

УДК 368.232

М 54

Авторы:

кандидат экономических наук, доцент
заведующая кафедрой «Финансы, кредит и страховое дело»

И.И. Глотова

кандидат экономических наук, доцент,
кафедры «Финансы, кредит и страховое дело» С.Г. Шматко
кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Финансы, кредит и страховое дело» А.А. Гладилин

кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Финансы, кредит и страховое дело» А.Ч. Ионова
кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Финансы, кредит и страховое дело» Е.П. Томилина

Учебное пособие одобрено и рекомендованы к печати кафедрой финансов, кредита и страхового дела (протокол № 13 от 11 января 2011 г.) и методической комиссией факультета финансов и банковского дела протокол № 6 от 25 января 2011 г.

Учебное пособие страхование грузов (для студентов специальности 080105.65 – «Финансы и кредит») \ И.И. Глотова, С.Г. Шматко, А.А. Гладилин, А.Ч. Ионова, Е.П. Томилина. – Ставрополь : , 2011. – 53 с.

Учебное пособие предназначено для студентов, обучающихся по специальности "Финансы и кредит" очной и заочной форм обучения. В основу рекомендаций входит систематизированный материал страхования грузоперевозок различных компаний в России. Подготовлены в соответствии с Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования.

Цель учебного пособия и практических рекомендаций: помочь студентам овладеть технологией страхования грузоперевозок и раскрыть сущность и особенности страхования грузов отдельных видов транспорта.

УДК 368.232

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ	
1. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ (СТРАХОВАНИЕ КАРГО).....	
2. СТРАХОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ.....	
3. МИНИМИЗАЦИЯ УБЫТКОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЗАСТРАХОВАННЫХ ГРУЗОВ.....	
4. ПОСТРОЕНИЕ ТАРИФОВ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ	

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....

ПРИЛОЖЕНИЯ.....

Вопросник по транспортному страхованию грузов

Анкета страхователя по перевозке картин, антиквариата и иных культурных ценностей

Заявление на добровольное страхование грузов

Йорк-Антверпенские правила

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью

Свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

1. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ (СТРАХОВАНИЕ КАРГО)

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

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

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

Сделка СИФ получила свое название от начальных букв английских слов: стоимость товара, страхование и фрахт (cost, insurance, freight). Это особый вид контракта, в котором на специальных основаниях решаются основные вопросы купли-продажи: момент перехода на покупателя риска случайной гибели, повреждения или передачи товара, добросовестного действия продавца; порядок расчетов и другие вопросы.

При продаже товара на условиях СИФ продавец обязан доставить груз в порт отгрузки, погрузить его на борт судна, зафрахтовать тоннаж и оплатить фрахт, застраховать груз от морских рисков на все время перевозки до сдачи его перевозчиком покупателю и выслать покупателю все необходимые документы об отправке.

По сделке СИФ от продавца не требуется физической передачи товара покупателю, достаточно пересылки ему всех товаросопроводительных документов по этой сделке. Имея документы, покупатель может распоряжаться дальнейшей судьбой груза до его получения.

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

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

Сделки ФОБ получили свое название от английского выражения «свободно на борту» (free on board). По условиям этого вида сделок продавец обязан погрузить товар на борт судна, которое должен зафрахтовать покупатель. Он же должен застраховать товар на время перевозки, обычно от внутреннего пункта до порта погрузки и далее до конечного пункта назначения.

Сделки ФАС - от английского выражения «свободно вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (free alongside ship).

Содержание сделок на условиях ФАС аналогично условиям ФОБ, с той разницей, что по условиям сделки ФОБ продавец обязан погрузить груз на судно и товар переходит на риск покупателя с момента пересечения борта судна, а по сделке ФАС продавец доставляет груз на причал к борту судна и дальнейшая ответственность за груз с него снимается.

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

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

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

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

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

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

В морском праве слово «авария» получило иное толкование: под аварией понимается не само происшествие, а убытки и расходы, причиненные этим происшествием морскому предприятию. Эти убытки делятся на убытки общей аварии, которые распределяются между всеми участниками морского предприятия, и частной аварии, которые падают на владельца поврежденного имущества.

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

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

Наиболее характерные случаи общей аварии:

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

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

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

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

Убытки общей аварии распределяются между судном, грузом и фрахтом пропорционально их стоимости. Каждый из

страховщиков груза, судна или фрахта соответственно безоговорочно возмещает падающую на него долю убытков.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В морском страховании для доказательства интереса в застрахованном грузе необходимо представить коносаменты, железнодорожные накладные и другие перевозные документы, фактуры и счета, если по содержанию этих документов страхователь или его представитель имеют право распоряжаться грузами. При страховании фрахта необходимо представление чартеров и коносаментов. Наличие страхового случая подтверждается следующими документами: морским протестом, выпиской из судового журнала и другими актами, свидетельствующими о причинах страхового случая, а при пропаже судна без вести – достоверными сведениями о его

выходе из последнего порта и ожидаемой дате прибытия в очередной порт. Для доказательства размера претензии по убытку представляются аварийные сертификаты, составляемые аварийным комиссаром, акты экспертизы» оценочные и другие документы, составленные в соответствии с законом и обычаями того места, где происходит оформление убытка; оправдательные документы по произведенным расходам, а в случае наличия требования по уплате доли в общей аварии - обоснованный расчет и диспаша.

2. СТРАХОВАНИЕ КОНТЕЙНЕРОВ

Как показывает международная практика, наиболее эффективной с точки зрения сохранности грузов является их транспортировка в специальных контейнерах. В связи с этим за последние два десятилетия транспортировка в контейнерах получила самое широкое распространение как во внешнеторговых, так и во внутренних перевозках грузов.

Большое распространение форм и размеров применявшихся контейнеров привело к необходимости их стандартизации, особенно в международных морских перевозках. В практику перевозок внедрены крупномасштабные 10, 20, 30 и 40-футовые контейнеры. Их тип и размеры одобрены большинством стран мира, в том числе и Российской Федерацией.

Организация в нашей стране контейнерной транспортной службы (КТС) потребовала создания специализированного подвижного состава: судов-контейнеровозов, удлиненных железнодорожных четырехосных платформ для одновременной перевозки трех 20-футовых контейнеров, автомобильных полуприцепов и тягачей; сооружения специализированных контейнерных станций и терминалов (причалов), оборудованных высокопроизводительными перегрузочными средствами большой грузоподъемности, специальными автоконтейнеровозами и т. п.

Контейнерные перевозки стали самостоятельным видом перевозки грузов и в настоящее время широко обеспечены возможностью непрерывной последовательной транспортировки морскими, железнодорожными и автомобильными транспортными средствами.

Для транзита через территорию нашей страны таких крупнотоннажных контейнеров создана международная контейнерная линия.

Страхование контейнеров имеет определенную специфику. Объектом страхования являются сами контейнеры как емкости для помещенных в них грузов, однако они являются частью судна, предназначены для последующего снятия с судна в местах перевалки и перевозки содержащихся в них грузов на других

средствах транспорта или для складирования, и, следовательно, не могут быть застрахованы на условиях страхования судов. Их страхование осуществляется по специальным договорам страхования, заключенным обычно на стандартных английских условиях. Объем страхового покрытия при этом может быть различным. Страхование контейнеров может быть произведено как на условиях от всех рисков, так и на более узких условиях, покрывающих риск гибели контейнеров, падающую на контейнеры долю в общей аварии, расходы по спасению контейнеров, предотвращению и сокращению убытков.

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

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

Принимая на страхование риск гибели или повреждения контейнеров, страховщики обычно ограничивают свою ответственность по одной отправке определенными пределами как на время морской перевозки, так и отдельно на время сухопутной. Кроме того, для освобождения страховщика от мелких убытков применяется франшиза в различных размерах порядка 100-500 долл. Непременным условием страхования контейнеров является наличие четкого изображения на них порядковых номеров и других опознавательных знаков.

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

Страховщик не несет ответственности за естественный износ или постепенное ухудшение качества контейнеров, а также за их гибель, повреждения и возможные расходы, вызванные

задержкой рейса или естественными свойствами объекта страхования.

Ответственность страховщика за утрату механизмов контейнера наступает в случае полной гибели контейнера, однако в ряде случаев может быть предусмотрена ответственность страховщика за их повреждение.

Если контейнер поврежден, но повреждение не привело к его полной гибели, размер страхового вознаграждения не должен превышать разумной стоимости его ремонта. Если произошла последующая полная гибель поврежденного контейнера, ремонт которого не был сделан до его гибели, то страховщик отвечает лишь за полную, гибель контейнера и не должен выплачивать какие-либо суммы по несостоявшемуся ремонту, хотя бы эти суммы и были подтверждены ранее.

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

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

Если в договор фрахтования включена оговорка о взаимной вине в столкновении, согласно которой владельцы контейнеров обязаны возместить перевозчику падающую на контейнеры часть убытков, взысканных с перевозчика владельцами другого судна, страховщик, по условиям страхования контейнеров «от всех рисков», обязуется компенсировать страхователям (владельцам контейнеров) выплаченные ими суммы, но только в той доле, в которой убыток подлежит возмещению по условиям страхования. Специальная оговорка обуславливает, что данное страхование не должно служить источником извлечения выгоды перевозчиками или депозитариями.

Передача прав или интереса по полису или передача сумм, подлежащих выплате по условиям страхования, не может

осуществляться и признаваться страховщиком без датированного и подписанного страхователем или его представителем соответствующего извещения о таких передачах и передаточной надписи на полисе до уплаты убытка или возврата страховой премии.

В случае продажи (отчуждения) контейнера страхование считается аннулированным со дня его продажи. При аннулировании договора страхования со стороны страховщика подлежит возврату пропорциональная доля нетто-премии, а при аннулировании договора со стороны страхователя возврату подлежит премия, согласованная сторонами.

Специальная оговорка условий страхования контейнеров от всех рисков освобождает страховщика от ответственности по убыткам, вызванным конфискацией, захватом, арестом, запрещением или задержанием и их последствиями, а также попытками совершить такие действия. Кроме того, по смыслу этой оговорки страховщик не несет ответственности за последствия неприятельских действий или военных операций, независимо от того, было объявлено о начале военных действий или нет.

Страховщик освобождается также от ответственности по убыткам, связанным с последствиями гражданских войн, революций, вооруженных выступлений, мятежей, гражданских столкновений и пиратских действий.

Страховщик не несет ответственности за гибель или повреждения контейнеров, а также возможные расходы по убыткам, прямо или косвенно вызванным ионизирующей радиацией и загрязнением радиоактивностью от ядерного топлива или отходов сгорания ядерного топлива; воздействием радиоактивных, токсичных, взрывоопасных и других свойств ядерных соединений и их компонентов.

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

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

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

Бремя доказательства, что гибель или повреждение застрахованного контейнера произошли в результате воздействия опасностей покрытых страхованием, лежит на страхователе. Если в договоре страхования не предусмотрено иного, убытки от повреждения контейнеров возмещаются в сумме, не превышающей стоимости восстановления поврежденных или погибших частей, за вычетом Процента естественного износа этих частей на момент аварии.

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

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

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

Как и при всяких работах с тяжеловесными грузами, работы по обработке, транспортировке, перевалке и складированию контейнеров могут быть связаны с причинением материального

или физического ущерба третьим лицам, который по закону должен быть возмещен виновной стороной.

Поэтому, помимо страхования контейнеров от гибели или повреждения, страховщики принимают на страхование риск гражданской ответственности владельцев или арендаторов контейнеров за вред, который может быть причинен личности или имуществу третьих лиц в связи с использованием контейнеров. Покрытие предоставляется на условиях страхования гражданской ответственности с учетом специфики объекта страхования.

Страховщики при этом обычно ограничивают свою ответственность установлением определенных лимитов при приеме риска. Лимиты устанавливаются отдельно: за увечье или смерть одного лица; за уничтожение или повреждение имущества третьих лиц; за причинение увечья или смерти нескольким лицам и/или уничтожения или повреждение имущества нескольких лиц по одному страховому случаю.

3. МИНИМИЗАЦИЯ УБЫТКОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЗАСТРАХОВАННЫХ ГРУЗОВ

По мнению транспортных страховщиков, около 70% зафиксированных убытков можно было бы предотвратить при проведении необходимых мер по улучшению качества упаковки.

При анализе механических и климатических нагрузок, влияющих на перевозимые грузы, следует принимать во внимание ряд важных факторов, оказывающих определенное влияние на сохранность груза:

- 1) место назначения груза;
- 2) путь от экспортера до получателя;
- 3) каким транспортным средством осуществляется доставка груза;
- 4) где осуществляется перевозка и какими средствами;
- 5) предполагается ли контейнерная отправка;
- 6) в каком месте судна размещается груз;
- 7) условия в порту назначения (время ожидания до разгрузки судна);
- 8) заключительная транспортировка груза к месту назначения (дорожные условия);
- 9) условия разгрузки и перемещения грузов в пункте назначения;
- 10) условия складирования;
- 11) климатические условия при транспортировке и в пункте назначения (влажность воздуха, температурные колебания и т.д.).

Только после получения четких ответов на поставленные вопросы можно приниматься за надлежащую упаковку перевозимых грузов, определив наилучший для данного случая вид упаковки.

Упаковка обычно не влияет на возрастание стоимости перевозимых грузов, но порой существенно увеличивает непроизводительные расходы. В то же время экономия на упаковке значительно повышает риск транспортных убытков, что обязывает упаковочные и экспедиторские организации обращать

внимание отправителя на вероятные нагрузки на трассе и предлагать осуществлять упаковку надлежащим образом.

Для того чтобы выбрать упаковку, способную выдержать любое воздействие внешней среды на пути к получателю, очень важно знать нагрузки, характерные для различных видов транспортировки.

При железнодорожных отправлениях имеют место нагрузки как по вертикали, так и по горизонтали, особенно в процессе погрузки в железнодорожные вагоны. Кроме того, в пути груз подвергается воздействию качания, вибрации и центробежных сил, которые также часто недооцениваются.

При перевозке автотранспортными средствами действуют такие нагрузки как качание, тряска, вибрация, удары во время езды по плохим дорогам и булыжным мостовым, смещение груза от резкого торможения.

При морских перевозках возникают нагрузки вследствие удара или падения груза, а также горизонтальные удары во время размещения груза, давление в штабелях в трюмах, усиленное сжатие груза вследствие килевой или бортовой качки судна. Особенно это ощущается при международных морских перевозках. На груз оказывает влияние вибрация, а также вода (особенно на палубе судна и при складировании под открытым небом) и конденсированная влага, образующаяся внутри упаковки из-за высокой относительной влажности воздуха и при быстрой смене температур (что особенно характерно для контейнерной упаковки).

Часто существенным испытаниям подвергившийся груз подвергается в пунктах назначения, поэтому на складе в пункте назначения следует учитывать следующее: упакованные транспортные грузы могут храниться под открытым небом много месяцев при сильных изменениях погодных и температурных условий; груз может перемещаться автопогрузчиками и неподходящими подъемными средствами, ящики могут подвергаться толчкам вдоль и поперек, их могут укладывать в штабели. Нередко убытки по перевозимым грузам можно предотвратить только применяя соответствующую упаковку.

При авиаотправках в целях облегчения вес используют контейнеры из гофрированного картона в соответствии со стандартами, разработанными ИАТА (международной авиатранспортной ассоциацией). Размещение груза в этом случае удобно тем, что оно может размещаться любыми погрузочными средствами.

Заключительным этапом оформления упаковки экспортных грузов является чистая, удобочитаемая маркировка. Она является важным элементом и непременным условием при предъявлении страховщику заявления об убытке. В случае убытка безупречная маркировка может стать решающим фактором для заявления требования страховщику о возмещении.

Наряду с указанными символами на упаковке должны быть приведены следующие данные:

- наименование получателя;
- номер места;
- место и порт назначения;
- брутто- и нетто-вес груза;
- размеры упаковки.

Нанесение рекламы должно быть исключено, так как это может побудить к краже содержимого упаковки. Важнейшие данные маркировки должны быть нанесены по меньшей мере с двух сторон упаковки в виде хорошо читаемых водостойких надписей. При серийных отправлениях дополнением к маркировке служит упаковочный лист, прикрепленный к внешней стороне упаковки в непромокаемом конверте.

Из-за неудовлетворительно оформленной маркировки могут возникнуть неприятные последствия:

- потеря упаковочного листа на пути к получателю;
- прибытие груза с большой задержкой;
- повреждение поступившего груза из-за неправильного обращения с ним;
- штраф отправителю со стороны таможни;
- недовольство получателя;
- издержки, связанные с заменой отправки.

4. ПОСТРОЕНИЕ ТАРИФОВ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ

Один из основополагающих принципов гласит: страховая премия должна находиться в соответствии с риском. Поэтому главной задачей тарификации является строгое согласование размера премии с величиной риска.

Оценка страховых рисков и расчет страховых тарифов представляют для отечественных страховщиков достаточно сложную задачу. В особенности трудно ее решать начинающим страховую деятельность страховым организациям. Учитывая названные обстоятельства, Федеральная служба страхового надзора рекомендовала страховщикам использовать в практической работе Методику расчета тарифных ставок по рисковому видам страхования.

В методике для характеристики структуры тарифной ставки использованы следующие основные понятия.

Страховой тариф (брутто-тариф) – ставка страхового взноса с единицы страховой суммы или объекта страхования. Страховой тариф состоит из нетто-ставки и нагрузки, что можно представить следующей формулой:

$$T_b = T_n + T_{зрп},$$

где T_b – страховой тариф (брутто-тариф); T_n – тарифная нетто-ставка; $T_{зрп}$ – нагрузка.

Нетто-ставка страхового тарифа – часть страхового тарифа, предназначенная для обеспечения текущих страховых выплат по договорам страхования, которая в общем виде может быть выражена формулой:

$$T_n = P(A) * K * 100,$$

где A – страховой случай; $P(A)$ – вероятность страхового случая; K – коэффициент отношения средней выплаты к средней страховой сумме на один договор.

Нагрузка ($T_{зрп}$) – часть страхового тарифа, предназначенная для покрытия затрат на проведение страхования и создания резерва (фонда) предупредительных мероприятий. В составе нагрузки может быть предусмотрена прибыль от проведения страховых операций.

Основная задача, которая ставится при построении страховых тарифов по имущественным рискам, связана с определением вероятной суммы ущерба, приходящейся на каждого страхователя или на единицу страховой суммы.

При построении нетто-ставки принято исходить из равенства:

$$\Pi = B,$$

где Π - страховые платежи, соответствующие нетто-ставкам;
 B - страховое возмещение.

При указанном равенстве, рассчитав его правую часть, получают искомую величину страховых платежей.

Таким образом, в названных методиках механизм расчета тарифов в качестве основы принимает структуру тарифной ставки, показанную на рис. 1



Рисунок 1 - Структура страхового тарифа

Принимая во внимание универсальность и интернациональность страховых математических методов, имеет смысл остановиться на Методиках расчета тарифных ставок по рисковому виду страхования, используемых российскими страховщиками.

Под рисковыми в названных методиках понимаются виды страхования, относящиеся к видам страховой деятельности иным, чем страхование жизни:

- не предусматривающие обязательства страховщика по выплате страховой суммы при окончании срока действия договора страхования;
- не связанные с накоплением страховой суммы в течение срока действия договора страхования.

В рассматриваемые Методики входят две:

1. Методика расчета тарифных ставок по массовым рисковым видам страхования при наличии в страховом портфеле произвольного количества типовых рисков.

Под массовыми рисковыми видами страхования здесь понимаются виды страхования, предположительно охватывающие значительное число субъектов страхования и страховых рисков, характеризующихся однородностью объектов страхования и незначительным разбросом в размерах страховых сумм.

Данная методика применима при следующих условиях:

а) существует статистика либо какая-то другая информация по рассматриваемому виду страхования, что позволяет оценить следующие величины:

- вероятность наступления страхового случая по одному договору страхования;
- среднюю страховую сумму по одному договору страхования;
- среднее возмещение по одному договору страхования при наступлении страхового случая;

б) предполагается, что не будет опустошительных событий, когда одно событие влечет за собой несколько страховых случаев;

в) расчет тарифов проводится при заранее известном количестве договоров, которое предполагается заключить со страхователями.

2. Методика расчета тарифных ставок по массовым рисковым видам страхования на основе анализа имеющейся страховой статистики (фактической убыточности) за определенный период времени или при отсутствии таковой использовать статистическую информационную базу (демографическая статистика, смертность, инвалидность, производственный травматизм и т.д.).

Определение страхового тарифа на основе страховой статистики за несколько лет осуществляется с учетом прогнозируемого уровня убыточности страховой суммы на следующий год.

Данная методика применима при следующих условиях:

а) имеется информация о сумме страховых возмещении и совокупной страховой сумме по рискам, принятым на страхование, за ряд лет;

б) зависимость убыточности от времени близка к линейной.

Условия перевозки изделий различными видами транспорта могут быть трех видов.

Условия легкие (Л):

- перевозки без перегрузок железнодорожным транспортом;
- перевозки без перегрузок автомобильным транспортом - по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием (дороги 1-й категории по СНИП) на расстояние до 200 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категорий по СНИП) и грунтовым дорогам на расстояние до 50 км со скоростью до 40 км/ч;
- перевозки различными видами транспорта - воздушным или железнодорожным транспортом совместно с автомобильным, отнесенным к настоящим условиям, с общим числом перегрузок не более двух.

Условия средние (С):

- перевозки автомобильным транспортом с общим числом перегрузок не более четырех - по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием (дороги 1-й категории) на расстояние 200-1000 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категорий) и грунтовым дорогам на расстояние более 50 км со скоростью 40 км/ч;
- перевозки различными видами транспорта - воздушным, железнодорожным транспортом в сочетании их между собой и с автомобильным транспортом, отнесенным к условиям транспортирования Л с общим числом перегрузок 3-4 или к настоящим условиям транспортирования; водным путем (кроме моря) совместно с перевозками, отнесенными к условиям транспортирования Л, с общим числом перегрузок не более четырех.

Условия жесткие (Ж):

- перевозки автомобильным транспортом с любым числом перегрузок - по дорогам с асфальтовым или бетонным покрытием (дороги 1-й категории) на расстояние более 1000 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категорий) и грунтовым дорогам на расстояние более 250 км с большей скоростью, которое допускает транспортное средство;

- перевозки различными видами транспорта - воздушным, железнодорожным транспортом и водным путем (кроме моря) в сочетании их между собой и с автомобильным транспортом, отнесенным к условиям транспортирования Л и С с общим числом перегрузок более четырех или к настоящим условиям транспортирования; водным путем (кроме моря) совместно с перевозками, отнесенными к условиям транспортирования С и с любым числом перегрузок;
- перевозки, включающие транспортирование морем.

К условиям Л и С могут быть отнесены перевозки гужевым транспортом, на аэросанях, санных прицепах к тракторам на расстояние в пределах, установленных для перевозок автомобильным транспортом.

При транспортировании изделий в закрытых транспортных средствах или под укрытием в условиях Л их допускается перевозить без упаковки, с защитой отдельных частей изделий, применением следующей тары и вспомогательных упаковочных средств:

- ящики дощатые крупного габарита с обшивкой древесноволокнистыми плитами, решетчатые, включая обрешетки;
- ящики фанерные (толщина фанеры 3 мм), из гофрированного или сплошного склеенного картона;
- барабаны фанерные (толщина фанеры не более 4 мм), металлические (толщина листов стали не более 0,4 мм);
- мешки бумажные многослойные, полиэтиленовые, тканевые, бумажно-пленочная обертка, чехлы, связки, потребительская тара.

Изделия, транспортируемые в условиях Л и С открытыми транспортными средствами при бесперегрузочных перевозках, допускается перевозить без упаковки с учетом правил перевозок грузов, действующих на транспорте соответствующего вида. В зависимости от конструктивных особенностей изделий для обеспечения их сохранности в условиях транспортирования Ж необходимо предусматривать в нормативно-технической документации на конкретные виды изделий на таре

дополнительные крепления в виде поясов, угольников, планок и т.д.

Сроки транспортирования и промежуточного хранения при перегрузках не должны превышать 1 месяца для условий транспортирования Л, 3 месяца – для условий С и 6 месяцев – для условий Ж. Допускается увеличивать срок транспортирования и промежуточного хранения изделий при перегрузках за счет сроков нахождения в стационарных условиях.

Крепление грузов в транспортных средствах и транспортирование осуществляют в соответствии с правилами, действующими на транспорте данного вида. Если условия транспортирования выбраны только по признаку числа перегрузок, то при установлении ограничительных требований к обращению с грузом допускаются более легкие условия транспортирования.

Упаковку по функциональному назначению (в отношении защиты от внешних воздействующих факторов) подразделяют на внутреннюю упаковку, транспортную тару и средства амортизации и крепления изделий в таре и других средствах упаковки.

В зависимости от требований к защите изделий от воздействия механических факторов при транспортировании и хранении устанавливают три исполнения упаковки по прочности:

- легкое (Л);
- среднее (С);
- усиленное (У).

В соответствии с перечисленными категориями исполнения упаковки по прочности исполняются по прочности средства крепления, т.е. имеется взаимосвязанный процесс, но никак не разрозненный.

В зависимости от требований к защите изделий от воздействия климатических факторов (внешней среды) устанавливают следующие категории упаковки (КУ):

КУ-1 – для защиты от прямого попадания атмосферных осадков, брызг воды и солнечной ультрафиолетовой радиации, для ограничения проникновения пыли, песка, аэрозолей;

КУ-2 – для защиты от проникновения атмосферных осадков, брызг воды, солнечной ультрафиолетовой радиации, пыли, песка, аэрозолей;

КУ-3 – для защиты от проникновения атмосферных осадков, брызг воды, солнечной ультрафиолетовой радиации, пыли, песка, аэрозолей, для ограничения проникновения газов и водяных паров, для предотвращения развития плесневых грибков. Данная категория имеет две модификации:

1) КУ-ЗА – упаковка с применением чехла из полиэтиленовой пленки толщиной 0,15 мм и осушителя;

2) КУ-ЗБ – усиленная по сравнению с КУ-ЗА упаковка с применением осушителя, в которой, помимо этого, усиление достигается путем применения двойного чехла, утолщения материала чехла или менее газо- и паропроницаемого чехла, футляра, пенала;

КУ-4 – для защиты от проникновения атмосферных осадков, брызг воды, солнечной ультрафиолетовой радиации, пыли, песка, аэрозолей, газов и водяных паров и для предотвращения развития плесневых грибков (герметичная упаковка).

Каждая предыдущая категория упаковки является облегченной по сравнению с последующей.

Размеры ящиков и обрешеток устанавливают с учетом размеров, массы и конструктивных особенностей упаковываемых изделий, размеров транспортных средств и условий транспортирования.

Сроки транспортирования и промежуточного хранения при перегрузках не должны превышать 1 месяца для условий транспортирования Л, 3 месяца – для условий С и 6 месяцев – для условий Ж.

Долголетняя практика в морском страховании, охватывающем все мировое пространство, выработала некоторые начала для установления размеров страховых платежей. В основе тарификации страхования грузов лежат три главных начала:

- 1) вид транспорта;
- 2) род груза (товара);
- 3) протяженность пути.

Как не трудно убедиться, принципы построения тарифов по страхованию грузов и размера ставок премии, прежде всего, зависят от ряда постоянно действующих факторов. Также надо отметить, что тариф является весьма гибким экономическим инструментом, полностью учитывает интересы страхователей по предоставлению им максимально возможного страхового покрытия.

Тарифы страховых премий в морском страховании время от времени подвергаются пересмотру и соответственно повышаются или понижаются, однако, не путем изменения основного тарифа, а путем надбавки или скидки в размере известного процента.

Большое значение при установлении ставок премии имеет вид транспорта, на котором перевозится застрахованный груз. Различают пять видов транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, авиационный, речной. Приведенная «очередность», бытующая сегодня среди страховщиков, характеризует не столько количество грузов, перевозимых тем или иным видом транспорта, сколько количество страхований, приходящихся в настоящее время на соответствующий вид транспорта.

Названные факторы по-разному учитываются страховщиками, как это сделано в конкретном случае, показано в табл. 1. Здесь приведены реальные фактические данные страховых компаний, предназначенные для пользования страхователями.

Таблица 1 -Тарифы по страхованию грузов с ответственностью «от всех рисков»

Вид груза	Вид транспорта и расстояние, км			
	Автомобильный до 1500	Железнодорожный до 5000	Морской до 10000 миль	Авиация до 10000
Прокат, сырье	0,2-0,45	0,2-0,45	0,15-0,4	-
Лес	0,3-0,5	0,25-0,5	0,2-0,5	-
Бумага	0,3-0,6	0,25-0,6	0,25-0,55	0,2-0,5
Химия, полимеры	0,3-0,6	0,25-0,55	0,2-0,5	0,15-0,45
Техника, оборудование	0,35-0,75	0,3-0,65	0,25-0,6	0,2-0,55
Мебель	0,45-0,75	0,35-0,7	0,3-0,69	0,25-

				0,6
ТНП	0,55-0,8	0,45-0,75	0,4-0,7	0,35-0,65
Продовольственные товары	0,55-0,85	0,45-0,8	0,4-0,75	0,35-0,7
Оргтехника, оптика	0,55-0,8	0,45-0,8	0,4-0,75	0,35-0,7
Спирт, напитки	0,6-0,9	0,55-0,85	0,5-0,8	0,45-0,75
Опасные грузы	0,85-2,0	0,85-2,0	0,85-2,0	0,7-1,5

Примечание. При увеличении дальности перевозки вводится поправочный коэффициент на каждую следующую 1000 км для: автомобильного и железнодорожного транспортов - 0,05%; морского транспорта - 0,04%; авиационного транспорта - 0,025%.

В страховании транспортируемых грузов нет установленного премиального тарифа, как в других видах страхования. Премия зависит от объективных и субъективных условий, которые страховщик должен индивидуально учитывать. Как это сделано одним из страховщиков применительно к перевозке грузов автотранспортом, показано в табл. 2. Следует обратить внимание, что обеспечение безопасности транспортирования грузов обуславливает значительное понижение страховых премий.

Таблица 2 - Страховые тарифы по автомобильным перевозкам

Вид груза	До 1500 км		1500-4000 км		> 4000км	
	с охр.	без охр.	с охр.	без охр.	с охр.	без охр.
Автомобили, спиртное	0,5	0,65	0,6	0,8	0,75	-
Сигареты, изделия из меха, кожи, теле-видео-аудиотехника	0,45	0,6	0,55	0,7	0,65	
Продукты, напитки, одежда, обувь, парфюмерия	0,4	0,5	0,5	0,65	0,6	0,8
Вычислительная, бытовая техника, оргтехника	0,35	0,45	0,45	0,6	0,55	0,7
Мебель, оборудование, материалы	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,65

Из приведенного перечня вторым важным условием при установлении страховой премии является род груза (товара). В настоящее время в отечественном страховании сложилась определенная классификация грузов (товаров) для приема на

страхование. Деление производится на три группы в зависимости от степени риска (табл. 3).

Таблица 3 - Группы опасных грузов (товаров) при страховании

Группа А - повыше н ный риск	Драгоценные металлы, ювелирные изделия, произведения искусства, промышленная и бытовая электроника, медицинская техника, пушнина и изделия из меховой промышленности, стекло и прочие изделия него, а также прочие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых высок из-за их высоких потребительских качеств, физических и естественных свойств
Группа Б - средний риск	Технологическое оборудование, запасные части, общемашиностроительная продукция, сельхозтехника, продукты питания, продукция хозяйственного назначения, обувь, одежда, мебель, парфюмерия, фармацевтическая и химическая продукция, а также другие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых не очень высок
Группа В - малый риск	Металлопрокат, метизы, древесина, бумага, стройматериалы, трубы, уголь, руда, нефть, а также другие грузы, риск гибели, повреждения или кражи которых незначителен из-за их физических и естественных свойств

Как свидетельствуют данные, приведенные в табл. 3., наиболее типичные грузы (товары) подразделяются на три группы соответственно большей или меньшей опасности их перевозки в зависимости от ценности, прочности и громоздкости. Следует отметить, что при подобной классификации в соответствующие группы сведены довольно разнородные грузы (товары).

В частности, это наглядно видно на примере группы А. В ее состав входят ценные грузы, которые сами по себе также разнородные. К ним обычно относят: слитки драгоценных металлов или изделия из них, драгоценные камни или дорогостоящие ювелирные изделия, банкноты и монеты, облигации, платежные средства или ценные бумаги иного рода, ценные произведения искусства.

Следовательно, приведенные группы риска можно использовать только для установления базисных или исходных ставок (табл. 4), к которым следует применять надбавки и скидки в зависимости от различных причин и обстоятельств. В частности, для объема ответственности страховщика имеют существенное

значение те ограничительные формулировки, которые в соответствии с условиями страхования включены в полис.

Таблица 4 - Страховые тарифы по видам транспорта и группам риска груза

Объем ответственности	Вид транспорта	Группы риска груза за		
		А	Б	В
Полная гибель всего или части груза	Автомоб.	0,5	0,35	0,3
	Железнодорож.	0,38	0,2	0,14
	Мор., реч.	0,33	0,23	0,15
	Воздушн.	0,3	0,21	0,13
Полная гибель и повреждение всего или части груза	Автомоб.	0,65	0,45	0,35
	Железнодорож.	0,43	0,28	0,2
	Мор., реч.	1,1	0,5	0,25
	Воздушн.	0,34	0,32	0,18
За все риски	Автомоб.	3,2	2,4	1,6
	Железнодорож.	2,3	1,6	0,9
	Мор., реч.	1,9	1,4	0,5
	Воздушн.	1,2	0,7	0,35

Примечания:

1. При смешанном составе груза (из разных категорий риска) за основу при расчете принимается груз с наибольшей заявленной стоимостью.

2. Данные тарифы приведены при перевозках на дальность до 1000 км.

3. При увеличении дальности перевозки на расстояние свыше 1000 км вводится поправочный коэффициент равный 0,1% от величины тарифа за каждые последующие 1000 км пути.

4. Базисные ставки рассчитаны на перевозку грузов отечественными транспортными средствами.

С точки зрения сохранности грузов наиболее эффективной является транспортировка в специальных контейнерах, которая также обеспечивается страховой защитой. Объектом страхования являются сами контейнеры, как емкости для помещенных в них грузов. Их страхование осуществляется по специальным договорам страхования. Объем страхового покрытия при этом может быть различным. Страхование контейнеров может быть произведено как на условиях от всех рисков, так и на более узких условиях, покрывающих риск гибели контейнеров, падающую на контейнеры долю в общей аварии, расходы по спасанию

контейнеров, предотвращению и сокращению убытков. Пример установления ставок премии при страховании железнодорожных перевозок грузов в контейнерах приведен в табл. 5.

Таблица 5 - Страховые тарифы по железнодорожным перевозкам в контейнерах

Род груза	3- и 5-тонные	20-тонные
Спиртное (франшиза безусловная 3%)	0,65	0,55
Сигареты, изделия из меха, кожи, теле-видео-аудиотехника	0,6	0,5
Продукты, напитки, одежда, обувь, парфюмерия	0,5	0,45
Вычислительная, бытовая техника, оргтехника	0,45	0,4
Мебель, оборудование, материалы	0,4	0,35

Примечания:

1. Данные тарифы приведены при перевозках на дальность до 6000 км. При расстоянии свыше 6000 км тарифная ставка увеличивается на 0,05% на каждую следующую 1000 км.

2. Перевозки в металлических вагонах страхуются по тарифам для 20-тонных контейнеров.

3. Перевозки в рефрижераторных секциях страхуются в половину тарифной ставки для 20 тонных контейнеров.

Для калькуляции премии требуется детальный учет риска и знание риска. Как уже отмечалось, страховая премия определяется по ставкам, рассчитанным в пропорциональной зависимости от дальности перевозки, вида и надежности транспорта, характера груза. Если заключается договор страхования на условиях «с ответственностью за все риски», тарифная ставка должна быть установлена выше, чем при страховании по условиям «с ответственностью за частную аварию», и при расчете ставки следует применять повышающий коэффициент (см. табл. 6).

Таблица 6 - Тарифные ставки по страхованию грузов

Вид транспорта	Ответственность	
	Все риски	Частная авария
Воздушный	0,5-0,9	0,4-0,8
Морской	0,6-1,0	0,5-0,9
Железнодорожный	0,6-1,0	0,5-0,9
Автомобильный	0,7-1,2	0,6-1,0

Страховые тарифы, ввиду большого разнообразия факторов, которые необходимо учесть, состоят из базовой страховой премии и надбавки, устанавливаемой страховщиком самостоятельно. Базовая страховая премия рассчитывается дифференцирование по видам транспорта и условиям ответственности. Размер надбавки к базовой страховой премии устанавливается страховщиком с учетом степени принимаемого на страхование риска. Поэтому вполне правомерно указывать ставки премии не конкретной цифрой, а диапазоном цифр, в котором может находиться конкретная величина ставки премии, отражающая соответствующие условия договора страхования.

При страховании грузов страховщики обращают внимание на то, какие транспортные риски еще застрахованы, в частности, транспортное средство (каска) и ответственность перевозчика. Это также говорит в пользу установления пределов величин ставок премии.

Проиллюстрировать данный подход можно примером (см. табл. 7.), в котором приводятся данные двух страховых компаний с разными формами собственности.

Таблица 7 - Базовые ставки премии по страхованию грузоперевозок

Грузоперевозки	Ставка премии	
	Государственная СК	Частная СК
Автомобильным транспортом	от 0,6 до 3,0	от 0,5 до 2,5
Железнодорожным транспортом	от 0,5 до 2,5	от 0,7 до 3,0
Морским (водным) транспортом	от 0,4 до 2,0	от 0,2 до 1,5
Авиационным транспортом	от 0,3 до 1,5	от 0,15 до 2,5

Примечание. Ставки приведены в % от стоимости груза за одну перевозку.

Важным условием для правильного исчисления премий является рационально поставленная статистика. Но организация статистического учета в области транспортного страхования трудное дело, как в этом можно было убедиться по вышеприведенным примерам. Здесь влияют две главные причины.

Во-первых, осложнен сбор статистической информации из-за ведомственной закрытости отечественных транспортных организаций, которые в большинстве случаев по-прежнему остаются монополистами.

Во-вторых, страховщик должен осуществить тщательную группировку самых разнообразных данных. Один только их перечень составляет обширный список. А также в каждом конкретном случае надо применить адекватные математические методы, учитывающие специфику страховых операций. Если в качестве примера рассмотреть страхование грузов, транспортируемых по морю, то страховщик должен принять во внимание и затем дать качественную и количественную меру страховых рисков в зависимости от следующих факторов:

- судно с его владельцем и капитаном;
- путь, по которому направляется судно;
- место отправления и место назначения;
- время, года и состояние погоды;
- род товара и способ его упаковки;
- способ отправки груза: в трюме или на палубе;
- свойства груза;
- политико-экономические условия и т.п.

Получить достоверные сведения по всему этому перечню, естественно далеко не полному, довольно трудно, а иногда вообще невозможно. В настоящее время из-за разобщенности отечественных страховщиков каждая страховая компания, занимающаяся страхованием рассматриваемых транспортных рисков, имеет свою статистику. Мало того, опасаясь конкуренции, держат ее в секрете. Такое поведение свойственно страховщикам, только осваивающим рынок. Однако показатели убыточности их деятельности, которые постоянно сопутствуют

страхованию транспортных рисков, обязательно побудят страховщиков объединиться для выработки согласованных действий, в том числе при выработке тарифов страховых премий.

Таким образом, в страховании грузов применяются индивидуальные для каждой перевозки ставки премии в зависимости от влияния различных факторов, о которых говорилось выше. Твердые тарифы ставок выработать практически невозможно. Практика знает только отдельные твердые тарифы для одноименных грузов, регулярно перевозимых в идентичных условиях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Процессу реализации продукции всегда сопутствуют риски. В большинстве оговорок о поставках риск переходит во время транспортировки. Это означает, что стороны несут риск только на отдельных участках. Также в современной торговле грузы нередко продаются во время транспортировки. При «скрытых» ущербах часто нельзя установить, действительно ли они наступили, когда груз транспортировался, находясь на риске продавца или уже на риске покупателя.

Поэтому знание природы рисков вызывает потребность в защите от них. Именно потребность в защите позволяет сформировать адекватные условия страхования – механизм перевода риска на страховщика.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданский кодекс Российской Федерации Часть первая. Федеральный закон от 30 ноября 1994 года №51-Ф.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации Часть вторая. Федеральный закон от 26 января 1996 года №14-ФЗ.
3. Кодекс торгового мореплавания СССР от 17 сентября 1968 г.
4. Журавлев Ю.М. Страхование во внешнеэкономических связях. - М.: «АНКИЛ», 1993 -74 с.
5. Коломин Е.В., Шахов В.В. Словарь страховых терминов. -М.: Финансы и статистика, 1992. -336 с.
6. Смирнов В.В. Страховая защита от рисков при реализации продукции по договорам купли-продажи по базисам поставки. - М.: «АНКИЛ», 1997, -232 с.
7. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. -М.: Страховой полис, ЮНИТИ, 1997. -311 с.
8. Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам /КДПГ/ (с изменениями, внесенными Протоколом от 5 июля 1978 года)
9. Методики расчета тарифных ставок по рисковым видам страхования. Утверждены распоряжением Росстрахнадзора №02-03-36 от 8 июля 1993 г.//Страховое дело. -М., 1993. -№8. -С.10-19

ПРИЛОЖЕНИЯ

ВОПРОСНИК ПО ТРАНСПОРТНОМУ СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ

1.	Страхователь	<i>Название компании: Контактное лицо и телефон: Отношение к грузу (продавец, покупатель и т.д.):</i>	
2.	Описание груза	<i>Наименование: Упаковка:</i>	
3.	Вид транспорта и способ перевозки		
4.	Маршрут перевозки Пункты перегрузки Пункты хранения (период хранения)		
5.	Средний срок одной перевозки	осуществления	
6.	Перевозчик или экспедитор		
7.	Когда страхователю известна стоимость груза по одной отгрузке	<i>Не менее чем за день до начала перевозки После погрузки груза в транспортное средство НЕ ПОЗДНЕЕ ДНЯ НАЧАЛА ПЕРЕВОЗКИ НЕ РАНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ ДЕНЬ ПОСЛЕ НАЧАЛА ПЕРЕВОЗКИ Иное</i>	
8.	Условия поставки и назначение перевозки		
9.	Охрана или сопровождение		
10.	Количество перевозок		
11.	Стоимость единицы груза		
12.	Средняя и максимальная стоимость груза по одной перевозке	<i>Средняя: Максимальная:</i>	
13.	Необходимые условия страхования (страховые риски)		
С ответственностью за все риски			<input checked="" type="checkbox"/>
С ответственностью за согласованные риски			<input type="checkbox"/>
ДТП, крушение, сход с рельсов			
<i>Пожар или взрыв</i>			
<i>Стихийные бедствия</i>			
<i>Кража с проникновением в кузов транспортного средства, место хранения груза</i>			
<i>Грабеж, разбойное нападение</i>			
<i>Голомка рефрижераторной установки</i>			
<i>Подмочка груза забортной водой</i>			
<i>Гибель целых мест в результате инцидентов при погрузке и выгрузке</i>			
<i>Пропажа транспортного средства без вести</i>			
Иные риски:			
1			
14.	Опыт подобных перевозок и статистика убытков		
15.	Страховался ли груз ранее? Страховщик, условия страхования и тарифы		

Настоящим подтверждаем, что данные, приведенные в этом Заявлении, являются полными и достоверными, также любое возмещение будет рассчитано на основании вышеуказанной информации.

Signatures / Подписи:

Broker / Брокер:

Date / Дата

Insured / Страхователь:

Date / Дата

АНКЕТА СТРАХОВАТЕЛЯ

ПО ПЕРЕВОЗКЕ КАРТИН, АНТИКВАРИАТА И ИНЫХ КУЛЬТУРНЫХ ЦЕННОСТЕЙ

I. СВЕДЕНИЯ О СТРАХОВАТЕЛЕ

1. Наименование Страхователя

2. Юридический адрес

3. Адрес фактического местонахождения тел. факс

4. Руководитель предприятия (должность, Ф.И.О. полностью)

5. Банковские реквизиты

Расчетный счет №

Банк

Корреспондентский счет №

ИНН БИК

II. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВОЗИМОМ ГРУЗЕ

1. Вид груза

(картины, скульптура, мебель, фарфор и керамика, антикварные ценности)

2. Вид транспорта

(воздушный транспорт, автомобильный, железнодорожный, морской, смешанная перевозка)

3. Маршрут, регион перевозки

4. Регулярность перевозок

(единичная перевозка, регулярные перевозки (указать количество), по мере необходимости)

5. Назначение перевозки

(участие в выставках, груз для продажи, прочее)

6. Право распоряжения грузом

(принадлежит на праве собственности, на праве хозяйственного ведения, по договору аренды, иное)

7. Стоимость груза по отдельной перевозке

(для регулярных перевозок - средняя стоимость и максимально возможная стоимость, для перевозок по нескольким направлениям - стоимость по каждому направлению)

8. Среднемесячная стоимость перевозимого груза

9. Ожидаемая годовая стоимость перевозимого груза

.....

III. СВЕДЕНИЯ О ПЕРЕВОЗКЕ И ПЕРЕВОЗЧИКЕ

1. Вид перевозки

(обычная, вооруженное сопровождение и т.д.)

2. Организация, осуществляющая отгрузку (отправитель)

3. Порядок сдачи груза к перевозке

(действия грузоотправителя - оформление специальных актов (описей), упаковка и т.д.)

4. Где происходит сдача груза перевозчику

5. Порядок охраны груза в период перевозки

6. Организация, осуществляющая получение груза (получатель)

7. Порядок приемки груза

(действия грузополучателя - оформление специальных актов, обычным порядком, с привлечением экспертов и т.д.)

8. Наименование и реквизиты организации перевозчика

IV. СВЕДЕНИЯ О МЕСТЕ ЭКСПОНИРОВАНИЯ (ХРАНЕНИЯ)

1. Адрес

2. Общие сведения о здании (помещении), где происходит хранение.....

3. Сведения о системе охраны:

а) наличие охранной сигнализации с выводом на пульт (да/нет).....

б) тип датчиков охранной сигнализации, их расположение

(на нарушение монолитности, на движущийся объект, в каждом помещении и т.д.)

в) наличие службы охраны

г) наличие дополнительных средств защиты

(видеокамеры, решетки на окнах, металлические двери, иное)

д) режим дежурства службы охраны

(круглосуточно, в нерабочее время)

4. Сведения о противопожарной защите

а) наличие пожарной сигнализации

(ручная, автоматическая с выводом на пульт)

б) тип датчиков, их расположение

(тепловые, дымовые, огневые, в каждом помещении, иное)

в) наличие и состояние первичных средств пожаротушения

(огнетушители, стенные гидранты, спринклерная система, иное)

V. УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ.

1. Необходимый объем страхового покрытия:

- С ответственностью Страховщика за «все риски»
- С ответственностью Страховщика за убытки от повреждения и/или утраты застрахованного груза в результате (ненужное зачеркнуть):

-столкновения или контакта судна (лихтера, баржи) или другого транспортного средства (ТС), перевозящего груз, с любым внешним объектом, за исключением контакта с водой;	да не Т
-переворачивания, опрокидывания или схода с рельсов наземного транспортного средства, перевозящего груз;	да не Т
-хищения груза путем кражи со взломом, грабежа или разбойного нападения;	да не Т
-угона ТС, перевозящего груз, хищения отдельных частей, деталей и принадлежностей ТС, перевозящего груз;	да не Т
-пожара или взрыва;	да не Т
-аварийной посадки воздушного ТС, перевозящего груз;	да не Т
-столкновения воздушных ТС, летательных аппаратов;	да не Т
-падения летательных объектов либо их обломков и иных предметов;	да не Т
-стихийных бедствий (землетрясения, обвала, оползня, сели, бури, вихря, урагана, шторма, смерча, извержения вулкана, паводка, наводнения, ливня, града, действий необычных для данной местности морозов, обильного снегопада, выхода подпочвенных вод, оседания и просадки грунта);	да не Т
-удара молнии;	да не Т
-пропажи без вести транспортного средства, перевозящего застрахованный груз;	да не Т
-разрушения мостов;	да не Т
-внезапного разрушения складских помещений в процессе промежуточного хранения грузов;	да не Т
-аварии водопроводных, отопительных, противопожарных и канализационных систем, проникновения воды из соседних помещений в место хранения груза;	да не Т
-непредвиденного отключения электроэнергии, водоснабжения, подачи тепла в складских помещениях в процессе промежуточного хранения грузов.	да не Т

Прочие события

2. Статистика убытков за последние 2 года

Страховщик обязуется соблюдать конфиденциальность полученной информации. Заполнение настоящей Анкеты не накладывает на Страхователя обязанностей по заключению договора Страхования, однако, согласовано, что Страховщик несет ответственность только в

соответствии с указанными выше сведениями о характере груза и условиях перевозки.

Фамилия, имя, отчество, должность и подпись лица, заполнившего анкету

«__»_____ 20__ г.

М.П.

ЗАЯВЛЕНИЕ на добровольное страхование грузов

Наименование _____
 Местонахождение _____
 ие _____
 Телефо _____ Факс _____ E-mail _____
 он _____
 Банковские реквизиты _____

Прошу заключить договор страхования груза на условиях Правил страховой компании по варианту: ___1 ___2 ___3

Наименование _____
 груза _____
 Пункт отправления _____
 Пункт назначения _____
 Наличие перегрузок да в _____ (пункт перегрузки)
 нет

Хранение на складах во время да _____ дней
 перегрузок нет

Характеристика _____
 упаковки _____
 Число мест _____ Вес груза _____

Вид транспорта (гос. номер а/м, № _____
 вагона) _____
 Номер и дата оформления ТТН, инвойса коносамента или других
 перевозочных документов _____

Страховая сумма _____
Франшиза в _____ процентах от условная
страховой суммы _____
 безусловн
 ая _____

Срок действия договора _____ **по** _____
страхования с _____

Способ отправки груза (в трюме, на палубе, в цистерне, на платформе, в крытом вагоне, навалом, насыпью и т.п.) _____

Тип судна _____
 Количество отправок _____
 груза _____

Перевозка груза собственным транспортом
выполняется профессиональным перевозчиком

Количество водителей, осуществляющих перевозку груза (при международной автомобильной перевозке)

Наличие у перевозчика полиса страхования ответственности за перевозимый груз

- да
 нет

Наличие
охраны

Используется ли при перевозке специальное для данной категории груза перевозочное средство

- да
 нет

Груз отправляется с осмотром представителя страховой компании

- да
 нет

Являлись ли Вы ранее страхователем нашей компании по данному виду страхования

- да
 нет

Осуществляли ли Вы ранее транспортировки данного рода грузов

- да, в течение _____ лет
 нет

Имеется ли у вашего предприятия долгосрочный контракт на поставку заявленного на страхование груза

- да
 нет

Количество видов страхования, по которым заключены договоры со страховой компанией

(включая заключаемый договор)

Дополнительные условия согласно п.2.3 правил страхования

Статистика убытков за последние 5 лет

Характер происшествия	Дата	Сумма убытка

Примечания, дополнительная информация

С Правилами страхования ознакомлен и согласен заключить договор на условиях, изложенных в Правилах добровольного страхования грузов компании

Достоверность вышеуказанных сведений подтверждаю:

Должность _____

Ф.И.О. _____

Подпись _____

Дата "___" _____ г.

М.П.

ЙОРК-АНТВЕРПЕНСКИЕ ПРАВИЛА (приняты в г. Гамбурге 04.04.1974)(с изм. 1990 г.)

Правила о толковании

При распределении общей аварии должны применяться следующие литерные и цифровые правила, с исключением применения законов и практики, не совпадающих с этими правилами. За исключением того, что предусмотрено цифровыми правилами, общая авария должна распределяться в соответствии с литерными правилами.

Правило А

Акт общей аварии имеет место тогда и только тогда, когда ради общей безопасности и с целью предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, осуществляются намеренно и разумно чрезвычайные пожертвования или затраты.

Правило В

Общеварийные пожертвования и расходы подлежат отнесению на различные участвующие интересы на основаниях, предусмотренных далее.

Правило С

По общей аварии возмещаются только такие потери, убытки или издержки, которые являются прямым последствием акта общей аварии. Потеря или убыток, понесенные судном или грузом вследствие задержки как во время рейса, так и впоследствии (например, из-за простоя), а также любого рода косвенный убыток (типа упущенных рыночных возможностей) не признаются общей аварией.

Правило D

Право на возмещение убытков по общей аварии не затрагивается, даже если событие, вызвавшее пожертвование или затраты, обусловлено виной одной из участвующих в предприятии сторон, что, однако, не ущемляет возможных средств судебной защиты против или в интересах этой стороны в отношении такой вины.

Правило E

На стороне, заявляющей требования в порядке общей аварии, лежит бремя доказывания того, что заявленные убытки и расходы действительно подлежат возмещению в порядке аварии.

Правило F

Чрезвычайные расходы, произведенные вместо других расходов, которые подлежали бы возмещению по общей аварии, должны рассматриваться как общая авария и соответственно возмещаться независимо от сбережения, если таковые были, для других интересов, но только в пределах избежанных общеварийных расходов.

Правило G

Общая авария должна исчисляться как в отношении убытков, так и в отношении контрибуционных взносов на основании стоимостей во время и в месте окончания предприятия. Это правило не затрагивает определения места, в котором должна быть составлена диспаша.

Правило I*Выбрасывание груза*

Выбрасывание за борт груза возмещается в порядке общей аварии лишь в том случае, когда такой груз перевозится в соответствии с признанными торговыми обычаями.

Правило II*Ущерб от выбрасывания и пожертвования ради общей безопасности*

Ущерб, причиненный судну и грузу или одному из них посредством или в результате пожертвования ради общей безопасности, а также ущерб, причиненный водой, проникшей внутрь судна через открытые люки или другие отверстия, сделанные с целью выбрасывания груза ради общей безопасности, подлежат возмещению в порядке общей аварии.

Правило III*Тушение пожара на борту судна*

Ущерб, который при тушении пожара на борту судна причинен судну и грузу или одному из них водой или иным образом, включая ущерб от выбрасывания на берег или затопления горящего судна, подлежит возмещению в порядке общей аварии, за исключением того, что не полагается компенсации за ущерб от дыма или сгорания, каким бы образом он ни был причинен.

Правило IV*Обрубание обломков*

Потеря или убыток, вызванные обрубанием обломков или частей судна, которые были снесены ранее или потеряны в результате несчастного случая, не подлежат возмещению в порядке общей аварии.

Правило V*Преднамеренная посадка на мель*

Когда судно преднамеренно выброшено на берег ради общей безопасности, независимо от того, могло ли оно быть снесено в этом случае на берег или нет, потери или убытки, явившиеся следствием такого выбрасывания, принимаются на общую аварию.

Правило VI*Спасание*

а) Расходы, произведенные сторонами, участвующими в морском предприятии, и являющиеся по своему характеру расходами по спасанию, будь то на основании договора или иным образом, принимаются на общую аварию при условии, что спасательные операции осуществлялись в целях предохранения от опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии.

Расходы, принимаемые на общую аварию, включают любое спасательное вознаграждение, при определении которого принимаются во внимание мастерство и усилия спасателей, направленные на предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде, как это указывается в пункте 1 "б" статьи 13 Международной конвенции по спасанию 1989 г.

б) Специальная компенсация, уплачиваемая спасателю судовладельцем в силу статьи 14 названной Конвенции в размере, определенном в пункте 4 этой статьи, или в силу любого другого положения подобного содержания, не принимается на общую аварию.

Правило VII

Повреждение машин и котлов

Повреждения, причиненные любым машинам и котлам судна, находящегося на мели в опасном положении, при осуществлении усилий для восстановления его плавучести, возмещаются по общей аварии, если доказано, что эти повреждения были результатом действительного намерения снять судно с мели ради общей безопасности, несмотря на риск таких повреждений; однако, если судно находится на плаву, никакие потери или ущерб, причиненные работой главной силовой установки и котлов, ни при каких обстоятельствах не подлежат возмещению в порядке общей аварии.

Правило VIII

Расходы по разгрузке сидящего на мели судна и вызванный этим ущерб

Если судно находится на мели и в порядке акта общей аварии с него выгружают груз, топливо и судовое снабжение или что-либо из вышеперечисленного, дополнительные расходы по разгрузке, найму лихтеров и обратной погрузке (если она будет иметь место), а также потери или ущерб, происшедшие вследствие этого, подлежат принятию на общую аварию.

Правило IX

Инвентарь судна и предметы снабжения, сожженные вместо топлива

Судовой инвентарь и судовое снабжение или что-либо из них, по необходимости сожженные вместо топлива ради общей безопасности в угрожающей ситуации, принимаются на общую аварию в том и только в том случае, если судно было обеспечено достаточным запасом топлива. Однако счету общей аварии кредитуется стоимость расчетного количества топлива, которое было бы израсходовано, по текущим ценам в последнем порту, из которого вышло судно, на день его отхода.

Правило X

Расходы в порту - убежище и т.п.

а) Если судно вынуждено зайти в порт или место убежища либо возвратиться в порт или место погрузки вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые делают этот заход необходимым ради общей безопасности, расходы по заходу в такой порт или место подлежат принятию на общую аварию; если судно выйдет оттуда со своим первоначальным грузом или частью его, соответствующие расходы по выходу из порта или места, вызванные таким заходом или возвращением, также подлежат принятию на общую аварию.

Если судно находится в каком-либо порту или месте убежища и по необходимости перемещается в другой порт или место из-за

невозможности произвести ремонт в первом порту или месте, предписания настоящего правила подлежат применению и ко второму порту или месту, как если бы это был первый порт или место убежища, и стоимость такого перемещения, включая временный ремонт и буксировку, принимается на общую аварию. Предписания правила XI подлежат применению к продлению рейса, вызываемому таким перемещением.

b) Стоимость перекладки на борту или выгрузки груза, топлива или предметов снабжения в порту или месте погрузки, захода или убежища признаются общей аварией, когда перекладка или выгрузка были необходимы ради общей безопасности или для обеспечения возможности ремонта судна, если судно повреждено пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт был необходим для безопасного продолжения рейса, за исключением случаев, когда повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением. Расходы по обработке на борту или выгрузке груза, топлива или предметов снабжения не относятся на общую аварию, если они произведены исключительно в целях переукладки из-за смещения, происшедшего в течение рейса, если только такая мера не является необходимой ради общей безопасности.

c) Во всех случаях, когда расходы по обработке или по выгрузке груза, топлива или предметов снабжения принимаются на общую аварию, расходы по хранению, включая страхование, если оно произведено разумно, по обратной погрузке и укладке такого груза, топлива или предметов снабжения равным образом принимаются на общую аварию. Однако, если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы по хранению принимаются на общую аварию до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до этой даты.

Правило XI

Заработная плата и содержание экипажа и другие расходы при следовании к порту убежища и в порту убежища и т.п.

a) Расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенные в период продления рейса, которое было вызвано заходом судна в порт или место убежища или возвращением в порт или место погрузки, равно как топливо и предметы снабжения, израсходованные в течение того же периода, принимаются на общую аварию, если расходы по заходу в такой порт или место возмещаемы по общей аварии в соответствии с правилом X "а".

b) В случае, если судно зайдет в какой-либо порт или место или задержится там вследствие несчастного случая, пожертвования или других чрезвычайных обстоятельств, которые сделали это необходимым ради общей безопасности или чтобы

дать возможность отремонтировать повреждения судна, причиненные пожертвованием или несчастным случаем, если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, разумно произведенные за время дополнительной задержки в таком порту или месте до момента, когда судно будет или должно было бы быть готово к продолжению рейса, подлежат принятию на общую аварию.

Тем не менее, если повреждение судна обнаружено в порту или месте погрузки или захода, при условии, что в течение рейса не произошло никакого несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, связанного с таким повреждением, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды, топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки для нужд ремонта обнаруженного таким образом повреждения, не принимаются на общую аварию, даже если ремонт необходим для безопасного продолжения рейса. Если судно признано непригодным к плаванию или если оно не продолжит своего первоначального рейса, расходы на заработную плату и содержание капитана, лиц командного состава и команды и израсходованные топливо и предметы снабжения принимаются на общую аварию только до даты признания судна непригодным к плаванию или отказа от рейса либо до даты завершения выгрузки груза, если признание судна непригодным к плаванию или отказ от рейса имели место до этой даты.

Топливо и предметы снабжения, израсходованные за дополнительный период задержки, также подлежат принятию на общую аварию, за исключением топлива и предметов снабжения, израсходованных на производство ремонта, не принимаемого на общую аварию.

Портовые расходы, возникшие в течение дополнительного периода задержки, также принимаются на общую аварию, за исключением тех, которые возникли единственно вследствие ремонта, не принимаемого на общую аварию.

с) Для целей настоящего и прочих правил заработная плата включает все платежи, произведенные капитану, лицам командного состава и команде или начисленные в их пользу, независимо от того, возложены ли такие платежи на судовладельца в силу закона или они произведены на основании договора о найме.

d) При оплате сверхурочных капитану, командному составу или команде за технический уход за судном или ремонт, стоимость которых не принимается на общую аварию, такие сверхурочные возмещаются по общей аварии только в пределах сбережения расходов, которые были бы понесены и приняты на общую аварию, если бы не была произведена упомянутая сверхурочная работа.

Правило XII

Повреждение груза при разгрузке и т.д.

Повреждение или гибель груза, топлива или предметов снабжения, происшедшие вследствие перекладки, выгрузки,

помещения на склад, обратной погрузки и укладки, возмещаются по общей аварии тогда и только тогда, когда стоимость соответствующих мероприятий принимается на общую аварию.

Правило XIII

Вычеты из стоимости ремонта

В тех случаях, когда старые материалы или части заменяются новыми, из стоимости ремонта, принимаемого на общую аварию, не делается вычетов за разницу "новое вместо старого", за исключением случаев, когда возраст судна превышает 15 лет. В таком случае вычитается одна треть. Вычеты определяются в соответствии с возрастом судна, начиная с 31 декабря года завершения постройки до даты общей аварии, за исключением изоляции, спасательных и подобных лодок, аппаратуры и оборудования для связи и навигации, машин и котлов, вычеты по которым определяются в соответствии с возрастом соответствующих частей, к которым они применяются. Вычеты должны производиться только со стоимости новых материалов или их частей, законченных производством и готовых к установке на борту судна.

Не делается никаких вычетов в отношении провианта, предметов снабжения, якорей и якорных цепей.

Сборы по сухому доку и стапелям и расходы по перемещению судна возмещаются полностью. Расходы по очистке, окраске или покрытию подводных частей судна не относятся на общую аварию, если только эти части не были окрашены или покрыты в течение 12 месяцев, которые предшествовали дате общей аварии. В таком случае на общую аварию принимается половина этих расходов.

Правило XIV

Временный ремонт

Когда в порту погрузки, захода или убежища осуществляется временный ремонт ради общей безопасности или же для устранения повреждений, причиненных общеаварийным пожертвованием, стоимость такого ремонта принимается на общую аварию.

Когда временный ремонт случайного повреждения осуществляется лишь в целях получения возможности завершения предприятия, стоимость такого ремонта подлежит принятию на общую аварию независимо от сбережений, если таковые были, для других интересов (но только в пределах сбереженных расходов, которые были бы произведены и возмещены по общей аварии, если этот ремонт не был осуществлен в указанном месте).

Не делается вычетов за разницу "новое вместо старого" со стоимости временного ремонта, признанного общей аварией.

Правило XV

Потеря фрахта

Потеря фрахта, возникающая из-за повреждения или гибели груза, подлежит возмещению по общей аварии, если эта потеря причинена актом общей аварии либо если повреждение или гибель груза возмещаются по общей аварии.

Из суммы потерянного брутто-фрахта вычитаются расходы, которые его собственник должен был бы произвести для того,

чтобы заработать такой фрахт, но не произвел вследствие пожертвования.

Правило XVI

Сумма, возмещаемая по грузу, погибшему или поврежденному вследствие пожертвования

Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель пожертвованного груза, равняется убытку, понесенному в результате этого, рассчитанному на основе стоимости во время выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю, или, при отсутствии такой фактуры, - по стоимости груза, принятого на борт.

Стоимость во время выгрузки включает стоимость страхования и фрахта, кроме тех случаев, когда этот фрахт не находится на риске груза.

Когда поврежденный таким образом груз продан и сумма ущерба не была иначе согласована, возмещаемый по общей аварии убыток равняется разности между чистой выручкой от продажи и чистой стоимостью в неповрежденном состоянии, рассчитанной в соответствии с положениями настоящего правила.

Правило XVII

Контрибуционная стоимость

Контрибуционные взносы по общей аварии производятся на основе действительной чистой стоимости имущества по окончании предприятия, кроме тех случаев, когда стоимость груза равняется стоимости груза во время выгрузки, определяемой по коммерческой фактуре, выставленной получателю, или, при отсутствии такой фактуры, - по стоимости груза, принятого на борт. Стоимость груза включает стоимость страхования и фрахта, если только этот фрахт не находится на риске иных интересов, чем груз, с вычетом из этой стоимости любой потери или ущерба, причиненных грузу до или во время выгрузки.

Стоимость судна определяется без учета положительного или отрицательного эффекта любого димайз- или тайм-чартера, в котором может находиться судно.

К этим стоимостям прибавляется сумма, возмещаемая по общей аварии за пожертвованное имущество, если таковая уже не включена, причем из бывших на риске фрахта или проездной платы вычитаются такие расходы и заработная плата экипажа, которые не пришлось бы оплачивать для получения фрахта, если бы судно и груз полностью погибли во время акта общей аварии и которые не были возмещены по общей аварии; из стоимости имущества исключаются также все дополнительные расходы, которые были произведены в отношении его после акта общей аварии, кроме тех расходов, которые возмещаются по общей аварии.

Однако в тех случаях, когда груз продан вблизи от места назначения, он участвует во взносах по общей аварии в размере действительной чистой выручки от продажи с прибавлением любой суммы, возмещаемой по общей аварии.

Пассажирский багаж и личное имущество, перевозимые по коносаменту, не участвуют во взносах по общей аварии.

Правило XVIII

Повреждение судна

Сумма, подлежащая возмещению по общей аварии за повреждение или гибель судна, его машин и / или оборудования, явившиеся результатом акта общей аварии, равняется:

а) в случае исправления или замены - действительной разумной стоимости исправления или замены;

б) в противном случае - разумному уменьшению стоимости, происшедшему в результате такого ущерба или таких потерь, не превышающему оценочной стоимости ремонта. Однако в случаях действительной полной гибели судна или в тех случаях, когда стоимость ремонта повреждений превысила бы стоимость судна в исправленном состоянии, сумма, подлежащая возмещению по общей аварии, равняется разнице между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости исправления повреждений, не являющихся общеаварийными, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи, если таковая имела место.

Правило XIX

Необъявленный или неправильно объявленный груз

Повреждение или ущерб, причиненные грузам, погруженным без ведома судовладельца или агента, либо грузам, намеренно обозначенным неправильно во время отгрузки, не подлежат принятию на общую аварию; однако в том случае, если эти грузы окажутся спасенными, их владельцы обязаны участвовать во взносах по общей аварии. Повреждение или ущерб, причиненные грузам, неправильно объявленным при отгрузке в меньшей стоимости, чем их действительная стоимость, подлежат возмещению по общей аварии на основе объявленной стоимости, однако во взносах по общей аварии такие грузы участвуют по их действительной стоимости.

Правило XX

Снабжение средствами

Комиссия в размере 2 процентов с общеаварийных издержек, кроме заработной платы и содержания капитана, лиц командного состава и команды, а также стоимости топлива и предметов судового снабжения, не замененных во время рейса, возмещается по общей аварии; однако, когда средства не предоставляются ни одной из заинтересованных сторон, участвующих в покрытии общей аварии, необходимые расходы по получению требующихся средств путем бодмерейного займа или иным способом, либо убыток, понесенный владельцами грузов, проданных для этой цели, принимаются на общую аварию.

Стоимость страхования денег, авансированных на уплату общеаварийных издержек, также принимается на общую аварию.

Правило XXI

Проценты по убыткам, возмещаемым по общей аварии

На общую аварию принимаются проценты по издержкам, пожертвованиям и возмещениям, относимым на общую аварию в

размере 7 процентов годовых до дня составления диспаши, должным образом учитывая при этом промежуточные платежи, либо произведенные сторонами, участвующими в покрытии общей аварии, либо из депозитного фонда по общей аварии.

Правило XXII

Обращение с денежными депозитами

В тех случаях, когда были получены денежные депозиты со стороны груза в обеспечение взносов по общей аварии, спасанию или специальным расходам, такие депозиты должны без промедления вноситься на особый счет, открытый совместно на имя представителя, назначенного от судовладельца, и на имя представителя, назначенного от депонентов, в банке, одобренном ими обоими. Депонированная таким образом сумма вместе с наросшими процентами, если таковые будут, служит обеспечением уплаты сторонам, имеющим на это право, взносов по общей аварии, спасанию или специальным расходам, подлежащим уплате со стороны груза, по которому получен депозит. Частичные платежи или возвраты из депозитов могут быть произведены по письменному удостоверению диспашера. Такие депозиты, платежи или возвраты не оказывают влияния на окончательные обязательства сторон.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

(Брюссель, 29 ноября 1969 года)
(в ред. Протокола от 19.11.1976)

Государства - стороны настоящей Конвенции, сознавая опасности загрязнения, создаваемые во всем мире морскими перевозками нефти наливом, убежденные в необходимости обеспечить достаточное возмещение лицам, которым причиняется ущерб в следствие загрязнения, вызываемого утечкой и сливом нефти из судов, желая установить единые международные правила и процедуру решения вопросов ответственности и обеспечения в таких случаях достаточного возмещения, согласились о нижеследующем:

Статья I

В настоящей Конвенции:

1. "Судно" означает любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза.

2. "Лицо" означает всякое физическое лицо или любое юридическое лицо публичного или частного права, включая государство или любую из его составных частей.

3. "Собственник судна" означает лицо или лиц, зарегистрированных в качестве собственника судна, а в случае отсутствия регистрации - лицо или лиц, собственностью которых является судно. Однако в случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, "собственник судна" означает такую компанию.

4. "Государство регистрации судна" означает, в отношении зарегистрированных судов, государство, в котором судно зарегистрировано, а в отношении незарегистрированных судов - государство, под флагом которого плавают судно.

5. "Нефть" означает любую стойкую нефть, в частности сырую нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо, смазочное масло и китовый жир, независимо от того, перевозятся ли они на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна.

6. "Ущерб от загрязнения" означает убытки или ущерб, причиненные вне судна, перевозящего нефть, загрязнением, происшедшим вследствие утечки и слива нефти, где бы такая утечка или слив ни произошли, и включают стоимость предупредительных мер, и, кроме того, убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами.

7. "Предупредительные меры" означают разумные меры, предпринятые любым лицом после того, как произошел инцидент, для предотвращения или уменьшения ущерба от загрязнения.

8. "Инцидент" означает любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, результатом которых является ущерб от загрязнения.

9. "Организация" означает Межправительственную морскую консультативную организацию.

Статья II

Настоящая Конвенция применяется исключительно к ущербу от загрязнения, причиненному на территории Договаривающегося государства, включая территориальное море, и к предупредительным мерам, предпринятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба.

Статья III

1. Собственник судна с момента инцидента, а если инцидент состоит из ряда происшествий, то с момента первого происшествия, отвечает за всякий ущерб от загрязнения, который явился результатом утечки или слива нефти из его судна вследствие этого инцидента, за исключением случаев, предусмотренных в пунктах 2 и 3 настоящей статьи.

2. Собственник судна не отвечает за ущерб от загрязнения, если докажет, что ущерб:

а) явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого или

б) всецело вызван действием или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб, или

с) был всецело вызван небрежностью или иным неправомерным действием правительства или другого органа власти, отвечающего за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении этой функции.

3. Если собственник судна докажет, что ущерб от загрязнения произошел всецело или частично в результате поведения потерпевшего лица, которое действовало или бездействовало с намерением причинить ущерб, либо грубой небрежности этого лица, он может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

4. Никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения не может быть предъявлен к собственнику судна иначе, как в соответствии с настоящей Конвенцией. Никакой иск о возмещении ущерба от загрязнения, на основании настоящей Конвенции или на иных основаниях, не может быть предъявлен к служащим или агентам собственника судна.

5. Ничто в настоящей Конвенции не нарушает права регресса собственника судна к третьим лицам.

Статья IV

Когда утечка или слив нефти произошли более чем из одного судна и это причинило ущерб от загрязнения, собственники всех причастных к этому судов, если они не освобождаются от ответственности на основании статьи III, солидарно отвечают за всю совокупность убытков, которые не могут быть разумно разделены.

Статья V

1. Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции в отношении любого одного инцидента общей суммой 133 расчетных единицы на каждую тонну вместимости судна. Однако эта общая сумма ни в коем случае не может превышать 14 миллионов расчетных единиц.

(в ред. Протокола от 19.11.1976)

2. Если инцидент вызван личной виной собственника судна, он не вправе воспользоваться ограничением, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи.

3. Для того, чтобы воспользоваться ограничением, предусмотренным в пункте 1 настоящей статьи, собственник судна должен создать фонд, по сумме равный пределу его ответственности, в суде или любом другом компетентном органе какого-либо одного из Договаривающихся государств, в котором на основании статьи IX предъявлен иск. Этот фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем представления банковской гарантии или любого другого обеспечения, приемлемого по законодательству Договаривающегося государства, в котором создается фонд, и признаваемого достаточным судом или другим компетентным органом.

4. Фонд распределяется между истцами пропорционально суммам их обоснованных исковых требований.

5. Если до распределения фонда собственник судна, его служащий или его агент, либо его страховщик или лицо, представившее иное финансовое обеспечение, уплатили вследствие инцидента компенсацию за ущерб от загрязнения, такое лицо приобретает, в пределах уплаченной им суммы, в порядке суброгации те права, которые на основании настоящей Конвенции принадлежали бы лицу, получившему компенсацию.

6. Правом суброгации, предусмотренным в пункте 5 настоящей статьи, может воспользоваться также любое лицо, иное чем названные выше, в отношении любой суммы, которую оно уплатило в возмещение ущерба от загрязнения, при условии, что такая суброгация разрешена подлежащим применению к ней национальным правом.

7. Если собственник судна или какое-либо другое лицо установят, что они могут быть впоследствии принуждены уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой такое лицо могло бы воспользоваться правом суброгации на основании пункта 5 или 6 настоящей статьи, если бы возмещение было уплачено до распределения фонда, то суд или другой компетентный орган государства, в котором фонд создан, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для того, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворения впоследствии его требования к фонду.

8. Расходы и пожертвования, поскольку они разумны и произведены собственником судна добровольно с целью избежать ущерба от загрязнения или уменьшить его, дают ему те же права к фонду, какие имеют другие кредиторы.

9. а) "Расчетная единица", упоминаемая в пункте 1 настоящей статьи, является единицей "специального права заимствования", как она определена Международным валютным фондом. Суммы,

указанные в пункте 1, переводятся в национальную валюту государства, в котором создается фонд, на основе стоимости этой валюты в единицах "специального права заимствования" на дату создания фонда. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах "специального права заимствования" исчисляется способом, установленным этим государством.

b) Договаривающееся государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не разрешает применения положений пункта 9 "а" настоящей статьи, может, тем не менее, во время ратификации, принятия, одобрения настоящей Конвенции или присоединения к ней либо в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1, которые должны применяться на его территории, составляют в отношении любого одного инцидента общую сумму из расчета 2000 валютных единиц на каждую тонну вместимости судна, при условии, что эта общая сумма ни в коем случае не превысит 210 миллионов валютных единиц. Валютная единица, упомянутая в настоящем пункте, соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных. Перевод этих сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

с) Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 9 "а", и перевод, упомянутый в пункте 9 "b", осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте Договаривающегося государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в пункте 1, какая выражена там в расчетных единицах. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию способ исчисления, согласно пункту 9 "а", или, в соответствующем случае, результат перевода, согласно пункту 9 "b", при сдаче на хранение документа, упомянутого в статье IV, и затем всякий раз, когда происходит изменение в этом способе или в результате перевода.
(в ред. Протокола от 19.11.1976)

10. Для целей настоящей статьи вместимостью судна считается его чистая вместимость с добавлением к ней объема машинного отделения, который был вычтен из валовой вместимости при определении чистой вместимости. В случае, когда обмер судна не может быть произведен по обычным правилам обмера судов, вместимость судна должна считаться равной 40 процентам выраженного в тоннах (2240 фунтов) веса нефти, которую судно может перевозить.

11. Страховщик или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение, имеет право создать фонд в соответствии с настоящей статьей на тех же условиях и имеющий то же значение, как если бы он был создан собственником судна. Такой фонд может быть создан даже в случае личной вины

собственника, но его создание не затрагивает в этом случае прав потерпевших в отношении собственника судна.

Статья VI

1. Если собственник судна после инцидента создал фонд в соответствии со статьей V и имеет право ограничить свою ответственность:

а) никакое лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, возникшего вследствие этого инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна;

б) суд или другой компетентный орган любого Договаривающегося государства дает распоряжение об освобождении любого судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которое был наложен арест в связи с требованием о возмещении ущерба от загрязнения, причиненного тем же инцидентом, и таким же образом возвращает любой залог или иное обеспечение, представленное с целью избежания такого ареста.

2. Вышеизложенное применяется, однако, лишь в случае, если истец имеет доступ в суд, который распоряжается фондом и фонд может быть действительно использован для удовлетворения иска.

Статья VII

1. Собственник судна, зарегистрированного в Договаривающемся государстве и перевозящего более 2000 тонн нефти наливом в качестве груза, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения, на основании настоящей Конвенции, осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, как, например, гарантия банка или свидетельство, выданное международным компенсационным фондом, на сумму, устанавливаемую путем применения пределов ответственности, предусмотренных в пункте 1 статьи V.

2. Свидетельство, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, имеющего силу в соответствии с положениями настоящей Конвенции, выдается каждому судну. Оно выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна после установления того, что требования пункта 1 настоящей статьи выполнены. Свидетельство должно по форме соответствовать образцу, помещенному в Приложении, и содержать следующие сведения:

а) название судна и порт приписки;

б) название и местонахождение главного предприятия собственника судна;

с) вид обеспечения;

д) название и местонахождение главного предприятия страховщика или другого лица, предоставившего обеспечение, и, в соответствующих случаях, местонахождение предприятия, которым было осуществлено страхование или предоставлено обеспечение;

е) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного обеспечения.

3. Свидетельство составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является ни английским, ни французским, текст должен содержать перевод на один из этих языков.

4. Свидетельство должно находиться на борту судна, а копия его должна быть сдана на хранение органу, ведущему судовой реестр.

5. Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяют требованиям настоящей статьи, если их действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи срока действия страхования или иного обеспечения до истечения трех месяцев с момента уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 4 настоящей статьи, кроме случаев, когда Свидетельство аннулировано этим органом или когда в этот период выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются подобным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или обеспечение прекращает удовлетворять требованиям настоящей статьи.

6. Государство регистрации устанавливает условия выдачи и действия свидетельства с соблюдением положений настоящей статьи.

7. Свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции Договаривающегося государства, признаются другими Договаривающимися государствами для целей настоящей Конвенции и рассматриваются ими как имеющие такую же силу, что и свидетельства, выдаваемые или удостоверяемые ими. Договаривающееся государство может в любой момент консультироваться с государством регистрации судна, если оно полагает, что страховщик или иное, указанное в свидетельстве лицо, предоставившее финансовое обеспечение, не способно в финансовом отношении выполнить обязательства, налагаемые настоящей Конвенцией.

8. Всякий иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен непосредственно к страховщику или к иному лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна за ущерб от загрязнения. В таком случае ответчик, независимо от того, имеется или не имеется личная вина собственника судна, может воспользоваться пределами ответственности, предусмотренными в пункте 1 статьи V. Ответчик может также представить те возражения, на которые мог бы сослаться сам собственник, кроме банкротства собственника судна или ликвидации его предприятия. Кроме того, ответчик может воспользоваться для своей защиты тем возражением, что ущерб от загрязнения является результатом умышленной вины самого собственника, но он не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него собственником судна. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы собственник судна был привлечен к участию в деле в качестве ответчика.

9. Любые суммы, представление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения исков, предъявляемых на основании настоящей Конвенции.

10. Договаривающееся государство не должно разрешать судну, плавающему под его флагом, к которому применяется настоящая статья, осуществлять коммерческую деятельность, если оно не имеет свидетельства, выданного в соответствии с пунктом 2 или 12 настоящей статьи.

11. С соблюдением положений настоящей статьи каждое Договаривающееся государство должно обеспечить, чтобы в силу его национального законодательства страхование или иное финансовое обеспечение, соответствующее требованиям пункта 1 настоящей статьи, имелось независимо от места регистрации в отношении каждого судна, входящего в порт на его территории или покидающего его, либо прибывающего к рейдовому причалу в его территориальном море или отходящего от него, если судно фактически перевозит более 2000 тонн нефти наливом в качестве груза.

12. Если страхование или иное финансовое обеспечение не предоставлены в отношении судна, принадлежащего Договаривающемуся государству, относящиеся к ним положения настоящей статьи не применяются к такому судну, но это судно должно иметь свидетельство, выданное соответствующим органом государства регистрации судна, удостоверяющее, что судно является собственностью этого государства и что ответственность судна обеспечена в пределах, указанных в пункте 1 статьи V. Это свидетельство, насколько возможно, должно соответствовать образцу, предусмотренному в пункте 2 настоящей статьи.

Статья VIII

Права на возмещение, предусмотренные настоящей Конвенцией, погашаются, если иск не будет предъявлен в соответствии с ее положениями в течение трех лет со дня причинения ущерба. Однако ни в коем случае иск не может быть предъявлен по истечении шести лет со дня, когда произошел инцидент, причинивший ущерб. Если инцидент состоял из ряда происшествий, шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.

Статья IX

1. Если инцидент причинил ущерб от загрязнения на территории, включая территориальное море, одного или нескольких Договаривающихся государств или если были предприняты предупредительные меры, чтобы предотвратить или уменьшить ущерб от загрязнения этих территорий, включая территориальное море, иски о возмещении убытков могут быть предъявлены только в судах одного или нескольких Договаривающихся государств. Ответчику должно быть в разумный срок направлено извещение о всяком таком иске.

2. Каждое Договаривающееся государство должно обеспечить, чтобы его суды обладали юрисдикцией, необходимой для рассмотрения таких дел о возмещении.

3. После создания фонда в соответствии со статьей V суды государства, в котором создан фонд, исключительно компетентны решать все вопросы соразмерного разделения и распределения фонда.

Статья X

1. Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей IX, которое может быть исполнено в стране суда, где оно не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом Договаривающемся государстве, за исключением случаев, когда:

- а) решение было вынесено в результате обмана;
- б) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.

2. Решение, признанное на основании пункта 1 настоящей статьи, должно исполняться в любом Договаривающемся государстве, как только выполнены формальности, требуемые в этом государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотр дела по существу.

Статья XI

1. Положения настоящей Конвенции не применяются к военным кораблям и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данный момент исключительно для правительственной некоммерческой службы.

2. В отношении судов, принадлежащих Договаривающемуся государству и используемых для коммерческих целей, к каждому государству может быть предъявлен иск в соответствии с юрисдикцией, установленной в статье IX, и оно отказывается от всех средств защиты, основанных на его статусе суверенного государства.

Статья XII

Настоящая Конвенция заменяет все международные конвенции, действующие либо открытые для подписания, ратификации или присоединения на дату открытия для подписания настоящей Конвенции, но только в той части, в которой эти конвенции противоречат ей; однако ничто в настоящей статье не затрагивает обязательств Договаривающихся государств, по отношению к недоговаривающимся государствам, возникших на основании таких международных конвенций.

Статья XIII

1. Настоящая Конвенция остается открытой для подписания до 31 декабря 1970 года и затем будет открыта для присоединения.

2. Государства - члены Организации Объединенных Наций, любого из ее специализированных учреждений или Международного агентства по атомной энергии либо участники Статута Международного Суда могут стать участниками настоящей Конвенции путем:

а) подписания без оговорки о ратификации, принятии или одобрении;

б) подписания с оговоркой о ратификации, принятии или одобрении с последующей ратификацией, принятием или одобрением; либо

с) присоединения.

Статья XIV

1. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем сдачи официального документа об этом на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Любой документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу поправки к настоящей Конвенции в отношении всех существующих Договаривающихся государств или после завершения всех мер, необходимых для вступления в силу поправки в отношении этих Договаривающихся государств, считается относящимся к Конвенции, измененной такой поправкой.

Статья XV

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как правительства восьми государств и в том числе пяти государств, каждое из которых обладает танкерным флотом валовой вместимостью не менее 1000000 регистровых тонн, либо подпишут ее без оговорки о ратификации, принятии или одобрении, либо сдадут документы о ратификации, принятии, одобрении или присоединении на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Для каждого государства, которое впоследствии ратифицирует, примет, одобрит настоящую Конвенцию или присоединится к ней, она вступает в силу на девяностый день после сдачи таким государством на хранение соответствующего документа.

Статья XVI

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована любым Договаривающимся государством в любое время после даты вступления Конвенции в силу для этого государства.

2. Денонсация осуществляется путем сдачи соответствующего документа на хранение Генеральному секретарю Организации.

3. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня сдачи документа о денонсации на хранение Генеральному секретарю Организации или по истечении более продолжительного периода, который может быть указан в этом документе.

Статья XVII

1. Организация Объединенных Наций, когда она осуществляет управление какой-либо территорией, или любое Договаривающееся государство, ответственное за международные отношения какой-либо территории, должны, как можно скорее, проконсультроваться с соответствующими властями такой территории или принять другие меры, которые могут оказаться подходящими, чтобы распространить настоящую Конвенцию на эту территорию, и могут в любое время путем письменного извещения, направленного Генеральному секретарю Организации, объявить о том, что настоящая Конвенция распространяется на такую территорию.

2. Настоящая Конвенция распространяется на названную в извещении территорию со дня получения извещения или с другого дня, который может быть указан в извещении.

3. Организация Объединенных Наций или любое Договаривающееся государство, которые сделали заявление в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, могут в любое время, после того как Конвенция была таким образом распространена на какую-либо территорию, объявить путем письменного извещения, направленного Генеральному секретарю Организации, о том, что настоящая Конвенция перестает распространяться на территорию, названную в извещении.

4. Настоящая Конвенция перестает распространяться на территорию, названную в таком извещении, по истечении одного года со дня получения извещения Генеральным секретарем Организации или по истечении более длительного периода, который может быть указан в извещении.

Статья XVIII

1. Организация может созвать конференцию для пересмотра настоящей Конвенции или внесения поправок к ней.

2. Организация созывает конференцию Договаривающихся государств для пересмотра настоящей Конвенции или внесения поправок к ней по просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств.

Статья XIX

1. Настоящая Конвенция будет сдана на хранение Генеральному секретарю Организации.

2. Генеральный секретарь Организации должен:

а) сообщать всем государствам, которые подписали настоящую Конвенцию или присоединились к ней:

i) о каждом новом подписании Конвенции и сдаче на хранение документа с указанием его даты;

ii) о сдаче на хранение любого документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты сдачи;

iii) о распространении настоящей Конвенции на любую территорию в соответствии с пунктом 1 статьи XVII и о прекращении такого распространения в соответствии с положениями пункта 4 той же статьи, с указанием в каждом

случае даты, начиная с которой настоящая Конвенция перестала или перестанет распространяться;

b) передавать заверенные копии настоящей Конвенции всем подписавшим ее государствам и всем государствам, которые присоединяются к настоящей Конвенции.

Статья XX

Как только настоящая Конвенция вступит в силу, ее текст должен быть передан Генеральным секретарем Организации в Секретариат Организации Объединенных Наций для регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Статья XXI

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском и французском языках, причем оба текста являются равно аутентичными. Официальные переводы на русский и испанский языки будут подготовлены и сданы на хранение вместе с подписанным оригиналом.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в г. Брюсселе двадцать девятого ноября 1969 года.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ ОТ ЗАГРЯЗНЕНИЯ НЕФТЬЮ

Выдано в соответствии с положениями статьи VII Международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года.

Название судна	Отличительный номер или знаки	Порт приписки	Наименование и адрес собственника судна

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи III Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года.

Вид обеспечения

Срок действия обеспечения

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и / или лица (лиц), предоставивших финансовое обеспечение

Наименование

Адрес
 Настоящее свидетельство действительно
 до
 Выдано или удостоверено
 Правительством.....
 (полное наименование государства)
 в
 (место) (дата)

(подпись и должность официального лица, которое выдает или удостоверяет свидетельство)

Примечания.

1. Указывая наименование государства, при желании можно называть компетентный орган государственной власти страны, в которой выдается свидетельство.

2. Если общая сумма обеспечения состоит из обеспечений, представленных из нескольких источников, следует указывать сумму каждого из них.

3. Если предоставляемые обязательства однородны, они должны быть перечислены.

4. Запись "Срок действия с должна содержать дату, на которую это обеспечение вступает



СВИДЕТЕЛЬСТВО CERTIFICATE

о страховании или ином финансовом обеспечении of insurance or other financial security in respect of civil liability гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью for oil pollution damage

Выдано в соответствии с положениями ст. VII Международной конвенции
 Issued in accordance with the provisions of Article VII of the International
 о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992г..
 Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Название судна Name of Ship	Регистрационный номер или позывной сигнал Distinctive Number or Letters	Порт приписки Port of Registry	Наименование и адрес собственника судна Name and Address of Owner

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или
 This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy
 иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям статьи VII Международной
 of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article VII of the
 конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992г..
 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Вид обеспечения

Type of Security

Срок действия обеспечения

Duration of Security

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и/или лица (лиц), представивших финансовое обеспечение:

Name and Address of Insurer(s) and/or Guarantor(s):