

ПРАКТИЧНА ЦИВІЛІСТИКА

УДК 347.764:368.23

Адамова Елена Семеновна,

кандидат юридических наук, доцент, докторант кафедры гражданского права
Национального университета «Одесская юридическая академия»

СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ В КЛУБАХ ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ И В КОММЕРЧЕСКИХ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЯХ

Коммерческое и взаимное страхование судовладельцев не раз рассматривалось в контексте изучения видов морского страхования. Так, оно было предметом исследования Г. В. Гришина, С. Л. Ефимова, В. А. Мусина, К. Е. Турбиной, И. С. Царьковой, И. Э. Шинкаренко и других.

Однако указанные способы страхования рассматривались с позиции их характеристики, без учета дискуссии по поводу их положительных и отрицательных черт. Поэтому представляется актуальным анализ характерных особенностей коммерческого и взаимного страхования с исследованием условий и возможности их параллельного существования в условиях здоровой конкуренции.

Финансовую базу любой страховой компании составляют страховые взносы, из которых формируются фонды для оплаты претензий и покрываются административно-хозяйственные расходы по ведению дел компании. Общество взаимного страхования ответственности судовладельцев (сокращенно – ОВСОСВ), как организация, создаваемая с целью предоставить страховое возмещение своим членам, которые в страховом правоотношении выступают в роли страхователей, по своей сути является страховщиком и свою финансовую политику строит на тех же принципах, что и коммерческие страховщики, но с некоторыми привлекательными для страхователей отличиями. Прежде всего, речь идет о стоимости страхования и о надежности страховщика.

Исторически все судовладельцы-члены клубов страхования ответственности судовладельцев – Protection and Indemnity Clubs (P&I) – вносили одинаковую страховую премию, которая (как и по

сей день) исчислялась с брутто-регистражной тонны вводимого на страхование ответственности судна.

Однако, с увеличением числа судовладельцев в клубах за счет вступления в клубы иностранных судовладельцев, появлением судов различных типов и тоннажа, с увеличением числа перевозок различных грузов, расширением районов плавания и другими факторами такая методика расчета перестала удовлетворять основную массу страхователей. Поскольку на практике часть судовладельцев регулярно получала из общего фонда больше средств, чем вкладывала в него, методика расчета взносов была изменена в сторону индивидуализации размера ставок [1, с. 17 – 19].

Размер страховых взносов сегодня рассчитывается в P&I клубах по-разному – по схеме, являющейся своего рода ноу-хау, разрабатываемой для каждого клуба, как правило, Менеджерами клуба. Общим является одно: для каждого страхователя Менеджером клуба устанавливается индивидуальный размер взноса (contribution calls), не в процентах, а в абсолютной сумме (чаще в долларах США) за 1 регистражную тонну валовой вместимости судна. Размер взноса определяется исходя из индивидуальных особенностей страхуемого флота (или группы судов), типов судов, брутто-тоннажа, района плавания, объема страхуемой ответственности и индивидуальных результатов прохождения страховых операций.

Первоначально страховая премия нового члена клуба устанавливается клубом по аналогии с похожими судами, а через несколько лет – в соответствии с имеющейся в каждом клубе формулой, определяющей, насколько должна быть повышена или понижена премия с учетом среднегодовых сумм убытков данного судовладельца и расходов на перестрахование его судов.

Коммерческие страховщики устанавливают размер страхового взноса в процентном отношении от страховой суммы (страховой тариф) либо методом раскладки, т.е. каждый риск оценивается в конкретном процентном размере и в зависимости от того, от какого набора рисков желает застраховаться страхователь – страховые ставки, соответствующие каждому риску, суммируются в одну цифру либо в соответствии с разработанной тарифной сеткой по типу судов и набору рисков [2, с. 32 – 33]. У каждого страховщика еще существует система надбавок к основной цифре страховой премии – за район плавания, возраст судна, перевозимый груз, и т. д., а также за историю страхования данного страхователя. Коммерческие страховые компании в Украине устанавливают страховые тарифы, как правило, на несколько лет вперед, поскольку тарифы, как и правила, необходимо утверждать в Морском страховом Бюро [3, с. 35 – 36].

P&I клубы, напротив, рассматривают вопросы, касающиеся размеров взносов и необходимости взимания дополнительных взносов ежегодно на общих собраниях членов клуба, исходя из размера страховых резервов, прогнозов, прибыли от инвестирования свободных средств и многих других факторов, которые анализируются и готовятся в форме отчетов к общему собранию Совета Директоров финансовым комитетом Совета Директоров. Дополнительные взносы устанавливаются клубами в процентном отношении от суммы основного взноса и необходимость в их взимании на конкретный год, размер и схема выплат утверждаются ежегодно на общем собрании членов клуба исходя из результатов предыдущих страховых лет [4, с. 58 – 65].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что политика P&I страхования более приближена к действительности за счет научного подхода, гибкости и способности моментально реагировать на любое изменение. Взаимное страхование строится на принципе равенства, то есть баланса поступлений и платежей в рамках имущественного фонда взаимного страхового общества за определенный период времени, обычно за год. Цель извлечения прибыли по страховым операциям обществом не предусматривается, в отличие от коммерческого страховщика, полученный доход которого делится между учредителями / участниками коммерческого образования. Во взаимном страховом обществе полученный доход идет на пополнение резервов общества, что, во-первых, позволяет сделать общество еще более надежным и, во-вторых, позволяет уменьшить размер страховых взносов или избежать взимания дополнительных взносов. Правила

клубов предусматривают и частичный возврат страховых взносов, если поступления страховой премии превышают платежи по страховым случаям. Однако, на практике случаи возврата взносов практически не встречаются, разницу предпочитают направлять на увеличение резервного фонда.

Ведение предпринимательской деятельности в виде проведения инвестиционной политики с каждым годом становится все более необходимым для поддержания взаимным страховым обществом своей конкурентоспособности на рынке страхования. Размещение свободных денежных средств в ценные бумаги, другие объекты инвестиционной деятельности давно является неотъемлемой частью финансовой политики любого западного страховщика, будь то P&I клуб или частная коммерческая страховая компания.

В Украине, несмотря на законодательное разрешение страховщикам осуществлять, хотя и ограниченную, инвестиционную политику, данный способ повысить свою конкурентоспособность за счет обоснованного снижения страховых ставок не нашел широкого применения, как, например в США [5, с. 84 – 87]. Отчасти этот феномен можно объяснить тем, что законодатель в 1999 году ограничил выход на украинский страховой рынок иностранным страховым компаниям, и вместо желаемой поддержки украинского страховщика мы получили в итоге отсутствие конкуренции и какого бы то ни было развития украинского рынка страховых услуг.

Как уже было сказано, главным принципом взаимного страхования является баланс поступлений и расходов общества, который является, по мнению Г. В. Гришина проявлением «взаимности на макроуровне», что позволяет обществу предоставлять своим членам страхование по себестоимости [4, с. 50 – 53]. На практике взаимных обществ, т.е. существующих P&I клубов, это достигается следующим образом: сумма доходов общества, т. е. премии и доход по инвестициям, равна его расходам, т. е. платежам по убыткам и отчислениям в технические резервы, расходам на ведение дела, платежам перестраховщикам. Как правило, средний размер взимаемых премий составляет 2 – 5 % от стоимости судна. Коммерческое страхование действует на несколько иных принципах, хотя в методике расчета ставок премии применяются те же критерии. Отличие в том, что страхователи не оплачивают дополнительных взносов, а если выплаты страховой компании по договорам страхования превышают сумму полученной страховой премии, разница относится на прямые убытки компании. В случае же превышения поступлений над платежами разница считается прибылью компании.

Другой важный момент для финансовой стабильности страхования вообще, вне зависимости от коммерческой или некоммерческой сущности страховщика – это управление риском и перестрахование. В этих сферах взаимное страхование намного ушло вперед в развитии по сравнению с коммерческим страхованием. Принципы перестрахования во взаимном страховании принципиально отличны от принципов распределения рисков в коммерческом страховании. Прежде всего, речь идет, конечно же, о Международной группе R&I клубов и Пуловом соглашении о перестраховании [6, с. 12 – 19]. Пуловое соглашение о перестраховании между клубами существует с конца XIX века и на сегодняшний день главный принцип взаимного перестрахования основан на взаимности, на внутреннем перераспределении наиболее крупных убытков между клубами внутри Международной группы R&I клубов. Максимальное страховое покрытие, которое дает судовладельцам их участие в R&I клубе в рамках перестраховочного соглашения, с 20 февраля 1996 года достигает размера 20 млрд. долларов США по каждому страховому случаю [4, с. 60 – 62].

Перестрахование в коммерческом страховании строится на принципе возмездности, т.е. размещения части рисков в коммерческих перестраховочных компаниях или других крупных страховых компаниях, занимающихся перестрахованием.

Другой способ появился совсем недавно и был позаимствован из взаимного страхования – это объединение страховщиков в Пулы, в рамках которого и происходит перестрахование наиболее крупных рисков. Управление риском (Risk management) как одна из гарантий стабильности страховщика любого вида и формы, используется в полной мере в R&I клубах и в последнее время среди крупных коммерческих страховщиков на Западе [7, с. 61 – 65]. Коммерческие страховщики, в погоне за прибылью и уменьшением расходов на страхование зачастую забывают о важной роли превентивных мероприятий, недооценивая огромный положительный эффект, который может дать правильное использование этого способа управления риском. Взаимное же страхование, напротив, придает этому способу огромное зна-

чение. Это объясняется тем, что страхователи одновременно являются и страховщиками, и ОВСО – это, прежде всего, объединение судовладельцев как способ совместно решить свои проблемы, напрямую связанные с судоходством во всех его проявлениях. Например, через широкую сеть многочисленных корреспондентов клуба в каждом крупном порту мира, клубы помогают своим членам в урегулировании страховых случаев и других проблем на местах, а при необходимости выдают обеспечительные гарантии от своего имени для удовлетворения предъявленных члену клуба требований, связанных со страховым случаем, что зачастую позволяет избежать дорогостоящих издержек или арестов судов.

В любом случае, схема финансовой основы для взаимных страховых обществ похожа с финансовой основой коммерческого общества. Так, если у коммерческого страховщика гарантом выполнения страховщиком своих обязательств по страхованию перед страхователями является Уставный капитал, то во взаимных обществах эту роль играют правовая форма клубов и фонды, из которых обществом производятся выплаты членам общества по претензиям. Страховые фонды – это активы общества, за счет которых общество может покрыть свои обязательства по претензиям перед страхователями – членами общества [8, с. 113 – 116]. Но главное во взаимном обществе – это, конечно же, его члены, которые являются основными гарантами общества, главными финансовыми и управленческими ресурсами общества, для которых объединение в обществе с другими судовладельцами привлекательно и с точки зрения цены страхования и с точки зрения заинтересованности общества как единого организма в каждом составляющем его элементе, интересы и желания которого являются основной целью деятельности всего общества.

Очевидно, что оба варианта страхования имеют право на существование, удовлетворяя те или иные потребности судовладельцев. И только непосредственный страхователь – судовладелец вправе сам отдать предпочтение взаимному либо коммерческому страхованию в зависимости от своих личных и финансовых соображений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Царькова М. Опыт деятельности Клубов взаимного страхования / М. Царькова // Страхование право. — 2000. — № 4. — С. 17 — 30.
2. Страхование от А до Я / под ред. Л. И. Корчевской, К. Е. Турбиной. — М., 1996. — 624 с.
3. Старчиков Ю. П. Новый закон — новые возможности / Ю. П. Старчиков // Порты Украины. — 2001. — № 1. — С. 35 — 36.
4. Гришин Г. В. Штурмовать далеко в море...надо с полисом в руках / Г. В. Гришин. — М. : РЮИД, 2000. — 519 с.
5. Ингосстрах: Опыт практической деятельности учеб. пособ. / под ред. В. П. Кругляка. — М., 1996. — 432 с.
6. Ефимов С. Л. Морское страхование. Теория и практика : учеб. / С. Л. Ефимов. — М. : РосКонсульт, 2001. — 448 с.
7. Полковников Г. В. Английское право о компаниях. Закон и практика / Г. В. Полковников. — М., 2000.
8. Шинкаренко И. Э. Страхование ответственности. Справочник / И. Э. Шинкаренко. — М., 1999. — 352 с.

АННОТАЦИЯ

Адамова Е.С. Страхование ответственности судовладельцев в клубах взаимного страхования и в коммерческих страховых компаниях. – Статья.

В статье исследуется коммерческое и взаимное страхование судовладельцев. Осуществляется анализ характерных особенностей коммерческого и взаимного страхования с исследованием условий и возможности их параллельного существования в условиях здоровой конкуренции.

Ключевые слова: морское страхование, страхователь, страховщик, судовладелец, судно, риск, клуб, ответственность, полис, страховое покрытие.

АНОТАЦІЯ

Адамова О.С. Страхування відповідальності судновласників у клубах взаємного страхування та у комерційних страхових компаніях. – Стаття.

У статті досліджується комерційне та взаємне страхування судновласників. Здійснюється аналіз характерних рис комерційного та взаємного страхування з дослідженням умов і можливості їх паралельного існування в умовах здорової конкуренції.

Ключові слова: морське страхування, страхувальник, страховик, судновласник, судно, ризик, клуб, відповідальність, поліс, страхове покриття.

SUMMARY

Adamova O.S. Insurance of responsibility of shipowners in the clubs of mutual insurance and in commercial insurance companies. – Article.

Commercial and mutual insurance of shipowners is investigated in the article. The analysis of characteristic features of commercial and mutual insurance comes true with research of terms and possibility of their parallel existence in the conditions of healthy competition.

Keywords: marine insurance, insure, insurer, shipowner, ship, risk, club, responsibility, policy, insurance coverage.