|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | [[1]](#footnote-1)ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ Наиболее древним из всех видов страховой деятельности является морское страхование. И это естественно, поскольку в древности наиболее широкая и оживленная торговля происходила по морским путям и потому в большой мере была подвержена стихии и тем бедствиям, которые та могла принести. Рождение страхования теряется в глубокой древности. Полагают, что страхование от морских опасностей было известно городам Леванта уже в 900 -700-х годах до нашей эры. В средние века в Ломбардии и Франции морское страхование существовало уже как развитый институт. Один из законов города Пизы, изданный в 1318 г., ссылается на практику морских портов Флоренции и Генуи. Самый старый известный нам страховой полис был выдан в Генуе 23 октября 1347 г. Этот полис был оформлен в форме заемного письма на сумму 107 фунтов серебра, которую получатель займа обязался возвратить, если корабль "Санта Клара" не прибудет в течение 6 месяцев из Генуи на Майорку. Из текста заемного письма видно, что получатель займа, то есть страховщик принял на себя определенный риск: "Я лично беру на себя риск и ответственность за вышеуказанную сумму денег, пока названное судно не прибудет на Майорку". С перенесением в начале XVII столетия центра международной торговли из Средиземноморья в Англию и Голландию морское страхование получило там широкое развитие. Из оригинала одного из сохранившихся до наших времен страховых полисов, датированного 20 января 1660 года, видно, что страхованием в те времена покрывались не только грузы, перевозимые из одного порта в другой, но и сами суда, на которых они следовали. В частности, в указанном полисе несколько лондонских купцов приняли на себя в сумме 900 фунтов стерлингов риск гибели судна и перевозимого им различного товара в количестве 250 т от Лиссабона до Венеции по ставке 0,4% страховой премии. Страхованием в отношении судна покрывался риск с момента прибытия судна в Лиссабон, во время стоянки в этом порту, погрузки на него груза, плавания судна до Венеции и стоянки его на якоре в течение 24 часов, а в отношении грузов - до тех пор, пока они не будут выгружены на берег в Венеции. Полис предусматривал различные морские и не морские опасности: нападение пиратов, войны, арест и конфискацию какими-либо королями, принцами или народами, к какой бы национальности те ни принадлежали, злоумышленные действия капитана и команды, а также все другие потери, убытки и несчастья, которые могли произойти с грузом или судном или их частью. Из страхового полиса также видно, что ответственность страховщика ничем не ограничивалась. Страховщиком выступила группа купцов, специально объединившихся для принятия на себя данного риска. Объединение было чисто случайным и каждый из вошедших в него отвечал за себя той суммой, которую указывал в полисе. В составленном в Руане и опубликованном в 1761 году сборнике установлении, относящихся к мореплаванию и морской торговле, приведен текст французского страхового полиса 1630 года. Условия и форма полиса аналогичны английским полисам того времени и это дает основание предполагать, что и тот и другие были заимствованы у итальянцев. Аналогичная практика страхования имелась у германских и голландских торговцев на побережьях Северного моря и Балтики.  Развитие морского страхования в средние века подтверждает тот факт, что в законодательствах Испании, Италии и Франции имелись специальные указы (ордонансы) касающиеся сделок, вытекающих из морского страхового договора. Первая весьма удачная попытка систематизировать разрозненные страховые законы была сделана в 1681 году во Франции в известном морском ордонансе Людовика XIV. По инициативе великого министра Кольберта была произведена кодификация морского права и страхования, результатом чего и явился в 1681 году "Ordonance sur la Marine". Этот ордонанс знаменателен тем, что на его основе развивалось в дальнейшем морское страховое право главнейших европейских государств. При Наполеоне I часть ордонансов, касавшихся страхового дела, вошла в известный Торговый кодекс "Code de Commerce" 1807 года, принятый рядом европейских государств как образец страхового права. При отсутствии национальных законов им руководствовались судьи большинства европейских стран, в том числе и Англии. Попытки создания своих собственных кодексов не оставляли и другие страны, так, например, в 1847 году были разработаны Гамбургские условия морского страхования, пересмотренные затем в 1867 году. Торговый кодекс послужил прообразом для издания в 1781 году в России Устава купеческого судоходства. Особый интерес представляет история морского страхования в Англии, где большую роль в его развитии сыграла своеобразная организация, известная под названием "Английский Ллойд" и являющаяся и по сей день крупнейшей корпорацией страховщиков и страховых брокеров. История возникновения "Ллойда" очень характерна. В конце XVI века, после гибели Армады (1588 год), стала развиваться морская торговля Англии. Естественным следствием этого явилось перенесение морского страхования из Италии в Лондон. В XVII столетии Ломбардские купцы, переселившиеся в Англию, положили начало здесь морскому страхованию (от них между прочим получила название улица Лондона, центр банковской деятельности - Lombard Street). Ломбардцы прославились в этой деятельности настолько, что морские полисы, выдаваемые в Антверпене, выполнялись, как указывалось в них, согласно обычаям ломбардцев на Ломбардстрит в Лондоне. Первый английский статут, регулировавший морское страхования, был издан в 1601 году. В кофейнях вблизи Темзы встречались страховщики и судовладельцы для разговора за чашкой кофе о делах, а также для заключения сделок. Одно из таких кафе близ Тауэра в Лондоне принадлежало некоему Эдуарду Ллойду. Пользуясь сведениями, полученными от посетителей, Ллойд в 1696 году начал выпускать три раза в неделю специальный листок под названием "Новости Ллойда", в котором помещал сведения о приходе и уходе морских судов, цены на колониальные товары, котировку страховых ставок и другую полезную для моряков и страховщиков информацию. Издание под названием "Lloid's List" с 1734 года выходит по сей день ежедневно. В 1771 году посетители кофейни Ллойда объединились в своеобразную организацию и стали совместно участвовать в покрытии морских рисков, подписывая под полисом ту сумму, в размере которой каждый из них нес ответственность и вести свою регистрацию судов. Судовладельцы, интересы которых были затронуты регистрацией страховщиков, объединились в самостоятельную ассоциацию. В двадцатых годах прошлого столетия эти ассоциации объединились в одну и стали издавать с 1834 года Lloyds Register of British and Foreign Shipping. После смерти Ллойда организацию возглавил Юлиус Ангерштейн, ставший, по существу, истинным создателем теперешнего "Ллойда" н известный под именем "отца Ллойда". На этом посту он пробыл с 1790 по 1796 годы. В 1811 году Ангерштейн сумел официально оформить статус комитета "Ллойда" через парламент, что способствовало значительному расширению операций компании. Полисный формуляр Ллойда был выработан в собрании 12 января 1779 года и с этого времени не изменял своего содержания. Только одно изменение было произведено в течение столетия, но и оно касалось исключительно подписи полиса, которая в первоначальной редакции гласила - In the Name of God, Amen и в 1850 году была изменена: be it known that. Морской полис. выработанный "Ллойдом", получил через короткое время большую известность, его форма была принята другими страховщиками. В 1871 г. специальным актом парламента «Ллойд» был преобразован. В него вошли как страховщики, так называемые подписчики (андеррайтеры) «Ллойда», так и не страховщики - брокеры. С этого времени «Ллойд» стал выступать в качестве страховой корпорации. Через 40 лет, в 1911 г. парламент разрешил "Ллойду", помимо морского страхования, заниматься всеми другими видами страхования. Корпорация функционирует так и в наши дни. По данным на конец 1994 года, "Ллойд" насчитывал 17624 индивидуальных и 95 корпоративных членов, объединенных в 179 синдикатов. В настоящее время синдикат объединяется на один страховой год, затем полностью разъединяется и объединяется во вновь создаваемый синдикат. Страховой год в синдикате равен трем календарным годам. При разъединении прибыли и убытки полностью распределяются между членами синдиката, понятие нераспределенной прибыли отсутствует. Заявленные, но не оплаченные до конца срока действия синдиката убытки переходят к синдикату-преемнику через систему перестрахования. Корпорация "Ллойд" через своих агентов и сюрвейеров, работающих во всех значительных портах мира, оказывает страховщикам, страхователям и всем заинтересованным в. морском предприятии услуги информационного, консультативного и практического характера, ведет регрессные дела против лиц, виновных в повреждениях груза или судна во время перевозки. Сертификат агента "Ллойда", выданный в любом уголке света, повсеместно принимается как солидный и квалифицированно составленный документ. Ввиду изменения транспортного дела в новое время рядом с первоначальным текстом полиса было создано значительное число полисных оговорок, составивших в общем итоге большой том. Число находившихся в употреблении оговорок возросло до такой степени, что в новейшее время "Институт Лондонских страховщиков" - основанная в 1884 году организация морских страховых обществ, ассоциация Ллойда и страховщиков начали сообща издавать список главнейших оговорок в сжатой форме. Кодификация английского морского права была осуществлена только в 1906 году с изданием Marine Insurance Act. В настоящее время английский Ллойд является центром двух отдельных предприятий - страхования и морского транспорта. Ллойд, как центр мореходства, имеет своих агентов в гаванях всего земного шара. Каждый агент посылает в Лондон требуемые сведения относительно кораблей и аварий. Сведения эти публикуются в изданиях Ллойда - Daily List и Weekly Index. Последний сообщает в алфавитном порядке историю и современное состояние каждого торгового судна. Морское страхование, его формы, условия развивались вместе с развитием морской торговли и находились в постоянной зависимости от ее потребностей: как только возникала необходимость в страховании новых морских рисков, институт страхования неизбежно и своевременно отвечал таким потребностям.Договор морского страхования (Contract of marine insurance)**Договор морского страхования** - договор страхования, в котором **объектом** страхования является  - судно как транспортное средство (hull); или  - груз, перевозимый на судне (карго); или  - доходы судовладельца от фрахта; или  - правовая (гражданская) ответственность за халатность или преступную небрежность судовладельца. Договор морского страхования как это общепризнано, и как это ясно отражено в некоторых законодательствах, есть договор, основанный на высшей степени добросовестности.  1. [[2]](#footnote-2)**По договору морского страхования** страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных договором морского страхования опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования, - страхового случая возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен такой договор, - выгодоприобретателю понесенные убытки.  Договор морского страхования должен быть заключен в письменной форме.  **Объектом** морского страхования может явиться всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием: судно, строящееся судно, груз, фрахт, плата за проезд пассажира, за пользование судном, ожидаемая от груза прибыль и другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования. В число таких объектов может также входить зарплата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа суммы, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя страховщиком риск - перестрахование.  Конкретный объект морского страхования должен быть указан в договоре морского страхования.  2. [[3]](#footnote-3)При заключении договора морского страхования страхователь обязан сообщить страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны страхователю. Должны быть также сообщены сведения, запрошенные страховщиком.  Страхователь освобождается от обязанности сообщать страховщику общеизвестные сведения, а также сведения, которые известны или должны быть известны страховщику.  При несообщении страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений страховщик вправе отказаться от исполнения договора морского страхования. При этом страховая премия причитается страховщику, если страхователь не докажет, что несообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло по его (страховщика) вине.  Страховщик не вправе отказаться от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения степени риска и о которых не сообщил страхователь, отпали. В случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных страховщиком, страховщик не может впоследствии отказаться от исполнения указанного договора на том основании, что такие сведения ему не сообщены.  3. Страховщик выдает страхователю документ, подтверждающий заключение договора морского страхования, именуемый **страховым полисом**, страховым сертификатом или иным, а также вручает страхователю условия страхования. При этом в обусловленный договором морского страхования срок страхователь обязан уплатить  страховщику страховую премию, причем с этого момента договор вступает в силу.  Уплата премии осуществляется путем единовременного платежа или периодических взносов на банковский счет страховщика. Определение вида валюты производится в зависимости от субъектного состава страховой сделки.  4. Договор морского страхования может быть заключен страхователем в свою пользу или в пользу выгодоприобретателя независимо от того, указано имя или наименование последнего в этом договоре. Без такого указания страховщик выдает страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя.  В обязанности страхователя и выгодоприобретателя будут входить:  - в случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя - несение всех обязанностей по договору возлагается на страхователя;  - если договор заключен выгодоприобретателем, по его поручению или без такового, но при условии, что выгодоприобретатель в последующем выразит свое согласие на страхование, - несение всех обязанностей по договору морского страхования будет возлагаться на выгодоприобретателя.  При страховании в пользу выгодоприобретателя страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя. При выплате страхового возмещения страховщик имеет право потребовать представления выданного им страхового полиса или другого страхового документа.  5. В случае отчуждения застрахованного груза договор морского страхования сохраняет силу, причем на приобретателя застрахованного груза переходят все права и обязанности страхователя. Если же до отчуждения застрахованного груза страховая премия не уплачена, обязанность ее уплаты несут как страхователь, так и приобретатель груза. Требование об уплате страховой премии не относится к держателю страхового полиса или другого страхового документа, в которых отсутствует указание на то, что страховая премия не уплачена.  В случае отчуждения застрахованного судна договор морского страхования прекращается с момента отчуждения судна. Если отчуждение произойдет во время рейса по требованию страхователя, договор морского страхования остается в силе до окончания рейса и на приобретателя такого судна переходят все права и обязанности страхователя. Следует учитывать, что приведенное правило распространяет свое действие и на случаи перехода застрахованного судна в пользование и во владение фрахтователя по бербоут-чартеру, а также применительно к договору морского страхования ответственности судовладельца.  6. При заключении договора морского страхования страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес, - **страховую сумму**. В случае страхования судна, груза или иного имущества страховая сумма не может превышать их действительной стоимости в момент заключения указанного договора, т.е. их страховой стоимости.  Стороны не могут оспаривать страховую стоимость имущества, определенную договором морского страхования, если страховщик не докажет, что он намеренно введен в заблуждение страхователем.  Если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость страхуемого имущества, договор признается недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. Если же страховая сумма объявлена ниже страховой стоимости имущества, размер страхового возмещения уменьшается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.  7. Если объект застрахован у нескольких страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость **(двойное страхование**), все страховщики отвечают только в размере страховой стоимости объекта; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта.  В случае, если одна и та же ответственность судовладельца застрахована у нескольких страховщиков в порядке двойного страхования, каждый из страховщиков отвечает в размере, равном его ответственности в соответствии с заключенным им договором морского страхования. Если же при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера ответственности всех страховщиков, то каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его ответственности к размеру ответственности всех страховщиков.  8. Договор морского страхования сохраняет силу, если даже к моменту его заключения миновала возможность возникновения убытков, подлежащих возмещению, или такие убытки уже возникли. В случае, если страховщик при заключении договора морского страхования знал или должен был знать, что возможность наступления страхового случая исключена, либо страхователь или выгодоприобретатель знал или должен был знать о возникших и подлежащих возмещению страховщиком убытках, исполнение договора морского страхования не является обязательным для стороны, которой не было известно о таких обстоятельствах.  Страховая премия причитается страховщику и в случае, когда исполнение договора морского страхования для него не является обязательным.  9. По особому соглашению - генеральному полису - могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.  По требованию страхователя страховщик обязан выдавать страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса. В случае несоответствия содержания страхового полиса или страхового сертификата отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдается страховому полису или страховому сертификату.  Страхователь обязан о каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, сообщить страховщику необходимые сведения немедленно по его получении, в частности название судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от такой обязанности, если даже он получит сведения такого рода после доставки груза в порт назначения в неповрежденном состоянии. При несообщении или несвоевременном сообщении необходимых сведений об отдельных отправках грузов по неосторожности страховщик вправе отказать в возмещении убытков в отношении таких отправок грузов; при этом страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он может получить в случае своевременного и в полном объеме сообщения перечисленных выше сведений.  Страховщик вправе отказаться от страхования по генеральному полису, если страхователь умышленно не сообщил необходимые сведения об отдельных отправках грузов или несвоевременно сообщил их либо если он неправильно указал род и вид груза или его страховую сумму. В таких случаях страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить при надлежащем исполнении страхователем условий договора морского страхования.  10. Страховщик не несет ответственности за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя либо представителя того или другого. Кроме того, при страховании судна страховщик не несет ответственности за убытки, причиненные вследствие:  - отправки судна в немореходном состоянии, если только это состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна;  - его ветхости, изношенности его принадлежностей (оборудования);  - погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.  При страховании груза или ожидаемой прибыли страховщик также не несет ответственности за убытки, если докажет, что они причинены:  - умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;  - вследствие естественных свойств груза - его порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания и т.д.;  - вследствие ненадлежащей упаковки.  Приведенные правила применяются, кроме того, при страховании фрахта.  Наконец, страховщик не несет ответственности за убытки вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, если иное не предусмотрено соответствующими правилами; он не отвечает также за убытки, возникшие вследствие военных действий, пиратского нападения, народных волнений, забастовок, конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию компетентных властей.  11. Страхователь или выгодоприобретатель обязан немедленно, как только это станет ему известно, сообщить страховщику о любом существенном изменении, которое произошло с объектом страхования или в отношении такового, включая перегрузку, изменение способа перевозки груза, порта выгрузки, отклонения судна от обусловленного или обычного маршрута следования, оставлении судна на зимовку и др. Любое изменение, увеличивающее риск, если только оно не вызвано спасанием людей, судов или грузов либо необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику основание пересмотреть условия договора морского страхования или потребовать уплаты дополнительной страховой премии. В случае, если страхователь не согласится с этим, договор морского страхования прекращается с момента наступления такого изменения.  Неисполнение страхователем или выгодоприобретателем обязанности, описанной в предыдущем абзаце, освобождает страховщика от исполнения договора морского страхования с момента наступления существенного изменения, которое произошло с объектом страхования или в отношении этого объекта. Страховая премия при этом остается полностью за страховщиком, если страхователь или выгодоприобретатель не докажет, что неисполнение указанной обязанности произошло не по его вине.  При наступлении страхового случая заинтересованными лицами должны предприниматься меры по предотвращению или уменьшению убытков. Так, в подобной ситуации страхователь обязан принять разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры такого рода и немедленно известить страховщика о наступлении страхового случая, следуя при этом соответствующим указаниям страховщика, если такие указания будут им даны. Страховщик освобождается от ответственности за убытки, возникшие вследствие того, что страхователь или выгодоприобретатель умышленно или по грубой неосторожности не принял меры по предотвращению или уменьшению убытков.  12.Ряд правил устанавливается в связи с возможностью возникновения общей аварии.  1) Страховщик обязан, в числе прочего, по требованию страхователя или выгодоприобретателя предоставить в размере страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии, покрываемой условиями страхования. При составлении диспаши по общей аварии, покрываемой условиями страхования, страхователь обязан охранять интересы страховщика.  2) Страховщик обязан возместить страхователю или выгодоприобретателю необходимые расходы, произведенные им в целях:  - предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем для этого, оказались безуспешными;   |  |  | | --- | --- | | - предотвращения или уменьшения убытков, за которые несет ответственность страховщик, если даже меры, принятые страхователем или выгодоприобретателем для этого, оказались безуспешными;  - выполнения указаний страховщика, данных им в связи с сообщением страхователя о наступлении страхового случая;  - выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению страховщиком;  - составления диспаши по общей аварии.  Все вышеперечисленные расходы должны быть возмещены в размерах, пропорциональных отношению страховой суммы к страховой стоимости.  3) Страховщик несет ответственность за убытки в размере страховой суммы, однако расходы, подлежащие возмещению страхователю согласно вышеприведенному правилу, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с убытками, подлежащими возмещению, могут превысить страховую сумму.  За убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, страховщик несет ответственность, если даже общая сумма таких убытков превышает страховую сумму.  В случае пропажи судна без вести страховщик отвечает в размере всей страховой суммы. По договору морского страхования судна на срок страховщик отвечает в подобном случае, если последнее известие о судне получено до истечения срока действия договора и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении указанного срока.  Если имущество застраховано от гибели, страхователь или выгодоприобретатель может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить всю страховую сумму в случаях:  - пропажи судна без вести;  - уничтожения судна и (или) груза, т.е. полной их фактической гибели;  - экономической нецелесообразности восстановления или ремонта судна, т.е. его полной конструктивной гибели;  - экономической нецелесообразности устранения повреждений судна или доставки груза в порт назначения;  - захвата судна или груза, застрахованных от такой опасности, если захват длится более 6 месяцев.  При объявлении заинтересованными лицами абандона в связи с наступлением перечисленных выше обстоятельств к страховщику переходят все права на застрахованное имущество при страховании такового в полной его стоимости и права на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной его стоимости.  Соглашение сторон, противоречащее изложенным правилам, считается ничтожным.  Необходимо учитывать, что заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение 6 месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, перечисленных выше. По истечении 6 месяцев страхователь или выгодоприобретателъ утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.  Заявление об абандоне должно быть безусловным и не может быть взято страхователем или выгодоприобретателем обратно. Соглашение сторон договора о морском страховании об ином и противоречащее приведенным правилам, рассматривается как ничтожное.  В случае, если по получении страхового возмещения судно окажется непогибшим, страховщик может требовать, чтобы страхователь или выгодоприобретатель, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение за вычетом той его части, которая соответствует реальному ущербу, причиненному страхователю или выгодоприобретателю.  К страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в размере уплаченной им суммы право требования, которое страхователь или выгодоприобретатель имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Такое право осуществляется страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего страховое возмещение. В случае же, если страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб либо осуществление такого права невозможно по вине страхователя или выгодоприобретателя, страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части. |  |  |  | | --- | |  |   **Морское страхование охватывает три большие группы страховых операций:**  **1) Страхование грузов, перевозимых морским и иными видами транспорта (страхование карго).** Практически под транспортным страхованием грузов понимается страхование различных грузов, перевозимых всеми видами транспорта, так как морская перевозка в свою очередь требует доставки груза от места производства до порта погрузки и от порта выгрузки до пункта назначения внутри страны. Эта доставка может производиться различными видами транспорта - железнодорожным, автомобильным, водным и др.  Для того, чтобы подчеркнуть непрерывность страховой защиты на всем пути следования груза, в договорах страхования (полисах) применяется оговорка о страховании "от склада до склада", или "от двери до двери".  **Договор морского страхования грузов** заключается на основании письменного заявления страхователя, в котором должно быть указано: точное наименование груза, род упаковки, число мест, масса груза, номера и даты перевозочных документов; наименование, год постройки, флаг и тоннаж судна; способ размещения груза (в трюме, на палубе, навалом, насыпью, наливом); пункты отправления, перегрузки и назначения груза; дату отправки судна, страховую сумму груза, условия страхования.  Разработаны стандартные условия Института лондонских страховщиков, которые именуются: с ответственностью за все риски; с ответственностью за частную аварию; без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения.  Им соответствуют разработанные группы тарифных ставок.  Первое из этих условий является наиболее широким, но отнюдь не покрывает "все риски". Из этих условий исключаются повреждение и гибель груза от всякого рода военных действий, орудий войны, пиратских действий, конфискации, ареста или уничтожения по требованию властей (эти риски могут быть застрахованы за дополнительную плату); исключаются риски радиации, умысла и грубой неосторожности страхователя или его представителей, нарушения установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов, несоответствия упаковки; влияния трюмного воздуха или особых свойств груза; огня или взрыва, если без ведома страховщика на судно одновременно были погружены вещества, опасные в отношении взрыва и самовозгорания; недостачи груза при целости наружной упаковки (недовложения); повреждение груза грызунами, червями, насекомыми; замедления в доставке груза и падения цен.  Условие страхования с ответственностью за частную аварию, в отличие от первого, имеет твердый перечень рисков, по которым страховщик несет ответственность. Естественно, объем ответственности страховщика здесь меньше. Из ответственности по этому условию точно также исключаются риски, которые не покрываются условием "все риски".  Условие страхования без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения - по перечню страховых случаев, при которых подлежат оплате убытки, и по совокупности исключений из страхового покрытия в целом совпадают с условиями с ответственностью за частную аварию. Разница состоит в том, что по последнему условию страховщик в обычных условиях несет ответственность только за случаи полной гибели всего или части груза, а за повреждение груза отвечает лишь в случае какого-либо происшествия (в целом именуемым крушением) с транспортным средством (судном).  При всех трех условиях страховщик возмещает убытки и расходы по общей аварии, необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению груза и по уменьшению убытка.  Здесь необходимо дать разъяснение терминам "частная" и "общая"аварии.  [[4]](#footnote-4)Под словом авария обычно принято понимать любые поломки, которые могут произойти с оборудованием и сооружениями на суше; с транспортными средствами на море; поломки, взрывы, пожары, столкновения судов, посадка на мель и т.п.  В морском праве слово "авария" получило иное толкование: под аварией понимается не само происшествие, а убытки и расходы, причиненные этим происшествием. Эти убытки делятся на убытки общей аварии, которые распределяются между всеми участниками морского предприятия, и частной аварии, которые попадают на владельца поврежденного имущества.  Убытком по общей аварии признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно, разумных и чрезвычайных расходов, взносов или пожертвований в целях  спасения судна, фрахта и перевозимых на судне грузов от общей для них опасности.  Таким образом, для того, чтобы убыток был признан общей аварией необходимы четыре условия: преднамеренность, разумность, чрезвычайность и цель действий - спасение груза, судна и фрахта от общей опасности. Если не окажется хотя бы одного из этих условий, убыток будет признан частной аварией.  Наиболее характерные случаи общей аварии:  а) убытки, вызванные выбрасыванием груза за борт (судно в шторм село на мель, ему грозит гибель, для снятия с мели необходимо облегчить судно).  К общей аварии будут отнесены убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза и принадлежностей судна, а также убытки от повреждений судна и груза при принятии мер для общего спасения, в частности, вследствие проникновения воды в трюм через люки, открытые для выбрасывания груза, или через другие, сделанные для этого отверстия;  б) убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожара, но к ним не будут отнесены убытки от сгоревших грузов, которые являются частной аварией их владельца;  в) убытки, связанные со снятием судна с мели. Если судно, в целях спасения, было выброшено на мель, то все расходы будут отнесены к убыткам общей аварии; если случайно - к убыткам общей аварии; если случайно - к убыткам общей аварии будут отнесены только те убытки, которые были вызваны мерами по снятию судна с мели;  г) расходы и убытки, связанные с вынужденным заходом судна в порт-убежище.  Убытки общей аварии распределяются между судном, грузом и фрахтом, пропорционально их стоимости. Каждый из страховщиков груза, судна или фрахта соответственно безоговорочно возмещают падающую на него долю убытков.  Институт общей аварии является одним из наиболее сложных в морском страховом праве.  Общая стоимость имущества, участвующего в покрытии убытка по  общей аварии, называется контрибуционным капиталом.  Все убытки не подпадающие под определение общей аварии, относятся к убыткам по частной аварии. Эти убытки несет владелец того имущества, на которое они пришлись, или тот, кто ответственен за их причинение.  Страховщик, как правило, несет ответственность за убытки только в пределах страховой суммы. Однако убытки общей аварии возмещаются даже в тех случаях, когда общая сумма выплат может превысить страховую сумму.  Грузополучатель при приеме груза обязан возместить перевозчику все необходимые расходы, произведенные им за счет груза, а в случае общей аварии внести аварийный взнос или представить надежное обеспечение (на основании залогового права перевозчик до уплаты соответствующей суммы может задержать выдачу груза). При определении общей аварии учитываются следующие документы:  -аварийная подписка- письменное заявление грузополучателя, где он обязуется уплатить долю расходов, падающую на него в порядке распределения по общей аварии.  Денежный депозитможет вноситься в качестве обеспечения платежей по общей аварии;  -гарантия банка- по договоренности сторон банковская гарантия может заменить денежный депозит. В некоторых случаях может потребоваться и контргарантия более солидного банка;  -аварийный сертификат- документ, который составляется аварийными комиссарами (сюрвейерами), и который содержит описание причин и размера убытка при любом страховом случае, а также другие данные, позволяющие судить о наличии ответственности страховщика и права страхователя на получение возмещения;  -право на регресс(на суброгацию) - согласно международному законодательству после выплаты страхового возмещения к страховщику переходит (в пределах выплаченных сумм) право предъявления регрессного требования к виновной стороне. В этом случае страхователь должен своевременно обеспечить страховщику получение такого права, передав ему свои полномочия;  -морской протест.В случае какого-либо происшествия во время рейса, связанного со стихийными силами, капитан судна для снятия с себя ответственности за возможные повреждения в грузе или на судне в первом же порту прибытия заявляет компетентному государственному органу морской протест с изложением важнейших обстоятельств морского происшествия и мер, принятых командованием судна для предотвращения возможных неблагоприятных последствий такого происшествия. Таким образом, в этом заявлении капитан доказывает, что экипажем принимались все меры для благополучного завершения рейса и сохранности груза, а если это не удалось, то виной этому стихийные силы природы и капитан протестует против всех претензий, которые могут быть предъявлены к нему или к судовладельцу;  -судовой журнал - документ, в котором капитан или вахтенный помощник в хронологическом порядке заносит все факты и обстоятельства, относящиеся к судну (о самом судне, грузе, экипаже и пр.). По машинному отделению ведется отдельный журнал, где регистрируются работы машин, полученные и исполненные команды.  При определении наличия общей аварии все эти документы имеют решающее значение.  Итак, договор страхования, заключенный только на основании одного из вышеперечисленных условий, даже самого широкого ("все риски") не покрывает полностью все вероятные опасности, которые могут встретиться за время морской перевозки. Поэтому страхователь или иное лицо на риске которого остается покрытая страхованием часть опасностей перевозки, должен позаботиться о дополнительном (за свой счет) страховании.  Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая обычны при любом виде страхования. Различие заключается лишь в необходимости выполнения ряда формальностей и представлении различных по характеру документов в подтверждение наличия страхового случая.  Прежде всего, страхователь должен относиться к объекту страхования так, как если бы он не был застрахован, и при наступлении страхового случая принять все меры к его спасению и сохранению поврежденного (расходы на эти цели, как было сказано выше, возмещаются страховщиком), обеспечить страховщику право регресса к виновной стороне и своевременно известить страховщика о происшествии.  Для получения страхового возмещения страхователь (или выгодоприобретатель) обязан документально доказать свой интерес в застрахованном имуществе (например, наличие договора страхования), наличие страхового случая, размер своей претензии по убытку.  В морском страховании для доказательства интереса в застрахованном грузе необходимо представить перевозочные документы, фактуры и счета, если по содержанию этих документов страхователь или его представитель имеют право распоряжаться грузами. При страховании фрахта необходимо представление чартеров и коносаментов. Наличие страхового случая подтверждается следующими документами: морским протестом, выпиской из судового журнала и другими актами, свидетельствующими о причинах страхового случая, а при пропаже судна без вести - достоверные сведения о его выходе из последнего порта и ожидаемой дате прибытия в очередной порт. Для доказательства размера претензии по убытку представляются аварийные сертификаты, составляемые аварийным комиссаром, акты экспертизы, оценочные и другие документы, составленные в соответствии с законом и обычаями того места, где происходит оформление убытка; оправдательные документы по произведенным расходам, а в случае наличия требования по уплате доли в общей аварии - обоснованный расчет и диспашу;  **2) Страхование морских  транспортных и вспомогательных средств, их корпусов, машин, оборудования (страхование каско судов).** Страховые компании принимают на страхование любой имущественный интерес, связанный с эксплуатацией судна от любых случайностей и опасностей во время плавания, или в период постройки судна.  В целях стандартизации договоров страхования, предоставления выбора страхователю в страховом покрытии, в порядке страхования судов также применяются различные условия, объединяющие определенную группу рисков.  По условиям с ответственностью за гибель и повреждениевозмещению подлежат:  а) убытки от повреждений или фактической либо конструктивной полной гибели судна вследствие огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения, посадки судна на мель, столкновения судов между собой или со всякими неподвижными или плавучими предметами, включая лед, или вследствие того, что судно опрокинется или затонет, а также вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке и выгрузке груза или при приеме топлива, взрыва на борту судна или вне его, взрыва котлов, поломки валов, скрытого дефекта корпуса, машин и котлов, небрежности или ошибки членов команды или лоцмана;  б) убытки от повреждения судна вследствие мер, принятых для спасения или тушения пожара;  в) убытки от пропажи судна без вести;  г) убытки, взносы и расходы по общей аварии;  д) убытки, которые судовладелец обязан возместить владельцу другого судна вследствие столкновения судов;  е) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению судна, по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.  По этим условиям убытки от повреждения возмещаются с применением 3%-й франшизы, т.е. убытки не подлежат возмещению, если не достигли 3% страховой суммы. Убытки от повреждения возмещаются без франшизы только в тех случаях, когда их причинами явились крушение, столкновение с другим судном, посадка на мель, пожар или взрыв на судне, а также при наличии общей аварии. Убытки от полной гибели судна во всех случаях возмещаются без франшизы.  Условия без ответственности за повреждения, кроме случаев крушенияпо объему ответственности страховщика более ограничены. При этом же перечне рисков, убытки от полной гибели судна возмещаются полностью, а убытки от повреждений только в тех случаях, если они явились следствием крушения судна (посадки его на мель, пожара или взрыва на борту судна, столкновения с другим судном, или со всяким неподвижным или плавучим предметом, включая лед, или вследствие того, что судно опрокинулось или затонуло, а также убытки вследствие мер, принятых для спасения или тушения пожара). Подлежат возмещению также убытки от пропажи судна без вести; убытки, взносы и расходы по общей аварии; убытки, которые судовладелец обязан оплатить владельцу другого судна вследствие столкновения судов; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению судна, а также по уменьшению и определению его размера, если убыток подлежит возмещению по условиям страхования.  [[5]](#footnote-5)Условие без ответственности за частную авариюпредусматривает возмещение убытков от полной фактической или конструктивной гибели судна по причинам, изложенным выше в пункте а); убытков от пропажи судна без вести; убытков, относящихся к общей аварии, однако только в тех случаях, когда убытки причинены оборудованию, механизмам, машинам и котлам, но не корпусу судна и рулю; возмещаются также убытки, причиненные тушением пожара или столкновением с другими судами во время спасательных работ, возмещаются расходы по спасению судна, по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.  Условие с ответственностью только за полную гибель судна, включая расходы по спасению, предусматривает возмещение убытков от полной гибели (фактической или конструктивной), пропажи судна без вести, возмещение расходов по спасению судна.  Условие с ответственностью только за полную гибель судна предусматривает возмещение убытков только от полной (фактической или конструктивной) гибели судна, вследствие опасностей, перечисленных выше, и от пропажи судна без вести.  Во всех случаях не возмещаются убытки, происшедшие вследствие умысла или грубой небрежности страхователя, выгодоприобретателя или их представителей; немореходности судна - т.е. ненадежности или неприспособленности судна для данного плавания, отсутствия необходимого снаряжения или оборудования, необходимого состава команды, надлежащей ее квалификации, отправления в рейс без надлежащих судовых документов или неправильно нагруженным; ветхости или износа судна, его частей и принадлежностей; форсирования льда без проводки ледоколом; погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя, но без ведома страховщика веществ или предметов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания; всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны; пиратских действий, а также гражданской войны, народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна по требованию военных или гражданских властей; потери фрахты, простоя  (включая расходы по заработной плате и содержанию команды во время простоя и ремонта судна).  Не возмещаются также другие косвенные убытки страхователя кроме тех случаев, когда по условиям страхования такие убытки подлежат возмещению в порядке общей аварии.  Все перечисленные условия страхования судов являются базисными для договоров страхования. По соглашению сторон они могут расширяться за счет включения в них других рисков.  Так общепринято, за отдельную премию, включение в договор страхования военных и забастовочных рисков, потери фрахта и т.п.  Наряду с перечисленными условиями страхования в практике широко применяется включение в национальные страховые полисы некоторых английских стандартных условий, так называемых оговорок Института лондонских страховщиков, регулирующих те или иные взаимоотношения сторон в определенных условиях.  **Заключение договора страхования судов** происходит на основании письменного заявления страхователя, в котором должны быть сообщены подробные сведения о судне, объекте страхования, его тип, название, год постройки и другие данные, характеризующие судно; страховая сумма, которая не может быть выше страховой стоимости, т.е. действительной стоимости судна к началу страхования; указываются желаемые условия страхования, период страхования судна - на определенный срок или на рейс. В первом случае указывается кроме срока предполагаемый район плавания, во втором - порты захода судна.  При страховании на срок ответственность страховщика начинается и оканчивается в 24 часа тех чисел, которые указаны в договоре страхования. При этом, однако, если судно в момент окончания срока договора находится в плавании, терпит бедствие или стоит на приколе в порту убежища или захода, договор страхования считается продленным до прибытия в порт назначения, а страховщик имеет право на получение дополнительной премии, пропорционально сроку продления договора.  При страховании на рейс ответственность страховщика (если не оговорено иного) начинается с момента отдачи швартовых или снятия с якоря в порту отправления и оканчивается в момент пришвартования или постановки на якорь в порту назначения.  Страховщик несет ответственность за убытки, происшедшие только в том районе плавания или только по тому рейсу, которые были обусловлены в договоре страхования (полисе).  [[6]](#footnote-6)При выходе судна из пределов района плавания или при отклонении от обусловленного в договоре пути следования страхование прекращается. Чтобы в таких случаях договор страхования мог оставаться в силе, страхователь должен своевременно заявить страховщику о предстоящем изменении района плавания или рейса и подтвердить готовность уплатить дополнительную премию, если страховщик ее потребует.  Не считается нарушением договора страхования отклонение судна от обусловленного пути или выход из района плавания в целях спасения человеческих жизней, судов и грузов, а также отклонение, вызванное действительной необходимостью обеспечения безопасности дальнейшего  рейса.  О ставших известными страхователю случаях изменения в страховом риске, как-то задержка рейса, отклонение от пути следования, выход из оговоренного района плавания, плавание во льдах, зимовка судна, не предусмотренная в договоре страхования, буксировка и т.п., страхователь обязан уведомить страховщика.  Изменения в риске, происшедшие после заключения договора страхования и увеличивающие степень риска страховщика, дают ему право на требование дополнительной премии. В случае отказа страхователя договор прекращается с момента наступления изменений в риске.  Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая предусматриваются в правилах страхования и соответствующих морских кодексах и являются обязательными для исполнения сторонами. Невыполнение этих обязательств со стороны страхователя или его представителя может привести к освобождению страховщика от ответственности по договору страхования.  Страхователь или его получатель при наступлении страхового случая обязаны принять все зависящие от их меры к предотвращению убытка, спасению и сохранению поврежденного судна, а также обеспечить права регресса страховщика к виновной стороне.  Все обстоятельства аварии на море капитан или вахтенный помощник должны занести в судовой журнал, а по прибытии в порт сделать заявление об аварии.  Если причиной аварии явились непреодолимые стихийные силы, капитан для снятия с судовладельца (с судна) ответственности за убытки должен сделать заявление о морском протесте.  Морской протест заявляется нотариусу или иному должностному лицу в порту прибытия и должен содержать описание обстоятельств происшествия и мер, которые капитан принял для обеспечения сохранности вверенного ему имущества.  Страховщик может принимать участие в мерах по спасению и сохранению застрахованного судна, давать советы, согласовывать условия спасательных контрактов и т.п., однако все его действия не считаются основанием для признания права страхователя на получение страхового возмещения. Такое право определяется на основании условий договора страхования.  При требовании страхового возмещения страхователь обязан документально доказать наличие страхового случая.  Если в договоре страхования не установлено иное, убытки от повреждения судна подлежат возмещению в сумме, которая не должна превышать стоимость восстановления поврежденной или погибшей части судна, за вычетом естественного износа этой части к моменту аварии, т.е. в данном случае применяется принцип зачета "старого за новое".  После уплаты страхового возмещения к страховщику, в пределах уплаченной суммы, переходят все претензии и права, которые страхователь или выгодоприобретатель имеет к  третьим лицам, виновным или ответственным за причинение вреда. Страхователь или выгодоприобретатель при получении страхового возмещения обязан передать страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства, связанные с убытком, и выполнить все формальности, необходимые для осуществления права регресса к виновной стороне;  **3) Страхование ответственности судовладельцев, связанное с возможным причинением ими материального ущерба третьим лицам в результате эксплуатации морских транспортных средств.** По мере развития  судоходства, все возрастающего количества и разнообразия грузов, перевозимых морем, расширения географии рейсов, насыщенности морских путей различными плавсредствами, все большей оснащенности портов сложнейшими и дорогостоящими вспомогательными сооружениями, возрастала величина материальной ответственности за возможное причинение (по оплошности или случайности) физического или морального ущерба третьим лицам.  Такие риски не покрываются обычным морским договором страхования каско. Поэтому судовладельцам пришлось искать выход из положения, который они нашли, объединяясь в своеобразные организации, ставившие своей целью возмещение подобных убытков на коллективной основе. Так появились взаимные общества по страхованию корпусов судов - *клубы взаимного страхования судовладельцев.* Форма взаимного страхования заключалась в том, что страхователи - владельцы судов создавали общий страховой фонд, из которого возмещались убытки, возникающие у того или иного члена клуба.  **Клубы взаимного страхования** в различных сочетаниях и объемах принимают на себя ответственность по следующим рискам:  -ответственность за потерю жизни, телесное повреждение, за болезни и репатриацию. Согласно этому виду страхования клуб возмещает судовладельцу расходы, понесенные им в связи с похоронами, госпитализацией и лечением любых лиц, находящихся на борту судна. Компенсации подлежат также убытки, возникшие в результате утраты или повреждения принадлежащих этим лицам личных вещей. Страховым случаем при этом будут считать небрежные действия или упущения на борту судна или неумелое обращение с грузом. Возмещаются также расходы по репатриации членов экипажа застрахованного судна; заработная плата и другие виды заработка, неполученные членами экипажа в результате фактической или конструктивной полной гибели судна; расходы по отклонению судна от курса и в связи с необходимостью высадки заболевшего или пострадавшего члена экипажа, а также портовые расходы и издержки судовладельца по топливу, провианту, заработной плате, страхованию и другие денежные затраты, связанные с ожиданием замены выбывшего члена экипажа (иначе судно будет считаться немореходным) для обеспечения безопасности продолжения рейса;  -ответственность за столкновение с другими судамиявляется одним из основных рисков, страхуемых клубами. При этом имеется в виду, что 3/4 ответственности по столкновению с другими судами покрыты по договорному страхованию каско (корпуса, машины, оборудования и такелажа судна), а 1/4 ответственности, оставшаяся на риске судовладельца, страхуется клубом. Клуб страхует эту оставшуюся 1/4 ответственности судовладельца, включая расходы и издержки, связанные с ущербом, причененным столкновением любому другому судну, независимо от того, застрахована ли ответственность судовладельца по полису каско, включающему в себя оговорку о столкновении. Клуб может принять на страхование ответственность судовладельца в части, превышающей 1/4 ответственности за убыток другому судну, при условии, что такое превышение не подлежит возмещению по полису каско.  При возникновении убытка, подлежащего возмещению клубом дирекция клуба оставляет за собой право определить действительную стоимость (страховую стоимость) судна, на которую оно должно было быть застраховано по полису каско, и возместить только пропорциональную долю убытка, исходя из соотношения между страховой суммой и фактической (страховой) стоимостью судна. Неоплаченная клубом сумма убытка возмещается самим судовладельцем.  Помимо страхования ответственности за столкновение с другими судами, клубами страхуется вытекающая из законоположения обязанность судовладельца возместить другому судовладельцу расходы по поднятию судна, если оно затонуло; удалению остатков кораблекрушения; стоимость установления световых или иных знаков для обозначения таких остатков, а также убытки, причиненные застрахованным судном порту, доку, причалу, молу или иному другому неподвижному или подвижному (за исключением судов) предмету.  Если требование о возмещении претензии возникает в результате столкновения двух судов, принадлежащих одному судовладельцу, то он имеет право на возмещение убытков от клуба так, как если бы эти суда принадлежали различным судовладельцам. Подобное правило в страховой практике именуется как "оговорка о судах, принадлежащих одному судовладельцу". Если в столкновении виноваты оба судна, то предусмотрена процедура ликвидации убытков на базе встречных претензий этих судов друг к другу.  Как уже отмечалось выше, морские страховщики по договору каско могут принимать на страхование не 3/4, а все 4/4 ответственности за столкновение судов, включая в полисы измененную оговорку Института лондонских страховщиков о столкновении;  -ответственность за вред, причиненный неподвижным или плавающим объектам,- ответственность судовладельца за вред, причиненный его судом порту, доку, пристани, пирсу, молу, земле, воде или любому другому неподвижному и подвижному объекту за исключением другого судна и находящегося на нем имущества. В объем страхового покрытия по данному праву входит ответственность судовладельца за загрязнение вод и побережья в результате утечки нефтепродуктов.  Учитывая объемы перевозок морем нефти и нефтепродуктов, а также суровые международные правила по защите окружающей среды, страхования такого рода весьма опасны;  -ответственность за повреждение судов, не вызванное столкновением.Страхуется ответственность судовладельца за гибель или повреждение другого судна или находящегося на нем имущества, включая связанные с ним расходы, вызванные иной причиной, чем столкновение, и явившуюся следствием небрежности, допущенной в судовождении или управлении судном, либо следствием иной небрежности, выразившейся в действии или бездействии на борту застрахованного судна или в связи с этим судном. К рискам такого рода относится ущерб, причиненный неправильным маневрированием застрахованного судна, что привело к посадке на мель (в целях избежания столкновения) другого судна или его столкновения с третьим судном или навала на причал и т.п. Сюда не относится ущерб, причиненный волной, поднятой застрахованным судном, огонь, источником которого было это судно, взрывом, происшедшим на его борту, падением чего-либо за борт и т.д.;  -ответственность по договорам буксировки.Страхуется ответственность судовладельца, вытекающая из условий договора буксировки, при которой его судно может быть как буксируемым, так и буксирующим. Возмещаются потери и повреждения, возникающие во время буксировки и лежащие на ответственности судовладельца, но только в той мере, в какой такая ответственность не подлежит возмещению по полисам страхования каско (корпуса судна). Это правило исходит из того, что страхуется прежде всего ответственность, связанная с правилами и условиями захода в соответствующие порты, в которых буксировка является необходимым или обычным явлением;  -ответственность по гарантиям и договорам. По этому правилу может быть застрахована ответственность судовладельца за ущерб, причиненный жизни и здоровью любых физических лиц, а также любому имуществу, кроме грузов, перевозимых на страхуемом судне. При этом имеются в виду договоры и гарантии, связанные с наймом судовладельцами кранов,  других погрузочно-разгрузочных механизмов и подвозочных средств;  -ответственность за удаление остатков кораблекрушения.Ответственность подобного рода является одним из существенных рисков, которым подвергаются судовладельцы. Она возлагается безотносительно к наличию их собственной вины и вины их служащих. По этому виду страхования клубы возмещают расходы по подъему, удалению и уничтожению остатков кораблекрушения или установлению осветительных, либо других предупредительных знаков для обозначения местонахождения остатков застрахованного судна, потерпевшего крушение. Ответственность клуба наступает в тех случаях, когда перечисленные действия являются необходимыми по закону, а также если указанные расходы могут быть взысканы с судовладельца по суду. Из суммы страхового возмещения подлежит вычитанию стоимость спасенных в результате подъема судовых запасов, материалов и самих остатков;  -расходы в связи с карантином.Могут быть застрахованы карантинные и чрезвычайные расходы, связанные с возникновением на борту судна инфекционного заболевания. К таким расходам относятся:  -расходы на дезинфекцию судна и лиц, находящихся на борту судна, в соответствии с требованиями законодательства об здравоохранении, правилами и распоряжениями соответствующих властей;  -стоимость израсходованного топлива или стоимость буксировки в специально отведенное место, где судно должно находиться в течение карантина, и буксировки судна из такого места, включая стоимость топлива, израсходованного за время карантина;  -прямые расходы по заходу в место или порт убежища и по выходу судна из такого места или порта, если единственной причиной захода явилось возникновение инфекционной болезни на борту страхуемого судна;  -ответственность за сохранность перевозимого груза. Клуб страхует ответственность судовладельцев за гибель, повреждение и недостачу груза или иного имущества, перевозимого страхуемым судном. При этом правила страхования клубов предусматривают возможность выбора объема страхового покрытия:  а) ответственность за гибель и недостачу груза;  б) ответственность за повреждение груза.  На практике обычно судовладельцы страхуют риск несохранности груза в полном объеме, на условиях обоих частей.  Судовладелец при страховании ответственности за повреждении груза имеет право на возмещение дополнительных расходов по выгрузке, реализации поврежденных грузов и сбыту обесцененных товаров сверх расходов, которые судовладелец производит обычно по договору перевозки. Произведенные судовладельцем дополнительные расходы возмещаются клубом в размере 50% при условии, что судовладелец не может их взыскать с кого-либо еще.  Клубом возмещаются расходы по повреждению груза или иного имущества, а также в связи с этим грузом или имуществом, перевозимым на других средствах транспорта, но за которые судовладелец несет ответственность по условиям соответствующего договора перевозки.  Потеря фрахта подлежит возмещению только в том случае, если фрахт входит в размер претензии, оплаченной судовладельцем;  -недополучение причитающейся с груза доли по общей аварии.В клубе может быть застрахован риск неполучения по общей аварии или в спасательном вознаграждении доли, падающей на груз или другого участника морского предприятия, которую судовладелец имел право получить, но не получил вследствие нарушения договора о перевозке или фрахтовании;  -доля судна по общей аварии. Страхование доли судна по общей аварии и в расходах по его спасению является дополнительным. Это страхование вступает в силу в том случае, когда премии по общей аварии, застрахованные по полису каско, не подлежат возмещению в полном размере, поскольку при распределении общеаварийных расходов может быть установлено несоответствие действительной стоимости судна страховой сумме, а именно когда страховая стоимость судна превысит его страховую сумму. В этом случае судовладелец по полису каско получит только пропорциональную долю от суммы, причитающейся ему по общей аварии, и клуб должен будет возместить разницу;  -штрафы. Клубы принимают на страхование различные штрафы, налагаемые на судовладельца соответствующими властями, судами, арбитражами и другими компетентными организациями: за несоблюдение на судне правил техники безопасности, устанавливаемых в соответствии с законами, указами, предписаниями любой страны; за недоставку груза, доставку излишнего груза и несоблюдение грузовых деклараций и других документов по судну и грузу; за контрабандный ввоз товаров капитаном, членами экипажа, агентами и другими лицами, за действие которых несет ответственность капитан судна; за нарушение таможенных законов и правил, относящихся к конструкции, ее изменению и переоборудованию судна; за нарушение законодательства об иммиграции.  [[7]](#footnote-7)Принимая к страхованию возможную ответственность судовладельцев по различным рискам, клубы оставляют на ответственности своих страхователей удовлетворение мелких убытков, в качестве франшизы.  При наступлении страхового случая судовладелец должен сообщить клубу или его агентам о происшествии и представить аварийные сертификаты, акты экспертизы, расчеты, оправдательные и другие документы, относящиеся к убытку. На обязанности судовладельца остается принятие всех мер к предотвращению или уменьшению убытка и возможных расходов.  Разногласия между судовладельцами и клубом рассматриваются дирекцией. При несогласии с решением дирекции дело может быть передано на рассмотрение арбитража при одном арбитре с каждой стороны и суперарбитре. Процессуально ведение дела в арбитраже осуществляется в соответствии с национальным законом об арбитраже.  До рассмотрения претензии дирекцией клуба и арбитражем судовладелец не имеет права обращаться в судебные инстанции. | | |  | |  | |  | | --- | |  |  |  | | --- | |  | |  | |

|  |
| --- |
|  |

### Текущее состояние водного транспорта в Республике Молдова

Внутренний водный транспорт в Республике Молдова за последние два десятка лет потерпел ряд реструктуризаций. Вооружённый конфликт на востоке страны спровоцировал в отрасли водного транспорта значительный кризис. Основные порты (Бендерский речной порт, Рыбницкий речной порт) и значительное количество судов и плавсредств, перешли под юрисдикцию приднестровской администрации, впоследствии большая часть их была продана или сдана на металлолом. Государственные предприятия Молдовы предприняли максимальные усилия для сохранения оставшегося в их распоряжении флота.

*На сегодняшний день на территории Республики Молдова существуют один морской и четыре речных порта:*

1. Международный свободный порт Джюрджюлешть – на морском участке реки Дунай;
2. Унгенский речной порт – на реке Прут, оперируемый ГП „Portul Fluvial Ungheni”;
3. Бендерский речной порт – на реке Днестр;
4. Рыбницкий речной порт – на реке Днестр
5. Кроме перечисленных предприятий на реке Днестр действует ГП „Bacul Molovata”, которое осуществляет перевозку пассажиров и частного легкового автотранспорта и автомобилей большой. Также на реке Днестр расположена пристань Олэнешть, которая в настоящее время не эксплуатируется.

Благодаря своему местоположению на Нижнем Дунае и доступной глубине достигающей 7м, Международный Свободный Порт Джурджулешть ( МСПД ) может принимать не только речные баржи, но и морские судна. Таким образом, порт является:   
- единственным прямым перевалочным и распределительным пунктом река-море в/из Республики Молдова,   
- региональным транспортным узлом на границе ЕС с доступом к дорожному, железнодорожному, речному, морскому сообщению, и   
- отличной площадкой для развития бизнеса, для тех кто хотел бы воспользоваться стратегическим положением, трёхмодульной транспортной инфраструктурой, зоной низких затрат и уникальным таможенным и налоговым режимом порта.

**Законодательство, регулирующее морское страхование в РМ**

Кодекс торгового мореплавания РМ, регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания. Данные отношения регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим кодексом законами, указами президента, постановлениями Правительства.

Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников регулируются КТМ и Гражданским Кодексом (в котором регулируются вопросы заключения и исполнения договоров страхования).

К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым КТМ, применяются правила гражданского законодательства; Законы и иные правовые акты по отдельным видам страхования.

1. Ефимов С. Л. «Морское страхование» [↑](#footnote-ref-1)
2. Гражданский Кодекс Республики Молдова [↑](#footnote-ref-2)
3. Кодекс Торгового мореплавания РМ [↑](#footnote-ref-3)
4. www.wikipedia.org.\wiki\ [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.vuzlib.net/str_l/10.htm> [↑](#footnote-ref-5)
6. Балабанов И.Т. «Страхование" [↑](#footnote-ref-6)
7. Шахов В.В. «Страхование» [↑](#footnote-ref-7)