытие
- Максимальная страховая сумма
- Исключения
- Собственный риск
- Обязательства застрахованной стороны при повреждении
- Размер повреждений
- Выплата взносов
- Изменение взноса и/или положений
- Длительность / окончание страховки
- Распределение риска для защиты наземной перевозки груза.

Кроме стандартных положений про страхование ответственности экспедиторов, на странице полиса часто дается дополнительная информация. Некоторые индустрии указывают, например, страховые суммы, собственные риски, застрахованный объем или сферу юридической силы на странице полиса, но не в Общих положениях.

Сердцевина положений полиса или вернее наиболее важные элементы страхования ответственности экспедитора это следующее:

- Охват покрытия
- Исключения
- Максимальная страховая сумма

- Сфера юридической силы
- Застрахованный объем

Калькуляция взноса

Взнос страхования ответственности экспедитора подсчитывается согласно типу страхового покрытия, страховой сумме и исключениям.

Цена подсчитывается не через коммерческий подход, скорее больше через субъектно-технический подход, и вероятней всего через анализ рисков. Взнос основывается на

- Положениях ограничения ответственности
- Застрахованных объемах
- Валовом грузообороте

Приложение 4

Наиболее распространенные виды полисов в страховании грузов

1. Введение

Обычные голландские и английские полисы страхования груза предназначены страховать в частности указанные задачи. Но иногда торговая практика требует больше. Застрахованное лицо/предприятие обычно знает, что оно будет осуществлять такое дело, которое может задействовать транспортное страхование. Однако оно не всегда точно знает когда, на каком виде транспорта, и из какого места будет отправляться груз, насколько крупная партия товара, какой будет маркировка и т.д.

Другими словами: часто есть потребность в страховом покрытии, которое автоматически вступает в действие, когда груз отправляется в путь на риск застрахованной стороны.

Следствием является то, что различаются два вида полисов, а именно

- 2) кратковременные:
 - отдельные предметы;
 - полисы на разгрузку и списание
- 3) долгосрочные (как правило):
 - договорный полис или полис без указания названия судна;
 - полис единовременной выплаты или отказной полис;
 - полис товарооборота или полис урегулирования.

2. Кратковременные виды полисов

Отдельные предметы

В отличие от тех видов полисов, которые рассматриваются ниже, при страховании отдельного предмета страховая компания должна получить сведения о партии груза и принять ее перед тем, как страховка вступит в силу. У производителя, импортера и экспортера также будет одна или несколько перевозок, которые не покрываются долгосрочной страховкой, например, переезд заводского инвентаря.

Полис на разгрузку и списание

Этот вид полисов все еще используется иногда при сделке, когда указывается, что доставка партии товара была успешно произведена в определенный срок. Партия товара перевозится от продавца к покупателю маленькими частями.

Страховая сумма всей сделки дается в полисе иногда с указанием максимального размера. Если общая сумма страхования составляет больше максимальной суммы, то баланс не покрывается.

Разница между полисом разгрузки и списания следующая:

Полис разгрузки при каждой разгрузке заносится в реестр деклараций, которые посылаются страховой компании один раз в определенный период, после которого будет производиться калькуляция страховых взносов. Таким образом, здесь взнос учитывается впоследствии.

Полис списания также хранится в реестре поставок. Но здесь взнос за общую страховую сумму оплачивается заранее. Итог уменьшается со страховой суммой каждой партии до тех пор, пока не останется никакого взноса.

3. Долгосрочные виды полисов

Полис без указания названия судна

Полис без указания названия судна обычно используется для поставок за рубеж или из-за рубежа.

Страховая компания обязана застраховать поставляемый товар. Обычно это происходит неизменно с периодическими обоюдными возможностями отмены и, возможно, в пределах определенных географических границ и до определенной максимальной суммы за каждый случай. Эти полисы часто предоставляют «покрытие в любом месте земного шара». Страховые взносы за более-менее регулярно повторяющиеся товары и/или маршруты устанавливаются с условием, что взносы должны регулироваться декларацией. В отдельном случае можно даже договориться, чтобы взносы и условия регулировались декларацией.

Поставки регистрируются в реестре. На основании записей и взносов, изложенных в договоре, сумма взноса подсчитывается в определенные периоды. Естественно, застрахованная сторона обязана задекларировать все поставки, но запоздалое или добросовестное не декларирование не аннулирует страховое покрытие.

Полис единовременной выплаты или отказной полис

Полис единовременной выплаты или отказной полис страхует все поставляемые товары с фиксированной, заранее выплачиваемой суммой взноса и в пределах определенных географических границ в течение указанного в нем периода (в основном год, с возможностью продления).

Единственным ограничением является максимальная сумма за отдельный случай. Если общая стоимость партии товара больше чем максимум за каждый случай, то баланс не покрывается. Этот вид полиса обязан своей популярности простому управлению.

В отличие от полиса без указания названия груза, декларация каждой партии товара может быть опущена в полисе единовременной выплаты. Сумма взноса выплачивается заранее.

Так как страховые компании не получают никакой информации о каждой отдельной партии товара, этот вид полиса не годится для перевозки по морю. И в самом деле, невозможно знать, отвечает ли корабль требованиям условия о перевозке груза на судне определённого класса. Кроме того, невозможно высчитать взносы сострахования рисков военных действий и забастовок, которые подвержены изменениям в различных регионах. Взнос нужно ежегодно заново определять согласно стоимости перевозимого товара в течение прошедшего года. Независимый эксперт, как, например, бухгалтерская или административная контора, должен по возможности предоставить такие оборотные цифры в подтверждающем отчете.

Полис товарооборота или полис урегулирования

Полис товарооборота почти такой же самый, как и полис единовременной выплаты или отказной полис. Но формулировка взноса была поставлена на более логическую основу, так как в конце страхового периода урегулирование происходит на основании общей стоимости доставленного товара.

В начале каждого страхового года на учет вносится авансовый взнос. Иногда указывается минимальное удержание взноса.

Приложение 5**Условия страхования груза Института лондонских страховщиков****1. Условия страхования груза (А, В, С, авиа)****2. Оговорка военных действий**

Цель этих оговорок – предоставить страховое покрытие от рисков войны и военных действий. Если кому-либо нужно доставить груз в район военных действий, то размер страхового взноса будет очень высоким. Эти оговорки применяются, только когда груз перевозится по морю или по воздуху или международной почтой. Это покрытие не распространяется во время транзита по суше.

3. Оговорки забастовок

Покрывают убыток или ущерб, нанесенный акцией забастовщиков, локаутирующих рабочих и тому подобное. Они также покрывают убыток или ущерб «причиненный террористом или лицом, действующим по политическим мотивам». Но это не дает полное покрытие политических рисков, к примеру, гражданская война не покрывается.

4. Торговые оговорки

Оговорки страхования грузов используются не для всех типов груза, в которых есть особый «торговый риск» (относящийся к специфической природе продукта), для этого применяются отдельные оговорки. Эти оговорки обычно формулировались совместно с заинтересованным торговым органом, и они основываются на условиях страхования грузов. Примеры торговых оговорок относятся к следующим товарам: уголь, нефть, мука, замороженное мясо и продукты, нерафинированный сахар, каучук и лесоматериалы.

5. Дополнительные оговорки

Они могут дополнительно входить в полис для обеспечения страхового покрытия специфических рисков, которые не были иным образом застрахованы в Условиях страхования грузов, например, оговорка умышленного ущерба или оговорка о замене товара.

6. Дополнительные условия

Помимо печатных оговорок, которые могут прилагаться к страховому полису, могут быть также вписаны:

- исключения
- гарантии, т.е. условия, наложенные на застрахованную сторону, которые она должна соблюдать, например, «упаковано в контейнере с гарантией»
- эксцеденты, т.е. ранее установленная денежная сумма или процентное соотношение стоимости поставки, которые вычитываются из стоимости иска
- франшизы, т.е. процентное соотношение, ниже которого страховщик не будет рассматривать иск о возмещении ущерба, но выше которого будет возмещен полный убыток. Таким образом, там, где полис содержит оговорку про франшизу, застрахованная сторона должна потерпеть определенный уровень убытков до того, как будет выплачена компенсация. Но

как только такой уровень будет достигнут, то компенсация полностью выплачивается

- умышленное нанесение ущерба.

Настоящая публикация подготовлена при содействии Европейского Союза.
Подготовка содержания публикации является единоличной обязанностью NEA и
его партнеров, и никаким образом не может считаться отражением позиции
Европейского Союза.