Содержание

1. Структура морского страхования……………………………………………….2
2. Страховая сумма и страховое обеспечение………………………………….11
3. Оговорки Института Лондонских страховщиков……………………………...11
4. Страховая премия…………………………………………………………………14
5. Взаимоотношение сторон при наступлении страхового случая…………...15
6. Особенности перестрахования судов………………………………………….16

Заключение………………………………………………………………………….21

Список используемой литературы……………………………………………....22

1. Структура морского страхования

Морское страхование - Защита имущественных интересов участников морского предприятия от рисков, связанных с опасностями и случайностями, которым подвергаются судно, груз и фрахт (обусловленная договором или законом плата за перевозку груза. Уплачивается перевозчику отправителем груза или фрахтователем. ). К морскому страхованию относится также страхование ответственности судовладельцев. Объем ответственности страховщика, взаимоотношения сторон до и после наступления убытка и т. д. определяются соответствующими условиями страхования.

Состоит из трёх частей:
I. Страхование грузов - КАРГА;
II. Страхование судов - КАСКО;
III. Страхование ответственности судовладельца.
Это один из видов имущественного страхования его целью является, возмещение ущерба причинённого страхователю гибелью или повреждением во время морского пути объекта, с которым связано его имущественный интерес.
Морской путь - это время стоянки, время перевалки, складирования, промежуточной, речной, сухопутной перевозки.
Страхователем может быть любое лицо, имеющее законный имущественный интерес в морском предприятии или в его составных частях и получают выгоду от его благополучного завершения или ущерб от потерь, повреждения. Можно страховать не только уже имеющийся интерес, но и ожидаемый от благополучного завершения морского предприятия.
Объектом морского страхования может быть всякий связываемый с торговым мореплаванием имущественный интерес - это судно, в том числе и находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд, ожидаемая от продажи груза прибыль, заработанная плата.
Страховая сумма должна соответствовать страховой стоимости, но при страховании грузов сюда включается ожидаемая прибыль.

I. Страхование грузов - КАРГА
В российской страховой практике грузы страхуются на одном из следующих условий, это:

1. с ответственностью за все риски.
По этому договору возмещение от гибели или повреждения груза или его части, произошедшей по любой причине за исключением случаев предусмотренных договором, а так же убытки, расходы и взносы по общей аварии.
В морском страховании под аварией понимаются убытки и расходы причинённые морскому предприятию. Аварии бывают общими и частными.
Чтобы авария была признана общей нужно:
- преднамеренность;
- разумность;
- чрезвычайность расходов с целью спасения судна, груза и фрахта от общей опасности.
При общей аварии убытки делятся между всеми участниками аварии.
При частной аварии убытки ложатся на владельца имущества.
Договор, заключающийся по данным условиях , обеспечивает объём страхового покрытия, т.к. он страхует от всех рисков:
- стихийные бедствия;
- пожар;
- взрыв;
- затопление;
- выброс газа;
- авария транспортного средства;
- крушение;
- кража с взломом;
- действия третьих лиц.
2. с ответственностью за частную аварию.
Обеспечивает возмещение убытков от повреждения или полной гибели груза или его части в результате:
- стихийных бедствий;
- крушения или столкновения перевозочных средств между собой;
- удары перевозящих средств о неподвижные или плавающие предметы, включая посадку судна на мель и повреждение об лёд;
- при погрузке, укладке, заправке топливом.

Кроме того, этот договор покрывает убытки вследствие пропажи транспортного средства без вести, а так же убытки, расходы и взносы по общей аварии.
Вместе с тем этот договор не покрывает следующие риски:
- наводнение и землетрясение;
- кража или недостатки груза;
- отпотевание груза, "подмочки" груза осадками;
- обесценение груза вследствие загрязнения или порчи тары при целостности наружной упаковки.

1. без ответственности за повреждение.
По договору возмещается убытки о полной гибели груза, если его части в тех же случаях и на тех же условиях, что и за страхование в п. №2.
Не возмещаются ущербы от повреждения груза.
Эти договоры страхования груза могут заключаться, как на единую перевозку, так и на перевозку всего груза в течение определённого срока, то в этом случае оформляется "генеральный" полис. Договор страхования может предусматривать перевозку груза партиями или по частям, но при этом в договоре страхования страховая сумма указывается полностью на весь груз, а ответственность страховщика по каждой партии груза определяется исходя из доли этой партии в общей страховой сумме, обычно, эти договоры предусматривают условную/безусловную франшизу( часть, не выплачиваемая (удерживаемая) компанией при наступлении страхового случая (события)).

Франшиза может быть выражена в твердой сумме или в процентах от страховой суммы. Различают безусловную и условную франшизу. Наиболее выгодным и привлекательным для страхователя является условная франшиза, потому что она позволяет сэкономить.
Суть условной франшизы заключается в том, что при наступлении страхового случая страховщик возмещает ущерб в полном объеме, если его размер превысил сумму франшизы, оговоренной в договоре страхования. Если же ущерб не превышает указанного размера франшизы, то страховщик в этом случае страхователю ничего не выплачивает.

 Для заключения договора страхования на перевозку груза, страховщик получает от страхователя письменное заявление. В заявлении необходимо отобразить следующие требования:
1. точное название груза, род упаковки, вес;
2. номера и даты коносаментов или других перевозочных документов;
3. вид транспорта;
4. способ отправки груза:

* навал;
* насыпь;
* наливом;
* в штабелях;
* в трюме;
на палубе.

5. пункты отправления, перегрузки, назначения груза;
6. дата отправки груза;
7. страховая сумма;
8. условия страхования.
Ответственность по договору страхования начинается с момента когда груз будет взят со склада в пункте отправления и продолжается в течение всей перевозки, включая перегрузки на склад грузополучателя или какой-либо другой склад. Ответственность страховщика после выгрузки груза на склад длится ещё несколько дней. При предъявлении претензии на страховое возмещение страхователь или выгодоприобретатель обязан документально доказать следующее:

* свой интерес в застрахованном имуществе;
* наличие страхового случая;
* размер своей претензии по убытку.

Для доказательства своего страхового интереса используются следующие документы:
- коносаменты;
- железнодорожные накладные, другие перевозочные документы фактуры счета. Из содержания этих документов должно явственно следовать, что страхователь имеет право распоряжаться грузом. При страховании фрахта используются чартер партии и коносаменты.
Чартер партии - это документ, который оформляется договором морской перевозки груза, заключаемый с условием предоставления для перевозки груза, либо сего судна, либо его части, либо определённых судовых помещений.
Коносамент - это транспортный документ, выдаваемый перевозчиком отправителю груза, перевозимых водным путём, он подтверждает принятие груза к перевозке и обязывает перевозчика передать груз в порту назначения грузополучателю.
Для доказательства страхового случая используются документы:
- морской протест;
- выписка из судового журнала;
- справка о возбуждении уголовного дела;
- другие официальные акты с указанием причин страхового случая.
В случае пропажи перевозящего средства без вести используется:
- свидетельство о времени выхода из пункта отправления;
- свидетельство о неприбытии в пункт прибытия, в установленный срок, установленный для признания перевозящего средства пропавшим без вести.
Документы для определении размеров претензии по убыткам:
- акты осмотра груза аварийным комиссаром;
- акты экспертизы, оценки и другие документы, составленные согласно законам и обычаям того места, где определены убытки.
- Оправдательные документы на производственные расходы, счета по убытку;
В случае требований о возмещении убытков, расходов и взносов по общей аварии. Предоставленный обоснованный расчёт диспаша

 (фр. dispache) — 1) расчет убытков по [общей аварии](http://slovari.yandex.ru/~%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B8/%D0%AE%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8C/%D0%9E%D0%B1%D1%89%D0%B0%D1%8F%20%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%8F/) и распределение их между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости; 2) специальный документ, устанавливающий наличие общей аварии при кораблекрушении, служащий основанием для расчетов убытков от аварии. (диспашор - человек, занимающийся диспашей).
При этом на стороне требующего распределения убытков среди участников, требуется доказать, что заявленные убытки и расходы, действительно должны быть признаны общей аварией.

II. Страхование судов - КАСКО.
Это одна из древнейших и сложных отраслей народного страхования.
Суда делятся на группы по:
- назначению;
- районам плавания;
- материалам постройки;
- ходу движения (парусные, колёсные, винтовые);
- роду двигателя (ветровые, паровые);
Торговые суда делятся на наливные и сухогрузы.
Страховщики принимают на страхование любой имущественный интерес, связанный с эксплуатацией судна от любых случайностей и опасностей во время или в период постройки судна.
Условия страхования плавающих средств зависят от цели их использования. Наиболее крупная сфера деятельности это страхование торговых судов.
КАСКО страхование предполагает возмещение ущерба от повреждения и конструктивной гибели транспортного средства.
Страховое покрытие распространяется на:
1. судно;
2. машинное оборудование;
3. оснащение;
4. всё, что есть на борту.
Страхуя все убытки, которые произошли во время судовождения, различают понятия полной гибели и полной конструктивной гибели судна.
Полная гибель судна - это означает, что судовладелец потерял судно безвозвратно.
Полная конструктивная гибель судна это собственность, находящаяся в состоянии не подлежащим восстановлению, она признаётся в случае если затраты на на ремонт большей стоимости корабля после ремонта.
Включение оплаты спасательных работ в объёме страхового покрытия было вызвано необходимостью защиты окружающей среды от вызванных аварий.
Характерными чертами страхования судов является:
1. ограничение области страхования, она является крайне конкурентной, т.к. в мире насчитывается около 80 тыс. судов;
2. срок страхования обычно составляет один срок;
3. в полисе обязательно указываются географические рамки планирования грузов;
4. страховая сумма и тариф установлена в индивидуальной для каждого судна, т.к. нет одинаковых условий эксплуатации и характеристики судов, на тарифную ставку влияют следующие показатели:
- стоимость судна;
- возраст судна;
- тип судна;
- грузоподъёмность;
- мощность двигателя;
- классификация;
- флаг, под которым ходит судно;
- менеджмент (владения, капитал, экипаж);
- район плавания;
- условия страхового покрытия.

Не возмещаются убытки, произошедшие вследствие:
- умысла, грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя;
- известной страхователю не мореходности судна до выхода судна в рейс;
- износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования;
- эксплуатация судна в условиях, не предусмотренных его ледовым классом;
- прямого или косвенного воздействия радиации или радиоактивного заражения;
- расходы по содержанию судна и экипажа, за некоторыми исключениями;
- убытки и расходы, связанные с удалением остатков застрахованного судна, причин ущерба окружающей среде, здоровью людей и имуществу третьих лиц;
- косвенные убытки страхователя.
Договор страхования судов заключается на основании письменного заявления, в котором сообщаются точные сведения о судне, страховой сумме, условия страхования.
Если судно страхуется на один рейс, то указывается пункт начала и окончания рейса, пункты захода и продолжительность рейса.
Если судно страхуется на определённый срок, то указывается район плавания и срок страхования.
III. Страхование ответственности судовладельца.
По мере развития судоходства появилось большое количество судов, насыщение морей плавсредствами, а так же всё большее и лучшее оснащение портов, дорогостоящими, в основном, сооружениями, отсюда возрастает ответственность за возможное причинение ущерба третьим лицам. Эти риски, обычно, покрываются через клуб, взаимного страхования судовладельцев (P&I). Эти клубы взаимного страхования судовладельцев, менеджеров и других лиц связанных с эксплуатацией судов по отношению к третьим лицам. В настоящее время действует около 70 P&I клубов, которые расположены преимущественно в Англии, Швеции, Норвегии и США. Деятельность этой организации основана на международной организации представителей, т.е. корреспондентов клуба. Корреспонденты клуба защищают интересы членов клуба в определённой стране, а при необходимости привлекают специалистов и экспертов. Финансовая база клуба состоит из взносов членов клуба, из которых формируются страховые фонды.

 Страховые взносы подразделяются:
1. предварительные взносы.
Определяются советом директоров к началу полисного года (полисный год начинается 20.02 в 12:00 АМ по Гринвичу);
2. дополнительные взносы.
Если в конце полисного года обнаруживается, что предъявленных претензий больше, то тогда делаются дополнительные взносы;
3. чрезвычайные взносы.
Они собираются при возникновения катастрофических убытков.
Основные страховые риски через P&I клубы
1. груз;
2. телесные повреждения;
3. повреждения неподвижно плавающих объектов;
4. столкновения;
5. перемещение остатков судна;
6. претензии со стороны команды;
7. отсутствие возмещения по общей аварии;
8. штрафы;
9. расходы на буксировку;
10. карантинные издержки;
11. имущество на корабле;
12. судебные издержки.
Крупнейший клуб: "Бермудская ассоциация взаимного страхования судовладельцев соединённого королевства Великобритании и Северной Ирландии".
Суммарный тоннаж застрахованного этим клубом - 200 БРУТТО регистрированных тонн. Наш "Ингосстрах" работает по правилам этого клуба.

1. Страховая сумма и страховое обеспечение.

При заключении договора страхователь обязан объявить сумму, в пределах которой считается, застрахованным соответствующее имущество (страховую сумму). Страховая сумма, сообщаемая страхователем, не может быть произвольной. Дело в том, что страховая сумма является, по общему правилу, пределом ответственности страховщика, который принимает на себя обязанность в случае понесения страхователем убытков поставить его в такое имущественное положение, в каком он оказался бы, если бы страховой случай не наступил.

Следовательно, страховая сумма не может превышать тех убытков, которые угрожают имуществу страхователя. А эти убытки лимитируются размером денежной оценки страхового интереса, т.е. страховой стоимостью, которую и должен учитывать страхователь при объявлении страховой суммы. Таким образом, страховая стоимость является пределом страховой суммы, а страховая сумма - пределом страхового возмещения.

Страховой стоимостью судна при отсутствии иного соглашения считается стоимость постройки судна по ценам, действовавшим к моменту начала страхования, с учетом износа.

Если страховая сумма окажется ниже страховой стоимости судна, то суммы, которые страхователь обязан уплатить по общей аварии и за убытки от столкновения, а также расходы по спасанию судна, по уменьшению убытка и по установлению его размера возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости судна.

Страховое обеспечение по страхованию судов устанавливается, как правило, по системе 1-го риска. Данная система страхового обеспечения сводится к тому, что страховое возмещение равно убытку, но не превышает страховую сумму, т.е. первый убыток полностью возмещается в пределах страховой суммы.

1. Оговорки Института Лондонских страховщиков

Объем страховой ответственности, предоставляемый по договору страхования каско судов, подробно излагается в соответствующих условиях страхования. Единых для всего мира условий не существует. Наиболее распространены английские условия, именуемые оговорками Института Лондонских страховщиков. (Clauses of'ihe Institute of London Underwriters). Под оговоркой обычно понимается минимальный перечень условий страхования, которой составляет основу конкретного договора или правил страхования. Особенно широкое применение имеет оговорка о страховании судов на срок -Institute Time Clauses - Hulls № 280 от 01.10.83 года или их новейшая редакция от 01.11.95 года.

Эти условия предоставляют страховое покрытие по трем группам убытков судовладельца:

а) физическая гибель, повреждение, поломка

В стандартных оговорках Института Лондонских страховщиков (ИЛС) наиболее важным является раздел № 6, касающийся опасностей и убытков, от которых может быть застрахован судовладелец. В первой части раздела перечислены следующие опасности:

6.1.1) опасности, связанные с морским, речным, озерным судоходством. Как правило, подразумеваются сильные штормы, затопление и переворачивание судна, столкновение или касание других судов, подводных, плавучих или неподвижных объектов.

6.1.2) пожар, взрыв;

6.1.3) кража со стороны лиц, не относящихся к категории "страхователь";

6.1.4) выбрасывание имущества за борт;

6.1.5) пиратство.

Данная опасность, как и баратрия не относится к обычно исключаемым

военным рискам;

6.1.6) поломка или авария на ядерном реакторе или установке;

6.1.7) столкновение с самолетом, или аналогичными летательными аппаратами,

или предметами, выпавшими из них, а также столкновение с наземным транспортным средством, доком или портовым оборудованием или установкой;

6.1.8) землетрясение, извержение вулкана или удар молнии.

Данные опасности составляют стандартный перечень, включаемый в договор страхования.

Во второй части данного раздела указаны убытки, которые возмещаются, если не будет доказано "отсутствие должной заботливости" (want of due diligence) со стороны страхователя, судовладельца или оператора судна, а именно:

6.2.1) происшествие при погрузке, выгрузке или перемещении груза или бункера (топлива);

6.2.2) взрыв котлов, поломка валов или скрытый дефект в машинном оборудовании или корпусе судна;

6.2.3) небрежность со стороны капитана, офицеров, команды или лоцманов;

6.2.4) небрежность со стороны ремонтных служб или Фрахтователей, если они не

являются страхователями по данному полису;

6.2.5) баратрия (преднамеренное правонарушение в отношении судна или груза) со

стороны капитана, офицеров или членов команды.

К стандартным условиям страхования каско судов относится и так называемая

опасность загрязнения (Pollution Hazard). Раздел .№ 7 обусловливает возмещение

ущерба судну, нанесенного в результате действий официальных властей как с

целью предотвращения или уменьшения опасности загрязнения окружающей среды

(или прибрежных вод), так и при существовании такой угрозы.

б) ответственность перед третьими лицами.

Согласно разделу № 8 ИЛС 280 страховщик обязуется возместить страхователю ¾

любой суммы, оплаченной последним третьему лицу за нанесенный ущерб в результате:

* вреда, причиненного любому другому судну или имуществу, находящемуся на другом судне;
* задержки или невозможности использовать другое судно или имущество, находящееся на нем;
* общей аварии, спасательных работ или обусловленного договором страхования спасания другого судна или имущества.

в) расходы

* Убытки по общей аварии подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом пропорционально их стоимости. Если какая-либо опасность одновременно угрожает и судну и пере возимому на нем грузу, судовладелец может произвести расходы с целью спасания морского предприятия: зайти в порт-убежище, перегрузить груз для снятия судна с мели или выбросить за борт часть груза. Такие расходы относятся на общую аварию и распределяются между судовладельцем и грузовладельцами.
* Расходы по спасанию судна с грузом на борту - один из видов общеаварийных расходов. Важно, чтобы условия договора спасания были предварительно согласованы со страховщиком.
* Расходы по предотвращению убытка, уменьшению или оценке его размера (Sue and Labour expenses) - обычные и для других видов морского: страхования расходы по найму сюрвейеров, адвокатов, экспертов.
1. Страховая премия.

Страховая премия - это плата, которую страховщик взимает за страхование (принятие на себя ответственности за возможное повреждение или гибель судна). В силу большого разнообразия видов, типов и классов судов, широкой географии их эксплуатации ставки премий по страхованию судов также отличаются очень большим разнообразием.

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

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

Отсюда понятно, что в страховании судов применяются индивидуальные для каждого судна ставки премии в зависимости от его типа, года постройки, технических данных судна, характера эксплуатации судна, условий страхования, района плавания и времени года, опыта судовладельца; оператора/ команды, статистики убытков по судну и т.п. Твердые тарифы ставок выработать практически невозможно.

Практика знает только отдельные тарифы для судов, плавающих в строго определенных районах, и тарифные ставки экстра-премий за выход в районы, оговоренные как опасные.

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

Ставка страховой премии при страховании каско судов чаще всего выражается в процентах от страховой суммы по договору. Однако согласно методике расчета ставка страховой премии зависит не столько от страховой суммы, сколько от размеров и возраста судна. Искусственное занижение страховой суммы не приводит к существенному уменьшению страховой премии. С другой стороны, по правилам восточноевропейских страховщиков занижение страховой суммы может вызвать неполное возмещение убытков, если будет признано, что имело место недострахование. Английские правила по большинству позиций базируются на понятии согласованной страховой суммы. и при этом не усматривается умысел в недостраховании, однако убедить страховщика застраховать судно в значительно заниженной сумме обычно бывает затруднительно.

Размер ставки страховой премии обычно обратно пропорционален размеру франшизы – не возмещаемой части убытка. Уровни франшизы в разных странах различные и зависят от стоимости и типа судна. Если на российском рынке такие низкие франшизы, как 5 тыс. долл. США по каждому страховому случаю, не редкость, на английском рынке наблюдался в 1992-1994 гг. их стремительный рост, приведший к тому, что средний размер франшизы достигал 50 тыс. долл. США. По судам, срок службы которых более 15 лет, применяется дополнительная франшиза в случаях поломок машин и оборудования судна. Тогда из суммы убытка, возникшего вследствие посадки судна на мель, вычитается, например, 50 тыс. долл. США, а из суммы убытка, вызванного поломкой коленчатого вала двигателя, - 75 тыс. долл. США.

Стандартные условия страхования предусматривают возврат части страховой премии за время стоянки судна в безопасном порту свыше 30 дней. В последнее время распространяется страхование на базе Canceling Returns Only (CRO), в соответствии, с которыми возврат страховой премии производится только при расторжении договора страхования, а не в результате простоя судна.

1. Взаимоотношение сторон при наступлении страхового случая.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Особенности перестрахования судов

Каждая страховая организация стремится к созданию устойчивого, стабилизированного страхового портфеля, т.е. к созданию такой совокупности принятых страхований, которая состояла бы из возможно большего количества страховых договоров, но с невысокой степенью ответственности по каждому принятому риску. Эта степень ответственности должна соответствовать финансовым возможностям страховой организации, чтобы при наступлении страхового случая или ряда случаев выплата страхового возмещения по убыткам не отражалась на ее финансовом положении.

Вместе с тем жесткая конкуренция на страховом рынке не дает возможности для свободного отбора благоприятных рисков, поэтому в портфеле страховой организации могут оказаться риски с такой чрезмерно высокой ответственностью, при которой наступление лишь одного полного убытка может оказаться катастрофическим для организации, не располагающей требуемыми денежными средствами.

Для ограждения себя от возможных финансовых затруднений страховщики прибегают к нивелированию принятых ими рисков с помощью института перестрахования. Перестрахование является системой экономических отношении, в процессе которых страховщик, принимая на страхование риски различной величины, часть ответственности по ним, в соответствии со своими финансовыми возможностями, передает на определенных, согласованных условиях другим страховщикам в целях создания сбалансированного портфеля собственных страхований и обеспечения тем самым финансовой устойчивости и рентабельности страховых операций. Частным случаем перестрахования выступает сострахование, когда одновременно два или несколько страховщиков по соглашению принимают на страхование крупные страховые риски. Однако, метод сострахования применяется достаточно редко и относится, главным образом, к дружественным компаниям, компаниям внутри страховых концернов или в виде дружеского акта по отношению к партнеру.

Страховщик, принявший на страхование риск и передавший его частично или полностью в перестрахование другому страховщику, именуется перестрахователем или цедентом.

Страховщик, принявший в перестрахование риски, именуется перестраховщиком.

Приняв в перестрахование риск, перестраховщик может частично передать его другому страховщику. Такую операцию принято именовать ретроцессией, а перестраховщика, передающего риск в ретроцессию -ретроцедентом.

В современном мире, в условиях НТП, происходит колоссальная концентрация материальных ценностей и, следовательно, рост страховых сумм по большому количеству объектов страхования: растет грузоподъемность судов и. как результат этого, стоимость самих судов.

Ни одна страховая компания не может принять на страхование подобные риски, не имея твердого перестраховочного обеспечения сверх сумм, которые она может держать на своей ответственности. Во многих случаях страховые стоимости подлежащих страхованию рисков настолько велики и опасны, что емкость отдельных страховых рынков оказывается недостаточной, чтобы обеспечить их страхование в полной сумме, и в этом случае риск через каналы перестрахования передается на другие страховые рынки с целью достижения полного страхового покрытия риска.

Условия передачи рисков в перестрахование принципиально иные, чем при страховании.

Поскольку передаваемые риски приобретены цедентом и он может распоряжаться ими по своему усмотрению, передача происходит не на оригинальных условиях, а за вознаграждение. Это вознаграждение называется оригинальной или перестраховочной комиссией, которая удерживается цедентом из передаваемой перестраховщикам доли страховой премии по этим рискам. Кроме того, как правило, по перспективным, благополучным рискам цедент требует от перестраховщиков участия в их будущей прибыли по данным рискам (тантьемы) и предоставления адекватного участия в перестраховании их рисков.

Следует отметить, что принятие в перестрахование чужих рисков является вполне рентабельным делом, поскольку перестраховщики, кроме комиссии, а иногда и тантьемы не несут других расходов по приобретению страхования (а эти расходы весьма существенны: содержание аппарата, помещения, оплата агентов, брокеров и т.п.). Существуют страховые организации, которые специализируются только на приеме в перестрахование чужих рисков и даже не прибегают к прямому страхованию. Всемирно известны такие крупнейшие перестраховочные компании как "Кельнское перестраховочное общество", "Швейцарское перестраховочное общество". "Мюнхенское перестраховочное общество".

Необходимость перестрахования судов частично возникает вследствие того, что страховщики и андеррайтеры часто стоят перед лицом гораздо большей ответственности, чем они могли бы удерживать на своей ответственности.

Обычная причина такого положения заключается в том, что в большинстве флотов мира содержатся разнородные суда, среди которых имеются суда с высокой стоимостью. И в таких случаях андеррайтеры, желая оставить на своей ответственности разумную долю, могут встретиться с проблемой более высокой ответственности, чем они предполагали. И в этой связи необходима такая форма и перестрахования, при которой потенциальный убыток не превышал бы сбора премии по его доле. В противном случае это может привести не только к убыточности по портфелю страхования судов, но и подорвать платежеспособность компании.

Следует также учитывать при перестраховании риск концентрации эксплуатации судов в одном районе, особенно имея в виду суда, задействованные в определенной гавани или реке, т.к. несколько крупных океанских судов могут находиться в одном месте проявления катастроф:

ураган, пожар, приливные волны, военные конфликты. Например, большое число танкеров, находящихся в нефтеналивных портах.

Также особое внимание должно быть обращено на яхты. Хотя они могут составлять только какую-то часть портфеля страхования судов, но они нуждаются в выделении их в смысле перестраховочной защиты, имея в виду:

•хотя стоимость отдельно взятой яхты может быть незначительной по сравнению со стоимостью океанского торгового судна, различные виды ответственности могут в несколько раз превышать стоимость самой яхты;

•страховой портфель яхт обычно бывает несбалансированным и страховая сумма самой дорогой яхты может превышать годовой сбор премии;

•яхты в значительной степени больше по сравнению с океанскими судами подвержены воздействию пожара, шторма и других природных опасностей и это увеличивает риск кумуляции убытка в результате страхового случая.

По методу передачи рисков в перестрахование и оформления правовых взаимоотношений сторон (страховщика и перестраховщика) перестраховочные операции делятся на факультативные и договорные.

Если каждое судно (или флот одного судоходного предприятия) перестраховывают отдельно, говорят, что производится факультативное перестрахование. Обычно в таких случаях перестраховывают не все обязательства, принятые цедентом, а лишь риск полной гибели судна. Но даже и в том случае, когда обязательства перестрахованы в полном объеме, премия, передаваемая перестраховщику в порядке факультативного перестрахования, может не соответствовать взносам, которые уплатил судовладелец. Перестраховщик сам называет премию, за которую он согласен перестраховать судно. Естественно, что если перестраховывают лишь часть риска, премия за перестрахование бывает меньше, чем за первоначальное страхование, но это необязательно.

От факультативного перестрахования отличается облигаторное, которое специалисты называют еще договорным. Если при факультативном методе цедент решает в каждом отдельном случае, перестраховать ли ему данное судно и в какой доле, а перестраховщик может отказаться от предложенного ему участия, то при договорном методе цедент обязан передать, а перестраховщик принять в перестрахование все суда, отвечающие определенным, заранее оговоренным условиям и застрахованные в течение определенного периода (обычно календарного года). Облигаторное перестрахование поднимает взаимоотношения между цедентами и перестраховщиками на более высокую ступень, устанавливает между ними прочные долговременные связи.

Перестрахование представляет собой естественное продолжение страховых операций, В настоящее время нельзя представить себе страхование морских судов без перестраховочной защиты. За счет системы перестрахования даже в мелких страховых предприятиях достигается гораздо более высокая сбалансированность страхового фонда, чем. в рамках пароходств осуществляющих самострахование.

Заключение

Мировой рынок страхования судов является на сегодняшний день уже достаточно зрелым, имеет довольно большой опыт и устоявшиеся традиции в поведении данного вида страхования. В мире существуют специальные исследовательские организации, занимающиеся сбором, обработкой и изучением статистических материалов прохождения морских дел; ежегодно тысячи страховщиков съезжаются на международные семинары, позволяющие повысить их образовательный уровень и практические знания, участвуют в различного рода конференциях и симпозиумах, нацеленных на решение основных проблем в области морского страхования.

К сожалению, этого нельзя сказать о российском рынке страхования морских рисков - он сейчас еще очень молодой, находится лишь на стадии становления и поэтому, наряду с экономическими проблемами, имеет также трудности организационного характера - отсутствие сколько-нибудь полной статистики прохождения морских дел, без которой не возможен анализ соответствующего рынка сегодня и его тенденций развития в будущем. большинство российских страховых компаний, проводящих страхование судов. не имеют достаточного количества профессионально подготовленных специалистов в данных областях и, во многом это объясняется нехваткой учебных заведений, дающих соответствующую страховую подготовку, знания. В России нет пока организации, способной объединить усилия российских морских страховщиков в области разработки и унифицирования условий морского страхования, в сфере тарификации страховых услуг, сконцентрировать все средства на решении ключевых вопросов страхования каско судов и ответственности судовладельцев.

Российский рынок страхования судов столкнулся в настоящее время с серьезными экономическими проблемами, главной из которых выступает нецивилизованная конкуренция между российскими компаниями, проводящими морское страхование.

Список используемой литературы

Нормативно-правовые акты

1. Гражданский кодекс РФ, глава 48 “Страхование”
2. Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.02 г.
3. Гвозденко А.А. Основы страхования:учебник. – М.:Финансы и статистика.2000

#### Ефимов С.Л., Морское страхование. Теория и практика :

#### учебник. - М.:РКонсульт, 2001

#### Шахов В.В., Страхование: учебник для вузов. – М.:ЮНИТИ, 2001

1. [Амаглобели Н.Д.](http://shop.top-kniga.ru/persons/in/33338/) [Архипов А.П.](http://shop.top-kniga.ru/persons/in/45105/) [Ахвледиани Ю.Т.](http://shop.top-kniga.ru/persons/in/29851/) [Рассолова Т.М.](http://shop.top-kniga.ru/persons/in/3028/) [Сарафанова Е](http://shop.top-kniga.ru/persons/in/14285/).В, Страхование: учебник для вузов.- М.: [ЮНИТИ-ДАНА](http://shop.top-kniga.ru/producers/in/323/),2007

Интернет-ресурсы:

1. <http://www.insur-info.ru/themes/72>
2. <http://www.ugsk.ru/msk/corporate/marine/>
3. <http://www.innogarant.ru/corporate/ship/>
4. <http://www.morspb.ru/>