

ცვან ხანდაძე

**საღაზღვევო ტერიმინების განმარტებითი
ლექსიკონი**



ბუმბრსანტი

თბილისი
2011

გამოცემის სპონსორია
სადაზღვევო კომპანია არდი ჯგუფი



© ლევან კალანდაძე – „სადაზღვევო ტერმინების
განმარტებითი ლექსიკონი“
© გამომცემლობა „კომერსანტი“

ISBN 978-9941-0-3503-6

ს

საანდონი (Abandon)

გემის ან ტვირთის დაზღვევისას დამზღვევის მიერ საკუთარ ქონებრივ უფლებებზე უარის თქმა მზღვეველის სასარგებლოდ. მიზანი – მზღვეველისგან სადაზღვევო შემთხვევის დროს სრული სადაზღვევო ანაზღაურების მიღება. აბანდონი გამოიყენება გემის ან ტვირთის უგზოუკვლოდ დაკარგვის ან ე.წ. კონსტრუქციული დაღუპვის შემთხვევაში. მზღვეველს უფლება აქვს უარი თქვას აბანდონზე, თუ არ სურს დარჩენილი ქონების რეალიზაციის რისკის თავის თავზე აღება, ან ერიდება დამატებითი ხარჯების გაწევას. აბანდონის პირობების მიღებისას მზღვეველი დამზღვევს უხდის სადაზღვევო თანხას და, თუ აღმოჩნდა, რომ დაზღვეული ობიექტი არ არის დაღუპული, დამზღვევი მოვალეა დაუბრუნოს მზღვეველს ამ უკანასკნელის მიერ გადახდილი სადაზღვევო თანხა და დაიბრუნოს ქონებრივი უფლებები დაზღვეულ ობიექტზე.

აგენტი (Agent)

სადაზღვევო კომპანიის ნდობით აღჭურვილი იურიდიული (სააგენტო კომპანია) ან ფიზიკური პირი, რომელიც სადაზღვევო კომპანიის სახელით პოტენციურ კლიენტებს სთავაზობს დაზღვევის ამა თუ იმ პროდუქტს, დებს სადაზღვევო ხელშეკრულებას (სადაზღვევო პოლისი) და მზღვეველისაგან (სადაზღვევო კომპანიისაგან) იღებს სააგენტო ხელშეკრულებით (Agent's Contract) განსაზღვრულ გასამრჯელოს (Agency Fee) საკომისიო ანაზღაურების სახით.

აგენტის ანაზღაურება (Agency Free)

აგენტის გასამრჯელო, მის მიერ მზღვეველთან წინასწარ გაფორმებული სააგენტო ხელშეკრულებით ან შეთანხმებით განსაზღვრული ვალდებულებების შესრულებისათვის. როგორც წესი, უმრავლეს შემთხვევაში აგენტი ანაზღაურებას საკომისიო ანაზღაურების სახით, ანუ სადაზღვევო პრემიიდან გარკვეული პროცენტის სახით იღებს.

აგენტის ხელშეკრულება (Agent's Contract)

მზღვეველის წერილობითი შეთანხმება ან ხელშეკრულება აგენტთან, რომელიც შეიძლება იყოს როგორც იურიდიული, ასევე ფიზიკური პირი. აგენტის ხელშეკრულებით ძირითადად განსაზღვრულია მხარეთა ვალდებულებები და აგენტსა და მზღვეველს შორის ურთიერთობების სხვა, მათ შორის, ურთიერთანგარიშსწორების საკითხები.

აღმწესი (Addendum)

დაზღვევის პრაქტიკაში სადაზღვევო ან გადაზღვევის ხელშეკრულების დანართი, რომელიც შეიცავს მხარეთა შორის ადრე შეთანხმებული პირობების ცვლილებების ზუსტ და დეტალურ ჩამონათვალს. აღმწესი წარმოადგენს სადაზღვევო ან გადაზღვევის ხელშეკრულების განუყოფელ, იურიდიული ძალის მქონე ნაწილს.

აღწასტმერი (Adjuster)

იგივე დისპაშერი, დისპაშ-გათვლების დარგის სპეციალისტი, რომელიც გემს, ტვირთს და ფრახტს შორის წილობრივად ანაწილებს ავარიის შედეგად მიღებულ ზარალს. როგორც წესი, ამ ფუნქციას ასრულებენ სპეციალიზებული ფირმები.

ავარია (Average)

ზარალის ან ზიანის სინონიმი. ეს არის საზღვაო და სხვა სატრანსპორტო შემთხვევებთან დაკავშირებული სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც გამოიწვია სატრანსპორტო საშუალების, გემის, ფრახტის ან ტვირთის დაზიანება, აგრეთვე მიღებული ზიანის აღმოსაფხვრელად საჭირო დანახარჯები. ავარია არის საერთო და კერძო. საერთო ავარია – ზარალი, რომელიც გამოწვეულია გემის, ფრახტის ან ტვირთის გადასარჩენად წინასწარ განსაზღვრული საგანგებო ქმედების გატარების შედეგად. კერძო ავარია – ყველა სხვა შემთხვევითი მიზეზის ან ნიშნის არმქონე შემთხვევა. საერთო ავარიის ხარჯები ანაზღაურდება მხარეთა შორის შეთანხმების საფუძველზე ყველა იმ მხარის მიერ, ვინც მონაწილეობს საზღვაო გადაზიდვაში (გემის მფლობელი, ფრახტის და

ტვირთის შესაკუთრე). კერძო ავარიის ხარჯები გადანაწილების ასეთ წესს არ ექვემდებარება და ზარალი ეკუთვნის მხოლოდ დაზარალებულ მხარეს. საერთაშორისო საზღვაო ნაოსნობაში მომხდარი ავარიისას მხარეთა შორის ურთიერთობები რეგულირდება ე.წ. იორკ-ანტვერპენის წესებით. მას არ აქვს იძულებითი ხასიათი და დამყარებულია ნებაყოფლობითობის პრინციპზე.

აპარიული ბონდი (Average Bond)

ლოკუმენტი, რომელიც ითვალისწინებს ტვირთის მიმღების ვალდებულებას საერთო ავარიის შედეგად მიღებული ზარალის გარკვეული ნაწილის დისპაშის შესაბამისად ანაზღაურების შესახებ. საერთო ავარიის შემთხვევაში ტვირთის გადამზიდველი ტვირთზე ინარჩუნებს უფლებას, სანამ ტვირთის მფლობელი:

- ა) არ მოახდენს ზარალის საერთო ოდენობაში საკუთარი წილის გადახდას დისპაშით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად;
- ბ) არ წარმოადგენს მზღვეველის საგარანტიო წერილს;
- გ) ხელს არ მოაწერს ავარიულ ბონდს.

ავარიულ ბონდზე ხელმოწერის შემდეგ ტვირთის მფლობელი ვალდებულია:

- ა) გაითვალისწინოს დისპაშერის გადაწყვეტილება, რომელიც ადგენს დისპაშს საერთო ავარიის შესახებ;
 - ბ) მოახდინოს შესაბამისი ანაზღაურების გადახდა დისბურსმენის ფონდში დისპაშით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად.
- როგორც წესი, ტვირთის მფლობელის ხელმოწერის გარდა სავალდებულოა ტვირთის მიმღების და/ან ტვირთის მფლობელი მომსახურე ბანკის მიერ ავარიული ბონდის აქცეპტირება (ხელის მოწერა).

აპარიული დათქმა (Average Clause)

იგივეა, რაც ფრანშიზის დათქმა. ავარიული დათქმის პირობას შეიცავს ტვირთებისა და გემების შესახებ არსებული თითქმის ყველა სტანდარტული შეთანხმება. შესაძლებელია აღნიშნულ დათქმას ითვალისწინებდეს სადაზღვევო პოლისი

ცალკე მუხლად, ან დაერთოს პოლისს მემორანდუმის სახით. არასაზღვაო დაზღვევის პოლისებში არსებულ ავარიულ დათქმაში, როგორც წესი, მითითებულია, რომ ზარალის ანაზღაურება ხორციელდება სადაზღვევო თანხის დაზღვეული ობიექტის მთლიან სადაზღვევო ღირებულებასთან შეფარდების პროპორციულად.

ავარიული კომისარი (Average Commissioner, Surveyor)

მზღვეველის წარმომადგენელი იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც ადგენს ავარიის მიზეზებს, ახდენს დაზიანებული ან დაღუპული ქონების დათვალიერებას და განსაზღვრავს ზარალის ოდენობას, გასცემს ავარიულ სერტიფიკატს. იგი, მზღვეველის დავალებით, რიგ შემთხვევებში, მონაწილეობს დაზიანებული ქონების რეალიზაციაში, დაკარგული ქონების მოძიებაში და ბაზრის შესახებ ინფორმაციის შეგროვებაში. მზღვეველი, როგორც წესი, სადაზღვევო პოლისში მიუთითებს, თუ რომელ ავარიულ კომისარს უნდა მიმართონ დამზღვევმა ან მისმა წარმომადგენელმა სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას. ასეთი დათქმის არარსებობის შემთხვევაში მიღებულია „ლოიდის“ აგენტებთან დაკავშირების პრაქტიკა, რომლებიც ასრულებენ ავარიული კომისარის ფუნქციას.

ავარიული სერტიფიკატი (Survey Report)

ავარიული კომისარის მიერ შედგენილი და გაცემული დოკუმენტი, რომელშიც მითითებულია გემისთვის ან ტვირთისთვის ავარიის შედეგად მიყენებული ზარალის მიზეზები, ხასიათი და ოდენობა. ავარიული სერტიფიკატი გაიცემა გემთმფლობელზე ან ტვირთის მფლობელზე. იგი წარმოადგენს საფუძველს, რომლის მიხედვითაც დამზღვევი ზარალის ანაზღაურების პრეტენზიას წაუყენებს მზღვეველს.

აკვიზიცია (Acquisition)

სადაზღვევო ორგანიზაციისათვის თვისობრივად ახალი სადაზღვევო ხელშეკრულებების დადებასთან დაკავშირებული საქმიანობა.

აკვიზიციის ტვირთის (Acquisition of Cargo)

ტვირთების მოზიდვა გემების დასატვირთად. როგორც წესი, ხორციელდება სპეციალიზებული აგენტი ფირმების მეშვეობით.

აკვიზიციური ხარჯები (Acquisition Costs)

სადაზღვევო ორგანიზაციის მიერ ახალი სადაზღვევო ხელშეკრულებების გაფორმებასთან დაკავშირებული ხარჯები. მაგალითად: სარეკლამო, მარკეტინგული, საპრომოციო, სააგენტო საკომისიოები და სხვა სახის ხარჯები.

ალბათობა სადაზღვევო შემთხვევის (Probability of Loss)

სტატისტიკური მონაცემების საფუძველზე დადგენილი მომავალში მოსახდენი იმ სადაზღვევო შემთხვევების რაოდენობრივი მახასიათებელი, რომელთა მოხდენის შემთხვევაში დგება სადაზღვევო ანაზღაურების ან სადაზღვევო თანხის გაცემის აუცილებლობა. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის ალბათობა არის დაზღვევის ამა თუ იმ სახეობაში სადაზღვევო პრემიის გამოთვლის საფუძველი.

ალიმენტი (Aliment)

მზღვეველის და/ან სადაზღვევო ბროკერის მიერ რისკის განთავსებისას გადაზღვევაში საკუთარი ინტერესის მოცულობა, ანუ გადაზღვეული ინტერესი.

ამერიკის საგარეო დაზღვევის ასოციაცია (American Foreign Insurance Association)

ამერიკის სადაზღვევო კომპანიების ჯგუფი, რომლის შექმნის მიზანია ამერიკის ფარგლებს გარეთ არსებული რისკების დაზღვევაში მონაწილეობის მიღება.

ამერიკის გემების დაზღვევის სინდიკატი (American Hull Insurance Syndicat)

გემების ერთობლივი დაზღვევის მიზნით შექმნილი საზღვაო მზღვეველების ასოციაცია. გასცემს სინდიკატის სახელით ერთობლივ პოლისს.

ამერიკის საზღვაო მზღვეველმზის ინსტიტუტი

(American Institute of Marine Underwriters)

ამერიკის საზღვაო მზღვეველების გაერთიანება ადგენს საზღვაო დაზღვევასთან დაკავშირებულ სტანდარტულ პირობებს, პოლისის ფორმებს და იცავს საზღვაო მზღვეველების ინტერესებს.

ამორტიზაცია (Amortization)

საწარმოო საშუალებების ღირებულების თანდათანობით გადატანის პროცესი წარმოებული პროდუქციის ღირებულებაში. დაზღვევის პრაქტიკაში ამორტიზაციად ითვლება ობიექტის ბუნებრივი ფიზიკური და მორალური ცვეთა, რაც თავისთავად ამცირებს მის სადაზღვევო ღირებულებას.

ანაბარი (Savings, Deposit)

სადაზღვევო თანხა, რომლის გადახდა ხორციელდება ფიქსირებული დროის პერიოდის გასვლის შემდეგ, ან ამ მომენტამდე დაზღვეულის გარდაცვალების შემთხვევაში.

ანაზღაურება ზარალის (Indemnification of Claim)

დამზღვევისათვის, დაზღვეულისათვის ან მოსარგებლესათვის სტიქიური უბედურებით ან სხვა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად სრულად ან ნაწილობრივ დაზიანებული ან დაღუპული ქონების შესაბამისი ზარალის ნაწილობრივი ან მთლიანი ანაზღაურება. ზარალის ანაზღაურებას ახდენს მზღვეველი. ქონებრივ და პირად დაზღვევაში სადაზღვევო ანაზღაურებას ან სადაზღვევო თანხას იღებს დამზღვევი, დაზღვეული ან მოსარგებლე. პასუხისმგებლობის დაზღვევისას ზარალის ანაზღაურებას იღებს დაზღვეულის ქმედების ან უმოქმედობის შედეგად დაზიანებული (სიცოცხლე და/ან ჯანმრთელობა) მესამე პირი ან პირი, რომლის ქონების დაზიანებითაც იქნა გამოწვეული ზარალი.

ანბარიშ-ფაქტურა (Invoice)

სავაჭრო გარიგების არსებობისა და ამ გარიგების რეალობის დამადასტურებელი დოკუმენტი. შეიცავს ინფორმაციას საქონლის ფასის, რაოდენობის და მისი სხვა მნიშვნელოვანი მახა-

სიათებლების შესახებ. სადაზღვევო პრაქტიკაში ანგარიშ-ფაქტურა წარმოადგენს ერთ-ერთ ძირითად დოკუმენტს ზარალის ლიკვიდაციის პროცესში.

ანდერაიტიზმი (Underwriting)

- 1) რისკის შეფასების და მისი დაზღვევის ან აცილების გადაწყვეტილების მიღების პროცესი, რომელსაც ახორციელებენ სადაზღვევო კომპანიის ანდერაიტერები.
- 2) დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმების და მისი პირობების შესრულების პროცესი.
- 3) დაზღვევა ზოგადად.
- 4) ახალი ემისიის ფასიანი ქაღალდების შესყიდვა მათი ხელახალი გაყიდვის მიზნით, რომელიც ძირითადად ხორციელდება ბანკების ან სადაზღვევო კომპანიების მიერ სპეციალურად ამ მიზნებისთვის შექმნილი სინდიკატების მეშვეობით.

ანდერაიტი (Underwriter)

მზღვეველის (გადამზღვეველის) ან „ლოიდის“ სინდიკატის მიერ უფლებამოსილი პირი, რომელიც განსაზღვრავს დაზღვევის განხორციელების შესაძლებლობასა და პირობებს, იღებს გადაწყვეტილებას ამა თუ იმ კონკრეტული რისკის დასაზღვევად მიღებასთან ან მის აცილებასთან დაკავშირებით. ანდერაიტიერი პასუხისმგებელია მზღვეველის (გადამზღვეველის) სადაზღვევო პორტფელის ფორმირებაზე და სავალდებულო წესით უნდა ფლობდეს რისკის რეალური მოცულობის დადგენის და შესაბამისი სადაზღვევო ტარიფის სწორად განსაზღვრის ტექნიკას. დასაზღვევად მისაღები რისკის ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლების და მზღვეველის ფინანსური შესაძლებლობების შესაბამისად ანდერაიტიერი იღებს გადაწყვეტილებას:

ა) სადაზღვევო ტარიფის შეცვლასთან დაკავშირებით – განახორციელოს რისკის დაზღვევა სტანდარტული ტარიფით, სტანდარტულზე დაბალი ტარიფით, სტანდარტულზე მაღალი ტარიფით ან ინდივიდუალური ტარიფით;

- ბ) დაზღვევის წესების (პირობების) შეცვლასთან დაკავშირებით – განახორციელოს რისკის დაზღვევა დაზღვევის სტანდარტული წესებით, განახორციელოს რისკის დაზღვევა დაზღვევის არასტანდარტული წესებით, განახორციელოს რისკის დაზღვევა დაზღვევის ინდივიდუალური წესებით;
- გ) ფრანშიზას ოდენობის განსაზღვრასთან დაკავშირებით;
- დ) დამატებითი პრევენტული პირობების და/ან გამონაკლისების განსაზღვრასთან დაკავშირებით;
- ე) სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობის გაზრდასთან ან შემცირებასთან დაკავშირებით;
- ვ) რისკის დაზღვევის გადავადებასთან დაკავშირებით;
- ზ) დაზღვევის ტერიტორიის შეზღუდვის ან გაფართოებასთან დაკავშირებით.

ანდერაიტერი წამყვანი (Leading Underwriter)

მზღვეველი, რომელიც მიჩნეულია და ფაქტობრივად არის კიდევ ლიდერი და წამყვანი დაზღვევის ბაზრის გარკვეულ სეგმენტზე, დიდ როლს თამაშობს განსაკუთრებულად მსხვილი, სპეციფიური და მაღალი რისკტევადობის მქონე რისკების განთავსების საქმეში. ამგვარი რისკების განთავსებისას ბროკერები სწორედ წამყვან ანდერაიტერებს მიმართავენ, იმის გათვალისწინებით, რომ იგი:

- ა) სწორად შეაფასებს რისკის დაზღვევის პირობებს;
- ბ) დაადგენს რისკის შესაბამის ოპტიმალურ პრემიას;
- გ) თავის თავზე აიღებს რისკის მაქსიმალურად დიდ წილს (სადაზღვევო თანხის მაქსიმალურ ოდენობას), რითაც უზრუნველყოფს სადაზღვევო ბაზარზე რისკის წარმატებულ განთავსებას.

გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ რისკის განთავსებისას წამყვან ანდერაიტერს იოლად მიჰყვებიან სადაზღვევო ბაზარზე მომუშავე სხვა, შედარებით წვრილი ანდერაიტერები, რომლებიც პრაქტიკულად უპირობოდ თანხმდებიან რისკის განთავსების წამყვანი ანდერაიტერისეულ პირობებს.

საღმრთაქმრული პრაქტიკა (Underwriting Practice)

სადაზღვევო კომპანიის მიერ გარკვეული რისკების დასაზღვევად მიღების პრაქტიკაში გატარებული პოლიტიკა. მაგალითად: სპეციფიური რისკების აცილება, რიგი რისკების უპირობო უარი, სადაზღვევო ანაზღაურების ლიმიტების შეზღუდვა ან დაზღვევის განხორციელების პირობების შეზღუდვა.

ანუიტეტი (Annuity)

1) განმაზოგადებელი ცნება სიცოცხლის, რენტის ან პენსიის დაზღვევის სახეობებისათვის, რომელიც გულისხმობს შემდეგ პირობას: დამზღვევს სადაზღვევო ორგანიზაციაში ერთჯერადად ან პერიოდული შენატანების სახით შეაქვს გარკვეული ფულადი თანხა, ხოლო შემდგომ, დათქმული წლების განმავლობაში ან მთელი სიცოცხლის მანძილზე იღებს სისტემატურ შემოსავალს. მაგალითად, პენსიას.

2) პერიოდული რენტა, რომლითაც ხდება სესხის და სესხის პროცენტების დაფარვა. როგორც წესი, გადაიხდება ყოველწლიურად, მაგრამ შესაძლებელია ყოველთვიური, კვარტალური და ექვს თვეში ერთხელ გადახდაც. ანუიტეტი გამოითვლება ფორმულით:

$$S = K \times (1 - R_n) / i$$

სადაც: S – სესხის ოდენობა, i – წლიური სარგებელი (შემოსავლიანობის მაჩვენებელი) თანხის ერთეულზე, n – დაფარვის ვადა, R – დისკონტირების მამრავლი.

არაა გადარჩენა, არაა გასამრჯელო (No cure, No pay)

„ლოიდის“ გადარჩენის კონტრაქტის (Lloyd’s Salvage Agreement) ძირითადი პირობა, რომლის მიხედვითაც მზღვეველის მიერ ტვირთის გადარჩენის გასამრჯელოს გადახდა ხდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადარჩენით სამუშაოებს აქვს დადებითი შედეგი, ანუ მხოლოდ ტვირთის, ან მისი ნაწილის წინასწარმეთანხმებული ოდენობის გადარჩენის შემთხვევაში.

არაბეთის დაზღვევის ბენერალური ფედერაცია

(General Arab Insurance Federation)

არაბეთის სადაზღვევო ბაზრებს შორის მჭიდრო კავშირებისა და რეგიონში შემოსავლების მაქსიმალურად დაკავების და ერთიანი სადაზღვევო ბაზრის უზრუნველყოფის მიზნით შექმნილი ფედერაცია. დაფუძნდა 1964 წელს ტუნისში. ფედერაციის წევრები არიან არაბეთის ქვეყნების უმრავლესობა და აფრიკის ზოგიერთი ქვეყანა. ფედერაციის ფარგლებში ფუნქციონირებს ხუთი პული, რომელთაგან თითოეულს ხელმძღვანელობს წევრი ქვეყნის სადაზღვევო კომპანია: საავიაციო გადაზიდვების დაზღვევის პული (მაროკო); სამშენებლო-სამონტაჟო რისკების დაზღვევის პული (ერაყი); ხანძრისაგან დაზღვევის პული (ტუნისი); საზღვაო ტვირთების დაზღვევის პული (კუვეიტი); გემების დაზღვევის პული (მაროკო).

არავალუტირებული პოლისი (Unvalued Policy)

პოლისი, რომელშიც არ არის მითითებული დაზღვევის ობიექტის სადაზღვევო თანხა. პრაქტიკულად, საზღვაო დაზღვევაში გარდა ფრანტის დაზღვევისა გაიცემა მხოლოდ ვალუტირებული პოლისები (Valued policy). არავალუტირებული პოლისით მზღვეველის პასუხისმგებლობა დგინდება იმ თანხიდან, რომელზეც დასაზღვევი ობიექტი უნდა დაზღვეულიყო ვალუტირებული პოლისის პირობებით. ასეთი თანხა ასევე წარმოადგენს პასუხისმგებლობის მაქსიმალურ ზომას არავალუტირებული პოლისისათვის.

არასრული დაზღვევა (Underinsurance)

ქონებრივი ინტერესის დაზღვევა მის რეალურ ღირებულებაზე დაბალი ღირებულებით. თუ პოლისი გაცემულია ისეთ სადაზღვევო თანხაზე, რომელიც დაზღვევის ობიექტის რეალურ სადაზღვევო ღირებულებაზე მცირეა, დაზღვევის ობიექტი ითვლება არასრულად დაზღვეულად. ამ შემთხვევაში რეალურ ღირებულებასა და პოლისით განსაზღვრულ ღირებულებას შორის სხვაობა წარმოადგენს დამზღვევის რისკს.

არასრული ინტერესი (Short Interest)

გენერალური პოლისები, როგორც წესი, გაიცემა გარკვეულ საპროგნოზო სადაზღვევო თანხაზე. ტვირთის დეკლარირებისას სადაზღვევო თანხა გზავნილის ღირებულების შემცირების შესაბამისად მცირდება. მას შემდეგ, რაც ყველა ტვირთის გაგზავნა დასრულდება, ხდება პრემიების გათვლა. თუ ამ დროისათვის სადაზღვევო თანხის ნაწილი აღმოჩნდება გამოუყენებელი, ითვლება, რომ ინტერესი იყო არასრული.

არასწორი მოპყრობა (Misconduct)

თუ დამზღვევის ქმედებით ან უმოქმედობით ზიანი მიადგა დაზღვეულ ქონებას, ან მის მიერ არასწორი, არამართლზომიერი ქმედებით, წინასწარგამიზნული, დაუდევარი, არასათანადო მოპყრობით, ექსპლოატაციის სტანდარტებისა და წესების დარღვევით გამოწვეული იქნა ზარალი, მზღვეველი თავისუფლდება ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობისაგან. იმ შემთხვევაში, როცა ზარალში ბრალი მიუძღვით დამზღვევის დაქირავებულ თანამშრომლებს, ეს არ ათავისუფლებს დამზღვევს პასუხისმგებლობისაგან და შეიძლება გახდეს მზღვეველის მიერ სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე უარის თქმის მიზეზი.

არბიტრაჟი (Arbitration)

დავების გადაწყვეტისა და გადაჭრის ხერხი, რომლის დროსაც მხარეები მიმართავენ არა სასამართლო ორგანოებს, არამედ ცალკეულ დამოუკიდებელ პირებს – არბიტრებს. არსებობს მულტიმოქმედი არბიტრაჟები და არბიტრაჟები, რომლებიც იქმნება მხარეთა შორის არსებული კონკრეტული დავის გადასაჭრელად.

არბიტრაჟის დათქმა (Arbitration Clause)

სადაზღვევო და გადაზღვევის ხელშეკრულების შემადგენელი პირობა, რომლის მიხედვითაც მხარეთა მიერ წინასწარ ხდება მათ შორის მოსალოდნელი დავების არბიტრაჟის საშუალებით გადაწყვეტის პირობის დათქმა. როგორც წესი, სადაზღვევო პოლისში ხდება კონკრეტული ქვეყნის კონკრეტული არბიტრაჟის მითითება.

არბიტრაჟის გადაწყვეტილება (Arbitration Award)

არბიტრაჟის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება, რომელშიც მიეთითება ერთი მხარის მიერ მეორესათვის შესაბამისი ანაზღაურების გადახდის ოდენობა და გადახდის წესი. არბიტრაჟის გადაწყვეტილება ფორმდება წერილობითი ფორმით და ეგზავნება დავაში მონაწილე თითოეულ მხარეს.

აუდიტორი (Auditor)

ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც უფლებამოსილია შეამოწმოს კომპანიის საფინანსო-სამეურნეო საქმიანობის შედეგები და გასცეს შესაბამისი აუდიტორული დასკვნა. რიგ შემთხვევებში აუდიტორები იწოდებიან დამოუკიდებელ საზოგადოებრივ საბუღალტრო ფირმებად (Independent Public Accountants). სადაზღვევო კომპანიაში აუდიტორული შემოწმების ჩატარების მიზანია: დაზღვეულთა და პარტნიორთა ინტერესების დაცვის მიზნით სააქციო საზოგადოების რეალური ფინანსური მდგომარეობის განსაზღვრა; კანონმდებლობით განსაზღვრული გადასახადების გადახდის უზრუნველსაყოფად სააქციო საზოგადოების საქმიანობის ფინანსური შედეგების ასახვის მართებულობის დადგენა.

ასუცაიღერი (Outsider)

ტერმინი დაზღვევაში. გამოიყენება იმ სადაზღვევო კომპანიებისა და საბროკერო ფირმების აღსანიშნად, რომლებიც არ არიან შესაბამისი სადაზღვევო ასოციაციების, კავშირების, მონოპოლიური გაერთიანებების წევრები და არ მონაწილეობენ ე.წ. საერთო სატარიფო შეთანხმებებში. რითაც, გარკვეულწილად, წარმოადგენენ მსხვილი სადაზღვევო გაერთიანებების კონკურენტ კომპანიებს.

აუქციონი (Auction)

ქონების საჯარო გაყიდვის მეთოდი. სადაზღვევო პრაქტიკაში ეს მეთოდი გამოიყენება აბანდონირებული ქონების, ამოღებული ქონების, ავარიული ტვირთის და ხანძრის ნარჩენის რეალიზაციისას.

აფთქება (Expulsion)

ხანმოკლე პერიოდში შეზღუდულ სივრცეში ენერჯის მნიშვნელოვანი რაოდენობის გამოთავისუფლება. აფეთქების შედეგად ხშირად წარმოიქმნება დარტყმითი (აფეთქების) ტალღა, რომელიც იწვევს დამატებით ნგრევას ხანძრის თანხლებით. აფეთქებამ შეიძლება გამოიწვიოს შენობა-ნაგებობების, გზების, სატრანსპორტო-საკომუნიკაციო საშუალებების დაზიანება და/ან განადგურება. აფეთქება განპირობებულია ბუნებრივი (ბუნების დაუძლეველი ძალა), ტექნოლოგიური (ექსპლოატაციის, შენახვის და უსაფრთხოების ზომების დაუცველობა, თვითაალება, ელექტროგაყვანილობის სისტემის მოშლა) და ადამიანური (განზრახ ქმედება) ფაქტორებით. აფეთქებათა უმრავლესობა მზღვეველის მხრიდან განიხილება როგორც საგანგებო სიტუაცია, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

აფრიკის გადაზღვევის კორპორაცია (African Reinsurance Corporation, Africa Re)

გადაზღვევის რეგიონალური კომპანია. შექმნილია განვითარების აფრიკული ბანკის ხელშეწყობით 1977 წელს. შტაბბინა მდებარეობს ლაგოსში (ნიგერია). მისი აქციონერები არიან ორგანიზაცია „აფრიკის ერთობის“ წევრი ქვეყნების სადაზღვევო კომპანიები. კომპანია ახორციელებს დაზღვევის და გადაზღვევის ყველა სახეობას და მოწოდებულია აფრიკის კონტინენტზე დაზღვევის და გადაზღვევის ბაზრების ჩამოყალიბებისათვის და განვითარებისათვის, რათა მაქსიმალურად მოხდეს მოზიდული პრემიების დაკავება რეგიონში.

აქტუარი (Actuary)

სადაზღვევო მათემატიკის სპეციალისტი, რომელიც ფლობს აქტუარული გათვლების თეორიას. აქტუარი მათემატიკური და სტატისტიკური მეთოდების გამოყენებით ახდენს სადაზღვევო ტარიფების განაკვეთების გათვლას და სადაზღვევო რეზერვების ოდენობის დადგენას.

აქტუართა საერთაშორისო კონგრესის მუდმივმოქმედი კომიტეტი (Permanent Committee of International Congress of Actuaries)

საერთაშორისო ორგანიზაცია, რომელიც ეწევა სიცოცხლის გრძელვადიანი დაზღვევის აქტუარული გათვლების ფორმებისა და მეთოდების უნიფიცირებას. აწარმოებს აქტუარიკის თეორიისა და პრაქტიკის სამეცნიერო კვლევას. დაარსდა 1889 წელს ბრიუსელში (ბელგია). წამყვანი ადგილი კომიტეტში ამერიკის აქტუართა ასოციაციას უჭირავს.

აქცეპტი (Acceptance)

სადაზღვევო კომპანიის მზადყოფნის დადასტურება გაცეს სადაზღვევო პოლისი. აქცეპტთან ერთად, როგორც წესი, აღინიშნება კომპანიის დაზღვევაში წილობრივი მონაწილეობის ოდენობა და დაზღვევის ხელშეკრულების ძალაში შესვლის თარიღი.

აქცია (Share)

ფასიანი ქაღალდი, რომელიც წარმოადგენს მისი მფლობელის სააქციო კაპიტალში მონაწილეობის დამადასტურებელ მოწმობას. აძლევს მის მფლობელს უფლებას, მიიღოს მოგება დივიდენდის სახით. სააქციო სადაზღვევო საზოგადოებების აქციები, ისევე როგორც სხვა სააქციო საზოგადოებების აქციები, იყოფა სახელობით და წარმომდგენზე აქციებად, პრივილეგირებულ და უბრალო აქციებად. სახელობითი აქციების გასხვისებისათვის საჭიროა საზოგადოების გამგეობის თანხმობა. პრივილეგირებული აქცია უფლებას იძლევა პირველ რიგში იქნეს მიღებული დივიდენდი მისი მფლობელის მიერ და ანიჭებენ მას თანხის დაბრუნებასთან დაკავშირებით გარკვეულ უპირატესობებს საზოგადოების ლიკვიდაციის დროს.

აქციზი (Excise)

მთავრობის მიერ დადგენილი არაპირდაპირი გადასახადი საქონელზე, რომელიც ექვემდებარება ქვეყნის შიგნით რეალიზაციას.

აქტი (Act)

სადაზღვევო კომპანიის მიერ შედგენილი დოკუმენტი სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენის ადგილის, დროის, მიზეზის და ზარალის ოდენობის ჩვენებით, რომლის საფუძველზეც გაიცემა სადაზღვევო ანაზღაურება.

აქტივები (Assets)

სადაზღვევო კომპანიის ფინანსური საშუალებების ნაწილი, რომელიც ინვესტირებულია (განთავსებულია) ეკონომიკისა და ბიზნესის ამა თუ იმ დარგში, გაცემულია კრედიტად, მოთავსებულია ბანკის დეპოზიტზე. ეს თანხები აისახება ბუღალტრული ბალანსის აქტიურ ანგარიშებში და იძლევა მოგების მიღების შესაძლებლობას. აშშ-ს სიცოცხლის დაზღვევის კომპანიების აქტივები განაწილებულია შემდეგნაირად: 36%-კომერციული სტრუქტურების ობლიგაციები, 11%-აქციები, 15%-სახელმწიფო ფასიანი ქაღალდები, 21%-იპოთეკა, 4%-უძრავი ქონება, 5%-კრედიტები დამზღვევებზე, 8%-სხვა აქტივები. სადაზღვევო კომპანიების აქტივების ინვესტიციებიდან შემოსავლის (მომგებიანობის) დონე საშუალოდ 5-8%-ს არ აღემატება.

აღდგენითი დათქმა (Reinstatement Clause)

რიგ შემთხვევებში, არასაზღვაო დაზღვევის პოლისში კეთდება აღდგენითი დათქმა, რომლის პირობების მიხედვით ზარალის ანაზღაურების შემდეგ მზღვეველის პასუხისმგებლობის ხელახალი აღდგენა მის მიერ უკვე გადახდილ სადაზღვევო თანხაზე შესაძლებელია დამზღვევის მიერ ამ თანხიდან დამატებითი სადაზღვევო პრემიის გადახდის შემთხვევაში. ექსცედენტის გადაზღვევის ხელშეკრულებაში ასევე ფიქსირდება აღდგენითი დათქმა, რომლის მიხედვითაც ერთი ან მეტი სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას, რომლებიც მთლიანად ამოწურავენ ექსცედენტის ლიმიტს, გათვალისწინებულია დამატებითი სადაზღვევო პრემიის გადახდის პირობა. მხოლოდ მისი გადახდის შემდეგ არის შესაძლებელი სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების აღდგენა.

ბ

ბაინდერი (Binder)

ამერიკულ სადაზღვევო პრაქტიკაში გავრცელებული ტერმინი, რომელიც სლიპის იდენტურია. ბაინდერი შეიცავს იგივე მონაცემებს, რასაც სლიპი.

ბალასტი (Ballast)

არაკომერციული ტვირთი, რომელიც გემზე ეწყობა შესაბამისი მდგრადობის, დიფერენტის და წყალწვის დონის შესანარჩუნებლად. საზღვაო დაზღვევის პოლისით განსაზღვრული მზღვეველის პასუხისმგებლობიდან ბალასტი გამოირიცხება.

ბარატრია (Barratry)

გემის კაპიტანის ან ეკიპაჟის განზრახვი ქმედებით გემისათვის ან ტვირთისათვის მიყენებული ზიანი. მაგალითად, გემის განზრახ ჩაძირვა, კურსიდან გადახრა, ტვირთის დატაცება, ეკიპაჟის მიერ გემის მიტოვება, რომელის მიზანი არის პირადი ინტერესების რეალიზაცია და დაკმაყოფილება. ბარატრიის რისკს გემთმფლობელები აზღვევენ ურთიერთდაზღვევის კლუბებში.

ბმრბოუტ-ჩარტერი (Bareboot-Charter)

ფრახტის ხელშეკრულება, რომლის ძალითაც გემთმფლობელი არენდის სანაცვლოდ მესამე პირს გადასცემს გემს ეკიპაჟის გარეშე. არენდის განმავლობაში მესამე პირი წარმოადგენს გემის დროებით მფლობელს და ანაზღაურებს მისი ექსპლოატაციის მთელ ხარჯებს. დაზღვევის ხარჯებს, როგორც წესი, გაიღებს გემთმფლობელი.

ბმრს ნოტი (Barth-note)

საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულების სახეობა, რომელიც გამოიყენება გემების რეგულარულ რეისებზე მასიური ტვირთების გადაზიდვისას.

ბერძენული საკლასიფიკაციო საზოგადოება (Hellenic Register of Shipping)

საბერძენეთის კლასიფიკაციის საზოგადოება. გემები, რომელიც კლასიფიცირებულია საზოგადოების მიერ მზღვევებისათვის წარმოადგენენ მისაღებ სადაზღვევო ობიექტს და „ლოიდის“ რეესტრში აღინიშნება „HR“ ნიშნით.

ბონუსი (Bonus)

ფასდაკლება, მზღვეველის მიერ დამზღვევისათვის სადაზღვევო პრემიის ოდენობის შემცირება. მაგალითად, რისკის მოცულობის შემცირების ან/და რისკის სტრუქტურის და მანათობლების ცვლილების გამო. ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევისას დამზღვევს პრემია უმცირდება იმ შემთხვევაში, თუ იგი ხანგრძლივი დროის განმავლობაში არ ახდენს სადაზღვევო შემთხვევას.

ბორდერო (Bordereau (ფრ.))

დასაზღვევად მიღებული და გადაზღვევას დაქვემდებარებული რისკების ჩამონათვალი. ბორდერო ეგზავნება გადამზღვეველს გადაზღვევის ხელშეკრულებაში მითითებულ ვადებში.

ბრალეულობა დამზღვევის (Insured's Fault)

დაზღვევაში განასხვავებენ დამზღვევის უხემ ან განზრახ ბრალეულობას და გაუფრთხილებლობით ბრალეულობას. უხეში და განზრახი ბრალეულობა წარმოადგენს საკმარის პირობას იმისათვის, რომ მზღვეველმა უარი თქვას სადაზღვევო ანაზღაურების ან სადაზღვევო თანხის გაცემაზე. უხეში ბრალეულობა შეიძლება გამოიხატოს დამზღვევის მიერ სადაზღვევო ხელშეკრულების პირობების დაუცველობით ან დარღვევით. გაუფრთხილებლობით გამოწვეული ზარალი არის, როცა ადგილი აქვს არც თუ მნიშვნელოვან შედეგებს. ასეთი ბრალეულობა მზღვეველის მიერ სადაზღვევო ანაზღაურების ან სადაზღვევო თანხის გაცემის დროს შეიძლება არც კი იქნეს განხილული.

ბრიტანეთის მფლვეველთა ასოციაცია

(Association of British Insurers)

შეიქმნა 1985 წელს. ერთიან ასოციაციად გააერთიანა 1985 წლამდე მოქმედი შემდეგი ორგანიზაციები: ბრიტანეთის სადაზღვევო ასოციაცია, უბედური შემთხვევებისაგან დაზღვევის ორგანიზაციების ასოციაცია, ხანძრისაგან დაზღვევის კომიტეტი, სიცოცხლის დაზღვევის კომპანიების ასოციაცია. ასოციაციის წევრობა შეუძლია ყველა სადაზღვევო კომპანიას, რომელიც თავის საქმიანობის მიზნებისათვის რეგისტრირებულია დიდ ბრიტანეთში. 1986 წელს ასოციაციაში გაერთიანდა დიდი ბრიტანეთის 420 სადაზღვევო კომპანია, რომელთა ზვედრითი წილი სადაზღვევო ბაზარზე 90% იყო. კომპანიები განაწილებულნი არიან ორ საბჭოში: ქონებრივი დაზღვევის სახეობების საბჭო და სიცოცხლის დაზღვევის სახეობების საბჭო. დიდი ბრიტანეთის ტერიტორიაზე ასოციაციას გააჩნია 11 რეგიონული განყოფილება და წარმოადგენს ერთ-ერთ ყველაზე მნიშვნელოვან და გავლენიან ორგანიზაციას ქვეყანაში.

ბრიტანეთის სადაზღვევო ასოციაცია (British Insurance Association)

შეიქმნა 1917 წელს დაზღვევის ყველა სფეროში მომუშავე მზღვეველების ინტერესების დაცვის მიზნით. 1985 წელს გარდაიქმნა ბრიტანეთის მზღვეველთა ასოციაციად.

ბრიტანეთის სადაზღვევო ჯგუფი (British Insurance Group)

დიდი ბრიტანეთის სადაზღვევო კომპანიების გაერთიანება, რომლის მიზანია სხვა ქვეყნების, განსაკუთრებით კი იაპონიის ტერიტორიაზე არსებული სადაზღვევო რისკების ერთობლივი მიღება. ჯგუფის მიერ გაიცემა ერთობლივი სადაზღვევო პოლისი.

ბრიტანული კორპორაცია (British Corporation)

კლასიფიკატორი ორგანიზაცია. ადგენს გემების კლასს საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად. გემები, რომელთა ასაკი არ აღემატება 25 წელს, ბრიტანული კორპორაციის მიერ მიჩნეულია გემების იმ კატეგორიად, რომელთა დაზღვევა უნდა

განხორციელდეს დამატებითი ინფორმაციის მოთხოვნის გარეშე. ბრიტანული კორპორაციის მიერ კლასიფიცირებული გემები „ლოიდსის“ შესაბამის რეესტრში აღნიშნულია ნიშნით „BS“.

ბროკერი (Broker)

იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც გამოდის დამზღვევესა და მზღვეველს (მზღვეველსა და გადამზღვეველს) შორის შუამავლად სადაზღვევო (გადაზღვევის) ხელშეკრულების გაფორმებისას. თავისი სტატუსით ბროკერი არის დამზღვევის (გადაზღვევის დროს მზღვეველის) წარმომადგენელი და იგი ვალდებულია შეურჩიოს მას ფინანსურად მყარი და გადახდისუნარიანი სადაზღვევო (გადამზღვეველი) ორგანიზაცია. ბროკერი არ არის პასუხისმგებელი დამზღვევის (მზღვეველის) წინაშე, რაც არ გამორიცხავს მის მორალურ პასუხისმგებლობას (Good Faith). ბროკერი არ არის მზღვეველის (გადამზღვეველის) გადახდისუნარიანობის გარანტი და არ აგებს პასუხს ზარალის ანაზღაურებაზე. სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენისას ბროკერი რიგ შემთხვევებში ეხმარება დამზღვევს (დაზღვეულს) სადაზღვევო ანაზღაურების მიღების პროცედურების სრულად და დროულად განხორციელებაში. ბროკერი მომსახურების საფასურს დამზღვევისაგან (გადაზღვევის დროს მზღვეველისაგან) იღებს საკომისიოს სახით.

ბროკერის უფლება პოლისზე (Broker's Lien)

თუ ბროკერმა განათავსა დაზღვევა მზღვეველთან, იგი იღებს ვალდებულებას მზღვეველის წინაშე სადაზღვევო პრემიის გადახდაზეც იმის მიუხედავად, გადაუხადა თუ არა დაზღვევმა მას აღნიშნული სადაზღვევო პრემია. მზღვეველს უფლება აქვს სადაზღვევო პრემიის მიღებამდე არ გასცეს სადაზღვევო პოლისი, ანუ დამზღვევს არ მისცეს უფლება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მოითხოვოს ზარალის ანაზღაურება.

ბრუტო განაკვეთი (Gross Rate)

1) სადაზღვევო პრემიის მთლიანი სატარიფო განაკვეთი ყოველგვარი შეღავათებისა და გამოქვითების გარეშე. როგორც

წესი, შედგება ნეტო განაკვეთისა და დატვირთვისაგან. პრაქტიკაში ბრუტო განაკვეთის მაგივრად ხშირად იხმარება სადაზღვევო ტარიფი.

2) სადაზღვევო თანხასა და სადაზღვევო ანაზღაურების ვადასთან სადაზღვევო პრემიის ნორმირებული მიმართება. პირად დაზღვევაში წლიური ბრუტო განაკვეთი გამოითვლება ფორმულით:

$$B_x = 1 / (1-B) \times A_x$$

სადაც: x – დამზღვევის ასაკი, B – დატვირთვის ოდენობა, A_x – კომუტაციური რიცხვების ცხრილის შესაბამისად განსაზღვრული ნეტო განაკვეთი.

ქონებრივ დაზღვევაში ბრუტო განაკვეთი გამოითვლება ფორმულით:

$$B_u = 1 / (1-B) \times A_x$$

სადაც: u – მზღვეველის ყველა სახის ხარჯის წილი ბრუტო განაკვეთში, B – დატვირთვის ოდენობა, A_x – ნეტო-განაკვეთი.

ბრუტო პრემია (Gross Premium)

სადაზღვევო გადასახდელების თანხა გამოანგარიშებული ბრუტო განაკვეთის მიხედვით.

ბრუტო წილი (Gross Line)

მზღვეველის მიერ რისკის დაზღვევით მიღებული მთლიანი სადაზღვევო შენატანი, მათ შორის საკუთარი დაკავება და თანხები, რომლებიც ექვემდებარება გადაზღვევას.

ბუნებრივი დანაკლისი (Natural Loss of Goods)

ტვირთის წონის დანაკლისი, რომელიც გამოწვეულია ამ ტვირთისთვის დამახასიათებელი ბუნებრივი თვისებებით: გამოშრობა, გაჟონვა და ა.შ. ეს დანაკლისი, როგორც წესი, გამოირიცხება ტვირთის დაზღვევის სტანდარტული პირობებიდან, მაგრამ ანაზღაურდება „ზარალის ანაზღაურება ნებისმიერი პირობით“ (From any Cause what Soever).

ბუნებრივი დანაკლისის ნორმა (Rates of Natural Loss)

საქონლის და ტვირთის შენახვის ან ტრანსპორტირების დროს მისი წონის ან მოცულობის ბუნებრივი დანაკლისის დასაშვები მაქსიმალური ოდენობა, რომელიც გამოწვეულია გამოშრობის, გაჟონვის და სხვა ბუნებრივი თვისებების შედეგად. საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებულია ტვირთების გადაზიდვებისას ბუნებრივი დანაკლისის საყოველთაოდ დასაშვები ნორმები, რომელზეც გადამზიდველი არ აგებს პასუხს. მაგალითად: გადაუშუშავებელი კაკოსათვის – 1,5%; ყავისათვის – 0,5%; კარტოფილისათვის – 1–2,5%; ფორთოხლისათვის – 2–3%; პამიდორისათვის – 1–4,75%. ბუნებრივი დანაკლისის ნორმის ოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდვის მანძილზე, ტვირთის ოდენობაზე, ტარის და შეფუთვის სახეობაზე, სეზონზე და სხვა. აღნიშნული ნორმები ფართოდ გამოიყენება მზღვეველის მიერ რისკის პირველადი შეფასების და ადვანსტერის მიერ სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობის გამოთვლის პროცესში.

ბუქინგ-ნოტი (Booking Note)

საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულების სახეობა, რომელიც გამოიყენება გემების რეგულარულ რეისებზე ტვირთების ცალკეული პარტიების გადაზიდვისას.

3

ბადაზღვევა (Reinsurance)

ეკონომიკური ურთიერთობების სისტემა, რომლის მიხედვითაც მზღვეველი, იღებს რა დასაზღვევად რისკს, საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების გათვალისწინებით გადასცემს პასუხისმგებლობების ნაწილს სხვა მზღვეველს (გადამზღვეველს) სადაზღვევო პორტფელის დაბალანსების, სადაზღვევო ოპერაციის ფინანსური მდგრადობისა და რენტაბელობის ამაღლების მიზნით. სადაზღვევო რისკების გადაზღვევით მიიღწევა არამართო მზღვეველის (გადამზღვევის) სადაზღვევო პორტფელის დაცულობის მაღალი ხარისხი მსხველი სადაზღვევო შემთხვევებისა და/ან კატასტროფის დროს, არამედ ამ რისკებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურება ხდება სადაზღვევო (გადამზღვევის) ოპერაციაში მონაწილე ყველა მზღვეველის მიერ.

გადამზღვევის ოპერაციების აქტიურობის მიხედვით განასხვავებენ ორ ტიპს:

- ა) აქტიური გადაზღვევა (*Active Reinsurance*) – გადამზღვეველის მიერ რისკის გადაზღვევაზე მიღების ოპერაცია;
- ბ) პასიური გადაზღვევა (*Passive Reinsurance*) – გადამზღვევის მიერ რისკის გადაზღვევაზე გადაცემის ოპერაცია.

გადამზღვევის საქმიანობის ორგანიზების თვალსაზრისით ხორციელდება მისი დაყოფა ორ ძირითად ფორმად:

- ა) ფაკულტატიური გადაზღვევა (*Facultative Reinsurance*);
- ბ) ობლიგატორული (ავტომატური) გადაზღვა (*Obligatory Reinsurance*).

გადამზღვევის განხორციელების ტექნიკური და ტექნოლოგიური თვალსაზრისით იგი იყოფა ორ ძირითად სახედ:

- ა) პროპორციული გადაზღვევა (*Proportional Reinsurance*) – რომელიც, თავის მხრივ იყოფა სამ სახეობად: გადაზღვევა კვოტური (*Quota Share*), გადაზღვევა ექსცედენტის ბაზაზე (*Surplus*) და გადაზღვევა კომბინირებული (*Quota Share Surplus*).

ბ) არაპროპორციული გადაზღვევა (*Nonproportional Reinsurance*) – რომელიც, თავის მხრივ იყოფა ორ სახეობად: გადაზღვევა ზარალის ექსცედენტის ბაზაზე (*Excess of Loss*) და გადაზღვევა ზარალიანობის ექსცედენტის ბაზაზე (*Excess of Loss Ratio, Stop Loss*).

გადაზღვევა არაპროპორციული (Nonproportional Reinsurance)

გადაზღვევის ერთ-ერთი სახე, როცა გადამზღვეველის პასუხისმგებლობის მოცულობა გადამზღვევის მიერ დასაზღვევად მიღებული რისკით გამოწვეული ზარალის დაფარვაში განისაზღვრება უშუალოდ ზარალის ოდენობით, დამოკიდებულია ამ ზარალის ოდენობაზე და არა გადამზღვევსა და გადამზღვეველს შორის პასუხისმგებლობის პროპორციული განაწილების პრინციპზე. არაპროპორციული გადაზღვევის დროს გადამზღვეველის კუთვნილი გადაზღვევის პრემიის ოდენობა განისაზღვრება ინდივიდუალურად.

გადაზღვევა მასიმიუმის ბაზაზე (Surplus Reinsurance)

პროპორციული გადაზღვევის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული სახეობა. გადაზღვევა ექსცედენტის ბაზაზე ხორციელდება ექსცედენტის გადაზღვევის ხელშეკრულებით (*Surplus Treaty, Excess*). აღნიშნული ხელშეკრულების თანახმად, დასაზღვევად მიღებული რისკები, რომელთა სადაზღვევო თანხა აღემატება გადამზღვევის საკუთარ დაკავებას, ექვემდებარება გადაზღვევას გარკვეული ლიმიტის (ექსცედენტი) ფარგლებში. გადამზღვეველი მონაწილეობს გადამზღვევის მიერ დაზღვეული რისკებით გამოწვეული მხოლოდ იმ ზარალების ანაზღაურებაში, რიმელთა სადაზღვევო თანხის ოდენობა გადააჭარბებს წინასწარ განსაზღვრულ მოცულობას. ამრიგად, გადამზღვევსა და გადამზღვეველს შორის პასუხისმგებლობის გადანაწილება (ათვლა) ხორციელდება არა ნულოვანი დონიდან, არამედ გადამზღვევის პასუხისმგებლობის ლიმიტიდან. გადამზღვევის პასუხისმგებლობის მაქსიმალური ლიმიტი იწოდება მაქსიმუმად (*Maximum*). სადაზღვევო თანხის ის ნაწილი, რომელიც აღემატება გადამზღვევის პასუხისმგებლობის მაქსიმალური

ლიმიტს, იწოდება ექსცედენტად. რომელიც გამოიანგარიშება, როგორც გადამზღვევის კუთვნილი დაკავების სიდიდის ნამრავლი გარკვეულ კოეფიციენტზე. მაგალითად, ექსცედენტი შეიძლება შედგებოდეს 10 წილისაგან, რომელთაგან თითოეული ტოლია გადამზღვევის კუთვნილი დაკავების სიდიდისა. თუ გადამზღვეველი გადაზღვევაზე მიიღებს 2 წილს, მისი პასუხისმგებლობა იქნება ექსცედენტის 2/10-ის ტოლი. სადაზღვევო რისკების ხასიათის მიხედვით გადამზღვევს შეუძლია მოახდინოს საკუთარი დაკავების (გადამზღვევის პასუხისმგებლობის მაქსიმალური ლიმიტი) დივერსიფიკაცია, რაც აისახება გადაზღვევის ხელშეკრულების სპეციალურ დანართში, რომელსაც საკუთარი დაკავების ცხრილი ეწოდება. გადამცემ კომპანიას უფლება აქვს მოითხოვოს საკომისიო (ტანტემა), აგრეთვე მონაწილეობა მიიღოს გადამზღვეველის მოგებაში.

ექსცედენტის ბაზაზე გადაზღვევა გამოიყენება, უპირველეს ყოვლისა, გადამზღვევის სადაზღვევო პორტფელის გასაწონასწორებლად და დასაბალანსებლად, მაშინ როცა, ადგილი აქვს ცალკეული სადაზღვევო ხელშეკრულებების მიხედვით სადაზღვევო თანხების რაოდენობრივი და მოცულობითი მაჩვენებლების რყევის დიდ ამპლიტუდას. მაგალითად, სამრეწველო საწარმოების ხანძრის რისკებისაგან დაზღვევა.

გადაზღვევა ზარალიანობის ექსცედენტის ბაზაზე

Excess of Loss Ratio, Stop Loss

არაპროპორციული გადაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა. გადაზღვევა ზარალიანობის ექსცედენტის ბაზაზე ხორციელდება ზარალიანობს ექსცედენტის გადაზღვევის ხელშეკრულებით (Stop Loss Treaty). ამ ხელშეკრულების პირობების თანახმად გადამზღვეველი ანაზღაურებს არა გადამზღვევის საკუთარ დაკავებაზე (პრიორიტეტზე) ნამეტი ზარალის თანხის ოდენობას განსაზღვრული რისკებისათვის, არამედ იმ თანხას, რომელიც აღემატება გადამზღვევის საკუთარი დაკავების გარკვეულ ჯამურ წლიურ მაჩვენებელს. ანუ, გადამზღვეველი ზარალების ანაზღაურებას იწყებს მას შემდეგ, რაც გადამზღვევის ზარალიანობის წლიური მაჩვენებელი გადააჭარბებს წინასწარ შეთანხმებულ და გადაზ-

ღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ გარკვეულ დონეს. ზარალიანობის ექსცედენტის ბაზაზე გადაზღვევა გამოიყენება დაზღვევის ისეთ სახეობებში, რომლებსთვისაც დამახასიათებელია ზარალიანობის წლიური მაჩვენებლის რყევის დიდი ამპლიტუდა. მაგალითად: სეტყვა, ქარიშხალი და სხვა.

გადაზღვევა ზარალის მქსცედენტის ბაზაზე (Excess of Loss)

არაპროპორციული გადაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა. გადაზღვევა ზარალის ექსცედენტის ბაზაზე ხორციელდება ზარალის ექსცედენტის გადაზღვევის ხელშეკრულებით (Excess of Loss Treaty). ამ ხელშეკრულების პირობების თანახმად, გადაზღვევის მექანიზმის ამოქმედება ხდება მხოლოდ მაშინ, როცა სადაზღვევო შემთხვევის ან სადაზღვევო შემთხვევების სერიის შედეგად დაზღვეული რისკის ზარალის თანხა გადააჭარბებს გადაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ თანხის ოდენობას. გადამზღვეველის პასუხისმგებლობა ამ თანხის ზემოთ განისაზღვრება შესაბამისი ლიმიტებით. ზარალის ის ნაწილი, რომელიც ანაზღაურდება გადამზღვევის მიერ, იწოდება გადამზღვევის საკუთარ დაკავებად ან პრიორიტეტად (Priority). თუ, ზარალის ოდენობა არ აღემატება პრიორიტეტს ან ნაკლებია მასზე, ზარალის სრულ ანაზღაურებას ახორციელებს გადამზღვევი. პირველი ზარალის ექსცედენტის ხელშეკრულებას შეიძლება მოჰყვეს მეორე, მესამე და ა.შ. გადამზღვეველის კუთვნილი სადაზღვევო პრემია დგინდება დაცული სადაზღვევო პორტფელის წლიური ბრუტო-პრემიის თანხიდან პროცენტულად. ამასთან, რადგან ხელშეკრულების დაწყების დროს შეიძლება ცნობილი იქნეს მხოლოდ სადაზღვევო პრემიის შეფასებითი ან მოსალოდნელი ოდენობა, ხდება პრემიის ავანსის სახით ე.წ. დეპოზიტური პრემიის გადახდა. როგორც წესი, ზარალის ექსცედენტის ხელშეკრულებით არ არის გათვალისწინებული გადამზღვევის სასარგებლოდ საკომისიოს ან ტანდემის გადახდა. ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სადაზღვევო უზრუნველყოფა დაკავშირებულია სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიღებული ზარალის ოდენობაზე. გადამზღვევი კომპანიის პრიორიტეტის ფარგლებში სადაზღვევო შემთხვევების რაოდენობის ზრდით

გამოწვეული ზარალი უნდა აანაზღაუროს გადაზღვევმა, რაც წარმოადგენს ამგვარი ხელშეკრულების ერთგვარ „ნაკლს“. ზარალის ექსცედენტის ბაზაზე გადაზღვევა გამოიყენება გადაზღვევის მსხვილი, კუმულაციური ხასიათის რისკებისაგან დაცვის მიზნით.

ბალანსზე კომპინირებული (Quota Share Surplus)

პროპორციული გადაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც შეიცავს როგორც ქვოტური გადაზღვევის, ასევე ექსცედენტის ბაზაზე გადაზღვევის ელემენტებს.

ბალანსზე ობლიგატორული (ავტომატური)

(Obligatory Reinsurance)

გადაზღვევის განხორციელების ფორმა, რომლის დროსაც წინასწარ, გადაზღვევის ხელშეკრულებით არის განსაზღვრული რომელი რისკის მიღება მოხდება მზღვეველის (გადამზღვევის) მიერ დასაზღვევად და გადაზღვეველის მიერ გადასაზღვევად, და რა მოცულობით. ობლიგატორული გადაზღვევის დროს ავტომატურად ხდება ახლადგაფორმებულ სადაზღვევო ხელშეკრულებებზე რისკის ან რისკის ნაწილის გადაზღვეველისათვის გადასაზღვევად გადაცემა წინასწარ შეთანხმებული და გადაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობების და ვადების შესაბამისად.

ბალანსზე პროპორციული (Proportional Reinsurance)

გადაზღვევის ერთ-ერთი სახე, როცა გადაზღვეველი მონაწილეობს გადაზღვევის მიერ დასაზღვევად მიღებული რისკის გარკვეული პროპორციით გადაზღვევაში. ანუ, გადაზღვეველი იღებს (ინაწილებს) გადაზღვევის მიერ დასაზღვევად მიღებული რისკის ნაწილს (ქვოტას), რომლის მოცულობა, როგორც წესი, შეადგენს სადაზღვევო თანხის წინასწარ შეთანხმებულ პროცენტს ან ფიქსირებულ თანხას. პროპორციული გადაზღვევის დროს სადაზღვევო თანხა, სადაზღვევო შენატანი (სადაზღვევო პრემია) და ზარალი პროპორციულად ნაწილდება გადაზღვევესა და გადაზღვეველს შორის.

გადაზღვევა ფაკულტატიური (Facultative Reinsurance)

გადაზღვევის განხორციელების ფორმა, რომლის თანახმადაც გადამზღვევეს არ აქვს არანაირი წინასწარი ვალდებულება გადამზღვეველის წინაშე ამა თუ იმ რისკის გადაზღვევისას. ფაკულტატიურ გადაზღვევას მიმართავენ ინდივიდუალური, მსხვილი, სპეციფიური რისკების დაზღვევის და მათი გადაზღვევის დროს. ამდენად, გადამზღვევეი გადაზღვევის მიზანშეწონილობის, აუცილებლობის და/ან აცილების საკითხს განიხილავს ცალკე, თითოეული რისკის მიხედვით ინდივიდუალურად. ფაკულტატიური გადაზღვევის უარყოფით მხარედ ითვლება ის, რომ რამდენადაც გადამზღვეველი ფლობს სრულ თავისუფლებას გადასაზღვევად წარმოდგენილი რისკის მიღების ან უარყოფის საკითხში, სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას შესაძლებელია აღმოჩნდეს, რომ რისკი არ არის გადაზღვეული ან გადაზღვეულია ნაწილობრივ, ე.ი. იმ ზომით, რომელიც გადამზღვევეს საკუთარი პოტენციური ფინანსური შესაძლებლობებით არ აძლევს საშუალებას მოახდინოს სრული კომპენსაცია. ფაკულტატიურ გადაზღვევას მზღვეველები იყენებენ იმ შემთხვევაში, როცა დასაზღვევი რისკი საკმაოდ მაღალია და მაქსიმალური სადაზღვევო თანხა აჭარბებს მათი საკუთარი დაკავების მაქსიმალურად დასაშვებ თანხას ან უკვე მოქმედი გადაზღვევის ხელშეკრულებების ლიმიტებს.

გადაზღვევა ქვოტური (Quota Share)

პროპორციული გადაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც ხორციელდება ქვოტური გადაზღვევის ხელშეკრულების საფუძველზე (Quota Share Treaty). ამ ხელშეკრულების მიხედვით გადამზღვევეი ხელშეკრულებით განსაზღვრული და ხელშეკრულების მოქმედების მთელი პერიოდის მანძილზე უცვლელი წილის (ქვოტის) ფარგლებში გადასცემს გადამზღვეველს უკლებლივ ყველა რისკს დაზღვევის გარკვეულ სახეობაში, ან დაზღვევის სხვადასხვა სახეობების ჯგუფების მიხედვით. ქვოტის პროპორციულად გადამზღვეველს გადაეცემა სადაზღვევო პრემიაც და გადამზღვეველი ამ ქვოტის პროპორციულად მონაწილეობს ზარალის ანაზღაურებაში. გასათ-

ვალისწინებელია, რომ რიგ რისკებთან მიმართებაში სადაზღვევო თანხა შესაძლებელია იყოს განსაკუთრებულად დიდი ოდენობის, მაშინ როცა გადამზღვეველის პასუხისმგებლობის დონე ერთი რისკის მიხედვით მკაცრად რეგულამენტირებულია. რისკის გადაზღვევისას გადამზღვევეს უფლება აქვს მოითხოვოს თავის სასარგებლოდ საკომისიო ანაზღაურება, რომელიც შესაძლებელია დაზღვევის ზოგიერთი სახეობისათვის ბრუტო-პრემიის არც თუ უმნიშვნელო ნაწილს შეადგენდეს. გადამზღვევეს აგრეთვე უფლება აქვს მოითხოვოს გადამზღვეველის მოგებაში წილობრივი მონაწილეობა. ქვოტური გადაზღვევის გარკვეულ „ნაკლად“ შეიძლება ჩაითვალოს ის, რომ გადაზღვევას ექვემდებარება აბსოლუტურად ყველა რისკი, მათ შორის ისეთი რისკებიც, რომლებიც ნაკლებად სახიფათოა გადამზღვევისათვის, რითაც ეს უკანასკნელი პრაქტიკულად უარს ამბობს მცირე და ე.წ. მომგებიანი რისკების საკუთარ სადაზღვევო პორტფელში დატოვებაზე.

ბადაზღვევით ავტომატური უზრუნველყოფა (Reinsurance Cover)

შეთანხმება მზღვეველსა (გადამზღვევეი, ცედენტი) და გადამზღვეველს შორის, რომლის თანახმადაც გადამზღვეველი განსაკუთრებული პირობების შესაბამისად ვალდებულებას იღებს დროის განსაზღვრულ პერიოდში (როგორც წესი 12 თვე) ავტომატურად მიიღოს გადასაზღვევად მკაცრად განსაზღვრული, წინასწარ შეთანხმებული რისკები. გადაზღვევით ავტომატური უზრუნველყოფა, როგორც წესი, ეხება ტვირთების და მასთან დაკავშირებული ინტერესების დაზღვევას. ამასთან, ტვირთის ტრანსპორტირების მარშრუტი წინასწარ უნდა იყოს ცნობილი. ამგვარი გადაზღვევა უმრავლეს შემთხვევაში ხორციელდება ექსცედენტის ბაზაზე: გადამზღვევეი საკუთარი, კუთვნილი დაკავების ლიმიტს მაღლა განსაზღვრული ლიმიტების ფარგლებში გადააზღვევს აბსოლუტურად ყველა რისკს. გადაზღვევით ავტომატური უზრუნველყოფა ექსცედენტის ბაზაზე შეიძლება განხორციელდეს ექსცედენტის პროპორციულად თანხის დადგენით ან საკუთარი, კუთვნილი დაკავების თანხის ლიმიტის დადგენით.

ბადაზღვევის საკომისიო (Reinsurance Commission)

სადაზღვევო პრემიის ნაწილი, რომელსაც გადამზღვევი (გადამცემი) კომპანია-ცედენტი დააკავებს თავის სასარგებლოდ რისკის გადაზღვევაზე გადაცემის დროს. შეთანხმებისამებრ, შესაძლებელია იგი გამოთვლილი იქნეს გადაზღვევის ბრუტო ან ნეტო პრემიიდანაც.

ბადაზღვევის სლიპი (Reinsurance Slip)

დოკუმენტი, რომელიც გადამზღვევის მიერ ეგზავნება პოტენციურ გადამზღვეველებს და შეიცავს შესაბამისი რისკების ფაქულტატურ გადაზღვევაში მონაწილეობის წინადადებას. გადაზღვევის სლიპში ხდება შემდეგი რეკვიზიტების მითითება: გადამზღვევის იურიდიული მისამართი, რისკის მახასიათებლები, სადაზღვევო თანხა, დაზღვევის (გადაზღვევის) პირობები, პრემიის განაკვეთი, გადამცემი კომპანიის საკუთარი დაკავება და ა.შ. გადამზღვეველს უფლება აქვს მოითხოვოს ნებისმიერი სახის დამატებითი ინფორმაცია, რომლის მიღებასაც იგი საჭიროდ ჩათვლის რისკის ასაღებად, ან მასზე უარის სათქმელად. თუ გადამზღვეველი თანახმაა მიიღოს რისკი, მაშინ იგი მიუთითებს სლიპში საკუთარი პასუხისმგებლობის წილს ან თანხას და უბრუნებს გადამზღვევეს. გადაზღვევის სლიპს არ აქვს იურიდიული ძალა, მაგრამ გადაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმების დროს გამოიყენება გადამზღვეველის რისკის გადაზღვევაში მონაწილეობის მზადყოფნის და თარიღის დადგენისათვის.

ბადაზღვევის ქვოტა (Share Ceded in Reinsurance)

წილი, რისკის ნაწილი, რომელიც გადაცემულია გადასაზღვევად.

ბადაზღვევის ხელშეკრულება (Reinsurance Treaty)

იურიდიული დოკუმენტი, რომელიც განსაზღვრავს გადამზღვეველისა და გადამზღვევის ურთიერთობის საკითხს, მათ უფლებებსა და მოვალეობებს, წარმოადგენს გადაზღვევის სადაო საკითხების განხილვისას ძირითად დოკუმენტს სასამართლოში ან არბიტრაჟში. გადაზღვევის ხელშეკრულებები იყოფა ორ

ძირითად ჯგუფად: პროპორციული და არაპროპორციული. პროპორციულ ხელშეკრულებებს განეკუთვნება ქვოტური (Quota Share Treaty) და ექსცედენტის ხელშეკრულებები, მათ შორის თანხის ექსცედენტის ხელშეკრულება (Surplus Treaty). არაპროპორციულ ხელშეკრულებას განეკუთვნება ზარალიანობის ექსცედენტის ხელშეკრულება, რომელიც ხშირად იწოდება, როგორც ხელშეკრულება „სტოპ ლოსი“ (Stop Loss Treaty).

ბადაზღვეველი (Reinsurer)

სადაზღვევო ან გადაზღვევის საზოგადოება (კომპანია), რომელიც რისკს იღებს გადასაზღვევად.

ბადაზღვევი (Reinsured)

მზღვეველი, რომელმაც რისკი მიიღო დასაზღვევად და ეს რისკი სრულად ან მისი ნაწილი გადაზღვევის მიზნით გადასცა სხვა სადაზღვევო თუ გადაზღვევის საზოგადოებას (კომპანიას).

ბადაზღვევის (Salvar)

ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც მონაწილეობს დაზღვეული ქონების გადარჩენაში. როგორც წესი, გადამრჩენელს უფლება აქვს მზღვეველისაგან მოითხოვოს ქონების გადარჩენასთან დაკავშირებული მის მიერ გაწეული ხარჯების ანაზღაურება.

ბადაზღვევის ქონების (Salvage)

დამზღვევის ვალდებულება, რომელიც დგება სადაზღვევო შემთხვევის დროს. დაზღვევის მრავალი სახეობების პირობები დამზღვევს ავალდებულებს მიიღოს საჭირო ზომები დაზღვეული ქონების გადარჩენისათვის. აღნიშნული ზომების გატარება დამზღვევისათვის ითვალისწინებს მზღვეველის მხრიდან ჯილდოს ან პრემიის გადახდას. დამზღვევის მიერ შესაბამისი ზომების მიუღებლობის შემთხვევაში ადგილი აქვს საჯარიმო სანქციებს ან სადაზღვევო ანაზღაურებას საერთოდ არ გაიცემა.

გადარჩენილი ქონება (Salved Property)

მატერიალური ფასეულობანი (ქონება), რომლებიც გადარჩენილი იქნა დამზღვევის ან მესამე პირის (გადამრჩენელი) მიერ სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის დროს რისკის ხელოვნურად შემცირების გზით. ხარჯები ქონების გადარჩენისათვის შედის მზღვეველის მიერ ასანაზღაურებელი ზარალის თანხაში.

გადახდისუნარიანობის დონე (Solvency Level)

კანონმდებლობით განსაზღვრული თანხა ან პროპორცია, რომლითაც სადაზღვევო კომპანიის აქტივები უნდა აღემატებოდეს მის პასივებს. გადახდისუნარიანობის დონე შეიძლება დადგინდეს პროცენტული მაჩვენებლითაც.

გამონაკლისები (Exclusions, Clauses)

რისკების ერთობლიობა, რომელთა მიერ გამოწვეული ზარალი არ ანაზღაურდება მზღვეველის მიერ. გამონაკლისები ფიქსირდება სადაზღვევო ხელშეკრულებაში და ზოგადად მათ მიეკუთვნება არასადაზღვევო რისკები, სპეკულაციური რისკები და რისკები, რომელთა დაზღვევა მნიშვნელოვნად ზრდის სადაზღვევო ღირებულებასა და პრემიას და ამიტომ, ამ სახის რისკების ჩართვა დაზღვევის სტანდარტული წესებში არ ხდება. სტანდარტული სადაზღვევო ხელშეკრულების ძირითად გამონაკლისებს მიეკუთვნება:

ა) საომარი რისკები – ომი, სახალხო ძლეღვარება, დივერსია, ტერაქტი და სხვა;

ბ) რადიაქტიური და ბირთვული რისკები – ატომური აფეთქება, რადიოაქტიური ნივთიერებების ზემოქმედება და სხვა;

გ) გაუფრთხილებლობით ან განზრახ ქმედებით ჩადენილი გამოწვეული რისკები – თვითმკვლელობა ან მისი მცდელობა, სხეულის განზრახ დაზიანება, ზარალის ინცენირება ან პროვოცირება სარგებლის მიღების ან გამდიდრების მიზნით, უსაფრთხოებისა და ექსპლოატაციის ნორმების დაუცველობა და დარღვევა, ყალბი და/ან არასრული ინფორმაციის მიწოდება მზღვეველისათვის, ქონების არადანიშნულებით გამოყენება და სხვა;

დ) გარდაუვალი რისკები – გაუმართავი ავტომობილის ექსპლოატაცია, ბუნებრივი ცვეთა, ბუნებრივი ლპობა, გამოშრობა, თვითააღება და სხვა;

ე) ირიბი რისკები – დაუზღვეველი რისკით გამოწვეული სხვა რისკები, ანუ დაზღვეული რისკები არ არის ზარალის უშუალო მიზეზი (მაგ. მიწისძვრით გამოწვეული ხანძარის რისკი, წყალდიდობის დროს ქურდობის რისკი);

ვ) ექსპერიმენტული და სამეცნიერო-კვლევითი საბუშაოები.

ბამოსვლა დაზღვევიდან (Retiring from Line)

1) ამერიკული გამოთქმა, რომელიც გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როცა მზღვეველი წინააღმდეგია იმ დაზღვევის (სადაზღვევო ხელსეკრულების) განახლებაზე, რომელსაც უკვე გაუვიდა სადაზღვევო ვადა.

2) მზღვეველის (გადამზღვეველის) წილის გაუქმება მოქმედ დაზღვევაში.

ბამოშრობა (Shrinkage, Evaporation)

ზარალი, გამოწვეული საქონლის ან ტვირთის ბუნებრივი თვისების, კერძოდ გამოშრობის შედეგად. როგორც წესი, ბუნებრივი თვისებების შედეგად ტვირთის დაზიანებით გამოწვეული ზარალი დაზღვევის სტანდარტული პირობების შესაბამისად არ ექვემდებარება მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურებას.

განადგურება (Destruction)

მოვლენა ან შემთხვევა, რომელმაც გამოიწვია დაზღვევის ობიექტის სამომხმარებლო თვისებების და ბუნებრივი ფორმის სრული დაკარგვა, რაც შეუძლებელს ხდის პირველადი, საექსპლოატაციო მიზნებისათვის მისი გამოყენების შესაძლებლობას. განადგურების დროს გამოირიცხება განადგურებული დაზღვევის ობიექტის აღდგენა რემონტის, შეკეთების ან დეტალების შეცვლის გზით. თუ, დაზღვევის ობიექტის განადგურებით გამოწვეული ზარალი არის სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენის შედეგი, ზარალი ექვემდებარება მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურებას.

ბანაკაჭრი (Scratching)

ტვირთის შეღებილი, გაპრიალებული და/ან ემალირებული ზედაპირის გაკაწვრასთან დაკავშირებული რისკი. რიგ შემთხვევაში იწოდება, როგორც „ინიციალების დასმა“.

ბანგაღება გადახდების (Deferred Premium)

პრაქტიკაში დამზღვევს მზღვეველთან შეთანხმებით შეუძლია გამოიყენოს სადაზღვევო პრემიის განვადებით გადახდის უფლება. ეს პრაქტიკა გამოიყენება გემების დაზღვევისა და გადაზღვევის ხელშეკრულებებშიც. მზღვეველები, როგორც წესი, გამონაკლისების გარდა, ამ დათმობაზე არ მიდიან ხშირად მისი არახელსაყრელობის გამო. იმ შემთხვევაში, თუ მზღვეველი მანც თანხმდება გადახდის აღნიშნული ფორმის გამოყენებას, იგი ამცირებს დამზღვევისა და ბროკერისათვის განკუთვნილი შეღავათების განაკვეთებს. მაგალითად, საკომისიო ანაზღაურების ოდენობას.

ბანთავსება დაზღვევის 100%-ზე მეტი ბანაკვეთით

სადაზღვევო რისკის განთავსებისას ბროკერი, რიგ შემთხვევებში, განათავსებს რა მას 100%-ით, აგრძელებს დაზღვევის განთავსებას. აღნიშნული პრაქტიკის მიზანია რისკის რაც შეიძლება მეტ მზღვეველებთან განთავსება. რისკის დახურვისას, ბროკერი თითოეული მონაწილის წილს ამცირებს პროპორციულად.

ბანსჯაღობა ღაჰის (Jurisdiction Over Disputes)

საერთაშორისო პრაქტიკაში მიღებულია, რომ დაზღვევის, გადაზღვევის და საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებებიდან გამომდინარე მხარეთა შორის დავები განიხილება საარბიტრაჟო ორგანოებში. მაგალითად, დიდ ბრიტანეთში აღნიშნული სახის დავები განიხილება საადმირალო სასამართლოს (Admiralty Court) მიერ. დავების განხილვის საარბიტრაჟო თუ სასამართლო პრაქტიკას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს საქმიანობის წარმატებით განხორციელებისათვის და ამდენად, სადაზღვევო პოლისებში წინასწარ ხდება იმის მითითება, თუ რომელი ქვეყნის რომელი არბიტრაჟის ან სასამართლოს მიერ მოხდება დავის განხილვა.

ბანცხადება დამზღვევის (Disclosure)

დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებამდე, ე.ი. სანამ პოტენციური დამზღვევი არ იმყოფება რისკის ქვეშ, მან უნდა განუცხადოს მზღვეველს ყველა მატერიალური ფაქტორის შესახებ, რომელიც მისთვის ცნობილია, ან უნდა იყოს ცნობილი და რომელსაც მზღვეველის მიერ რისკის მიღების პროცესზე ზემოქმედება ან მისი გადაწყვეტილების შეცვლა შეუძლია. თუ დამზღვევი არ გააკეთებს შესაბამის განცხადებას, მზღვეველს უფლება აქვს უარი თქვას სადაზღვევო ხელშეკრულების გაფორმებაზე. ამასთან, თუ მზღვეველი არ ითხოვს დამზღვევისაგან შესაბამისი განცხადების გაკეთებას, ეს უკანასკნელი არ არის ვალდებული განაცხადოს იმ ფაქტორების შესახებ, რომლებიც ატარებენ სავარაუდო ხასიათს.

გაჟონვა (Leakage)

გაჟონვა წარმოადგენს თხევადი ტვირთების ბუნებრივ კლებას, რომლის მიზეზი შეიძლება იყოს აორთქლება, ჭურჭლის კედლების მიერ თხევადი ნივთიერების შეწოვა და სითხის სხვა თვისებები. თუ თხევადი ტვირთის ტრანსპორტირებისას არ დაზიანებულა ტარა, არ მომხდარა მასზე გარე ზემოქმედება და შეინიშნება სითხის დანაკარგი ან ნაკლებობა, ე.ი. ადგილი აქვს ბუნებრივ კლებას, ჩვეულებრივ გაჟონვას. როგორც წესი, გაჟონვით გამოწვეული ზარალი მზღვეველის მიერ არ ანაზღაურდება დაზღვევის სტანდარტული პირობებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა გაჟონვა წარმოადგენს დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგს.

გარანტია (Guarantee)

მზღვეველის (გადამზღვეველის) მიერ ხელმოწერილი დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს მზღვეველის (გადამზღვეველის) მიერ რისკის საკუთარ თავზე აღების ფაქტს. მხედველობაში მიიღება ის, რომ ვალდებულებები რეალიზებული იქნება საგარანტიო წერილში (Letter of Guarantee) დათქმული პირობების დადგომისას.

გარანტია საერთო ავარიისას (General Avarege Guarantee)

მზღვეველის პასუხისმგებლობა საერთო ავარიის შედეგად დამზღვევის კუთვნილი ხარჯების დაფარვასთან დაკავშირებით. იმ შემთხვევებში, როცა დამზღვევი ვალდებულია შეიტანოს საერთო ავარიისათვის დებოზიტი, მას შეუძლია მიმართოს მზღვეველს, რათა ამ უკანასკნელმა მის მაგივრად მოახდინოს თანხის შეტანა. მზღვეველს, თავის მხრივ შეუძლია უარი განაცხადოს დებოზიტის შეტანაზე და სანაცვლოდ გასცეს გარანტია. გარანტია შეიძლება გაიცეს მთელ თანხაზე იმ პირობით, რომ მზღვეველი პასუხისმგებელი იქნება სადაზღვევო პოლისის პირობებიდან გამომდინარე თანხაზე. როგორც წესი, ეს უკანასკნელი პირობა მიუღებელია. დამზღვევი მთელ თანხაზე გარანტიის მიღების მიზნით გასცემს მზღვეველზე კონტრგარანტიას, რომელშიც აცხადებს მზადყოფნას დაუფაროს მზღვეველს სხვაობა გარანტიაში აღნიშნულ და დაზღვევის პირობებიდან გამომდინარე ანაზღაურებას დაქვემდებარებულ თანხას შორის.

გარანტია სამქსპორტო კრედიტების (Export Loans Guarantee)

დაზღვევის სპეციალიზებული სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს ექსპორტიორების დაზღვევას ისეთი რისკებისაგან, როგორებიცაა: ამკრძალავი და შემზღუდავი ხასიათის სამთავრობო გადაწყვეტილებები, რევოლუციები, სახალხო მღელვარებები, მასობრივი გაფიცვები და ა.შ. რის გამოც, ექსპორტიორს პრობლემები ექმნება შექმნილი საქონლის ღირებულების დაფარვის და ანაზღაურების, შესაბამისი ფულადი გადარიცხვების განხორციელების პროცესში.

გარიზება (Transaction)

ფიზიკური ან იურიდიული პირების ქმედება, რომელიც მიმართულია სამოქალაქო უფლებებისა და მოვალეობების დამყარებასთან, შეცვლასთან და შეწყვეტასთან.

გაფიცვა (Strike)

დასაქმებულთა (დაქირავებული მუშაკების) პოლიტიკური და/ან ეკონომიკური ბრძოლის ფორმა, რომელიც გამოიხატება

მუშაობის გაგრძელებაზე კოლექტიურად უარის თქმაში. გაფიცვას შეიძლება თან ახლდეს დემონსტრაციები და სახალხო მღელვარების სხვა ფორმები. დაზღვევის პრაქტიკაში გაფიცვა განეკუთვნება პოლიტიკური რისკების კატეგორიას და მზღვეველი, როგორც წესი, არ ანაზღაურებს გაფიცვით გამოწვეულ ზარალს დაზღვევის სტანდარტული პირობების შესაბამისად. განასხვავებენ ლოკალურ, საყოველთაო და ეროვნულ გაფიცვებს.

გაფუჭება (Deterioration)

დაზღვევაში ამ ტერმინით აღინიშნება ტვირთის გაფუჭება, მისი პირვანდელი ხარისხის და სახის დაკარგვა უშუალოდ მისი ბუნებრივი თვისებების შედეგად. ანუ, გარე ფაქტორების ზემოქმედების გარეშე. რადგან საქონლის ან ტვირთის ბუნებრივი თვისებები არ შეიცავს შემთხვევითობის ხასიათს, იგი არ წარმოადგენს სადაზღვევო რისკს და გაფუჭებით გამოწვეული ზარალი არ ანაზღაურდება მზღვეველის მიერ ტვირთის თუნდაც „ყველა რისკისაგან“ დაზღვევის პირობების დროსაც კი. გაფუჭების ბუნებრივი რისკისაგან დაზღვევა ხორციელდება ცალკე, განსაკუთრებული პირობებით და მაღალი სატარიფო განაკვეთით.

გაფხაჭხა (Bruising)

შელებილი ტვირთის დამატებითი შეფუთვის გარეშე ტრანსპორტირებისას ამ ტვირთის ზედაპირის დაზიანებასთან დაკავშირებული რისკი. როგორც წესი, ამგვარ ტვირთებს განეკუთვნებიან ავტომობილები. გაფხაჭვნის რისკით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას არ ითვალისწინებს ტვირთის დაზღვევის სტანდარტული პირობები და რისკების ჩამონათვალში იგი ჩართული შეიძლება იქნეს დამატებითი სადაზღვევო პრემიის გადახდის შემდეგ.

გაქვითვის პრინციპი უმჯახებისას (Knock for Knock)

მზღვეველთა ინდივიდუალური პასუხისმგებლობის პრინციპი. ძირითადად გამოიყენება საავტომობილო დაზღვევაში. თუ ორი ერთმანეთს შეჯახებული ავტომობილის რემონტის დი-

რეზულტა დაახლოებით თანაბარია, თითოეული მზღვეველი ანაზღაურებს მასთან დაზღვეული ავტომობილის რემონტის ხარჯებს და არ წარუდგენს პრეტენზიას მეორე მზღვეველის მხარეს. აღნიშნული პრინციპი იშვიათად, მაგრამ მაინც გამოიყენება გემების დაზღვევის პრაქტიკაშიც.

გემების შეჯახება (Collision)

გემების ისეთი მიახლოება, რომელიც ზიანს აყენებს გემის კორპუსს, ტვირთს, გემის ეკიპაჟს და მგზავრებს. ბრიუსელის 1910 წლის საერთაშორისო კონვენცია გემების შეჯახებასთან დაკავშირებული წესების უნიფიცირების მიზნით არეგულირებს გემების შეჯახებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების საკითხებს. „ფორს მაჟორით“ გამოწვეული შეჯახებისას ზარალს ანაზღაურებს ის მხარე, რომელსაც მიაღდა ზიანი. გემების შეჯახების დროს არსებობს უდანაშაულობის პრეზუმფცია, შეჯახებული გემების კაპიტნებს ეკისრებათ მესამე პირისათვის მიყენებული ზიანით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების თანაბარი პასუხისმგებლობა. საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკაში არსებობს სპეციალური მუხლები, რომლებიც არეგულირებს გემების შეჯახების საკითხებს.

გემთმფლობელი (Shipowner (S/O))

იურიდიული ან ფიზიკური პირი, რომელიც კანონიერ საფუძველზე საკუთარი სახელით ახდენს გემის ექსპლოატაციას, იმის მიუხედავად, არის თუ არა იგი გემის მესაკუთრე. საზღვაო დაზღვევაში გემთმფლობელი შეიძლება წარმოადგენდეს დამზღვევს.

გემის ეროვნული მიკერძობა (Nationality of Vessel)

როგორც წესი, საზღვაო დაზღვევის პოლისში არ მიეთითება გემის ეროვნული მიკერძობის პირობა ან დათქმა, აგრეთვე გემის ეროვნული მიკერძობის შეცვლის აკრძალვა. ამასთან, გემის ეროვნული მიკერძობის საკითხს დიდი მნიშვნელობა აქვს მზღვეველისათვის. მხედველობაში მიიღება ის, რომ გემი შეიძლება დაცურავდეს „ხელსაყრელი დროში“, რის შესახებაც მზღვეველი უნდა იყოს ინფორმირებული.

ბენერალური პოლისი (General Policy)

პოლისი, რომლის პირობების თანახმად დროის გარკვეულ პერიოდში დაზღვეულად ითვლება ყველა მიღებული და გადაზღვნილი ტვირთი. როგორც წესი, დამზღვევმა თითოეული იმ ტვირთის შესახებ, რომელიც ხვდება გენერალური პოლისის მოქმედების არეალში, უნდა აცნობოს მზღვეველს შემდეგი ინფორმაცია: გემის დასახელება, გადაზიდვის მარშრუტი და სადაზღვევო თანხა. გენერალური პოლისის თანახმად, ამ პოლისით განსაზღვრული პერიოდის განმავლობაში ტვირთები ითვლება დაზღვეულად ნებისმიერი პუნქტიდან სხვა ნებისმიერ პუნქტში გაგზავნისას. აგრეთვე რისკი, რომელიც დაკავშირებულია ამ ტვირთის ნებისმიერი სახის ტრანსპორტით გადაზიდვასთან, მათ შორის დატვირთვასთან და გადმოტვირთვასთან, გაგზავნამდე და მიღების შემდგომ პერიოდებში საწყობში შენახვასთან. ამგვარად, გენერალური პოლისი ითვალისწინებს დაზღვევის უწყვეტობას და ათავისუფლებს დამზღვევეს ტვირთის სხვადასხვა სახის რისკების დაზღვევისაგან გადაზიდვის მთელი პერიოდის განმავლობაში.

ბენერალური ტვირთი (General Cargo)

შემკრები ტერმინი სატარო და ნივთობრივი ტვირთებისათვის, რომლებიც გადაიზიდება პარტიებით.

ბენერალური შეთანხმება ტარიფებისა და ვაჭრობის შესახებ (General Agreement of Tariffs and Trade, GATT)

სავაჭრო რეჟიმისა და სავაჭრო პოლიტიკის შესახებ სახელმწიფოთაშორისი შეთანხმება. ხელმოწერილია 1947 წელს ჟენევაში. შეთანხმებაში მონაწილეობს 120 ქვეყანაზე მეტი. მიზანი – საბაჟო გადასახადების ეტაპობრივი შემცირება, პრეფერენციალური საბაჟო რეჟიმების და საიმპორტო შეზღუდვების გაუქმება.

ბჰალვა (Drought)

სტიქიური უბედურება, რომელიც ხასიათდება ჰაერსა და ნიადაგში ტენის ხანგრძლივი დანაკლისით. ვეგეტაციის პერიოდში ნალექების რაოდენობიდან გამომდინარე, განასხვავებენ გვალვის სამ კატეგორიას:

ა) ძლიერი გვალვა – ნალექების ნორმის არაუმეტეს 50%;

ბ) საშუალო გვალვა – ნალექების ნორმის 50-70%;

გ) სუსტი გვალვა – ნალექების ნორმის 75%.

მარცვლოვანი კულტურების მოსავლიანობა სუსტი გვალვის დროს მცირდება 20%-ით, საშუალო გვალვის დროს – 20-40%-ით, ძლიერი გვალვის დროს – 50%-ზე მეტით. გვალვა განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ბრიზალი (Squall)

სასიფათო ატმოსფერული მოვლენა, რაც იწვევს ქარის სიჩქარის უეცარ, დროის მოკლე მონაკვეთში 20–30 მ/წმ-დე და მეტად გაძლიერებას. გრივალის ზემოქმედების ხასიათი შტორმის ანალოგიურია. გრივალს გააჩნია დამანგრეველი ძალა. ქარის სიჩქარის მიხედვით განასხვავებენ გრივალის სამ ღონეს:

ა) სუსტი გრივალი – 14 მ/წმ-მდე სიჩქარე;

ბ) ზომიერი გრივალი – 15–29 მ/წმ სიჩქარე;

გ) ძლიერი გრივალი – 30 მ/წმ-ზე მეტი სიჩქარე.

გრივალი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ბრძელვადიანი დაზღვევა (Long Term)

დაზღვევა, რომლის დროსაც რისკი იზღვევა 12 თვეზე მეტი დროით.

ბუღძილი (Goodwill)

დაზღვევის პრაქტიკაში მზღვეველის საქმიანი კავშირების პირობითი ღირებულება. ანუ, მზღვეველის არამატერიალური აქტივების თანხობრივი შეფასება (საფირმო ნიშანი, იმიჯი, მუდმივი კლიენტურა და სხვა).

ღ

დაზღვევა (Insurance)

მხარეთა სამართლიანობაზე, კეთილსინდისიერებაზე და ნობაზე დამყარებული ურთიერთობა, რომელიც მყარდება ფიზიკური და იურიდიული პირების პირადი და ქონებრივი ინტერესების დასაცავად სადაზღვევო შენატანებით (სადაზღვევო პრემია) ფორმირებული ფულადი ფონდებისა და კანონმდებლობით ნებადართული სხვა წყაროების ხარჯზე გარკვეული გარემოებების (სადაზღვევო შემთხვევა) დადგომისას. დაზღვევის მიზანია დამზღვევის მიერ გადახდილი სადაზღვევო პრემიებით ფორმირებული სადაზღვევო ფონდების ხარჯზე მისი ქონებისადმი მიყენებული ზარალის ან მისადმი უბელური შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება. დაზღვევის განხორციელებისთვის საჭიროა მინიმუმ ორი მხარის არსებობა – მზღვეველი და დამზღვევი. დაზღვევა სახეების მიხედვით იყოფა სამ ჯგუფად: პირადი დაზღვევა, ქონების დაზღვევა და პასუხისმგებლობის დაზღვევა. თუმცა, არსებობს დაზღვევის კლასიფიცირების სხვა, არაუნიფიცირებული სტანდარტებიც. რიგი ექსპერტებისა და დაზღვევის მკვლევარების მოსაზრებით, მაგალითად პასუხისმგებლობის დაზღვევა განეკუთვნება ქონებრივი დაზღვევის სახეობებს. ზოგი თვლის და მიიჩნევს, რომ ფინანსური რისკების დაზღვევა არის დაზღვევის დამოუკიდებელი, ცალკე სახე და არ უნდა მიეკუთვნებოდეს არც ქონების დაზღვევის და არც პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეს. დაზღვევის სახეები თავის მხრივ იყოფა დაზღვევის სახეობებად. მაგალითად, პირადი დაზღვევის სახეობებია სიცოცხლის დაზღვევა, ჯანმრთელობის დაზღვევა, უბელური შემთხვევებისაგან დაზღვევა და სხვა, ქონების დაზღვევის სახეობებია საოჯახო ქონების დაზღვევა, ავტომობილის დაზღვევა, სასაწყობო მარაგების დაზღვევა და სხვა, პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეობებია მესამე პირთა მიმართ ავტომფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ექიმთა პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა, გადამზიდველის სამო-

ქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ვალდებულებათა შეუსრულებლობის პასუხისმგებლობის დაზღვევა და სხვა. განხორციელების წესის მიხედვით დაზღვევა იყოფა ორ ფორმად:

ა) *სავალდებულო დაზღვევა* – დაზღვევის ისეთი ფორმა, როდესაც დაზღვევის ობიექტი, სახეობები, პირობები და განხორციელების წესი განისაზღვრება შესაბამისი კანონით ან კანონის ძალის მქონე აქტით (ზოგიერთი ქვეყნისათვის) და სავალდებულოა მზღვეველსა და დამზღვევს შორის ხელშეკრულების დადებისას;

ბ) *ნებაყოფლობითი დაზღვევა* – დაზღვევის ისეთი ფორმა, როდესაც დაზღვევის ობიექტი, სახეობები, პირობები და განხორციელების წესი დგინდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული ხელშეკრულებით.

დაზღვევა ავადმყოფობისაგან (Health Insurance)

ჯანმრთელობის დაზღვევის ფორმა, რომელიც ითვალისწინებს ავადმყოფობით გამოწვეული აუცილებელი მკურნალობის დანახარჯების ანაზღაურებას. დაზღვევის ზოგიერთი ხელშეკრულება შეიძლება ითვალისწინებდეს დამატებით საკურორტო მკურნალობის, საეზაო ხარჯების, ავადმყოფის სახლში მოვლასთან დაკავშირებული ხარჯების ანაზღაურებასაც.

დაზღვევა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების (Motor Transport Insurance)

დაზღვევის ამ სახეობას განეკუთვნება მსუბუქი და სატვირთო ავტომობილების, ავტობუსების, ავტოციკისტერნების, მოტოციკლების, კატერების, მოტორიანი ნაგების და სხვა ავტომოტოტრანსპორტის დაზღვევა ავარიის, ხანძრის, აფეთქების, სტიქიური უბედურებებისა და სხვა რისკებისაგან. ავარიის ძირითად სახეებს მიეკუთვნება: შეჯახება, გადავლა, საგნების დაცემა. მზღვეველის პასუხისმგებლობა ვრცელდება ისეთ რისკებზეც, როგორებიცაა: მოპარვა, გატაცება და მესამე პირების მართლსაწინააღმდეგო ქმედება. როგორც წესი, არ ანაზღაურდება ზარალი გამოწვეული: ექსპლოატაციის, შენახვის, სახანძრო და სხვა სახის უსაფრთხოების წე-

სების დაუცველობით; დამზღვევის, მისი ოჯახის წევრების ან მისი წარმომადგენლის არამართლზომიერი და მართლ-საწინააღმდეგო ქმედებით; მართვის უფლების არმქონე პირის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვით; არაფხიზელ და ნარკოტიკული ზემოქმედების ქვეშ მყოფი პირის მიერ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვით. რიგ შემთხვევებში ავტოსატრანსპორტო დაზღვევის პრაქტიკაში გამოიყენება ე.წ. „ბონუს-მალუსის“ სისტემა, რომელიც გულისხმობს შემდეგს: უავარიოდ სადაზღვევო წლის დამთავრებისას სადაზღვევო პოლისის განახლების ან დაზღვევის ვადის გაგრძელების შემთხვევაში დამზღვევი მზღვეველის მხრიდან იღებს ფასდაკლებას (ბონუსი) ახალი დაზღვევის განხორციელებისათვის. სადაზღვევო შემთხვევის შემდეგ ახალი სადაზღვევო პოლისის აღებისას დამზღვევი იხდის დანამატს (მალუსი), ანუ დაზღვევა ხორციელდება მომატებული რისკის პირობებში მომატებული სადაზღვევო ტარიფით.

დაზღვევა ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის (Motor Third Party Liability Insurance)

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს დაზღვეულის ნაცვლად დაზარალებულისათვის ფულადი ანაზღაურების გაცემას იმ ოდენობით, რომელსაც ამოიღებდნენ მესამე პირის (ან მისი სამართალმემკვიდრის) სასარგებლოდ სამოქალაქო სარჩელის მიხედვით ამ უკანასკნელის სიკვდილის, ჯანმრთელობისათვის მიყენებული ზიანის, მისი კუთვნილი ქონების დაზიანების ან განადგურების შემთხვევაში. დაზღვევის ამ სახეობის დროს ცნობილია მხოლოდ მზღვეველი, სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობა და დამზღვევი (სატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელი), რომლებიც არსებული კანონმდებლობის საფუძველზე დამზღვევთა შენატანების ხარჯზე ქმნიან სადაზღვევო ფონდს დაზარალებულთათვის სადაზღვევო ანაზღაურების გადასახდელად. სადაზღვევო შენატანისა და სადაზღვევო ანაზღაურების სიდიდე განსაზღვრულია კანონით ან ხელშეკრულებით. ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამო-

ქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა უმრავლეს ქვეყნებში სავალდებულო დაზღვევის სახეს ატარებს.

დაზღვევა ატომური რისკების (Nuclear Perils)

დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს ბირთვული საწვავის და რადიაქტიური ნივთიერებების მოპოვებით, წარმოებით, შენახვით, გამოყენებითა და ტრანსპორტირებით გამოწვეული მატერიალური ზარალის, ან ფიზიკური პირებისადმი მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას. ამ შემთხვევაში დაზღვეულად ითვლება დამზღვევის ქონება და მესამე პირთათვის ზიანის (ზარალის) მიყენების პასუხისმგებლობა. დაზღვევის ამ სახეობის მიხედვით არ ანაზღაურდება ბირთვული იარაღით გამოწვეული ზიანი (ზარალი). ატომური რისკების დაზღვევა გავრცელდა 1957 წლიდან ევროპაში, როდესაც გაჩნდა პირველი ატომური დაზღვევის პულები, რომლებიც მომხმარებელს სთავაზობდნენ სწორედ აღნიშნული რისკებისაგან დაზღვევას. მხარეთა შეთანხმებით დაზღვევის ხელშეკრულება ზოგიერთ ქვეყანაში ტვირთების, ავტომობილების და სხვა სახის ქონების დაზღვევისას ხშირად ითვალისწინებს რადიაციით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას.

დაზღვევა ბარგის (Baggage Insurance)

ქონების დაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა, რომლის მიხედვითაც ეზღვევა საავიაციო, სარკინიგზო, საავტომობილო ტრანსპორტის მგზავრთა ბარგი. დაზღვევის ეს სახეობა, როგორც წესი, შედის სატრანსპორტო დაზღვევის ხელშეკრულებაში, ამდენად სატრანსპორტო საშუალებები და ბარგი დაზღვეულია გატაცების, სტიქიური უბედურების და ავარიის შემთხვევაში დაზიანებისა და განადგურებისაგან.

დაზღვევა გარკვეულ ასაკამდე მიღწევის უმითხვევაში

სიცოცხლის დაზღვევის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას დაზღვევის ხელშეკრულების მოქმედების ვადის დასრულების ან დამზღვევის (დაზღვეულის) გარკვეულ ასაკამდე მიღწევის შემ-

თხვევაში. სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდა წარმოებს მხოლოდ სადაზღვევო პრემიის სრულად გადახდის შემთხვევაში. დაზღვევის ეს სახეობა წარმოადგენს ფულადი (სადაზღვევო) შენატანების გრძელვადიან დაგროვებით ფორმას.

დაზღვევა გემების (Ship Insurance)

საზღვაო დაზღვევის შემადგენელი ნაწილი. საერთაშორისო პრაქტიკაში არსებობს დაზღვევის ამ სახეობის სტანდარტული პირობების რამდენიმე ვარიანტი: „სრული“, „კერძო ავარიანზე პასუხისმგებლობის გარეშე“, „დაზიანებაზე პასუხისმგებლობის გარეშე“, „მხოლოდ სრული განადგურების შემთხვევაში“. „სრული“ დაზღვევის პირობების მიხედვით გემის დაღუპვის ან დაზიანების შემთხვევაში მზღვეველი უნაზღაურებს გემის მფლობელს ზარალს, რომელიც გამოწვეულია ხანძრით, აფეთქებით, ქარიშხლით, მიწისძვრით და ზღვაოსნობასთან დაკავშირებული სხვა უბედური შემთხვევებით. „კერძო ავარიანზე პასუხისმგებლობის გარეშე“ დაზღვევის პირობებით დაზღვევა იგივე რისკები, რაც „სრული“ დაზღვევის პირობების დროს, მაგრამ მზღვეველის მიერ არ ანაზღაურდება ზარალი კერძო ავარიის შემთხვევაში. „დაზიანებაზე პასუხისმგებლობის გარეშე“ დაზღვევის პირობების შემთხვევაში გემის მფლობელს უნაზღაურდება ავარიით გამოწვეული ზარალი გემის რემონტის ხარჯების გამოკლებით. „მხოლოდ სრული განადგურების შემთხვევაში“ დაზღვევის პირობების მიხედვით მზღვეველს ეკისრება პასუხისმგებლობა მხოლოდ გემის სრული დაღუპვის შემთხვევაში.

დაზღვევა დროებითი გადახდისუუნარობის (დელკრედერე) (Delcredere Insurance)

საქონლის მყიდველის დროებითი გადახდისუუნარობით წარმოშობილი მიმწოდებლის მოკლევადიანი დებიტორული დავალიანების (ჩვეულებრივ 6 თვემდე) რისკის დაზღვევა. ამ შემთხვევაში დამზღვევის წილი რისკის დაფარვაში (ფრანშიზა) ჩვეულებრივ 30%-ს შეადგენს.

დაზღვევა დეპოზიტების (Endowment Insurance)

დაზღვევის სახეობა, რომელსაც ახორციელებენ ბანკები მათი გადახდისუნარობის ან გაკოტრების შემთხვევაში მეანობრეთათვის საბანკო შენატანების და დეპოზიტების დაბრუნებადობის გარანტიის უზრუნველყოფის მიზნით. დაზღვევის ეს სახეობა განსაკუთრებით პოპულარულია ეკონომიკური კრიზისების დროს. ამერიკის შეერთებულ შტატებში დეპოზიტების დაზღვევა ხორციელდება 1933 წელს შექმნილი კრედიტების დაზღვევის ფედერალური კორპორაციის მიერ. იგი, მართალია შეზღუდულ ფარგლებში (1981 წლიდან 100 ათასი აშშ დოლარი ყოველ მეანობრეზე), მაგრამ მაინც სავალდებულოა აშშ-ს ფედერალური სარეზერვო სისტემის წვერი ყველა ბანკისათვის.

დაზღვევა დროებითი შრომისუნარობისაგან (Insurance From Disability to Work)

დაზღვევის სახეობა, რომელიც ხორციელდება ავადმყოფობით, ტრავმით, ოჯახის ავადმყოფი წვერის გარდაუვალი მოვლაპატრონობით გამოწვეული დროებითი შრომისუნარობის შემთხვევაში. დროებითი შრომისუნარობის ხანგრძლივობა (პერიოდი, რომელიც ითვალისწინებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას) ჩვეულებრივ გათვალისწინებულია ქვეყნის სოციალურ კანონმდებლობაში.

დაზღვევა ეკოლოგიური რისკების (Ecological Risks Insurance Policy)

დაზღვევის სახეობების ერთობლიობა, რომელიც ითვალისწინებს მზღვეველის პასუხისმგებლობის დაზღვევას გარემოს დაბინძურების შემთხვევაში. კერძოდ: გემის მფლობელთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა ტანკერიდან ნავთობპროდუქტების გაჟონვით წყლის ან სანაპირო ზოლის დაბინძურების შემთხვევაში, ბირთვული დაბინძურებით გამოწვეული პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ჰაერის, გრუნტის წყლების დაბინძურებით გამოწვეული პასუხისმგებლობის დაზღვევა და სხვა. ხშირად ეკოლოგიური რისკების დაზღვევა დაკავშირებულია დიდი მოცულობის სადაზღვევო ანაზღაურებასთან, რომლებიც გამოწვეულია ერთი სადაზღვევო შემთხვევით. ამიტომ, საერ-

თაშორისო კონვენციებითა და შეთანხმებებით დადგენილია სა-
დაზღვევო ანაზღაურების ზედა ზღვარი.

დაზღვევა კონტეინერების (Containers Insurance)

კონტეინერების (რომლებიც არ წარმოადგენენ ერთი ტრან-
სპორტის ნაწილს და მათი გადატანა ხდება ერთი სახის
ტრანსპორტიდან მეორეზე მათში მოთავსებული ტვირთის
გადატანის მიზნით) დაზღვევა ხორციელდება დაზღვევის
სპეციალური ხელშეკრულებით, როგორც წესი, ლონდონის
ანდერაიტერების ინსტიტუტის წესების საფუძველზე.
დაზღვევის ეს სახეობა შეიძლება განხორციელდეს „ყველა
რისკისაგან დაზღვევის“ ან კონკრეტული რისკისაგან (კონ-
ტეინერის გაფუჭება, კონტეინერის გადარჩენის ხარჯების
დაფარვა და სხვა) დაზღვევის პირობების საფუძველზე.
კონტეინერების დაზღვევა ითვალისწინებს კონტეინერის
განადგურების ან დაზიანების რისკის დაფარვას გარკვეული
ლიმიტის ფარგლებში. რეისის დაგვიანებით ან კონტეინერის
ბუნებრივი ცვლით გამოწვეული განადგურების ან დაზიანების
შემთხვევაში მზღვეველს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა.
კონტეინერების დაზღვევასთან ერთად შეიძლება დაზღვეული
იქნას მესამე პირების ქონებისათვის ზიანის მიყენების
პასუხისმგებლობაც.

დაზღვევა კრედიტების (Credit Insurance)

დაზღვევის სახეობა, რომლის მიზანია საკრედიტო რისკის
შემცირება. დაზღვევის ობიექტია საბანკო კრედიტი, საკრედიტო
ვალდებულება, გრძელვადიანი ინვესტიციები და სხვა. კრე-
დიტების დაზღვევა იცავს მიმწოდებელის ან კრედიტორი
ბანკის ინტერესებს დებიტორთა გადახდისუუნარობის შემთ-
ხვევაში. კრედიტის დაუბრუნებლობის შემთხვევაში კრედი-
ტის დაფარვა ეკისრება სადაზღვევო ორგანიზაციას. კრედი-
ტების დაზღვევა განვითარებულ ქვეყნებში ხშირად ხორცი-
ელდება საექსპორტო კრედიტების დაზღვევის სისტემის
სახით. დაზღვევის ამ სახეობაში განსაკუთრებით მაღალია
მონოპოლიზაციის დონე. სადაზღვევო ორგანიზაციებიდან,
რომლებიც ახორციელებენ კრედიტების დაზღვევას, აღსა-

ნიშნავია: საექსპორტო კრედიტების გარანტიების დეპარტამენტი დიდ ბრიტანეთში, საგარეო ვაჭრობის დაზღვევის კომპანია საფრანგეთში, საგარეო ვაჭრობისა და მრეწველობის სამინისტრო იაპონიაში, კერძო სადაზღვევო კომპანია „ჰერმესი“ გერმანიაში, რომელიც გამოდის სახელმწიფოს სახელით, ექსპორტ-იმპორტის ბანკი ამერიკის შეერთებულ შტატებში. საექსპორტო კრედიტების დაზღვევას ფართოდ იყენებენ განვითარებული ქვეყნები ექსპორტის სტიმულირებისათვის.

დაზღვევა მოგების დაკარგვისაგან (Loss of Profits Policy)

დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას დამზღვევის (მეწარმე სუბიექტი) მოგების შეცდირების ან მთლიანად დაკარგვის შემთხვევაში, რომელიც გამოწვეულია პროდუქციის გაუსაღებლობით, საფინანსო ვალდებულებათა შეუსრულებლობით, ახალი სამეცნიერო-ტექნიკური პროექტების დანერგვით, ხანძრით, არასტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობით და სხვა. დაზღვევის ობიექტს წარმოადგენს სავარაუდო (დაკარგული) მოგება. დაზღვევის ხელშეკრულება, როგორც წესი, ითვალისწინებს დამზღვევის წილს ზარალში (ფრანშიზა), რომელსაც არ ანაზღაურებს მზღვეველი. დამზღვევის განზრახ ქმედებით გამოწვეული ზარალი მზღვეველის მიერ არ ანაზღაურდება.

დაზღვევა ნაღდი ფულის გადატანის დროს (Cash in Transit Policy)

სადაზღვევო ხელშეკრულება, რომელიც ითვალისწინებს ზარალის ანაზღაურებას ნაღდი ფულის დიდი რაოდენობით (მაგალითად, ბანკიდან ფულის ინკასირება) გადატანისა და ტრანსპორტირების დროს მისი გატაცებისას.

დაზღვევა პოლიტიკური რისკების (Political Risks Insurance)

დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს ზარალის ანაზღაურების გაცემას ექსპროპრიაციის, დივიდენდების გადარიცხვის აკრძალვის, ინვესტირებული კაპიტალის დაკარგვის შემთხვევაში, რომელიც გამოწვეულია სამთავრობო ორგანოების მოქმედებით. დაზღვევის ეს სახეობა ხორციელდება როგორც კერძო, ისე სახელმწიფო სადაზღვევო

ორგანიზაციების მეშვეობით. პრაქტიკაში პოლიტიკური რისკების დაზღვევა ხშირად შედის სამხედრო რისკების დაზღვევაში.

დაზღვევა პროფესიული პასუხისმგებლობის (Professional Indemnity Insurance)

დაზღვევის სახეობა, რომლის დანიშნულებაცაა ზოგიერთი პროფესიის (ნოტარიუსები, ექიმები, ფარმაცევტები, ადვოკატები, მშენებლების და სხვა) იურიდიული პრეტენზიებისაგან სადაზღვევო დაცვა, რაც გამოწვეულია სამსახურეობრივი (პროფესიული) მოვალეობის შესრულებისას მესამე პირებისადმი მიყენებული მატერიალური ზარალით. დაზღვევის ეს სახეობა მრავალ ქვეყანაში სავალდებულო ხასიათს ატარებს. სადაზღვევო პოლისი ერთ-ერთი აუცილებელი დოკუმენტია კერძო პრაქტიკის ლიცენზიის მისაღებად.

დაზღვევა რენტის (Annuity, Rent Insurance)

პირადი დაზღვევის სახეობა, რომლის მიხედვითაც სადაზღვევო ორგანიზაცია ვალდებულია უზრუნველყოს გარკვეულ ვადებში დაზღვეულის რეგულარული შემოსავალი. დაზღვევის ამ სახის მიხედვით სატარიფო განაკვეთები მაღალია დაზღვევის სხვა სახეებთან შედარებით. რენტის დაზღვევა იყოფა მუდმივ და დროებით დაზღვევად, დაბრუნებად და დაუბრუნებად დაზღვევად – იმის მიხედვით, უბრუნდება თუ არა დაზღვეულის მემკვიდრებს სადაზღვევო შენატანები დაზღვეულის გარდაცვალების შემთხვევაში. დაზღვევის ხელშეკრულებაში შეიძლება კომბინირებული იყოს რენტის დაზღვევა სხვა სახის სადაზღვევო პასუხისმგებლობებთან. მაგალითად, შრომისუნარიანობის დაკარგვასთან, გარდაცვალებისაგან დაზღვევასთან და სხვა.

დაზღვევა საბარაო მონოპოკური რისკების

დაზღვევის სახეობათა კომპლექსი, რომელიც უზრუნველყოფს საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების მონაწილეთა ინტერესების დაცვას. დაზღვევის ეს სახეობა მოიცავს საექსპორტო-საიმპორტო ტვირთების, ამ ტვირთების გადაამზიდველი ტრანსპორტის, საექსპორტო კრედიტების, საერთაშორისო ეკო-

ნომიკური გარიგებების მონაწილე მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის და სხვა სახის დაზღვევას. დაზღვევის ამ სახეობათა უმრავლესობა ნებაყოფლობითია, მაგრამ საერთაშორისო ეკონომიკური ურთიერთობების პრაქტიკაში საგარეო ეკონომიკური გარიგებების უმრავლესობა ითვალისწინებს მონაწილე მხარეთა ინტერესების დაზღვევას. კონტრაქტის პირობების მიხედვით დაზღვევის ხარჯების დაფარვა შეიძლება დაეკისროს ნებისმიერ მონაწილე მხარეს, რომელიც საკუთარი ინტერესების მიხედვით ირჩევს სადაზღვევო ორგანიზაციას, რასაც დიდი მნიშვნელობა აქვს სამაჟულო სადაზღვევო კომპანიებისთვის.

დაზღვევა საზღვაო რისკების (Marine Insurance)

დაზღვევის კომპლექსური სახეობა, რომლის მიზანია სანაოსნო პრაქტიკასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევა და მასში მონაწილე მხარეების ქონებრივი ინტერესების დაცვა. ანუ, რისკები დაკავშირებული გემის ექსპლოატაციასთან, ტვირთის ტრანსპორტირებასთან, ფრახტთან, მოსალოდნელ მოგებასთან, საარენდო გადასახადთან, შრომის ანაზღაურების გაცემასთან, გემის მფლობელის მესამე პირებისადმი პასუხისმგებლობასთან, ტვირთის რეალიზაციასთან და სხვა.

დაზღვევა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის (Liability Insurance)

დაზღვევის სახეობა, როდესაც დაზღვევის ობიექტს წარმოადგენს დამზღვევის ან დაზღვეულის სამოქალაქო პასუხისმგებლობა მესამე პირთა მიმართ, რომელთაც დამზღვევმა ან დაზღვეულმა შეიძლება მიაყენოს მატერიალური ან არამატერიალური ზიანი. დაზღვევის ეს სახეობა ითვალისწინებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას, რომელიც ჩვეულებრივ უტოლდება სასამართლოს მიერ დაზარალებულის სასარგებლოდ დაწესებული გადასახდელის ოდენობას. ზოგიერთი ქვეყნის კანონმდებლობა ითვალისწინებს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევას.

დაზღვევა სამხედრო რისკების (War Risks Perils)

ქონების დაზღვევა საომარი მოქმედებებით, სამოქალაქო ომით, ამბოხებებით, ნაღმებით, ტორპედოებით, ბომბებით და სხვა

გამანადგურებელი საშუალებებით გამოწვეული ზიანისაგან. სადაზღვევო კომპანიები ხელმძღვანელობენ ლონდონის მზღვეველთა ინსტიტუტის მიერ დადგენილი დაზღვევის პირობებით და პრემიის განაკვეთით, რომელიც მიღებულია საერთაშორისო სადაზღვევო ბაზარზე. ომის დროს სატარიფო განაკვეთი გაცილებით მაღალია, ვიდრე მშვიდობიან პერიოდში. მაგალითად: მეორე მსოფლიო ომის დროს პრემია აღწევდა სადაზღვევო თანხის 17,5%-ს. ამასთან, რისკის ნაწილს თავის თავზე იღებდა სახელმწიფო (ამერიკის შეერთებულ შტატებში, დიდ ბრიტანეთში, ნორვეგიაში და სხვა ქვეყნებში).

დაზღვევა საოჯახო ქონების (Household Insurance)

ქონების დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს საოჯახო მოწყობილობების და პირველადი მოხმარების საგნების დაზღვევას.

დაზღვევა საპენსიო (Pension Insurance)

პირადი დაზღვევის სახეობა, რომლის მიხედვითაც დამზღვევე იხდის სადაზღვევო შენატანს, ხოლო მზღვეველი სანაცვლოდ იღებს პასუხისმგებლობას, გადაუხადოს დამზღვევს პენსია წინასწარ შემთხვევითი პერიოდის ან მთელი სიცოცხლის მანძილზე. დაზღვევის ეს სახეობა ხორციელდება კერძო საპენსიო ფონდების მეშვეობით ჯგუფურ ან ინდივიდუალურ საფუძველზე. პირველ შემთხვევაში საწარმოს საპენსიო ფონდში შეაქვს სადაზღვევო შენატანები, რომლებიც დაიქვითება საწარმოს მუშა-მოსამსახურეთა ხელფასიდან, ხოლო საპენსიო ასაკის მიღწევის შემთხვევაში დაზღვეულებს ენიშნებათ პენსია, რომელსაც იხდის საპენსიო ფონდი. ჯგუფური დაზღვევის ხელშეკრულების არარსებობის შემთხვევაში, ანუ ინდივიდუალური საპენსიო დაზღვევის დროს საწარმოთა თანამშრომლებისთვის იხსნება ე.წ. ინდივიდუალური საპენსიო ანგარიშები, სადაც ხდება საპენსიო თანხების დაგროვება.

დაზღვევა სიცოცხლის (Life Assurance)

პირადი დაზღვევის სახეობა, რომლის დროსაც დაზღვევის ობიექტი არის ადამიანის სიცოცხლე. ამ დაზღვევას შეიძლება ჰქონდეს დაგროვებითი ან სარისკო ხასიათი. ხორციელდება სიცოცხლის დაზღვევის სახით ე.წ. სიცოც-

ხლის ინდუსტრიული დაზღვევა, აგრეთვე უბედური შემთხვევებისაგან დაზღვევის სახით. სიცოცხლის დაზღვევაში მზღვეველისათვის რისკის კრიტერიუმს წარმოადგენს სიკვდილი, ტრავმა, გარკვეულ ასაკამდე მიღწევა, დამზღვევთა და/ან დაზღვეულთა სამოქალაქო მდგომარეობის შეცვლა (მაგალითად, ქორწინება). სიცოცხლის დაზღვევის ოპერაციების ვადისა და სადაზღვევო რისკის დადგენა ხდება აქტუარული გათვლების საფუძველზე დაზღვეულთა ასაკისა და ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით. სიცოცხლის დაზღვევა მზღვეველს უფლებას აძლევს, განახორციელოს რისკების სელექცია, მათ შორის, დამზღვევთა (დაზღვეულთა) წინასწარი სამედიცინო შემოწმების ხარჯზე.

დაზღვევა ტვირთების (Cargo Insurance)

ქონების დაზღვევის სახეობა. საერთაშორისო პრაქტიკაში შემუშავებულია დაზღვევის ამ სახეობის სტანდარტული პირობები. ტვირთების დაზღვევა ითვალისწინებს დაზღვეული ტვირთის განადგურებით ან დაზიანებით გამოწვეული ზარალების ანაზღაურებას. საომარი მოქმედებებით, რადიაციით, განზრახ დაზიანებით გამოწვეული ზარალი ტვირთების დაზღვევის სტანდარტული პირობებით არ ანაზღაურდება. მხარეთა შეთანხმებით, დამატებითი პრემიის გადახდის საწარმოოდ ტვირთი შეიძლება დაზღვეულ იქნას სხვა რისკებისგანაც.

დაზღვევა უბედური შემთხვევისაგან (Accident Insurance)

1) პირადი დაზღვევის სახეობა, რომელიც ითვალისწინებს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას უბედური შემთხვევის შედეგად დამზღვევის (დაზღვეულის) ჯანმრთელობაზე ზიანის მიყენების ან მისი გარდაცვალების დროს. სადაზღვევო შემთხვევას წარმოადგენს დაზღვევის (დაზღვეულის) სიკვდილი, ტრავმა, სხვადასხვა სახის შემთხვევით განვითარებული ნოზოლოგია (დაავადება). დაზღვევის ეს სახეობა შეიძლება განხორციელდეს ინდივიდუალური და ჯგუფური დაზღვევის ფორმებით.

2) დაზღვევის კლასი, რომელიც ითვალისწინებს ქონების მოპარვით, გატაცებით ან სხვა უბედური შემთხვევით გამოწვეულ

ვეული ზარალის დაფარვას. დაზღვევის ეს კლასი აგრეთვე მოიცავს სხვადასხვა სახის პასუხისმგებლობის დაზღვევას.

დაზღვევა ფრახტის (Freight Insurance)

საზღვაო დაზღვევის სახეობა. სადაზღვევო ინტერესი ფრახტში შეიძლება გააჩნდეს როგორც გემის, ისე ტვირთის მფლობელს იმის მიხედვით, თუ ვის აკისრია ფრახტის რისკი. ეს გარემოება დამოკიდებულია ფრახტის გადახდის წესზე, რომელიც მოცემულია გადაზიდვის ხელშეკრულებაში. თუ ფრახტის დაზღვევაში სადაზღვევო ინტერესი გააჩნია გემის მფლობელს, მაშინ ფრახტი ეზღვევა გემთან ერთად, ხოლო თუ სადაზღვევო ინტერესი ფრახტის დაზღვევაში გააჩნია ტვირთის მფლობელს, მაშინ ფრახტი ეზღვევა ტვირთთან ერთად.

დაზღვევა წარმოების მუშაობის შეწყვეტისაგან (Business Interruption Insurance)

დაზღვევის სახეობა, რომლის მიხედვითაც მზღვეველი ანაზღაურებს წარმოების შეწყვეტით გამოწვეულ დანახარჯებს ან დაკარგულ მოგებას. სადაზღვევო შემთხვევას წარმოადგენს კომერციული ფაქტორები (წარმოების შეჩერება ნედლეულის მიუწოდებლობით, საფინანსო რესურსების დროებითი უქონლობით, ბაზრის კონიუქტურის ცვლილებით და სხვა), პოლიტიკური ფაქტორები (საომარი მოქმედებები, დემონსტრაციები, გაფიცვები და სხვა), ტექნიკური ფაქტორები (მანქანადანადგარების მწყობრიდან გამოსვლა, ხანძარი, აფეთქება და სხვა), ბუნებრივი ფაქტორები (არახელსაყრელი კლიმატური პირობები, მიწისძვრა, ქარიშხალი და სხვა). წარმოების შეჩერების პერიოდი, რომლის განმავლობაშიც მზღვეველი იხდის სადაზღვევო ანაზღაურებას, მერყეობს 3-დან 24 თვემდე. სადაზღვევო თანხის ოდენობა შეესაბამება მოგების საპროგნოზო თანხას, რომელსაც მიიღებდა დამზღვევი საქონლის ან მომსახურების რეალიზაციისაგან წარმოების შეუფერხებელი მუშაობის შემთხვევაში.

დაზღვევის ზედამხედველობა (Insurance Supervision)

სადაზღვევო ორგანიზაციების საქმიანობის კონტროლი, რომელსაც ახორციელებს სახელმწიფო ორგანო. დაზღვევის ზე-

დამხედველობის ორგანოები ახორციელებენ სადაზღვევო ორგანიზაციების საქმიანობის რეგულირებას, კონტროლს და შემოწმებას, თვალყურს ადევნებენ მათ გადახდისუნარიანობის დონეს, ადგენენ ეკონომიკურ ლიმიტებს და ნორმებს, სხვადასხვა სახის ნორმატივებს და აძლევენ სადაზღვევო ორგანიზაციებს მათი გამოყენების რეკომენდაციებს ან ადგენენ ამ ნორმატივების შესრულების სავალდებულო პირობებს, ახდენენ სადაზღვევო ორგანიზაციების ლიცენზირებას, რიგ შემთხვევებში აწესებენ სადაზღვევო ტარიფს, კანონმდებლობის უხეში დარღვევების შემთხვევაში სადაზღვევო ორგანიზაციებს დროებით უჩერებენ ლიცენზიას ან საერთოდ უკრძალავენ სადაზღვევო საქმიანობას. რიგ ქვეყნებში დაზღვევის ზედამხედველობას დამოუკიდებელი სახელმწიფო სტრუქტურები ახორციელებენ, ზოგიერთ ქვეყანაში კი აღნიშნული ფინანსთა სამინისტროს, ეროვნულ ბანკის ან სხვა სამთავრობო უწყების სტრუქტურაში შემავალი საქვეუწყებო სამსახურების მიერ ხორციელდება. საქართველოში 1997-2006 წლებში დაზღვევის ზედამხედველობით ორგანოს დამოუკიდებელი სტრუქტურა, „საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახური“ წარმოადგენდა, 2006 წლიდან დაზღვევის ზედამხედველობის ფუნქცია „საქართველოს ეროვნულ ბანკს“ გადაეცა.

დაზღვევის წესები (Policy Rules, Insurance Rules)

დაზღვევის განხორციელების პირობების ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრავს სადაზღვევო ხელშეკრულების შესაბამისად მხარეთა უფლებებსა და მოვალეობებს, დაზღვევის ობიექტს, სადაზღვევო შემთხვევათა და გამონაკლისთა ჩამონათვალს, მხარეთა პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების და სხვა პირობებს. დაზღვევის წესები ჩამოყალიბებულია სადაზღვევო პოლისში, ან ერთვის მას და წარმოადგენს პოლისის განუყოფელ ნაწილს. დაზღვევის წესები რიგი მზღვეველების მიერ შეძლება იწოდებოდეს დაზღვევის პირობებად (Insurance Terms) ან დაზღვევის პროგრამად (Insurance Conditions).

დაზღვეული (Insured)

პირი, რომლის სასარგებლოდაც იქნა დადებული სადაზღვევო ხელშეკრულება.

დამატებითი პროტესტი (Extended Protest)

საზღვაო რეისის დროს გემის ან ტვირთის დაზიანების შემთხვევაში გემის კაპიტანი აკეთებს ე.წ. პროტესტს, რომელშიც იგი განაცხადებს იმ დაზიანებების შესახებ, რომელთაც ადგილი ჰქონდა სადაზღვევო შემთხვევის დროს. ამასთან, თუ სასამართლო მიზანშეწონილად ჩათვლის გარემოებების უფრო დეტალურად აღწერის აუცილებლობას, გემის კაპიტანი აკეთებს დამატებით პროტესტს.

დამატებითი სლიპი (Attachment Slip)

თუ აუცილებელია სტანდარტული სლიპის პირობების შეცვლა ან არსებულისათვის დამატებების გაკეთება, ბროკერი ცვლილებებსა და დამატებებს ჩამოაყალიბებს დამატებით სლიპში, რომელიც მზღვეველის მიერ მოწონების შემთხვევაში დაერთვება სტანდარტული სლიპის ორიგინალს.

დამატებითი უზრუნველყოფა (Additional Securties)

ძირითადი უზრუნველყოფის დანამატი. ასე მაგალითად, იპოთეკური კრედიტის ამღებს ბანკები ავალდებულებენ შეიძინოს უბედური შემთხვევებისგან დაზღვევის პოლისი, როგორც დამატებითი გარანტია.

დამატებითი ხარჯები (Extra Charge)

ივლისხმება ზარალის არსებობის დამტკიცებისას წარმოშობილი ახალი ხარჯები. დაზღვევის პირობების მიხედვით, თუ ზარალი არ ანაზღაურდება, დამატებითი ხარჯები არ ექვემდებარება ანაზღაურებას.

დამზღვევი (Insured, Policyholder)

სადაზღვევო ურთიერთობების მონაწილე მხარე, რომელიც აზღვევს საკუთარ ქონებრივ ინტერესს ან მესამე მხარის ინტერესს. სადაზღვევო ხელშეკრულებების მიხედვით დამზღვევი ვალდებულია ამ ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად გადაიხადოს სადაზღვევო შესატანი (სადაზღვევო პრემია). დამზღვევა დაზღვევის რიგ სახეობებში შეიძლება დადოს სადაზღვევო ხელშეკრულება მესამე პირის

სასარგებლოდ (მაგ. პირად დაზღვევაში შეიღის სიცოცხლის დაზღვევა).

ღამფლვევის მონაწილეობა ფლვევის მოგებაში (In Profit)

დაზღვევის რიგ სახეობებში (მაგ. სიცოცხლის დაზღვევა) სადაზღვევო ხელშეკრულება ითვალისწინებს დამზღვევის წილობრივ მონაწილეობას მზღვევის მოგებაში. მზღვევის მოგების მიღების წყარო შეიძლება იყოს:

- ა) სადაზღვევო რისკის შემცირება;
- ბ) დაგეგმილზე მაღალი საინვესტაციო შემოსავალი;
- გ) სადაზღვევო ხელშეკრულების ვადაზე აღრე შეწყვეტა;
- დ) დაფარული რეზერვების ლიკვიდაცია;
- ე) ტექნიკური მოგება;
- ვ) გადაზღვევის ოპერაცია.

მზღვევის მიერ მიღებული მოგება შესაძლებელია გამოყენებული იქნეს შემდეგი მიზნებისათვის:

- ა) მოგების ნაწილის გაცემა დამზღვევზე;
- ბ) მოგების ჩათვლა მომავალ სადაზღვევო შენატანებში;
- გ) მოგების კაპიტალიზაცია (ინვესტირება);
- დ) სადაზღვევო თანხის (ანაზღაურების) ოდენობის გაზრდა;
- ე) სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების ვადის გაზრდა.

ღამფლვევა ღამფლვევის პირობების (Break of Contion)

თუ დამზღვევი არღვევს დაზღვევის პირობებს, მზღვეველს უფლება აქვს უარი თქვას ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების (სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემა) შესრულებაზე.

ღამფლვევა კონტრაქტის პირობების (Break of Contract)

თუ კონტრაქტის ხელმოწერის შემდეგ ერთ-ერთი მხარე არღვევს კონტრაქტის პირობებს, ეს პირდაპირ ან ირიბად ზიანს აყენებს მეორე მხარეს. ამ უკანასკნელს უფლება აქვს მეორე მხარეს წაუყენოს სარჩელი კონტრაქტით განსაზღვრული პირობების დარღვევით გამოწვეული ზიანის სრული ანაზღაურების მოთხოვნით. საერთაშორისო სადაზღვევო პრაქტიკაში თუ ბროკერის წინდაუხედაობის და

არასწორი ქმედების შედეგად ზიანი მიადგა დამზღვევის ან დაზღვეულის ინტერესს ბროკერი პასუხისმგებელია მათ წინაშე კანონმდებლობის შესაბამისად.

დატვირთვა (პრემიის არარისკობრივი ნაწილი)

სადაზღვევო ტარიფის შემადგენელი ნაწილი, რომელიც არ გამოიყენება სადაზღვევო ანაზღაურებების და სადაზღვევო თანხების გაცემის უზრუნველყოფის ფონდის ფორმირებისათვის. ანუ, დატვირთვა არ წარმოადგენს სადაზღვევო ტარიფის რისკობრივ ნაწილს. იგი გამოიყენება საქმისწარმოების (მოგების მიღება, შრომის ანაზღაურება, ოფისის შენახვის ხარჯები, სარეკლამო კამპანია, საოფისე აპარატურის შეძენა და სხვა) ხარჯების დასაფინანსებლად. აგრეთვე, სათადარიგო, პრევენციული და გამაფრთხილებელი ღონისძიებების ფონდების შესაქმნელად. დატვირთვის ოდენობა განისაზღვრება ზემოთაღნიშნული ღონისძიებების დაფინანსების აუცილებლობის ობიექტური საჭიროებებიდან გამომდინარე და დამოკიდებულია სადაზღვევო კომპანიის სატარიფო პოლიტიკაზე, მიზნებსა და ამოცანებზე, სადაზღვევო ბაზარზე არსებულ კონკურენციის დონეზე.

დაუღმვრობა ბროკერის (Negligence of Broker)

ბროკერი არის დამზღვევის წარმომადგენელი და თუ მან დაუშვა შეცდომა, რაც გახდა დამზღვევის მატერიალური ზარალის მიზეზი, ამ უკანასკნელს უფლება აქვს წაუყენოს ბროკერს სასამართლოში ქონებრივი სარჩელი დაუღვევარი ქმედებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების მოთხოვნით.

დაუძლიველი ძალა (Force Majeure, Act of God)

საგანგებო მოვლენა ან შემთხვევა, რომლის წინასწარ განსაზღვრა ან თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო. დაზღვევის პრაქტიკაში მოიხსენიება როგორც ფორს-მაჟორული გარემოება.

დახ ურვა (Close out)

ამერიკულ სადაზღვევო პრაქტიკაში გამოყენებადი ტერმინი. ექვივალენტურია ინგლისური გამოთქმის „Close Risk“, ანუ რისკის დახურვა.

დასურული წილი (Close Line)

რისკის დაზღვევაში მზღვეველის მონაწილეობის საბოლოო წილი. მხედველობაში მიიღება, რომ ბროკერები განათავსებენ რისკს სადაზღვევო თანხის 100%-ზე მეტი ოდენობით. ეს ხდება მაშინ, როცა ტვირთების დაზღვევის საბოლოო თანხა ტვირთის გადმოტვირთამდე არ არის ცნობილი. იცის რა ბროკერმა დაფარვას დაქვემდებარებული საბოლოო თანხა, ატყობინებს მზღვეველს ამ უკანასკნელის დაზღვევაში მისი საბოლოო წილობრივი მონაწილეობის შესახებ. ბროკერი ამცირებს ამ წილებს მზღვეველების მონაწილეობის საწყისი პროცენტის პროპორციულად და ამავე დროს, მხედველობაში იღებს საბოლოო სადაზღვევო თანხას.

დაღუპვა მთლიანი, სრული (Total Loss)

სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დაზღვეული ქონების (გემი, ტვირთი) ან ქონების ნაწილის მთლიანი განადგურება, რომელიც ან რომლის ნაწილი აღდგენას არ ექვემდებარება. განასხვავებენ: ფაქტიურად მთლიან დაღუპვას (Actual Total Loss) და კონსტრუქციულ მთლიან დაღუპვას (Constructive Total Loss).

დეკლარაცია (Declaration)

რისკის, როგორც დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული დაზღვევის ობიექტის მახასიათებელი ოფიციალური მოწმობა, რომლის საფუძველზეც ღვინდება სადაზღვევო შესატანის (სადაზღვევო პრემია) მოცულობა და გამოიწერება სადაზღვევო პოლისი. დეკლარაციაში აისახება ცნობები დასაზღვევი ობიექტის შემადგენლობის, ადგილმდებარეობისა და ღირებულების შესახებ.

დეკავერი (Decover)

სხვაობა დაზღვეული ქონების რეალურ ღირებულებასა და დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ სადაზღვევო თანხას შორის, რომელიც დამზღვევის რისკის ქვეშ რჩება.

დემერაჟი (Demurrage)

ფულადი თანხა, რომელსაც ფრანტის ამლები უხდის გემთმფლობელს გემის მოცდენის საფასურად დატვირთვა-

გადმოტვირთვის ოპერაციების მთელი პერიოდის განმავლობაში. დემერჯის პირობა გათვალისწინებულია საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებებში. დემერჯის განაკვეთის გათვალისწინება ხდება ჩარტერში და, როგორც წესი, მოცდენილი დღეების ან გემის ტონაჟის მიხედვით გამოიანგარიშება.

დამოზიტების დაზღვევის ფედერალური კორპორაცია (Federal Deposit Insurance Corporation)

აშშ ფედერალური ორგანიზაცია, რომელიც ახორციელებს საბანკო დეპოზიტების დაზღვევას. დეპოზიტების დაზღვევის ფედერალური ფონდის შევსება ხდება ბანკების მიერ მოზიდული დეპოზიტების 1/12%-ის სავალდებულო წესით გადახდის გზით. ბანკების გაკოტრების შემთხვევაში დეპოზიტების დაზღვევის ფედერალური კორპორაცია უნახდაურებს მენაბრეებს მიყენებული ზარალის თითქმის სრულ ოდენობას.

დამოზიტი (Deposit)

დაზღვევაში ფულადი თანხა, რომელიც დამზღვევის მიერ წინასწარ შეიტანება ბანკში სპეციალურ სადეპოზიტო ანგარიშზე საერთო ავარიის დროს დამზღვევისთვის მოსალოდნელი შენატანების გადახდის წინასწარ უზრუნველსაყოფად. სადეპოზიტო ანგარიში ბანკში იხსნება იმ პირობით, რომ გადახდის განხორციელება დეპოზიტის თანხიდან შესაძლებელია მხოლოდ დისპაშერის მითითებით. დეპოზიტის ოდენობა უნდა იყოს დაახლოებით იმდენი, რამდენიც საერთო ავარიის დროს ტვირთზე მოსული ზარალის ხვედრითი წილი.

დამოზიტი პრემია (Deposit Premium)

რიგ შემთხვევაში დეპოზიტ პრემიად იწოდება სადაზღვევო პრემია, რომელიც გადაიხდება ავანსის სახით იმ შემთხვევაში, როცა ფიქსირებული სადაზღვევო პრემიის წინასწარ განსაზღვრა ამა თუ იმ რისკის დაზღვევისას შეუძლებელია. მაგალითად, გადამზღვეველისათვის განკუთვნილი პრემია – ზარალის ექსცედენტის ხელშეკრულების არსებობისას. ვინაიდან, ხელშეკრულების მოქმედების დაწყებისას შეიძლე-

ბა ცნობილი იყოს მხოლოდ პრემიის შეფასებითი ან მოსალოდნელი დაახლოებითი თანხა. ამიტომ, წინასწარ გადაიხდება დეპოზიტ პრემია.

დეპო პრემია (Depo Premium)

გადაზღვევის პრემიის ნაწილი, რომელიც სადაზღვევო ორგანიზაციას დაუკავდება გადამზღვეველის მიერ დამატებითი გარანტიის მიღების მიზნით. დეპო პრემია დროებითი და დაბრუნებადი ხასიათის მატარებელია. მისი გადახდის და დაბრუნების პირობები განისაზღვრება გადაზღვევის ხელშეკრულებით.

დიმიზ-ჩარტერი (Dimise Charter)

იგივეა, რაც ბერბოუტ-ჩარტერი.

დივიდენდი (Dividend)

სააქციო საზოგადოების მოგების ნაწილი, რომელიც ექვემდებარება აქციების მფლობელთა შორის განაწილებას აქციების რაოდენობის და ღირებულების შესაბამისად.

დისბურსმენტის ანგარიში (Disbursement Account)

დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს პორტში გემის მომსახურებასთან დაკავშირებული ხარჯების ჩამონათვალს.

დისბურსმენტის ხარჯები (Disbursements)

პორტში გემის ყოფნისას გაწეული ყველა ხარჯი, მათ შორის ყველა სახის მოსაკრებელი, ბუქსირის მომსახურება, ბუნკერი, საკვებით მომარაგება და სხვა. დისბურსმენტის ხარჯები შესაძლებელია დაკავშირებული იყოს საერთო ავარიის აქტთან, რადგან ამ ხარჯებში გემთმფლობელს აქვს სადაზღვევო ინტერესი და იგი შეიძლება დაზღვეულ იქნეს. როგორც პრაქტიკა მოწმობს, დისბურსმენტის ხარჯები შეიძლება შეადგენდეს სადაზღვევო თანხის არაუმეტეს 10%-ს.

დისკონტირების გამრავლი (Present Value Factor)

მაჩვენებელი, რომელიც საშუალებას იძლევა განისაზღვროს ე.წ. თანხის დღევანდელი ღირებულება, ანუ გამოთვლილი

იქნეს, რამდენი უნდა გადაიხადოს პირმა დღეს, რომ ფიქსირებული შემოსავლიანობის ნორმის პირობებში განსაზღვრული წლების შემდეგ მიიღოს მისთვის საჭირო და სასურველი თანხა. დისკონტირების მამრავლი არის პროცენტული მამრავლის საპირისპირო სიდიდე. აღინიშნება V სიმბოლოთი და გამოითვლება ფორმულით:

$$v^n = 1 / (1 + i)^n$$

სადაც: n – წლების რაოდენობა, რომლის განმავლობაშიც ხდება თანხების დარიცხვა; i – შემოსავლიანობის ნორმა, ანუ საპროცენტო განაკვეთი; $(1 + i)$ არის პროცენტული მამრავლი. B სიმბოლოთი აღნიშნული სასურველი თანხით A საძიებო თანხის დღევანდელი ღირებულების გამოხატვა ხდება შემდეგი ფორმულით:

$$A = B \times v^n$$

მაგალითად, იმისათვის რომ შემოსავლიანობის 3%-იანი ნორმის პირობებში პირმა 5 წლის შემდეგ მიიღოს თანხის 100 ერთეული, მან დღეს უნდა გადაიხადოს თანხის 86,26 ერთეული. ანუ:

$$A = 100 \times 1 / (1+0,03)^5 = 100 \times 0,86261 = 86,26$$

დისკონტირების მამრავლი გამოიყენება როგორც დაზღვევის პრაქტიკაში, ასევე გრძელვადიანი ფინანსური ოპერაციების განხორციელებისას.

ღისპაშა (General Average Adjustment)

გემს, ტვირთსა და ფრახტს შორის საერთო ავარიის ზარალის განაწილების სპეციალური სისტემა, რომელსაც ადგენს ღისპაშერი. ზარალის განაწილების გაანგარიშება ხდება მხარეთა განცხადებისა და შესაბამისი დოკუმენტაციის (ზარალისა და ხარჯების საბუთები) საფუძველზე. ღისპაშის შედგენისას ღისპაშერი ხელმძღვანელობს საზღვაო ნაოსნობის საყოველთაოდ მიღებული საერთაშორისო წესებით. თუ კო-

ნოსამენტში ან საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულებაში გაკეთებულია შესაბამისი დათქმა, მაშინ დისპაშა ღდება იორკ-ანტვერპენის წესების საფუძველზე.

ღისპაშერი (Average Adjuster)

საზღვაო სამართლის სპეციალისტი, რომელიც ადგენს დისპაშას და ახდენს გემს, ტვირთსა და ფრახტს შორის საერთო ავარიის შედეგად მიყენებული ზარალის მხარეთა შორის განაწილებას. დისპაშის შეღვენის ხარჯები მიეკუთვნება საერთო ავარიის ხარჯებს და ნაწილდება მხარეებს შორის საერთო ავარიის ხარჯების პროპორციულად.

ღისპაჩი (Dispatch)

ანაზღაურება ჯილდოს სახით, რომელსაც ფრახტის მფლობელი უხდის გემთმფლობელს ამ უკანასკნელის მიერ გემის სატვირთო ოპერაციებისაგან ვადაზე ადრე განთავისუფლების შემთხვევაში. დისპაჩის ანაზღაურების წესი და პირობები განისაზღვრება საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებაში.

ღოკუმენტები აქცეპტის სანაცვლოდ (Documents Against Acceptance)

მყიდველისთვის სატვირთო ღოკუმენტების გადაცემის პირობა მის მიერ დანახარჯების აქცეპტირების სანაცვლოდ.

ღომიცილი (Domicile)

იურიდიული მისამართი, მუდმივი მდებარეობის ადგილი, ქვეყანა. ღომიცილის ტერმინით დაზღვევაში მოიაზრება სადაზღვევო კომპანიის სათაო ოფისის იურიდიული მისამართი, ქვეყანა, რომლის იურისდიქციის ქვეშაც არის იგი მოქცეული.

ღრობითი სადაზღვევო ღოკუმენტი (Binder)

მოქმედებს აშშ-ში. იგივეა, რაც „სლიპი“ დიდ ბრიტანეთში. შეიცავს დაზღვევის ობიექტის მოკლე აღწერილობას და დაზღვევის ძირითად პირობებს. ექვემდებარება სადაზღვევო პოლისით შეცვლას გარკვეული, წინასწარდათქმული დროის შემდეგ.

ე

ელ ვალორემი (Ad Valorem)

ფასეული ტვირთების ტრანსპორტირების ან საბაჟო მოსაკრებლის დარიცხვის მეთოდი. ამ მეთოდის დროს მოსაკრებლის დარიცხვა ხორციელდება არა ტვირთის ერთეულზე, არამედ პროცენტულად, მისი ფასიდან გამომდინარე.

ეკონომიური სიჩქარე (Economy Speed)

გემის სიჩქარე, რომლის დროსაც იგი აღწევს საუკეთესო ეკონომიურ მაჩვენებლებს საექსპლოატაციო დანახარჯების, საფრახტო განაკვეთის და საწვავ-საპოხი მასალების მოხმარების თვალსაზრისით.

ეპიდემია (Epidemic)

ინფექციური დაავადებების მასობრივი გავრცელება რომელიმე რეგიონში, ერთი ან რამოდენიმე ქვეყნის მასშტაბით, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის მოსახლეობის დაავადების ჩვეულებრივ, დასაშვებ დონეს. ეპიდემია საგანგებო სიტუაციების კატეგორიას განეკუთვნება.

ერთიანი შეფუთვა (Multi Packed)

მხედველობაში მიიღება ის შეფუთული ტვირთი, რომელშიც არის ერთზე მეტი რაოდენობის ნივთი.

ერთობლივი დათვალიერება ტვირთის (Joint Cargo Survey)

როცა ღებება ტვირთის გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხი, ხშირად საჭირო ხდება ტვირთის ერთობლივი დათვალიერება ტვირთმფლობელის ავარიული კომისიისა და გადამზიდველის მიერ. ერთობლივი დათვალიერების საფუძველზე გაიცემა ერთობლივი აქტი, რომელსაც ხელს აწერს ორივე მხარე.

ეროვნული რეჟიმი (National Treatment)

სახელმწიფოთაშორისი ეკონომიკური ურთიერთობების რეჟიმი, რომლის დროსაც ერთი სახელმწიფო თავის ტერიტო-

რიაზე აძლევს მეორე სახელმწიფოს იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს ისეთივე უფლებებს, შეღავათებსა და პრივილეგიებს, როგორც გააჩნიათ თავის იურისდიქციაში მყოფ იურიდიულ და ფიზიკურ პირებს, აგრეთვე სავაჭრო გემებს. დაზღვევაში ეს შეიძლება იყოს გადაზღვევის ოპერაციების გადასახადებისაგან გათავისუფლება და სხვა.

ეფექტური თარიღი (Effective Data)

სადაზღვევო პრაქტიკაში თარიღი, რომლიდანაც ძალაში შედის წარსულში გაფორმებული დაზღვევის ხელშეკრულება. ეფექტური თარიღი განისაზღვრება სადაზღვევო ხელშეკრულებაში ან სადაზღვევო პოლისში.

ემსაპედიტორი (Forwarding Agent)

სპეციალიზებული ორგანიზაცია, რომელიც ახორციელებს დამხმარე სამუშაოების მთელ კომპლექსს ტვირთების ტრანსპორტირებასთან და მის მომსახურებასთან დაკავშირებით. მათ შორის:

- ა) ტრანსპორტირებისათვის ტვირთის მომზადება და შენახვა;
- ბ) ხელახალი შეფუთვა, დახარისხება და მარკირება;
- გ) სატრანსპორტო, საბაჟო და სხვა სახის დოკუმენტაციის გაფორმება.

სატრანსპორტო-საექსპედიტორო ორგანიზაციები გაწვევრიანებული არიან ექსპედიტორთა საერთაშორისო ფედერაციაში.

ემსტრა ზრახტი (Extra Freight)

ფრახტის საბაზისო განაკვეთზე დანამატი ფრახტის და/ან სხვა პირობების ცვლილებების შემთხვევაში. მაგალითად: დატვირთვის და/ან გადმოტვირთვის პორტების რიცხვის გაზრდა, გადაზიდვის მანძილის გაზრდა და სხვა.

ემსცეფენტი (Surplus)

ექსცედენტი წარმოადგენს სადაზღვევო თანხის იმ ნაწილს, რომელიც აღემატება გადაზღვევის მაქსიმალური პასუხის-

მგებლობის ლიმიტის (საკუთარი დაკავების) თანხას და გადადაეცემა გადამზღვეველს გადასაზღვევად. როგორც წესი, ექსცედენტი იზღუდება, განისაზღვრება გარკვეული ლიმიტით. ექსცედენტი წარმოადგენს რისკის გადამცემა კომპანიის (გადამზღვევი) მიერ საკუთარი პასუხისმგებლობის ქვეშ დატოვებული თანხის ნამრავლს გარკვეულ სიდიდეზე (კოეფიციენტზე). თუ ასეთი ექსცედენტი არასაკმარისია გადასაზღვევად (საკუთარი დაკავების ზემოთ), შეიძლება განხორციელდეს რამდენიმე ექსცედენტი რისკის სრულ გადაზღვევამდე.

ემსტრაპოლაცია (Extrapolation)

გადაზღვევის პრემიის გათვლის მეთოდი ზარალის ექსცედენტის ხელშეკრულებისათვის. ამ მეთოდის თანახმად, რომელსაც ხშირად „Burning Cost“ მეთოდი ეწოდება, გადაზღვევით დაცვას დაქვემდებარებულ პორტფელზე იანგარიშება ამ ზარალების საშუალო სიდიდე, რომელთა ანაზღაურებაც აუცილებელი იქნებოდა დროის გარკვეული პერიოდის (როგორც წესი – 5 წელი) განმავლობაში. მიღებული თანხა ითვლება ნეტო-პრემიად ზარალის ექსცედენტის ხელშეკრულებისათვის.

ემსტრა პრემია (Extra-Premium)

დამატებითი პრემია, რომელსაც მზღვეველის მოთხოვნის შესაბამისად დამზღვევი უხდის მზღვეველს დაზღვევის სტანდარტულ პრემიასთან ერთად დამატებითი, მაღალი საფრთხის მქონე რისკების დასაზღვევად.

3

პალუტა დაზღვევის (Currency of Insurance)

ვალუტა, რომლითაც განხორციელდა დაზღვევა და მითითებულია დაზღვევის ხელშეკრულებაში. დაფიქსირებული ვალუტით ხდება სადაზღვევო პრემიის გადახდა და სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემა.

პალუტირებული პოლისი (Valued Policy)

პოლისი, რომელშიც დაფიქსირებულია სადაზღვევო თანხა. ვალუტირებულ პოლისში სადაზღვევო თანხის წინ, როგორც წესი, მოუთითებენ „Valued at“ ან „So Valued“. ასეთ პოლისში მითითებული სადაზღვევო თანხა შეთანხმებულია მზღვეველსა და დამზღვევს შორის და არ შეიძლება გახდეს დავის საგანი, გარდა ისეთი შემთხვევებისა, როცა ადგილი აქვს წინასწარგანზრახულ მოტყუებას და სადაზღვევო თანხის აშკარად გადიდებას, მაგალითად ტვირთების დაზღვევის დროს. როგორც წესი, ტვირთების დაზღვევისას ყველა პოლისი ვალუტირებულია.

პალუტის დათქმა (Currency Clause)

ვალუტის დათქმის პირობა იდება საერთაშორისო სავაჭრო კონტრაქტებში. ამ დროს მხედველობაში მიიღება რიგი ქვეყნების ვალუტის არასტაბილურობა და გაუფასურების მაღალი რისკი. ამის თავიდან აცილების მიზნით ხორციელდება ექპორტიორებისა და კრედიტორების დაზღვევა საკრედიტო, საანგარიშსწორებო და სხვა სახის შეთანხმებების გაფორმებისას.

პარანტი (Warrant)

ტვირთის შესანახად მიღების დამადასტურებელი მოწმობა, რომელიც გაცემულია სასაქონლო საწყობის მიერ. წარმოადგენს ტვირთგანაწილების დოკუმენტს, რომლის გადაცემა ხდება ინდოსამენტის პირობების შესაბამისად.

პერიტასის ბიურო (Bureau Veritas)

ფრანგული კლასიფიკატორი ორგანიზაცია. გემები, რომელთა ასაკი არ აღემატება 25 წელს, ბიუროს მიერ მიჩნეულია გემების იმ კატეგორიად, რომელთა დაზღვევა უნდა განხორციელდეს დამატებითი ინფორმაციის მოთხოვნის გარეშე. ბიუროს მიერ კლასიფიცირებული გემები „ლოიდისის“ შესაბამის რეესტრში აღნიშნულია ნიშნით „BV“.

ზ

ზარალი (Claim, Loss)

- 1) დაზღვევის ობიექტისადმი (მაგალითად, დაზღვეული ქონება) სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ფულადი გამოხატულება.
- 2) დაგემილ და მიღებულ შედეგებს შორის ფაქტიურად არსებული უარყოფითი გადახრა.
- 3) სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგი. თუ დადგა სადაზღვევო შემთხვევა, მან შეიძლება გამოიწვიოს ზარალი. სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზარალი დაზღვევის სხვადასხვა სახეობისათვის შესაძლებელია შეფასდეს დაზღვეული ქონების სარეალიზაციო, საცვლელი ან აღდგენითი ღირებულების მიხედვით.

ზარალი გადარჩენილი ქონების რეალიზაციიდან (Salvage Loss)

თუ აუცილებელია გადასაზიდი ქონების დაზიანების დროს მისი რეალიზაცია დანიშნულების ადგილამდე ჩატანის გარეშე, დამზღვევს აქვს უფლება მოითხოვოს რეალიზებული ქონების გაყიდვიდან ამონაგები რეალიზაციის პროცედურების ორგანიზებისა და სარეალიზაციო ქონების შეფასების ხარჯების გამოკლებით. მზღვეველი ვალდებულია დამზღვევს გადაუხადოს სხვაობა სადაზღვევო თანხასა და მიღებულ ამონაგებს შორის.

ზარალი დაუმთავრებელი (Outstanding Loss)

მზღვეველისთვის განცხადებული ზარალი, რომელზეც სადაზღვევო ანაზღაურება ჯერ არ არის გაცემული. თუ განცხადებული ზარალი წლის ბოლომდე არ არის ანაზღაურებული, მზღვეველი ასეთი ზარალებისთვის ქმნის სპეციალურ სარეზერვო ფონდს.

ზარალი ნაწილობრივი (Partial Loss)

დაზღვეულ ქონებაზე სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზარალი, რომლის სიდიდე ნაკლებია პოლისით განსაზღვრულ სადაზღვევო თანხაზე.

ზარალი სამართო აპარიის (General Average Loss)

ზარალი, რომელიც გამოწვეულია დაზღვეული ქონების დაზიანებით უშუალოდ საერთო ავარიის შედეგად.

ზარალი საპარაულმო (Suppose Loss)

რისკის შეფასების კრიტერიუმი. მაჩვენებელი, რომელიც გამოიხატება რისკის რეალიზაციის (სადაზღვევო შემთხვევის დადგომა) ალბათობისა და დაზღვევის ობიექტზე ზარალის საშუალოსტატისტიკური სიდიდით. გამოითვლება ფორმულით:

$$R_0 = W \times A$$

სადაც: R_0 – სავარაუდო ზარალი, W – სადაზღვევო რისკის რეალიზაციის ალბათობა (მაგალითად, ხანძრის), A – დაზღვეული ობიექტის იდენტურ ობიექტზე (მაგალითად, შენობა-ნაგებობა) ზარალის საშუალოსტატისტიკური სიდიდე.

ზარალი, გამოწვეული ფასების დაცემით ან ბაზრის დაკარგვით (Minderent)

ტერმინი, რომელიც გამოიყენება ისეთი საქონლის დაზღვევისას, რომლის ფასიც ექვემდებარება სეზონურ ცვლილებებს. ამ შემთხვევაში დაზღვევა ხორციელდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული სპეციალური შეთანხმებით.

ზარალი, რომელიც არ ანაზღაურდება (Excluded Losses)

მზღვეველი თავისუფლდება ზარალის ანაზღაურების ვალდებულებისაგან თუ ზარალი გამოწვეულია დაზღვევის ხელშეკრულებით გაუთვალისწინებელი მიზეზებით.

ზარალიანობა (Loss Ratio)

მოცემულ სადაზღვევო პერიოდში ანაზღაურებული ზარალების თანხის შეფარდება ამავე პერიოდში მოზიდული ნეტო-პრემიასთან.

ზარალიანობა სადაზღვევო თანხის (Multilation, Severe Injury)

მოცემულ სადაზღვევო პერიოდში გადახდილი სადაზღვევო ანაზღაურების შეფარდება სადაზღვევო თანხასთან.

ზარალის ანაზღაურების მართლზომიერების დასაბუთება (Proof of Loss)

მზღვეველს, რომელიც იმავდროულად წარმოადგენს გადამზღვევეს, ზარალის გადამზღვეველთან შეთანხმების გარეშე ანაზღაურების შემთხვევაში, მოუწევს ზარალის ანაზღაურების საკითხის მართლზომიერების და მიზანშეწონილობის დასაბუთება, რადგან ამ პროცედურის გავლის გარეშე, გადამზღვეველმა შეიძლება უარი განაცხადოს ზარალში საკუთარი წილის ანაზღაურებაზე. ამდენად, მზღვეველი ზარალის ანაზღაურებამდე ყოველთვის ცდილობს საკითხი წინასწარ შეათანხმოს გადამზღვეველთან. თუმცა, დაზღვევის პრაქტიკაში გადამზღვეველი სრულად ენდობა გადამზღვევეს (განსაკუთრებული შემთხვევების და განსაკუთრებული რისკების დაზღვევის გარდა), იმის გათვალისწინებით, რომ იცავს რა გადამზღვევი საკუთარ ინტერესს, ამით იგი იცავს გადამზღვეველის ინტერესსაც.

ზარალის მისცმდენტი (Excess of Loss)

არაპროპორციული გადაზღვევის ხელშეკრულება, რომელიც მოქმედებაში შედის იმ შემთხვევაში, როდესაც ზარალის სიდიდე აღემატება გადაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული თანხის სიდიდეს. რისკის გადამცემ კომპანიას გადამზღვეველი უნაზღაურებს ზარალის იმ ნაწილს, რომელიც აღემატება გადამცემი კომპანიის საკუთარ დაკავებას.

ზარალის ლიკვიდაცია (Settlement of Losses)

სამუშაოების და პროცედურების მთელი კომპლექსი, რომელთა ჩატარება საჭიროა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიღებული ზარალის ოდენობის განსაზღვრისათვის და სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის უზრუნველსაყოფად. ასეთ სამუშაოებს განეკუთვნება: დაზღვეული ქონების დაზიანების ან განადგურების ფაქტის დადგენა, ექსპლუატაციისა და შენახვის პირობების შესრულების ფაქტის დადგენა, ზარალის ოდენობის განსაზღვრა, სადაზღვევო აქტის შედგენა, სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდა.

ზარალის შემცირება (Minimizing Loss)

პრინციპი, რომლის თანახმად დამზღვევი დაზღვევის სტანდარტული პირობების შესაბამისად ვალდებულია სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას იმოქმედოს ისე, როგორც იმოქმედებდა ქონების დაუზღვევლობის შემთხვევაში და მიიღოს ყველა საჭირო და შესაძლო ზომა ზარალის მოცულობის შესამცირებლად.

ზმანო (Avalanche, Snow-slip)

მთის ფერდობიდან მოწვევტილი თოვლის მასა, რომელიც სიმძიმის ძალის მოქმედებით დიდი სიჩქარით (90-350 კმ/სთ) მოძრაობს. შედარებით პატარა ზვავის მოცულობა არის 10-20 ათას მ³, საშუალო ზვავის – 100-200 მ³. დიდი სიჩქარის და მნიშვნელოვანი მასის ხარჯზე ზვავს გააჩნია უდიდესი კინეტიკური ენერჯია და მისი დამანგრეველი ძალის ზემოქმედებას აძლიერებს ჰაერის ტალღები, რომლებიც მთიდან მოწვევტილი თოვლის მასის წინ მოძრაობენ. ზვავის ჩამოწოლა განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ზიანო (Damage, Injury)

მოვლენა ან შემთხვევა, რომელმაც გამოიწვია დაზღვევის ობიექტის სამომხმარებლო თვისებების და ბუნებრივი ფორმის შეცვლა, რაც შეუძლებელს ხდის პირველადი, საექსპლოატაციო მიზნებისათვის მისი გამოყენების შესაძლებლობას. განადგურებისაგან განსხვავებით, რომლის დროსაც ადგილი აქვს დაზღვევის ობიექტის საექსპლოატაციო და სამომხმარებლო თვისებების სრულ დაკარგვას, ზიანის დროს ხდება ამ თვისებების მხოლოდ ხარისხობრივი მჩვენებლების გაუარესება. დაზღვევის ობიექტის დაზიანების დროს არ არის გამორიცხული რემონტის, შეკეთების, დაზიანებული დეტალების შეცვლის გზით მისი ხელახალი აღდგენის შესაძლებლობა. ხშირ შემთხვევებში დაზღვევის ობიექტის დაზიანება არის სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენის შედეგი, რაც იწვევს ზარალს. მაგრამ, ეს არ ნიშნავს, რომ

სადაზღვევო ობიექტის ნებისმიერი დაზიანება გამოიწვევს ზარალის ანაზღაურებას მზღვეველის მხრიდან. ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დაზღვევის ობიექტის დაზიანებით გამოწვეული ზარალი.

ზოგა, ოდენობა ინტერესის (Extent of Interest)

მაქსიმალური თანხა, რომელიც სადაზღვევო ინტერესის მქონე პირმა დაკარგა ან შეიძლება დაკარგოს ამ ინტერესთან მიმართებაში.

ზოგა, ოდენობა მზღვეველის პასუხისმგებლობის (Measure of Indemnity)

თანხა, რომელიც სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას შეიძლება მიიღოს დამზღვევმა მზღვეველისაგან. მთლიანი დაზღვევის დროს ვალუტირებული პოლისით განსაზღვრული პასუხისმგებლობა მზღვეველისთვის წარმოადგენს სადაზღვევო თანხას, ხოლო არავალუტირებული პოლისით განსაზღვრული პასუხისმგებლობა – თანხას, რომლის ფარგლებშიც დაზღვევის ობიექტი ექვემდებარება დაზღვევას. მზღვეველის პასუხისმგებლობა ტვირთის ნაწილობრივი დაზიანებისას განისაზღვრება პროცენტულად სადაზღვევო თანხიდან. გემების ნაწილობრივი დაზიანებისას მზღვეველის პასუხისმგებლობის ოდენობა შეადგენს გემის რემონტის ან აღდგენის ღირებულებას.

ზომიერი ღანასარჯები შმკმთმპისათვის (Reasonable Cost of Repairs)

დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგად გემის ან სხვა ქონების დაზიანების დროს, მზღვეველს უფლება აქვს თვითონ აირჩიოს ფირმა, რომელიც ჩაატარებს აღდგენით სამუშაოებს, რემონტს. მზღვეველი აგრეთვე ირჩევს პორტს ან ადგილს, სადაც ჩატარდება ეს სამუშაოები. მხედველობაში მიიღება, რომ მზღვეველი ანაზღაურებს რემონტის ხარჯებს ზომიერებისა და გონიერების ფარგლებში იმის მიუხედავად, შეესაბამება თუ არა გაწეული ხარჯები სადაზღვევო თანხას.

თ

თავისუფალი დაპყრობისა და დაკავებისაგან (Free of Capture and Seizure)

დათქმა, რომელიც ითვალისწინებს საზღვაო დაზღვევის დროს დაზღვევის პირობებიდან სამხედრო რისკების ამოღებას. აღნიშნულ პირობას შეიცავს საზღვაო პოლისების და დათქმათა სერიის ყველა სტანდარტული ფორმა. ამ პირობის თანახმად მზღვეველი თავისუფლდება ომის, საომარი მოქმედებების და სხვა მსგავსი აქტის შედეგად გემის ან ტვირთის დაპყრობითა და დაკავებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობისაგან. გემის და ტვირთის საომარი და სამხედრო რისკებისაგან დაზღვევა ხორციელდება დამატებითი პირობების საფუძველზე გაზრდილი სატარიფო განაკვეთით.

„თაიბული“ გადაზღვევის ხელშეკრულებების (Bouquet of Treaty)

გადაზღვევის ყველა ხელშეკრულების ერთობლიობა, ნაკრები, რომელიც მათ გადაზღვევაში მონაწილეობის მისაღებად წარედგინება გადაზღვეველ კომპანიას. ასეთი სისტემა საშუალებას იძლევა გადაზღვევაზე ან რეტროცესიაზე რენტაბელურ ხელშეკრულებებთან ერთად გადაცემული იყოს არარენტაბელური და ნაკლებადრენტაბელური ხელშეკრულებებიც. მხედველობაში მიიღება, რომ „თაიბული“ მთლიანობაში რენტაბელური და მოგების მომტანი იქნება.

თაიმ ჩარტერი (დროითი ჩარტერი) (Time Charter)

გემის ფრახტის ხელშეკრულების გაფორმება განსაზღვრული დროით.

თანადაზღვევა (Co-Insurance)

ორ ან მეტ მზღვეველს შორის რისკის გადანაწილება შესაბამისი წილების მიხედვით. ამ დროს გაიცემა ერთობლივი სადაზღვევო პოლისი. რიგ შემთხვევებში პოლისების გაცემა მზღვეველებისაგან ხდება ცალ-ცალკე, რომლებშიც მი-

თითებულია მზღვეველის შესაბამისი წილი მთლიან დაზღვევაში. პრაქტიკაში მიღებულია, რომ იმ მზღვეველმა, რომლის წილი მთლიან დაზღვევაში მცირეა, უნდა იმოქმედოს და იმუშაოს მეტი წილის მქონე მზღვეველის, ანუ ლიდერი მზღვეველის (Co-Insurance Leader) პირობებით. ამასთან, მცირე წილის მქონე მზღვეველი არ არის ვალდებული ავტომატურად ანაზღაუროს ზარალში თავისი წილი, იმის მიუხედავად აქვთ თუ არა სხვა მზღვეველებს, მათ შორის ლიდერ მზღვეველს ეს გაკეთებული. ლიდერი მზღვეველის შესახებ დათქმა კეთდება თანადაზღვევის ხელშეკრულებაში. ლიდერი მზღვეველი თავის თავზე იღებს დამზღვევთან თანადაზღვევაში მონაწილე სხვა მზღვეველების სახელით მოლაპარაკების გამართვის, დაზღვევის პირობების, სადაზღვევო ტარიფის ოდენობის და გადახდის ფორმების შეთანხმების საკითხს. ლიდერი მზღვეველის შესახებ დათქმა აგრეთვე ითვალისწინებს დავების წარმოშობის შემთხვევაში ლიდერის მიერ თანადაზღვევაში მონაწილე მზღვეველების ინტერესების დაცვას, მათ შორის სასამართლო და საარბიტრაჟო ორგანოებში. ლიდერი მზღვეველი რიგ შემთხვევებში, თანადაზღვევაში მონაწილე სხვა მზღვეველებისაგან საკომისიო ანაზღაურების სახით იღებს გასამრჯელოს ლიდერის ფუნქციების შესრულებისათვის. თანადაზღვევის პრაქტიკაში, უმრავლეს შემთხვევებში მზღვეველები, რომლებიც მონაწილეობენ თანადაზღვევაში, ითხოვენ დამზღვევის წილობრივ მონაწილეობას დაზღვევაში, ანუ დამზღვევის პასუხისმგებლობაზე რისკის განსაზღვრული მოცულობის დატოვებას (ფრანშიზა).

თანადაზღვევნი (Co-Insured)

დამზღვევი, რომელიც მონაწილეობს თანადაზღვევაში.

თანადაზღვეველი (Co-Insurer)

მზღვეველი, რომელიც მონაწილეობს თანადაზღვევაში. თანადაზღვეველის მონაწილეობა თანადაზღვევის ხელშეკრულებაში დამოწმებულია სადაზღვევო პოლისში.

თვითაღლვბა (Spontaneous Combustion)

ზოგიერთი ნივთიერების ბუნებრივი თვისება – გარე სითბური ფაქტორების ზემოქმედების გარეშე შინაგანი სითბური წყაროს (შინაგანი ბიოლოგიური და ქიმიური პროცესები) საფუძველზე გამოწვეული წვის პროცესი. ტვირთი, რომელსაც გააჩნია თვითაღლვის თვისება, განეკუთვნება გადასაზიდად განსაკუთრებულად საშიში ტვირთების კატეგორიას და მათი ტრანსპორტირება ხდება სახანძრო უსაფრთხოების სპეციალური წესების დაცვით. თვითაღლვით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას დაზღვევის სტანდარტული პირობები არ ითვალისწინებს.

თვითდაზღვევა (Self Insured)

დაზღვევის ფორმა, რომლის დროსაც სადაზღვევო რისკს მზღვეველის მონაწილეობის გარეშე თავის თავზე იღებს დამზღვევი. მსხვილი სამრეწველო, საავიაციო და სხვა კომპანიები სადაზღვევო შემთხვევის დადგომასთან დაკავშირებული ხარჯების შემცირების მიზნით ქმნიან საკუთარ სადაზღვევო (სარეზერვო) ფონდებს. ამასთან, თვითდაზღვევა ეწინააღმდეგება დაზღვევის ეკონომიკურ არსს და არ შეუძლია მისი სრულად შეცვლა. ეს თვალსაჩინოა დიდი რისკების მაგალითზე, როცა ზარალი მნიშვნელოვნად აჭარბებს თვითდაზღვევის ფონდის მოცულობას, რაც საბოლოო ჯამში უარყოფითად აისახება კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობაზე.

თვითმზღვეველი (Self-Insurer)

ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ახორციელებს თვითდაზღვევას.

0

ინდექსაცია (Indexation)

სადაზღვევო პრაქტიკაში კონტრაქტებითა და სხვა სახის ვალდებულებებით განსაზღვრული გადასახდელების მიმართება ფასების ინდექსის ცვლილებასთან, როგორც ინფლაციისაგან დაცვის საშუალება. ინდექსაცია ითვალისწინებს სპეციალური საინდექსო დათქმების და განაკვეთების ჩართავს საკრედიტო, სადაზღვევო და საგადაამხდლო შეთანხმებებში, აგრეთვე ლოკუმენტებში, რომლებიც არეგულირებენ დივიდენდების გადახდის საკითხებს.

ინდოსამენტი (Endorsement, Assignment)

ლოკუმენტი, რომელიც თან დაერთვის პოლისს, კონოსამენტს ან სხვა ხელშეკრულებას და შეიცავს ამ ხელშეკრულების შეცვლის პირობებს. განასხვავებენ სახელობით ინდოსამენტს, რომელის მიხედვითაც უფლება გადაეცემა კონკრეტულ პირს და წარმომდგენზე ინდოსამენტს, რომლის მიხედვითაც უფლება გადაეცემა მის წარმომდგენს.

ინდოსანტი (Endorser)

ინდოსამენტის გამცემი პირი ან პირი, რომელიც სადაზღვევო პოლისზე, კონოსამენტზე ან სხვა ხელშეკრულებებზე აკეთებს უფლების გადაცემის შესაბამის დათქმას.

ინტელექტუალური საკუთრება (Intellectual Property)

საავტორო და საგამომგონებლო უფლებების ერთობლიობა. ინტელექტუალური საკუთრება მოიცავს უფლებებს დაკავშირებულს ლიტერატურულ, მხატვრულ და სამეცნიერო ნაწარმოებებთან, გამოგონებებთან, აღმოჩენებთან, სამრეწველო ნიმუშებთან, საფირმო დასახელებებთან და სტილთან, სასაქონლო ნიშნებთან და სხვა. ინტელექტუალური საკუთრება შეიძლება ჩაითვალოს დაზღვევის ობიექტად.

ინტერესი (Interest)

ქონება, რომელიც წარმოადგენს დაზღვევის ობიექტს, უფლებას მასზე, ვალდებულებას, ე.ი. ყველაფერი ის, რაც შეიძლება იყოს დამზღვევის მატერიალური ზარალის საგანი, ან რასთან

დაკავშირებითაც შესაძლებელია დამზღვევის მატერიალური პასუხისმგებლობის დადგომა მესამე პირებისადმი.

ინტერესი არასრული (Non-full Interest)

დამზღვევის არასრული, 100%-ზე ნაკლები ინტერესი დასაზღვევ ობიექტში.

ინტერესი გამყიდველის (Seller's Interest)

გამყიდველს სადაზღვევო ინტერესი გასაყიდ საქონელში გააჩნია ამ საქონელზე უფლების მყიდველისათვის გადაცემამდე. სადაზღვევო პოლისის გადაცემა მყიდველისათვის უნდა მოხდეს მისთვის საქონლის ფლობის და განკარგვის უფლების გადაცემის პროცესში, ან ამ უფლების გადაცემამდე. ანუ, სანამ გამყიდველს გააჩნია გადასაცემ საქონელზე სადაზღვევო ინტერესი.

ინტერესი გემომფლობლის (Ship Owner's Interest)

გემის მფლობელს გააჩნია გემის, მანქანა-დანადგარების, მესამე პირებისადმი პასუხისმგებლობის, ფრანტიის, მოსალოდნელი მოგების, კონტრიბუციის სადაზღვევო ინტერესი.

ინტერესი სრული, მთლიანი (Full Interest)

დამზღვევის სრული, 100%-იანი ინტერესი დასაზღვევ ობიექტში.

ინტერესი მზღვეველის (Insurer's Interest)

რისკის საკუთარ თავზე აღებისას მზღვეველი იღებს დაზღვევის პირობებით განსაზღვრულ ვალდებულებას და, შესაბამისად, ინტერესს. მზღვეველის ეს ინტერესი შეიძლება სხვა მზღვეველებზე გადანაწილდეს გადაზღვევის გზით.

ინტერესი ქონების მფლობლის (Owner's Interest)

ქონების მფლობელს, რომლის ქონებაც ექვემდებარება დაზღვევას, აქვს სადაზღვევო ინტერესი არა მარტო ქონებასთან მიმართებაში, ასევე ამ ქონების ფლობის შედეგად დამდგარი ზარალის პასუხისმგებლობასთან მიმართებაში (მოგების დაკარგვა). დაზღვევის სტანდარტულ პოლისში, როგორც წესი, გათვალისწინებულია მხოლოდ ქონების დაზიანებით გამოწვეული ზარალის დაფარვა, მაგრამ შეთანხმების საფუძველზე პოლისში შეიძლება ამ ქონების ფლობასთან და-

კავშირებული სხვა რისკების და პირობების ჩართვა. ყველა შემთხვევაში დამზღვევის ინტერესი არ უნდა აღემატებოდეს სადაზღვევო თანხას, რაც, თავის მხრივ, არ უნდა აღემატებოდეს ქონების ღირებულებას.

ინტერესის ბადაცემა (Attachment of Interest)

დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებისას აუცილებელი არ არის დამზღვევს დაზღვევის ობიექტში გააჩნდეს სადაზღვევო ინტერესი. მაგრამ, სადაზღვევო ანაზღაურების მიღებაზე პრეტენზიის განცხადების დროს დამზღვევს უნდა ჰქონდეს სადაზღვევო ინტერესი დაზღვევის ობიექტში. ამასთან, მან უნდა დაამტკიცოს ამ ინტერესის არსებობა არა მხოლოდ სადაზღვევო ანაზღაურების მიღების მომენტში, არამედ დაზღვევის განხორციელების დროს ამ ინტერესის არსებობის ფაქტიც. იმისთვის, რომ პირმა, რომელსაც გადაეცემა სადაზღვევო პოლისთან ერთად სადაზღვევო ინტერესი დაზღვევის ობიექტზე, სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას გამოიყენოს ამ პოლისით განსაზღვრული უფლებები, პოლისზე უნდა გაკეთდეს შესაბამისი მითითება „Lost or Not Lost“. ანუ, სადაზღვევო ინტერესის გადაცემა ხდება იმის მიუხედავად დადგა თუ ჯერ არ დამდგარა სადაზღვევო რისკი.

ინფორმაციის მიწოდება (Representation)

დამზღვევი და სადაზღვევო ბროკერი რისკის დაზღვევისას ვალდებული არიან მზღვეველს მიაწოდონ მათთვის ცნობილი და მათ ხელთ არსებული სრული ინფორმაცია დაზღვევის ობიექტის და მასთან დაკავშირებული მოსალოდნელი რისკების შესახებ. განსაკუთრებულად მნიშვნელოვანია მატერიალური ინფორმაციის (Material Representation) მიწოდება, რადგან ამ ინფორმაციის საფუძველზე იღებს მზღვეველი გადაწყვეტილებას რისკის დასაზღვევად მიღება-არმიღების შესახებ. ინფორმაციის არასრული სახით ან დამახინჯებული სახით მიწოდება შეიძლება მზღვეველის მხრიდან რისკის დაზღვევაზე უარის თქმის საფუძველი გახდეს. ამასთან, მზღვეველმა არ შეიძლება უარი თქვას დაზღვევის გაგრძელებაზე, თუ ინფორმაცია სრულად და კეთილსინდისიერად არის მისთვის მიწოდებული, მაგრამ მოგვიანებით ცნობილი გახდა

ასალი გარემოებებისა და ფაქტების შესახებ, რომლებიც შეცვლიდნენ რისკისადმი მზღვეველის დამოკიდებულებას მათი დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებამდე აღმოჩენის შემთხვევაში. მზღვეველმა და სადაზღვევო ბროკერმა დამზღვევისგან დაზღვევის ობიექტის შესახებ ინფორმაციის გამოთხოვნა ან დაზუსტება უნდა მოახდინონ მხოლოდ დაზღვევის ხელშეკრულების გაფორმებამდე.

იორკ-ანტვერპენის წესები (York-Antwerp Rules)

ნორმების და წესების ერთობლიობა, რომელიც არეგულირებს საერთო ავარიის დროს მხარეთა ურთიერთობისა და ანგარიშსწორების საკითხებს. წესებს არ აქვს კანონის ძალა და გამოიყენება საზღვაო გადაზიდვების ყოველ კონკრეტულ ხელშეკრულებაში მხარეთა ურთიერთმოლაპარაკებისა და ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე. 1864 წელს იორკის კონფერენციაზე დამუშავებული და მიღებული იქნა თერთმეტი წესი. 1877 წელს ატვერპენში იორკის წესები გადასინჯულ იქნა და საბოლოოდ ამ წესებმა მიიღო „იორკ-ანტვერპენის“ წესების სახელწოდება. ამჟამად მოქმედი რედაქცია მიღებულ იქნა საერთაშორისო საზღვაო კომიტეტის 30-ე კონფერენციაზე 1974 წლის 5 აპრილს.

იტალიის რეგისტრი (Registro Italiano)

იტალიის კლასიფიკაციის საზოგადოება. 25 წელზე მეტი ასაკის გემები, რომლებსაც მინიჭებული აქვთ საზოგადოების საკლასიფიკაციო კოდი მზღვეველების მიერ განიხილება, როგორც დამატებითი პირობების გარეშე მისაღები დაზღვევის ობიექტი. „ლოიდის“ შესაბამის რეესტრში აქვს „RI“ აღნიშვნა.

იურიდიული ქმედება, რომელიც სცილდება

ხელშეპრულების პირობებს (In Fort)

ამგვარ იურიდიულ ქმედებებს მიეკუთვნება მესამე პირთა პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებული იურიდიული ქმედებები.

იურიდიული ხარჯები (Leagale Expenses)

დაზღვევის ხარჯები, რომელიც დაკავშირებულია გადამზიდველის წინააღმდეგ იურიდიულ მოქმედებებთან. იურიდიულ

ხარჯებს ანაზღაურებს მზღვეველი თუ გამართლდა ტვირთის მფლობელის პრეტენზია იმ ზარალებზე, რომლებზეც პასუხს აგებს გადამზღვეველი. გადამზღვეველი იურიდიული ხარჯების ანაზღაურებაში მონაწილეობს პროპორციულად.

იურისდიქცია (Jurisdiction)

გემის ან ტვირთის დაზღვევის პოლისებში, როგორც წესი, მითითებულია ქვეყანა, რომელშიც უნდა მოხდეს სასამართლო დაკვების განხილვა გამომდინარე დაზღვევის პირობებიდან.

იურისდიქცია სხვა ქვეყნის (Foreign Jurisdiction)

თუ სადაზღვევო პოლისში არის შენიშვნა, რომლის მიხედვითაც ზარალი ანაზღაურდება სხვა ქვეყნის იურისდიქციის შესაბამისად, ამ დათქმის პირობა განისაზღვრება სადაზღვევო პოლისში და მიეთითება ქვეყანა, ან სადაზღვევო პოლისს თან ერთვის სპეციალური დათქმის პირობა „The Foreign Jurisdiction Clause“.

იძულებითი დაყოვნება (Demurrage)

სატვირთო ოპერაციების განხორციელებისას გემის დაყოვნება. იძულებითი დაყოვნებისათვის გადამზიდველს უხდიან დემერეჯს – ფულადი ფორმით გამოხატული კომპენსაცია, რომლის ოდენობა დამოკიდებულია ჩარტერით განსაზღვრულ დემერეჯის განაკვეთზე.

იძულებითი ზენორმირებადი დაყოვნება (Detention)

გემის შეყოვნების დასაშვებ დროზე მეტი ხნით, ზენორმირებული დაყოვნება გემის დამქირავებლის მიერ. ამ დროისათვის გადაიხდება დემერეჯი ჩარტერის პირობების შესაბამისად. იძულებითი ზენორმირებული დაყოვნების დროს ფაქტიური საქსპლოატაციო დანახარჯების გარდა, გემის მფლობელს უფლება აქვს გემის დამქირავებლისაგან მოითხოვოს ყოველგვარი ზარალის ანაზღაურება, რომელიც წარმოიშვა იძულებითი დაყოვნების შედეგად. მათ შორის, მესამე პირების მიმართ ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობით გამოწვეული ზარალი და დაკარგული მოსალოდნელი სარგებელი.

3

კანონი საზღვაო დაზღვევის შესახებ (Marine Insurance Act)

დიდი ბრიტანეთის პარლამენტის მიერ 1906 წლის 27 დეკემბერს მიღებული კანონი, რომელიც წარმოადგენს ერთ-ერთ ფუნდამენტურ და ძირითად კანონს საზღვაო დაზღვევის სფეროში. კანონში ჩამოყალიბებული პრაქტიკისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების საფუძველზე, რომელთაც ადგილი ჰქონდათ საპრეცედენტო სამართლის კუთხით, ფორმულირებულია საზღვაო დაზღვევის ძირითადი პრინციპები. აღნიშნული კანონი უმნიშვნელო დამატებებით დღესაც მოქმედებს დიდ ბრიტანეთში. მისი ნორმები წარმოადგენს მრავალი ქვეყნის ანალოგიური კანონის საფუძველს. კანონში მოცემულია საზღვაო დაზღვევის ხელშეკრულების განმარტება, ფორმულირებულია საზღვაო რისკების სახეობები, ჩამოთვლილია დაზღვევის შესაძლო ობიექტები, მზღვეველისა და დამზღვევის უფლებები და მოვალეობები, სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მხარეთა ურთიერთობის საკითხები და სხვა. კანონი შედგება 85 მუხლისაგან.

პარაპენტერის გეგმა (Carpenters Plan)

ამერიკული გადაზღვევის სისტემა, რომლის მიხედვითაც ზარალების გადაანაწილება ხდება ცალკეულ ხელშეკრულებებზე. ცნობილია აშშ-ში როგორც კარპენტერის გეგმა, ამ სისტემის დამაარსებელი ბროკერის სახელის შესაბამისად.

კარგო, ტვირთი (Cargo)

ტვირთი ან ქონება, რომელიც ფრახტის მიღების მიზნით გადაიზიდება სატვირთო გემის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების მიერ. საგარეო ვაჭრობის ოპერაციებში ტერმინით „კარგო“ აღინიშნება აგრეთვე ის ტვირთები, რომელთა ზუსტი დასახელება დოკუმენტაციაში არ მიეთითება. ამ თვალსაზრისით ტერმინი „კარგო“ გამოიყენება ერთი და იგივე მნიშვნელობით დაზღვევის დოკუმენტაციაშიც, ყიდვა-გაყიდვის და საზღვაო გადაზიდვების ხელშეკრულებებშიც.

კასკო (Casco, Hull Insurance)

სადაზღვევო ტერმინი, რომელიც გამოიყენება სატრანსპორტო საშუალებების (გემები, თვითმფრინავები, ავტომობილები) დაზღვევაში. ტერმინი „კასკო დაზღვევა“ გულისხმობს, რომ ანაზღაურდება მხოლოდ სატრანსპორტო საშუალების დაზიანებით ან დაღუპვით მიღებული ზარალი. არ ანაზღაურდება ზიანი დაკავშირებული მგზავრების ჯანმრთელობასთან და სიცოცხლესთან, აგრეთვე ზარალი დაკავშირებული გადასაზიდ ქონებასთან და მესამე პირების პასუხისმგებლობასთან.

კატასტროფული ხასიათის რისკი (Catastrophical Risk)

- 1) ზარალი, ან ერთმანეთთან დაკავშირებული ზარალების სერია, რომლებიც შეიძლება მოხდეს ერთ განსაზღვრულ ტერიტორიაზე ერთდროულად.
- 2) შესაძლო რისკების დიდი რაოდენობა ერთად.
- 3) სტიქიური უბედურება.
- 4) განსაკუთრებული სიტუაცია.

კეპტივ კომპანიები (Captive Company)

მსხვილი ინდუსტრიული ან კომერციული კონცერნებისა და კომპანიების მიერ დაფუძნებული სადაზღვევო კომპანიები, საკუთარი სადაზღვევო ბიზნესის წარმოებისათვის და დამფუძნებელთა რისკების სრული ან ნაწილობრივი დაზღვევისათვის. კეპტივ კომპანიები მის დამფუძნებელ ორგანიზაციებს საშუალებას აძლევს სადაზღვევო ბაზარზე „გაუსვლელად“ მოახდინონ რისკების დაზღვევა. ხოლო კეპტივ კომპანიებმა, სადაზღვევო ბაზარზე „გაუსვლელად“ მიიღონ სადაზღვევო პრემიები. ასეთ ურთიერთობებში სადაზღვევო ბროკერები ან სხვა შუამავლები არ მონაწილეობენ.

კერძო ავარია (Particular Avarage)

ზარალი, რომელიც არ წარმოადგენს საერთო ავარიის შედეგს, მიაკუთვნებენ კერძო ავარიის კატეგორიას. კერძო ავარია ნიშნავს, რომ ზარალი მიადგა უშუალოდ გემთმფლობელს (გემის

დაზიანება) ან ტვირთის მფლობელს (ტვირთის დაზიანება). კერძო ავარიისას ზარალი არ ექვემდებარება გემს, ფრახტს და ტვირთს შორის განაწილებას. ამ შემთხვევაში ზარალი ეკუთვნის დაზარალებულს ან მასზე პასუხისმგებელ მხარეს.

კლარირება (Clear)

გემის პორტში შესვლა-გამოსვლასთან დაკავშირებული ყველა ფორმალობის მოგვარება და ყველა საჭირო დოკუმენტის (საბაჟო, სანიტარული, პორტის მოსაკრებლები და სხვა) გაფორმება.

კლასიფიკაციის საზოგადოება (Classification Societies)

ორგანიზაციები, რომლებიც ახორციელებენ გემების კლასიფიკირებას და მათ მშენებლობის პროცესზე ახდენენ ზედამხედველობას. კლასიფიკაციის საზოგადოებები ადგენენ გემების აშენების წესებს და მდგრადობის ტექნიკურ ნორმებს, რომლის მიხედვითაც გემებს მიენიჭებათ ესა თუ ის კლასი. გემის კლასი დამოწმებულია კლასიფიკაციის მოწმობით. მსოფლიოში ცნობილი და ავტორიტეტული საკლასიფიკაციო საზოგადოებებია: „ლოიდის“ რეესტრი (Lloyd's Register of Shipping) – დიდი ბრიტანეთი; ვერიტასის ბიურო (Bureau Veritas) – საფრანგეთი; ამერიკის სანაოსნო ბიურო (American Bireaw of Shipping) – აშშ; იტალიის რეესტრი (Registro Italiano) – იტალია; გერმანიის „ლოიდსი“ (Germanisher Lloyd) – გერმანია; იაპონიის საზღვაო კორპორაცია (Japanese Marine Corporation) – იაპონია.

კლასიფიკაცია ტვირთების (Classification of Cargoes)

სატარიფო ჯგუფების მიხედვით გადასაზიდი ტვირთების განაწილება. მიზანი – გადაზიდვის საფასურის ოდენობის დადგენა, იმ პირობით, რომ თითოეულ სატარიფო ჯგუფში შედის ერთნაირი სატრანსპორტო ხასიათის და თვისების მქონე ტვირთი.

კლირინგი (Clearings)

ანუ, საბაჟო ფორმალობების მოგვარება (Customs Formalities Clearings), შესაბამისი ქვეყნის მოთხოვნების შესაბამისად გემის პორტში შესვლისა და გამოსვლის პროცედურების დაცვა.

კონვესიონარი (Convasser)

გემთმფლობელის ბროკერი, რომელიც უზრუნველყოფს გემთმფლობელის დავალებით გადასაზიდი ტვირთების მოზიდვას.

კონვერსია (Conversion)

დაზღვევის ერთ სახეობაში გაცემული პოლისის გადაფორმება დაზღვევის სხვა სახეობის პოლისად.

კონოსამენტი (Bill of Lading)

ტვირთის გადამზიდველის მიერ ტვირთმფლობელზე გაცემული დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს ტვირთის გადასაზიდად მიღების ფაქტს და გადამზიდველის პასუხისმგებლობას ტვირთის მიმღებს დანიშნულების პორტში ჩააბაროს აღნიშნული ტვირთი. კონოსამენტი, როგორც დოკუმენტი ასრულებს სამ ფუნქციას:

- ა) გემზე გადასაზიდად ტვირთის მიღების ხელწერილი;
- ბ) საქონელის ვანკარგვის დოკუმენტი, საერთაშორისო გადაზიდვებისას და საერთაშორისო ვაჭრობისას;
- გ) გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

საერთაშორისო პრაქტიკის შესაბამისად კონოსამენტის რეკვიზიტებია: გემის დასახელება, თუ გადაზიდვა ხდება წინასწარ განსაზღვრული გემით; გადამზიდველის დასახელება; ტვირთის დანიშნულების ადგილი; გემის დანიშნულებისა და გაგზავნის ადგილი; ტვირთის მიმღების დასახელება; ტვირთის დასახელება მისი ყოველი პარამეტრის მითითებით; ფრახტი და გადამზიდველის ყველა დანარჩენი გადასახდელის ოდენობა; კონოსამენტის გაცემის ადგილი და დრო. კონოსამენტი იყოფა სამ კატეგორიად:

- ა) სახელობითი კონოსამენტი, რომელშიც აღინიშნება ტვირთის მიმღების კონკრეტული ვინაობა;
- ბ) ორდერული კონოსამენტი, რომელიც დგება ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების „ბრძანების“ საფუძველზე;
- გ) წარმოდგენზე კონოსამენტი, რომელშიც სავალდებულო არ არის ტვირთის მიმღების ვინაობის დაფიქსირება.

კონოსამენტი არის: გამჭოლი (Through Bill of Lading) – გაიცემა მაშინ, როცა ტვირთის გადაზიდვისათვის საჭიროა მისი გადატვირთვა ერთი გემიდან მეორეზე ან შუალედურ პუნქტში; კომბინირებული, შერეული გადაზიდვების (Combined Transport Bill of Lading) – როცა გადაზიდვები ხდება სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებით (საზღვაო, სამდინარო, სარკინიგზო, საავტომობილო, საჰაერო); წილობრივი (Delivery Order) – რომლის დროსაც იგი ერთგვარად იყოფა რამოდენიმე ნაწილად, რაც საშუალებას აძლევს ტვირთის მიძღვრულ მძღვრებს გემიდან ტვირთის განსაზღვრული ნაწილი.

კონოსამენტი დაზღვეული (Insured Bill of Lading)

კონოსამენტის განსაკუთრებული ნაირსახეობა, რომელიც გამოიყენება ტვირთის კონტეინერებით გადაზიდვებისას. თავის თავში აერთიანებს სატრანსპორტო დოკუმენტებსა და სადაზღვევო პოლისს. ადასტურებს გადასაზიდად ტვირთის მიღების და აგრეთვე, ამ ტვირთის დაზღვევის ფაქტს.

კონოსამენტი სუფთა (Clean Bill of Lading)

კონოსამენტი, რომელიც არ შეიცავს ტვირთის მდგომარეობის ან მისი შეფუთვის დეფექტის შესახებ რაიმე სახის დათქმასა და მინიშნებას. ტვირთის დეფექტის არსებობის შემთხვევაში სუფთა კონოსამენტის მისაღებად ტვირთის გამგზავნი ტვირთის გადამტანზე გასცემს საგარანტიო წერილს დეფექტით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების შესახებ.

კონსტრუქციული მთლიანი დაზღვევა (Constructive Total Loss)

მატერიალური ზარალის განსაკუთრებული ფორმა, როცა სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგად დაზღვევის ობიექტი სრულად კარგავს თავის სამომხმარებლო თვისებებს და ტექნიკურ მახასიათებლებს. კონსტრუქციული მთლიანი დაზღვევის დროს ეკონომიკურად არამართლზომიერია დაზღვევის ობიექტის აღდგენის ხარჯების გაწევა, რადგან იგი, როგორც წესი აღემატება დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ სადაზღვევო თანხას. ამ შემთხვევაში მოქმედებს პრინციპი „ახალი ძველის სანაცვლოდ“ – მზღვეველი იყენებს

აბანდონის უფლებას, მას გადაეცემა საკუთრების უფლება დაზიანებულ დაზღვევის ობიექტზე და დამზღვევი იღებს სადაზღვევო ანაზღაურებას. კონსტრუქციული მთლიანი დაღუპვის დროს სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობა განისაზღვრება, როგორც სხვაობა სადაზღვევო თანხასა და დაზიანებული ქონების რეალიზაციის შედეგად მიღებულ თანხას შორის.

კონტრბარანტია (Counter Guarantee)

საერთო ავარიის შემთხვევაში მზღვეველის მიერ დამზღვევისათვის კონტრიბუციის შესატანის გადახდის გარანტიის მიცემა. საგარანტიო თანხა შეესაბამება მზღვეველის სადაზღვევო პოლისი განსაზღვრული პასუხისმგებლობის ოდენობას. თუ ასეთი გარანტია მიუღებელია გემთმფლობელისათვის ან დისპაშერისათვის, მზღვეველს შეუძლია გასცეს გარანტია შეუზღუდავ თანხაზე იმ პირობით, რომ დამზღვევი მისცემს მას კონტრგარანტიას პოლისით განსაზღვრული პასუხისმგებლობის ოდენობის ზევით ანაზღაურებულ თანხის დაფარვის შესახებ.

კონტრაპმენტი (Counter-Darty)

ხელშეკრულების მონაწილე მხარე, რომელიც უპირისპირდება მეორე მხარეს. დაზღვევის ხელშეკრულებაში კონტრაგენტები არიან მზღვეველი და დამზღვევი (დაზღვეული, მოსარგებლე).

კონტრიბუცია (Right of Contribution)

მზღვეველის უფლება, ორმაგი დაზღვევის შემთხვევაში მოითხოვოს სხვა მზღვეველებსაგან თანამონაწილეობა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიღებული ზარალის ანაზღაურებაში.

კონტრიბუციის განაწილების წესი (Contribution Rules)

თუ ადგილი აქვს ორმაგ დაზღვევას, თითოეული მზღვეველი მონაწილეობს სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებაში მის მიერ გაცემული სადაზღვევო პოლისით განსაზღვრული სადაზღვევო თანხის პროპორციულად. მაგრამ, არაუმეტეს დაზღვეული ობიექტის სადაზღვევო ღირებულებისა.

კონტრიბუციის დივიდენდი (Contributory Dividend)

საერთო ავარიის თანხის შეფარდება კონტრიბუციის კაპიტალთან.

კონტრიბუციის კაპიტალი (Contributory Value)

საერთო ავარიის ხარჯების დაფარვაში მონაწილე ქონების ღირებულება:

ა) გემისათვის – დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გადმოტვირთვის შემდეგ შეფასებით ღირებულებას მინუს რემონტის ღირებულება და დამატებული თანხა, რომელიც ექვემდებარება საერთო ავარიის შედეგად ანაზღაურებას;

ბ) ტვირთისთვის – დანიშნულების პუნქტში რეალური ნეტო-ღირებულება (ბრუტო ღირებულებას გამოკლებული დანიშნულების პუნქტში მოსვლის შემდეგ გაწეული ყველა ხარჯი) პლუს თანხა, რომელიც ექვემდებარება საერთო ავარიის შედეგად ანაზღაურებას;

გ) ფრახტისათვის – საერთო ავარიის მოხდენისას რისკზე მყოფი ფრახტის რეალური ღირებულება მინუს გამოწეული ფრახტის თანხიდან საერთო ავარიის შედეგად გადახდილი თანხა, მინუს თანხა, რომელიც ექვემდებარება საერთო ავარიის შემდეგ ანაზღაურებას.

კონტროფერი (Counter Offer)

ხელშეკრულების გაფორმების წინადადების მიღებაზე კონტრწინადადება ან განცხადება, ოღონდ წარდგენილი პირობებისაგან განსხვავებული პირობებითა და წესებით.

კონფისკაცია (Confiscation)

არსებული კანონმდებლობის შესაბამისად სახელმწიფოს მიერ თავის სასარგებლოდ ქონების იძულებითი ამოღების და უანგარო გასხვისების შემდგომი პროცესი. დაზღვევის სტანდარტული პირობების შესაბამისად კონფისკაციის რისკით გამოწვეული ზარალი არ ექვემდებარება ანაზღაურებას.

კოტირება (Quotation)

სადაზღვევო პრემიის განაკვეთის წინასწარი დადგენა, რომლის მიხედვითაც მზღვეველი თავის თავზე მიიღებს შესაბამის რისკს. ანუ, რომლის შესაბამისადაც ხდება დაზღვევა. კოტირება შეიძლება მოხდეს რამდენიმე მზღვეველთან, რათა მოიძებნოს რისკის დაზღვევის ყველაზე ოპტიმალური პირობა. ამასთან, კოტირების მიღება არ ნიშნავს იმას, რომ კოტირების გამცემი მზღვეველი აუცილებლად დააზღვევს რისკს.

კოვერნოტი (Cover Note)

ლოკუმენტი, რომელსაც მზღვეველი ან სადაზღვევო ბროკერი აძლევს დამზღვევს ამ უკანასკნელის დავალებით სადაზღვევო ხელშეკრულების დადების დასტურად. კოვერნოტში მიეთითება დაზღვევის პირობები და სადაზღვევო პრემიის განაკვეთი. მზღვეველს არ აქვს იურიდიული პასუხისმგებლობა ბროკერის მიერ გაცემულ კოვერნოტზე. კოვერნოტი ექვემდებარება სადაზღვევო პოლისით შეცვლას.

კრედიტორი, ვიზირაჟე (Mortgager)

პირი, რომელმაც ქონების გარანტიის ქვეშ (ქონების გირაოდ ჩადების საფასურად) გასცა კრედიტი. მაშინ, როცა კრედიტის გარანტიას წარმოადგენს ზღვაში მყოფი გემი ან ტვირთი, კრედიტორი დაინტერესებულია გირაოს შენარჩუნებით. უძრავლეს შემთხვევაში კრედიტორები მოითხოვენ, რომ გემის დაზღვევის პოლისში გათვალისწინებული იყოს კრედიტორისათვის პოლისის გადაცემის უფლების უზრუნველყოფი პირობა.

კუმულაცია (Cumulation)

- 1) სადაზღვევო რისკების ისეთი კონცენტრაცია, როცა ერთმა სადაზღვევო შემთხვევამ (მიწისძვრა, ქარიშხალი, წყალდიდობა და სხვა კატასტროფული ხასიათის მოვლენები) შეიძლება გამოიწვიოს მნიშვნელოვანი ზარალი დაზღვევის სხვადასხვა ხელშეკრულებით განსაზღვრულ დაზღვევის სხვადასხვა ობიექტზე.
- 2) დაზღვეული ობიექტების თავმოყრა განსაზღვრულ ტერიტორიაზე, ერთ შენობაში, პორტში, საწყობში და სხვა.

ლ

ლათინოამერიკული ასოციაცია სამქსპორტო კრედიტების დაზღვევის

(Association Latinoamericana de Organismos de Seguro de Credito a la Exportacion)

საექსპორტო კრედიტების დაზღვევით დაკავებული სახელმწიფო და კერძო ორგანიზაციების საერთაშორისო რეგიონული გაერთიანება. ფუნქციონირებს 1982 წლიდან. შტაბ-ბინა მდებარეობს რიო-დე-ჟანეიროში.

ლიდერი (Leading)

სლიპში პირველ ადგილზე მყოფი წამყვანი ანდერაიტერი (მზღვეველი). რისკის განთავსებისას ლიდერის არჩევას გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს ბროკერისათვის. ლიდერი უნდა იყოს პროფესიონალი და დიდი გამოცდილების მქონე ანდერაიტერი (მზღვეველი) დაზღვევის იმ სახეობაში, რომელშიც ხდება რისკის აღება. მან ოპტიმალურად უნდა განსაზღვროს რისკის დაზღვევის პირობები და სადაზღვევო რისკში მონაწილეობის საკუთარი წილი.

ლიდერი სავარაუდო (Proposed Lead)

თუ რომელიმე მზღვეველი, გადამზღვეველი ან ანდერაიტერი მზად არის მიიღოს დაზღვევაში (გადაზღვევაში) ლიდერობა თავის თავზე იმ პირობით, რომ მას მიეწოდება დამატებითი ინფორმაცია, იგი ითვლება სავარაუდო ლიდერად.

ლიდერის გაყოფა (Follow the Leader)

დაზღვევის (გადაზღვევის) განთავსებისას სადაზღვევო ბროკერი არჩევს პირველ მზღვეველს (ანდერაიტერს), რომელიც მიღებულია დაზღვევის ამა თუ იმ სახეობაში ლიდერად და რომელსაც სწორად შეუძლია განსაზღვროს დაზღვევის პირობები და სატარიფო განაკვეთები. როგორც წესი, ლიდერი შეთავაზებულ დაზღვევაში (გადაზღვევაში) მაქსიმალურად შესაძლო წილით მონაწილეობს. ამ შემთხვევაში სხვა მზღვეველები (გადამზღვეველები) ავტომატურად მიჰყვებიან

ლიდერის პირობებს და საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობების შესაბამისად წილობრივად მონაწილეობენ შეთავაზებულ დაზღვევაში.

ლივერპულის ანდერაიტმერმის ასოციაცია

(Liverpool Underwriter's Association)

დაარსდა 1802 წელს. მიზანია საზღვაო მზღვეველების ინტერესების დაცვა და მათთვის საერთო ხასიათის საკითხების გადაჭრაში ხელის შეწყობა.

ლიმიტების ცხრილი (Table of Limits)

გადაზღვევის ხელშეკრულების დანართი, რომელშიც განსაზღვრულია მზღვეველის მაქსიმალური პასუხისმგებლობის ლიმიტი რისკების გარკვეული კატეგორიებისათვის. გადაზღვევის ხელშეკრულების თანახმად გადამცემ კომპანიას (გადამზღვევი) არ აქვს უფლება ლიმიტების ცხრილში მითითებული პასუხისმგებლობის ზევით მოახდინოს გადამზღვეველი კომპანიისთვის პასუხისმგებლობის დეკლარირება. ტვირთების დაზღვევის დროს ლიმიტის ზომა დგინდება ტვირთის სახეობისა და გადაზიდვის საშუალებების ტექნიკური მახასიათებლების გათვალისწინებით. გემების დაზღვევისას ლიმიტის მოცულობა დამოკიდებულია გემის კლასზე, ტონაჟზე, ასაკზე, რეისის მიმართულებაზე და სხვა.

ლიმიტედი (Limited, LTD)

მზღვეველის ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. დაზღვევის პრაქტიკაში ეს ტერმინი აღნიშნავს, რომ სადაზღვევო საზოგადოების პასუხისმგებლობა საკუთარ ვალდებულებებზე არ აღემატება მის საკუთარ ქონებას. შეზღუდული პასუხისმგებლობის ორგანიზაციები არ აგებენ პასუხს მათი მეპაიეების ვალდებულებებზე, ისევე როგორც, მეპაიეები არ აგებენ პასუხს იმ შეზღუდული პასუხისმგებლობის ორგანიზაციების ვალდებულებებზე, რომლის დამფუძნებლებიც თვითონ არიან.

ლიმიტი დაზღვევის (Limit of Insurance)

სადაზღვევო თანხის ის მაქსიმალური ოდენობა, რომლის ფარგლებშიც სადაზღვევო კომპანიას შესაძლებლობა აქვს

განხორციელოს დაზღვევა. რისკის შეფასების მეთოდიკიდან გამომდინარე, შეიძლება დაზღვევის ლიმიტის დიფერენცირება კონკრეტული რისკობრივი მახასიათებლების მიხედვით. მაგალითად: ასაკი, სქესი, აშენების წელი, გემის კლასი, გადაზიდვის მანძილი, ჯანმრთელობის მდგომარეობა და სხვა. მზღვეველის მიერ დაზღვევის ლიმიტის დადგენა, როგორც წესი, სადაზღვევო სტატისტიკური მონაცემების საფუძველზე ხდება.

ლიმიტი მზღვეველის პასუხისმგებლობის (Limit of Indemnity)

დაზღვევის ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად მზღვეველის მაქსიმალური პასუხისმგებლობა, ანუ დაზღვევის ხელშეკრულებაში დაფიქსირებული მაქსიმალური სადაზღვევო თანხა, რომლის გადახდაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება მზღვეველს. ხელშეკრულებაში შეიძლება განსაზღვრული იყოს მზღვეველის პასუხისმგებლობის ლიმიტი ცალკეულ სადაზღვევო შემთხვევებზე, ცალკეულ რისკზე და სხვა.

ლიმიტი სადაზღვევო ანაზღაურების (Limit of Coverage)

მზღვეველის მიერ ერთ კონკრეტულ სადაზღვევო შემთხვევაზე გასაცემი სადაზღვევო ანაზღაურების მაქსიმალური ოდენობა.

ლიცენზია სადაზღვევო საქმიანობის (License)

დაზღვევის ამა თუ იმ სახეობის განხორციელების უფლების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომელიც გაცემულია ოფიციალური ორგანოს მიერ. სხვადასხვა ქვეყნებში ლიცენზია სადაზღვევო საქმიანობაზე გაიცემა სხვადასხვა ოფიციალური ორგანოების მიერ (დაზღვევის ზედამხედველობა, ფინანსთა სამინისტრო, ვაჭრობის სამინისტრო). დღეს-დღეობით საქართველოში ლიცენზია სადაზღვევო საქმიანობაზე გაიცემა „საქართველოს ეროვნული ბანკის“ მიერ.

ლოიდსი (Lloyd's)

კერძო ანდერაიტერების (ხელმძღვანელების) კორპორაცია (გაერთიანება), რომლებიც საკუთარი ფინანსური შესაძლებლობებიდან გამომდინარე ახორციელებენ დაზღვევას და რის-

კების გადანაწილებას. „ლოიდსი“, როგორც ორგანიზაცია, პასუხს არ აგებს ანდერაიტერების ვალდებულებებზე. რაც, ბუნებრივია, არ გამორიცხავს მორალური პასუხისმგებლობის ასპექტს. „ლოიდსის“ ორგანიზაციული სტრუქტურა ჩამოყალიბდა 1771 წლის 13 დეკემბერს, ლონდონში. სადაც 79 ვაჭარმა, ანდერაიტერმა და ბროკერმა ხელი მოაწერა შეთანხმების აქტს. ანდერაიტერები გაერთიანებული არიან სინდიკატებში, რომლის სათავეში დგას მთავარი ანდერაიტერი. ანდერაიტერი რისკს იღებს სინდიკატის ყველა წევრის სახელით. „ლოიდსში“ დაზღვევის განთავსება ხდება „ლოიდსის“ აკრედიტებული ბროკერების საშუალებით, რომლებიც წარმოადგენენ შუამავლებს დამზღვევეებსა (მზღვეველებს) და ანდერაიტერებს შორის. ამის გარდა, „ლოიდსს“ აქვს სხვადასხვა ქვეგანყოფილებები: აგენტები მსოფლიოს მნიშვნელოვან პორტებში; კონსულტანტები რეკომენდაციების და სხვა მომსახურების გაწევის უზრუნველსაყოფად.

ლოიდსი გერმანული (Germanisher Lloyd)

გერმანული საკლასიფიკაციო საზოგადოება. 25 წლის გემები, რომლებსაც აქვთ საზოგადოების საკლასიფიკაციო კოდი, მზღვეველებს მიერ განიხილებიან, როგორც სტანდარტული პირობებით მისაღები დაზღვევის ობიექტი. „ლოიდსის“ შესაბამის რეესტრში გერმანიის ლოიდსის მიერ კლასიფიცირებულ გემებს აქვს აღნიშვნა „GL“.

ლოიდსის აგენტები (Lloyd's Agents)

„ლოიდსს“ გააჩნია თავისი აგენტები მსოფლიოს ყველა დიდ პორტში. ისინი არ ახორციელებენ აქტიურ სადაზღვევო საქმიანობას, ანუ არ ახორციელებენ უშუალოდ სადაზღვევო ოპერაციებსა და სადაზღვევო ხელშეკრულებების გაფორმებას. მათ მთავარ ამოცანას წარმოადგენს გემების მოძრაობის შესახებ, ავარიების შესახებ და სხვა კომერციული სახის ინფორმაციის შეგროვება და „ლოიდსში“ გაგზავნა. ანუ, ყველა ის ინფორმაცია, რომელიც საინტერესო შეიძლება იყოს მზღვეველებისათვის. მათი მომსახურებით სარგებლობენ როგორც თავად „ლოიდსი“, ასევე სხვა სადაზღვევო კომ-

პანიები და იყენებენ მათ, როგორც ავარიულ კომისრებს. რიგ შემთხვევებში კი, მათ უფლება ეძლევათ უზრუნველყონ ზარალის ლიკვიდაციასთან დაკავშირებული სამუშაოები.

ლოიდის ანდერაიტერების ასოციაცია

(Lloyd's Underwriter's Association)

დაარსდა 1909 წელს. მიზანია „ლოიდის“ საზღვაო ანდერაიტერების ინტერესების დაცვა და მათთვის ტექნიკური ხასიათის საკითხების გადაწყვეტა. ასოციაციის წევრია „ლოიდის“ ყველა საზღვაო ანდერაიტერი.

ლოიდის პრაქტიკა (Custom of Lloyds)

თუ გარკვეული დროის განმავლობაში „ლოიდსში“ განსაზღვრული საკითხების გადაჭრის გარკვეული პრაქტიკა და ტრადიცია ყალიბდება, მაშინ ეს პრაქტიკა ინგლისის მთელ სადაზღვევო ბაზარზე იღებს საპრეცედენტო პრაქტიკის სახეს და წარმოადგენს საკმარის პირობას იმისთვის, რათა უკვე დანერგილი პრაქტიკის დარღვევის ან დაუცველობის მოტივით სასარჩელო განცხადება შეტანილი იქნეს სასამართლოში.

ლოიდის საარბიტრაჟო შეთანხმება (Lloyd's Arbitration Agreement)

გემების შეჯახების შემთხვევებისთვის არსებული საარბიტრაჟო შეთანხმების სტანდარტული ფორმა. ამ შეთანხმების შესაბამისად, რომელსაც ხელს აწერენ შეჯახებაში მონაწილე გემების მფლობელები, ზარალის ოდენობას და მხარეთა ბრალეულობას განსაზღვრავს „ლოიდის“ კომიტეტის მიერ დანიშნული სპეციალიზებული არბიტრი.

ლოიდის საზღვაო რეგისტრი (Lloyd's Register of Shipping)

დამოუკიდებელი კლასიფიკატორი ორგანიზაცია. ახორციელებს კომერციული გემების კლასიფიკაციას და შეიმუშავებს გემების მშენებლობის სტანდარტებს. წარმოადგენს ყველაზე ძველ კლასიფიკატორ ორგანიზაციას, რომელიც დაარსდა 1760 წელს. რეესტრს უშუალო კავშირი „ლოიდის“ კორპორაციასთან არ გააჩნია. „ლოიდის“ საზღვაო რეესტრს

მართავს ცენტრალური კომიტეტი, რომელიც წარმოადგენს საზღვაო ანდერაიტერებს, გემთმფლობელებს, გემთმშენებლებს, საზღვაო მანქანათმშენებლებს და სხვა. გემების მშენებლობის და მათი მდგომარეობის შენარჩუნების სტანდარტები ქვეყნდება ყოველწლიურად წესების სახით. რეესტრის მიერ ყოველწლიურად გამოიცემა „Lloyd’s Register“, რომელშიც მოყვანილია მონაცემები მსოფლიოში არსებული ყველა გემის შესახებ მათი კლასისა და ტონაჟის მითითებით.

ლოიდის სინდიკატი (Lloyd’s Syndicate)

ერთ სინდიკატად გაერთიანებული „ლოიდის“ ანდერაიტერების ჯგუფი. გაერთიანების მიზანია რისკის დასაზღვევად მიღების ფინანსური და ტექნიკური შესაძლებლობების გაუმჯობესება. თითოეული სინდიკატი ნიშნავს ერთ ანდერაიტერს, რომელიც ყველას სახით და სახელით ახორციელებს რისკის მიღებას დასაზღვევად. სინდიკატის თითოეული წევრის წილი მიღებულ რისკში პროპორციულია სინდიკატში მათი ფინანსური ინტერესისა. შესაბამისად, პასუხისმგებლობის ოდენობა დასაზღვევ რისკში მათი სინდიკატში მონაწილეობის წილის შესაბამისად ნაწილდება. ყველა სინდიკატს მინიჭებული აქვს შესაბამისი ნომერი და გააჩნია საკუთარი საფირმო დასახელება. როგორც წესი, სინდიკატის დასახელება ემთხვევა მასში გაერთიანებული წამყვანი ანდერაიტერის სახელს.

ლონდონის მზღვეველების ინსტიტუტი

(Institute of London Underwriters)

ანდერაიტერების ასოციაცია, რომლებიც არიან ინსტიტუტის წევრი მზღვეველების წარმომადგენლები. ინსტიტუტის საქმიანობას აკონტროლებს ინსტიტუტის წევრებისაგან არჩეული კომიტეტი. ინსტიტუტი მოწოდებულია ხელი შეუწყოს დაზღვევის განვითარებას სადაზღვევო პირობებისა და წესების შემუშავებასა და სრულყოფას წევრთა ინტერესების კოორდინაციის გზით. აგრეთვე, მიაღწიოს შეთანხმებებს სადაზღვევო ბაზრის ამა თუ იმ პრობლემატიკასთან დაკავშირებით.

მ

მაკროეკონომიკური მაჩვენებლები (Macroeconomic Indicators)

სადაზღვევო ბაზრის ან სადაზღვევო კომპანიის განვითარების დონის მახასიათებელი მაჩვენებლების სისტემა. დაზღვევაში ძირითად მაკროეკონომიკურ მაჩვენებლებს განეკუთვნება:

ა) ქვეყნის მასშტაბით მოზიდული ჯამური სადაზღვევო პრემიის მიმართება ერთობლივ ეროვნულ პროდუქტთან. გამოიხატება პროცენტებში;

ბ) ერთ სულ მოსახლეზე გადახდილი (მოზიდული) სადაზღვევო პრემია. გამოიხატება აბსოლუტური მაჩვენებლებით;

გ) განცხადებული პრეტენზიების მიხედვით ანაზღაურებული ზარალის მიმართება მიღებულ ჯამურ სადაზღვევო პრემიასთან. გამოიხატება პროცენტებში;

დ) რეგიონული და საერთაშორისო სადაზღვევო ბაზრების მასშტაბებთან მიმართებაში მიღებული ჯამური სადაზღვევო პრემია.

მანიფესტი (Manifest)

დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს კონოსამენტების ჩამონათვალს. წარედგინება საბაჟო ორგანოებს გემის ადმინისტრაციის მიერ. დგება კონოსამენტებიდან ამონაწერების საფუძველზე და შეიცავს შემდეგ რეკვიზიტებს: გემის დასახელება, დატვირთვის პორტი, კონოსამენტების ნომრები, ტვირთის დასახელება, მასა, მოცულობა და რაოდენობა თითოეული კონოსამენტის მიხედვით. აგრეთვე, ტვირთის გამგზავნის და მიმღების დასახელება, ტვირთის მარკირება, ფრახტის განაკვეთი და თანხა.

მარკირება (Handling Symbols)

აღნიშვნის იდენტიფიცირებული პირობა, რომელიც დაიტანება უშუალოდ ყოველ შეფუთულ ტვირთზე, ტარაზე და შეიცავს ტვირთის გადაზიდვის და ჩაბარების პირობებს. განასხვავებენ სასაქონლო (მარკირებას აკეთებს მწარმოებელი. მითითება დასახელება, დამამზადებელი, პირადი ნომერი და

სხვა), გასაგზავნი (მარკირებას ახდენს ტვირთის გამგზავნი. მიეთითება გამგზავნის და მიმღების დასახელება, გამგზავნის და დანიშნულების პუნქტი, ადგილების რაოდენობა და კონოსამენტის სხვა მონაცემები), სატრანსპორტო (მარკირებას ახდენს ტვირთის გამგზავნი პორტი მას შემდეგ, რაც გადამოწმდება გასაგზავნი მარკირების სისწორე. ტვირთს მიენიჭება სპეციალური ნომერი) და სპეციალური (მარკირება ხდება, თუ ტვირთი საჭიროებს გადაზიდვის ან გადმოტვირთვის დროს განსაკუთრებულ მოპყრობას) მარკირება. მარკირების უქონლობა შეიძლება გახდეს მზღვეველის მხრიდან სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდაზე უარის თქმის მიზეზი.

მატერიალური გარემოება (Material Circumstance)

ყველა ის შესაძლო მდგომარეობა და გარემოება, რომელიც მხედველობაში მიიღება მზღვეველის ან ანდერაიტერის მიერ კონკრეტული რისკის დაზღვევის პირობების შედგენის ან დაზღვევის ტარიფის გამოთვლის დროს. თუ ასეთი გარემოება არ არის სანდო, მზღვეველი ან ანდერაიტერი უარს აცხადებს დაზღვევის განხორციელებაზე. დაზღვევის განხორციელებამდე მზღვეველის ნებისმიერი მოთხოვნა განიხილება, როგორც მატერიალური ხასიათის მატარებელი გარემოება.

მაქსიმალური შესაძლო ზარალი (Possible Maximum Loss)

ზარალის შეფასებითი-მაქსიმალური ზარალი, რომელიც სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად შეიძლება მიაღწეს დაზღვეულ ობიექტს. წინასწარ განისაზღვრება, შესაძლებელია თუ არა სადაზღვევო შემთხვევის დროს მთლიანად დაიღუპოს დაზღვეული ობიექტი, ან ნებისმიერ შემთხვევაში ზარალმა არ გადააჭარბოს გარკვეულ ზღვრულ ოდენობას, მაგალითად 50 ან 75%-ს. აღნიშნული მონაცემი მნიშვნელოვანია მზღვეველისათვის შემდეგი ფაქტორების განსაზღვრისას: დაზღვევაში მონაწილეობის საკუთარი წილი; საკუთარი დაკავება და გადაზღვევის მოცულობა. მხედველობაში მიიღება ის გარემოება, რომ მრავალი მზღვეველი და გადამზღვეველი დაზღვევაში მონაწილეობის საკუთარ წილს ადგენს არა სა-

დაზღვევო თანხის მიხედვით, არამედ მაქსიმალური შესაძლო ზარალის თანხის შესაბამისად.

მაქსიმუმი (Maximum)

ტერმინი, რომელიც გამოიყენება გადაზღვევის პრაქტიკაში. მაქსიმუმად იწოდება გადამზღვევის (ცელენტი) პასუხისმგებლობის მაქსიმალური ლიმიტი. გადამზღვევებისა და გადამზღვეველების მერ სხვადასხვა კატეგორიის რისკებისა და დაზღვევის სხვადასხვა სახეობისათვის შემუშავებულია მაქსიმუმების უნიფიცირებული ცხრილები და განაკვეთები, რომელთა ოდენობა დამოკიდებულია რისკების ტექნიკურ, ფინანსურ და სხვა მახასიათებლებზე, გადამზღვევის და გადამზღვეველის ფინანსურ შესაძლებლობებსა და სხვა პარამეტრებზე.

მემორანდუმი (Memorandum)

ინგლისური სადაზღვევო ბაზრისთვის დამახასიათებელი საზღვაო პოლისის შემადგენელი სტანდარტული პირობა, რომელიც განსაზღვრავს ფრანშიზის გამოყენების წესს.

მესამე მხარე (Third Party)

პირი, რომელიც არ მონაწილეობს სადაზღვევო ხელშეკრულების დადებაში და არ წარმოადგენს სადაზღვევო ხელშეკრულების სუბიექტს.

მეწყერი (Landslide)

მიწის მასის მოწყვეტა და გადაადგილება სიმძიმის ძალის ზემოქმედების შედეგად. მეწყერი დამახასიათებელია მთიანი მასივებისთვის, ხრამებისთვის, მდინარის ნაპირისათვის, სამშენებლო კარიერებისათვის. იგი აზიანებს შენობა-ნაგებობებს, საავტომობილო და სარკინიგზო გზებს, ელექტროგადამცემ და სხვა საკომუნიკაციო სისტემებს. მეწყერმა შეიძლება გამოიწვიოს ადამიანთა დაზიანება ან სიკვდილი. დაზღვევის პრაქტიკაში მეწყერი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

მზის დაცემა (Lightning)

ბუნებრივი მოვლენა, რომელიც გამოწვეულია ღრუბლებს ან ღრუბლებსა და მიწას შორის ძლიერი ელექტრონული განმუხტვით. აღწევს რა მიწის ზედაპირს, იწვევს ძლიერ ხანძარსა და მნიშვნელოვან ნგრევას. მზის დაცემის დროს განუხტვით წარმოქმნილი დენის ძალა შეადგენს 10-100 კილოამპერს, ხოლო განმუხტვის სიმძლავრე 1013 კილოვატს. მზის დაცემას ახასიათებს ნათება, რომლის ხანგრძლივობა არის 0,01-0,002 წამი. იგი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

მზღვეველი (Insurer, Underwriter)

იურიდიული პირი, რომელიც შექმნილია სადაზღვევო საქმიანობის განხორციელებისათვის. მზღვეველი, დაზღვევის ხელშეკრულების შესაბამისად, თავის თავზე იღებს რისკს და გარკვეული საზღაურით (სადაზღვევო პრემია, სადაზღვევო შესატანი) ფორმირებული ფონდების ხარჯზე ანაზღაურებს იმ ზარალს, რომელიც დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული პირობებით დადგა სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენისას. მსოფლიოს ქვეყნების უმრავლესობაში, მზღვეველის ორგანიზაციულ-სამართლებრივ ფორმად დასაშვებია მხოლოდ შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება და სააქციო საზოგადოება.

მინდობილობა (Power of Attorney, Proxy)

ერთი მხარის მიერ მეორესათვის უფლებამოსილების გაცემის ფაქტის დამადასტურებელი წერილობითი საბუთი, რომელიც მეორე მხარეს უფლებას აძლევს პირველის სახელით იმოქმედოს მინდობილობით განსაზღვრული პირობის შესაბამისად. ნოტარიული წესით გაფორმებული მინდობილობა წარმოადგენს იურიდიული ძალის მქონე დოკუმენტს.

მიწისძვრა (Earthquake)

ბუნებრივი მოვლენა, რომლის დროსაც ადგილი აქვს მიწისქვეშა ბიძგებს და დედამიწის ზედაპირის რყევას. საშუალო სტატისტიკური მონაცემებით, ყოველწლიურად დედამიწაზე ხდება მილიონამდე მიწისძვრა, მათ შორის 100 ათასი შეივრძნობა

ადამიანის მიერ, 100 მიწისძვრა დამანგრეველი და ერთი კი კატასტროფული ხასიათისაა. ექსპერტული შეფასებებით, მიწისძვრები იწვევენ საშუალოდ 8 მილიარდი დოლარის ზარალს ყოველწლიურად. მიწისძვრის ძალა და ხასიათი დამოკიდებულია მიწის ზედაპირზე ენერჯის ინტენსიობაზე, რომელიც დიდი დამანგრეველი ძალით ვრცელდება მიწისძვრის კერიდან (მიწისძვრის ეპიცენტრი) ყველა მიმართულებით სეისმური ტალღების სახით. იწვევს შენობა-ნაგებობების მნიშვნელოვან ნგრევას, საკომუნიკაციო სისტემების მოშლას, რიგ შემთხვევებში აფეთქებებსა და ხანძრებს. ადამიანთა დაღუპვის და ტრავმების უმრავლესობას სწორედ მიწისძვრის დროს შენობა-ნაგებობების მასობრივი ნგრევა იწვევს. მზღვევლების მიერ მიწისძვრა განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

მოგება მოსალოდნელი (Anticipated Profit)

შესაბამისი საქონლის რეალიზაციის შედეგად გამყიდველის მიერ მისაღები თანხა, ამ საქონლის წარმოებისა და რეალიზაციისათვის საჭირო დანახარჯების გამოკლებით. გამყიდველს მოსალოდნელ მოგებაში გააჩნია სადაზღვევო ინტერესი და იგი შეიძლება გათვალისწინებული იქნეს საქონლის საერთო ფასში, ანუ მოსალოდნელი მოგების მიუღებლობის რისკი დაზღვეული იქნეს.

მოკლევადიანი დაზღვევა (Short Term Insurance)

- 1) დაზღვევა, რომლის დროსაც რისკი იზღვევა 12 თვეზე ნაკლები დროით.
- 2) დაზღვევის სახეობა, რომელშიც შესაძლებელია პრეტენზიის სწრაფი დარეგულირება (Short Tail Business).

მონაწილეობის წილი (Part of Participation)

ტერმინი, რომელიც გამოიყენება გადაზღვევის პრაქტიკაში, როდესაც მზღვეველი პასუხისმგებლობას იღებს რისკის გარკვეულ ნაწილზე, ხოლო დანარჩენს გადასცემს გადაზღვევაზე. ამ შემთხვევაში გადამზღვეველს ეკუთვნის სადაზღვევო პრემიის ნაწილი გადაზღვევაში თავისი წილის ოდენობის

შესაბამისად და სადაზღვევო შემთხვევის დროს ახდენს ზარალის სათანადო ნაწილის ანაზღაურებას გადაზღვევაში საკუთარი მონაწილეობის წილის პროპორციულად.

მოსარგებლე (Beneficiary)

პირი, რომელიც იღებს სადაზღვევო ანაზღაურებას ქონებრივი დაზღვევის დროს ან სადაზღვევო თანხას პირადი დაზღვევის დროს, მაგრამ არ არის არც დამზღვევი და არც დაზღვეული. ამასთან, მოსარგებლე შეიძლება იყოს თავად დამზღვევი, ანდერძით განსაზღვრული მემკვიდრე ან პოლისის წარმომდგენი („პოლისის წარმომდგენზე“ არსებობის შემთხვევაში). პირადი დაზღვევის დროს, მოსარგებლე, როგორც წესი, არის დაზღვეულის მიერ მისივე სიკვდილის შემთხვევაში სადაზღვევო თანხის მისაღებად დანიშნული პირი. ქონებრივი დაზღვევის დროს მოსარგებლე შეიძლება იყოს ქონების ნებისმიერი მფლობელი. მოსარგებლის ვინაობა, როგორც წესი, მითითებულია სადაზღვევო პოლისში.

მსხვერპი (Breakage)

საზღვაო დაზღვევის პრაქტიკა ითვალისწინებს შემთხვევებს, როცა ტრანსპორტირებადი ტვირთის მსხვერვა (ძირითადად მინის, ფაიფურის, აზბესტის ტვირთები) გამოწვეულია არა უშუალოდ საზღვაო ან უბედური შემთხვევის, არამედ ტვირთისადმი უხეში მოპყრობის შედეგად. ამდენად, მსხვერვადი ტვირთების ტრანსპორტირებისას მსხვერვის რისკი არ შეიტანება ტვირთების დაზღვევის სტანდარტულ პირობებში და ამ რისკის დაზღვევა ხორციელდება ცალკე პირობებით, როგორც წესი, გაზრდილი სატარიფო განაკვეთებით.

მხარეთა ურთიერთდამოკიდებულება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას

დაზღვევის პრაქტიკაში ტრადიციულად მიღებულია, რომ დამზღვევი ისე უნდა მოეპყროს დაზღვეულ ქონებას, როგორც მოეპყრობოდა მას ამ ქონებაზე დაზღვევის არქონის შემთხვევაში. ანუ, უნდა დაიცვას და გაუფრთხილდეს მას, გამოიყენოს ამ ქონების შენახვის, ექსპლოატაციის და ტრანსპორტირების არსებული სტანდარტები. ამასთან, დამზღვევმა ან მისმა წარმომადგენელმა სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ყველა

ლონე უნდა იხმაროს დაზღვეული ქონების მაქსიმალურად გადასარჩენად ან დაზიანებული ქონების მაქსიმალურად შესანარჩუნებლად. გარდა ამისა, მოახდინოს მზღვეველისათვის ზარალში ბრალეული მესამე პირებისადმი რეგრესის უფლების შეუფერხებელი და სრული გადაცემა. მზღვეველი ვალდებულია ზარალის გარდა დამზღვევს აუნაზღაუროს დაზღვეული ქონების გადარჩენის ან ზარალის ოდენობის შემცირებასთან დაკავშირებით გაწეული ყველა აუცილებელი ხარჯი. ამასთან, დამზღვევის მონაწილეობა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დაზღვეული ქონების გადარჩენის და შენარჩუნების ღონისძიებებში წარმოადგენს აუცილებელ, მაგრამ არასაკმარის პირობას მზღვეველის მხრიდან ზარალის ანაზღაურებისათვის. ანუ, მხოლოდ აღნიშნული ქმედება არ ანიჭებს დამზღვევს სადაზღვევო ანაზღაურების მიღების უფლებას. ზარალის მიზეზების, ხასიათის და ოდენობის დადგენა ხორციელდება სპეციალიზებული პირების მიერ. მაგალითად: ავარიული კომისარი; „ლოიდსის“ აგენტი; სურვეიერი. მათ მიერ გაცემული ავარიული სერტიფიკატი მზღვეველისათვის წარმოადგენს ერთ-ერთ უმთავრეს დოკუმენტს სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისას.

მწვანე ბარათი (Green Card)

ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის პოლისის ურთიერთცნობის შეთანხმება დაზღვევის ამ სახეობაში მონაწილე წევრ-ქვეყნებს შორის. მწვანე ბარათის შესახებ შეთანხმებას გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის ეკონომიკური და სოციალური საბჭოს რეკომენდაციით ხელი მოეწერა 1953 წელს და მისი წევრები არიან მსოფლიოს განვითარებული ქვეყნების უმრავლესობა. ამ შეთანხმების მიხედვით წევრი ქვეყნის ტერიტორიაზე გაცემული სადაზღვევო პოლისი მოქმედებს სხვა წევრი-ქვეყნების ტერიტორიაზეც. ეს ნიშნავს, რომ იმ უცხოელის პასუხისმგებლობა წევრი-ქვეყნის ტერიტორიაზე ანაზღაურებული უნდა იქნეს ამ ქვეყნის შესაბამისი სადაზღვევო კომპანიის მიერ, იმ პირობით, რომ უცხოელზე პოლისის გამცემი სადაზღვევო კომპანია აუნაზღაურებს მას შესაბამის დანახარჯებს.

6

ნაბუღისსამეზი გარანტია (Implied Warranty)

გარანტიების ერთობლიობა, რომელიც არ არის მოყვანილი სადაზღვევო პოლისში, მაგრამ წარმოადგენს დაზღვევის ხელშეკრულების განუყოფელ და აუცილებელ ელემენტს. მაგალითად, გემის დაზღვევისას იგულისხმება დამზღვევის გარანტია გემის ტექნიკურად გამართულობის შესახებ. ისევე როგორც, პოლისით განსაზღვრული გარანტიების, ასევე ნაგულისხმევი გარანტიების შეუსრულებლობა შეიძლება განდეს მზღვეველის მხრიდან სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე უარის თქმის მიზეზი.

ნაბუღისსამეზი პირობები (Implied Condition)

დაზღვევის პირობები, რომლებიც არ არის მოყვანილი სადაზღვევო პოლისში, მაგრამ გამომდინარეობს დაზღვევის ხელშეკრულებიდან.

ნაფიცი დამთვლელი (Tallyman)

პირი, რომელიც აწარმოებს ტვირთის დათვლას და აღწესებს გემის დატვირთვის ან გადმოტვირთვის დროს. მათი მომსახურება გამოიყენება ძირითადად ტვირთის მცირე პარტიებად, მცირე შეკვრებად ტრანსპორტირებისას. რიგი ქვეყნების პორტებში ფუნქციონირებს ნაფიცი დამთვლელის სპეციალიზებული ორგანიზაციები.

ნაწილობრივი ინტერესი (Partial Interest)

რისკს დაქვემდებარებული ქონების ნაწილისადმი პირის სადაზღვევო ინტერესი. პირს, რომელსაც გააჩნია ქონებისადმი სადაზღვევო ინტერესი, ამ ქონებაში თავისი წილის დაზღვევის კუთხით გააჩნია ისეთივე უფლება, როგორც ექნებოდა მას ამ ქონებაში 100%-იანი წილის ფლობის შემთხვევაში.

ნაწილობრივი ზარალი (Partial Loss)

დაზღვეული ქონების დაზიანებით გამოწვეული ზარალი, რომლის ოდენობა ნაკლებია სადაზღვევო თანხაზე. ანუ, ადგილი არ აქვს მთლიან, სრულ დაღუპვას. თუ, დამზღვევი განაც-

ხადებს დაზღვეული ქონების მთლიანი დაღუპვის შესახებ და აღმოჩნდება, რომ მიყენებული ზარალი ნაწილობრივია, მზღვეველი მოახდენს მხოლოდ ნაწილობრივი ზარალის შესაბამის ანაზღაურებას.

ნაწილობრივი ზარალი გემზე (Partial Loss of Ship)

გემის დაზიანებით გამოწვეული ნებისმიერი ზარალი, რომელიც არ წარმოადგენს მისი მთლიანი დაღუპვის შედეგს, ითვლება გემის ნაწილობრივ ზარალად.

ნაწილობრივი ზარალი ტვირთზე (Partial Loss of Goods)

ტვირთის დაზიანებით გამოწვეული ზარალი, რომელიც არ წარმოადგენს მთლიანი დაღუპვის შედეგს, ითვლება ტვირთზე ნაწილობრივ ზარალად. როგორც წესი, ტვირთების დაზღვევა ხორციელდება ვალუტირებული პოლისით, ამიტომ ნაწილობრივი ზარალის ანაზღაურება სადაზღვევო თანხის პროპორციულად ხდება.

მეზავოფლობითი დაზღვევა (Voluntary Insurance)

სადაზღვევო ურთიერთობების ფორმა, რომელიც ხორციელდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული დაზღვევის ხელშეკრულების საფუძველზე. ნებაყოფლობითი დაზღვევის სახეობები, პირობები და განხორციელების წესი დგინდება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის დადებული ხელშეკრულებით.

ნეტო აბსოლუტური (Net Absolutely)

სადაზღვევო პრემია, რომლის მთლიანი თანხიდან გამოკლებულია ყველა ფასდაკლება. რიგ შემთხვევებში აბსოლუტურ ნეტოს ქვეშ იგულისხმება პრემიის ის ნაწილი, რომელიც უბრუნდება დამზღვევს საბროკერო მომსახურების ღირებულების გამოკლებით.

ნეტო განაკვეთი (Net Rate)

სადაზღვევო პრემიის (ბრუტო განაკვეთი) ძირითადი, რისკობრივი ნაწილი, რომლის დანიშნულებაა სადაზღვევო ანაზღაურების (ქონების დაზღვევაში) ან სადაზღვევო თანხის (პირად დაზღვევაში) რესურსების ფორმირება. იგი, როგორც ობიექტური სიდიდე, დამოკიდებულია დაზღვევის პირობებზე

და არ არის დამოკიდებული სადაზღვევო საქმიანობის ორგანიზაციულ ფორმებზე, რაც განასხვავებს მას სადაზღვევო ტარიფის შემადგენელი სხვა ელემენტებისაგან. მაგალითად, დატვირთვისაგან. დაზღვევის სხვადასხვა სახეობებისათვის ნეტო განაკვეთი სხვადასხვა ელემენტებისაგან შეგება. მაგალითად:

1) ქონებრივი დაზღვევის სახეობებში ნეტო განაკვეთის გამოთვლის საფუძვლად მიიღება სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენის ალბათობა და მოსალოდნელი ზარალის ხარისხი. იგი გამოისახება როგორც:

$$P_n = P_r + S$$

სადაც: P_n – ნეტო პრემია, P_r – რისკობრიობის პრემია (გამოიყენება დაზღვეული რისკის დასაფარად), S – სადაზღვევო დანამატი (მაგ. რისკის ცდომილების დანამატი, რისკის გარემოებათა ცვლილების დანამატი, ნეტო განაკვეთს გამოთვლის შეცდომის რისკის დანამატი).

2) პირად დაზღვევაში ნეტო განაკვეთის გამოთვლის საფუძვლად მიიღება სიცოცხლის მოსალოდნელი ხანგრძლივობის საშუალო მაჩვენებელი, სიკვდილიანობის მაჩვენებელი, ტრავმის ალბათობის მაჩვენებელი და სხვა. იგი გამოისახება როგორც:

$$P_n = P_r + P_s$$

სადაც: P_n – ნეტო პრემია, P_r – რისკობრიობის პრემია (გამოიყენება სიკვდილის დადგომის ან გარკვეულ ასაკამდე მიღწევის რისკის დასაფარად), P_s – დაგროვებითი პრემია (პრემიის ის ნაწილი, რომელიც ინვესტირდება, კაპიტალიზდება შემდგომი სარგებლის (მოგებს) მიღების მიზნით).

3) სამედიცინო დაზღვევაში ნეტო განაკვეთი გამოისახება როგორც:

$$P_n = P_r + P_s + S$$

სადაც: P_n – ნეტო პრემია, P_r – რისკობრიობის პრემია (გამოიყენება მიმდინარე სამედიცინო ხარჯების დასაფარად), P_s – დაგროვებითი პრემია (გამოიყენება ასაკის მატებს თანმდევი დაავადებების რაოდენობის ზრდის რისკის დასაფარად), S – სადაზღვევო დანამატი (მაგ. რისკის ცდომილების დაამატი ეპიდემიების დროს).

ნეტო ღაკაკმება (Net Line)

პასუხისმგებლობის თანხობრივი გამოხატულება, რომელსაც გადაზღვევი თავის სასარგებლოდ აკავებს რისკის დაზღვევის განხორციელების ან გადაზღვევაზე გადაცემისას.

ნეტო პრემია (Net Premium)

სადაზღვევო პრემიის (ბრუტო განაკვეთი) თანხობრივი ნაწილი გამოანგარიშებული ნეტო განაკვეთის მიხედვით.

ნეტო ღირებულება (Net Value)

დაზღვევის პრაქტიკაში დანიშნულების პუნქტში მიტანილი ტვირთის რეალური და გასაყიდი ღირებულება, ტვირთის გადმოტვირთვის და სხვა დანახარჯების გამოკლების შემდეგ. ტვირთების კერძო ზარალები, როგორც წესი, კალკულირდება ბრუტო ღირებულების ბაზაზე, ე.ი. გადმოტვირთვის დანახარჯების ჩათვლით, თუ წინასწარ არ არის დათქმული ნეტო ღირებულების გამოყენების პირობა. საერთო ავარიების დროს კონტრიბუციის კაპიტალის გამოთვლა და გადარჩენასთან დაკავშირებული ხარჯების კალკულაციისას გამოიყენება ნეტო ღირებულება.

ნიპონ კოიჯი კიოკოი (Nippon Koji Kyokou)

იაპონიის კლასიფიკაციის საზოგადოება. გემები, რომელთა ასაკი არ აღემატება 25 წელს, საზოგადოების მიერ კლასიფიცირდება, როგორც დასაზღვევად საიმედო მცურავი სატრანსპორტი საშუალებები. „ლოიდის“ შესაბამის რეესტრში საზოგადოების მიერ კლასიფიცირებული გემები აღინიშნება „NK“ ნიშნით. ხშირად აღნიშნული საზოგადოება იწოდება „იაპონიის საზღვაო კორპორაციად“ (Japanese Marine Corporation).

ნიუ-იორკის ანღმარაიტიმების კომიტეტი (Board of Underwriters of New-York)

შედგება ე.წ. კორესპონდენტებისაგან (Correspondents), რომლებიც ანალოგიურ საქმიანობას ასრულებენ ამერიკის სადაზღვევო კომპანიებისათვის, რასაც „ლოიდის“ აგენტები. ისინი აგრეთვე ასრულებენ ავარიული კომისრების ფუნქციასაც.

606-სტანდარტი (Non-standart)

ფიზიკური პირი, რომლის სიცოცხლე და/ან ჯანმრთელობა არ შეიძლება დაზღვეული იქნეს სადაზღვევო პრემიის დადგენილი განაკვეთით. მიზეზი – ფიზიკური პირის ჯანმრთელობის მდგომარეობაში არსებული პრობლემები ან გადახრები.

606-ფორფაიტი (Non-forfait)

მორიგი სადაზღვევო პრემიის გადაუხდელობის შემთხვევაში სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების შენარჩუნების პირობა.

606-ნორვეგიის ვერიტასი (Norske Veritas)

ნორვეგიის კლასიფიკაციის საზოგადოება. გემები, რომელთა ასაკი არ აღემატება 25 წელს, საზოგადოების მიერ კლასიფიცირდება, როგორც დასაზღვევად საიმედო მცურავი სატრანსპორტი საშუალებები. „ლოიდის“ შესაბამის რეესტრში ნორვეგიის ვერიტასის მიერ კლასიფიცირებული გემები აღინიშნება „NV“ ნიშნით.

606-ნოტიცი, შეტყობინება (Notice)

გადაზღვევის ხელშეკრულების პირობა, რომლის ძალითაც გადამზღვეველს უფლება აქვს გადასინჯოს გადაზღვევის უკვე გაფორმებული ხელშეკრულების გარკვეული პირობები, ან შეწყვეტოს მისი მოქმედება მომავალი წლისათვის. ამ შემთხვევაში იგი ვალდებულია მეორე მხარეს, ანუ გადამზღვევს გაუგზავნოს „შეწყვეტის გამაფრთხილებელი შეტყობინება“ და აცნობოს აღნიშნულის შესახებ ხელშეკრულების ვადის გასვლამდე სამი თვით ადრე. საბოლოო გადაწყვეტილება გადამზღვევს ეცნობება „შეწყვეტის საბოლოო შეტყობინებით“.

606-ნაუ (Now-how)

დაზღვევის პრაქტიკაში – სადაზღვევო კომპანიის მიერ არამატერიალურ აქტივებში განხორციელებული ინვესტიციის სახეობა, რაც უზრუნველყოფს კომპანიის საქმიანობის ეფექტურობის ზრდას. მაგალითად: მართვის და საქმის ორგანიზების სქემები, მარკეტინგული სტრატეგია, სადაზღვევო პოლისების გაყიდვის ტექნიკა და ტაქტიკა, ახალი ბაზრების ათვისების სტრატეგია და სხვა. როგორც წესი, წარმოადგენს კომერციულ საიდუმლოს.

(1)

ობიექტი დაზღვევის (Subject Matter Insured)

დაზღვევის ობიექტი და მასთან დაკავშირებული სადაზღვევო რისკი განისაზღვრება დაზღვევის სახეობების მიხედვით:

- ა) საზღვაო დაზღვევაში – გემი, ტვირთი, ფრაზტი, პასუხისმგებლობა მესამე პირებისადმი და ზღვაოსნობასთან დაკავშირებული სხვა რისკები;
- ბ) ქონებრივი დაზღვევის სახეობაში – შენობა, ნაგებობა, მანქანა-დანადგარი, მასალა, მოსავალი, ოჯახური ქონება, ავტომობილი, შინაური პირუტყვი და სხვა;
- გ) პირადი დაზღვევის სახეობაში – სიცოცხლე, ჯანმრთელობა, შრომისუნარიანობა, პენსია და სხვა;
- დ) პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეობაში – პასუხისმგებლობა მესამე პირების სიცოცხლის, ჯანმრთელობის და ქონების მიმართ.

ომის რისკი (War Risk)

ომის რისკის გაგება პირობითია, რადგან იგი წარმოადგენს რისკების ისეთ ერთობლიობას, რომელთა შინაარსი სცილდება საომარი და სამხედრო მოვლენების ზოგად განმარტებას. თუ დაზღვევის პირობები ითვალისწინებს ომის რისკის დაზღვევას, მზღვეველი ანაზღაურებს ისეთ ზარალებს, რომლებიც არ ანაზღაურდებოდა დაზღვევის სტანდარტული პირობებით განხორციელების შემთხვევაში. მაგალითად: ზარალი, რომელიც გამოწვეულია დაზღვეული ქონების (გემი, ტვირთი, შენობა-ნაგებობა და სხვა) ნაწილობრივი დაზიანებით ან მთლიანი, სრული დაღუპვით უკანონო გზით ხელში ჩაგდების, დაპატიმრების, დაკავების, მეკობრეთა თავდასხმის, ტორპედოსა და/ან ნაღმზე აფეთქების, დაბომბვის, გადაწვის შედეგად. ან, ნებისმიერი სამხედრო მოქმედების, სახალხო მღელვარების, ბოროტმოქმედთა ქმედების (იარაღით თუ უიარაღო

რადღაც), გაფიცვების, დემონსტრანტთა მიერ შენობა-ნაგებობების რბევით და სხვა მსგავსი შემთხვევების შედეგად მიყენებული ზარალი. აღნიშნული დაზღვევა ავტომატურად წყდება თუ:

- ა) დაიწყო სამხედრო და/ან საომარი მოქმედებები ბირთვული და სხვა სახის მასობრივი განადგურების იარაღის გამოყენებით;
- ბ) სამხედრო და საომარ მოქმედებებში მონაწილეობენ „გაეროს“ უშიშროების საბჭოს წევრი ქვეყნები;
- გ) მოხდა რომელიმე ქვეყნის მიერ დაზღვეული ქონების რეკვიზიცია შესაბამისი კომპენსაციის გადახდის მოთხოვნით.

ორაზროვნობა (Ambiguity)

სადაზღვევო პოლისი და დაზღვევის ხელშეკრულება წარმოადგენს გარკვეულ ინსტრუმენტს დამზღვევისათვის. ამდენად, სადაზღვევო პოლისში და დაზღვევის ხელშეკრულებაში არსებული ყოველგვარი ორაზროვნობა და ბუნდოვანი ფორმულირებები სადაო საკითხების გაჩენის დროს, პრაქტიკაში, როგორც წესი, გამოიყენება დამზღვევის სასარგებლოდ.

ორმაგი დაზღვევა (Double Insurance)

ერთი და იგივე დაზღვევის ობიექტის დაზღვევა ორი ან მეტი სადაზღვევო ორგანიზაციის მიერ, როცა სადაზღვევო თანხის საერთო, ჯამური ოდენობა აღემატება დაზღვევის ობიექტის სადაზღვევო ღირებულებას. ქონების ორმაგი დაზღვევის დროს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ორივე მზღვეველი დამზღვევს უხდის სადაზღვევო ანაზღაურებას მასთან დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად, მაგრამ გადახდილი სადაზღვევო ანაზღაურების საერთო (ჯამური) ოდენობა, რომელსაც მიიღებს დამზღვევი ორივე მზღვეველისაგან, არ უნდა აღემატებოდეს რეალური ზარალის ოდენობას. ანუ, დაზღვევის ობიექტის რეალურ სადაზღვევო ღირებულებას. პირადი ორმაგი დაზღვევისას თითოეული მზღვეველი ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად ასრულებს სადაზღვევო ხელ-

შეკრულებით განსაზღვრულ ვალდებულებებს დამზღვევის წინაშე, მიუხედავად იმისა, ასრულებს თუ არა სხვა მზღვეველი თავის ვალდებულებას.

ოქროს დათქმა (Gold Clause)

დამცავი დათქმა, რომელიც გამოიყენებოდა საერთაშორისო საკრედიტო, საგადამხდელო და სავაჭრო ხელშეკრულებებსა და შეთანხმებებში. აფიქსირებდა საგადამხდელო ვალუტის ოქროს შემცველობის ხარისხს ვალუტის შესაძლო გაუფასურების თავიდან აცილების მიზნით. საზღვაო დაზღვევაში ოქროს დათქმა პირველად გაჩნდა ჰააგის წესებში და ინგლისის კანონში საზღვაო გადაზიდვების შესახებ 1924 წელს. ეს პრაქტიკა მიზნად ისახავდა საზღვაო გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მყარ უზრუნველყოფას გადაზიდული ტვირთის ყოველ ერთეულზე.

3

პასუხისმგებლობის აცილება (Avoidance)

მზღვეველს უფლება აქვს აიცილოს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის პასუხისმგებლობა, თუ ამის საშუალებას იძლევა დაზღვევის ხელშეკრულების პირობები.

პასუხისმგებლობის დაზღვევა (Liability Insurance)

დაზღვევის სახე, რომელიც დაკავშირებულია დაზღვეულის მიერ შესამე პირის (ფიზიკური ან იურიდიული) სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის ან მისი ქონებისათვის ზარალის მიყენების შემთხვევაში პასუხისმგებლობის დადგომასთან. პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეობებია: ავტომობილური პირდაპირი მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა, პროფესიული პასუხისმგებლობის დაზღვევა, ვალდებულებათა შეუსრულებლობის პასუხისმგებლობის დაზღვევა და სხვა სახის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა.

პირადი დაზღვევა (Personal Insurance)

დაზღვევის სახე, რომელიც დაკავშირებულია დაზღვეულის სიცოცხლესთან, ჯანმრთელობასთან, შრომისუნარიანობასთან, საპენსიო უზრუნველყოფასთან და სხვა პირად ინტერესებთან. პირადი დაზღვევის სახეობებია: სიცოცხლის დაზღვევა, საპენსიო დაზღვევა (დამატებითი შემოსავლის დაზღვევა), უბედური შემთხვევებისაგან დაზღვევა, ავადმყოფობისაგან დაზღვევა და სამედიცინო დაზღვევა.

პირველი რისკის პრინციპი (First Risk Claim)

სადაზღვევო უზრუნველყოფის სისტემა, რომელიც ითვალისწინებს მზღვეველის მიერ სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემას შემდეგი პრინციპით: სადაზღვევო თანხის ფარგლებში არსებული ზარალი (პირველი რისკი) ანაზღაურდება სრულად, ხოლო ზარალი, რომელიც აჭარბებს სადაზღვევო თანხას (მეორე რისკი) საერთოდ არ ანაზღაურდება.

პირობითი ფრანშიზა (Conditional Franchise)

დაზღვევის პირობებით განსაზღვრული აბსოლუტური, წინასწარ ფიქსირებული თანხა ან სადაზღვევო თანხიდან პროცენტი, რომელიც გამოაკლდება სადაზღვევო ანაზღაურების თანხას მისი გაცემის დროს. ანუ, ზარალის ნაწილი, რომელსაც სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას არ აანაზღაურებს მზღვეველი. მზღვეველი არ აანაზღაურებს ზარალს, თუ მისი ოდენობა არ აღემატება ფრანშიზას. ხოლო, თუ ზარალის ოდენობა მეტია ფრანშიზაზე, მზღვეველი სრულად გასცემს სადაზღვევო ანაზღაურებას.

პოლისი (Policy)

წარმოადგენს მზღვეველის მიერ გაცემულ დოკუმენტს, რომელიც იურიდიულად ადასტურებს სადაზღვევო ხელშეკრულების არსებობისა და გაფორმების ფაქტს და საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელია წარედგინოს სასამართლოს მზღვეველის წინააღმდეგ სარჩელის აღძვრისათვის, მისგან ზარალის დასაფარად საჭირო სადაზღვევო ანაზღაურების ამოღების მიზნით. ბროკერებს, რიგ ქვეყნებში ჩამოყალიბებული პრაქტიკის შესაბამისად, უფლება აქვთ დააკავონ და არ გასცენ პოლისი, სანამ არ იქნება გადახდილი სადაზღვევო პრემია. საზღვაო დაზღვევაში პოლისი შეიძლება იყოს სარეისო, რომლის შესაბამისადაც მზღვეველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება თითოეული რეისის მიხედვით პორტიდან პორტამდე და გენერალური, რომლის შესაბამისად მზღვეველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ყველა რეისზე ერთად დროის განსაზღვრულ პერიოდში. პოლისი შეიძლება იყოს „ვალუტირებული“ (Valued Policies) და „არავალუტირებული“ (Unvalued Policies). ვალუტირებულია პოლისი, რომელშიც მკაცრად მიეთითება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის შეთანხმებული სადაზღვევო თანხა, ანუ მზღვეველის მაქსიმალური პასუხისმგებლობის ლიმიტი. არავალუტირებულია პოლისი, რომელშიც სადაზღვევო თანხის წინასწარ განსაზღვრა არ ხდება, ხოლო დაზღვეული ქონების დაზიანების ან დაღუპვის შემთხვევაში, მისი ღირებულების დადგენა ხდება დოკუმენტურად. პოლისზე უფლებების

გადაცემისას მასზე კეთდება შესაბამისი წარწერა (Endorsement). როგორც წესი, პოლისი უნდა შეიცავდეს შემდეგ რეკვიზიტებს: დაზღვევის ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთა ვინაობა; სადაზღვევო რისკის დახასიათება; დაზღვევის პირობები; სადაზღვევო პრემიის და სადაზღვევო თანხის ან სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობა.

პოლისი შერეული (Mixed Policy)

გემების დაზღვევის პოლისი, რომლის მიხედვითაც დაზღვევა მოქმედებს არა მარტო განსაზღვრულ რეისზე, არამედ განსაზღვრული დროის პერიოდშიც.

პოლისის ანულისრება ურთიერთშეთანხმებით (Mutual Cancellation)

მხარეთა შეთანხმებით, მიუხედავად იმისა, დამდგარია თუ არა სადაზღვევო პოლისით განსაზღვრული ვალდებულება, შესაძლებელია პოლისის ანულისრება ანუ გაუქმება. ურთიერთშეთანხმებით პოლისის ანულისრების დროს მზღვეველი დამზღვევს უბრუნებს გამოუმუშავებელი სადაზღვევო პრემიის ნაწილს. გემების დაზღვევის პრაქტიკაში გამოიყენება დაოქმა, რომლის მიხედვითაც, მხარეთა ურთიერთშეთანხმებით სადაზღვევო პოლისის ანულისრების შემთხვევაში მზღვეველი დამზღვევს უბრუნებს გადახდილი პრემიის 1/12 ნაწილს ყოველ გამოუმუშავებელ თვეზე.

პოლისის გადაცემა (Assignment of Policy)

საზღვაო დაზღვევის პოლისი შესაძლებელია გადაეცეს ნებისმიერ პირს, რომელსაც გააჩნია დაზღვეული ქონების შენარჩუნების სადაზღვევო ინტერესი. პოლისი შესაძლებელია გადაეცეს პირს, როგორც დაზღვეულ ქონებაზე უფლების გადაცემის დროს, ასევე ამ უფლების გადაცემამდე. ამასთან, პოლისის გადაცემა დაუშვებელია დაზღვეულ ქონებაზე უფლების გადაცემის შემდგომ, რადგან გადაცემი მხარე დაზღვეულ ქონებაზე უფლების სხვა პირზე გადაცემისთანავე კარგავს ამ ქონებისადმი სადაზღვევო ინტერესს და მისი შენარჩუნების მოტივირებულ ინტერესს. ტვირთის დაზღვევის დროს პოლისის უფლებამონაცვლე პირზე გადაცემა ხდება

პოლისში შესაბამისი აღნიშვნის გაკეთების შემდგომ. გემის დაზღვევის პოლისის სხვა დამზღვევისათვის გადაცემა ხდება მხოლოდ მზღვეველის უშუალო თანხმობის შემთხვევაში.

პოლისის დუბლიკატი (Duplicate of Policy)

სადაზღვევო პოლისის მეორე პირი ან პოლისის განმეორებით გამოწერილი ეგზემპლარი, რომელსაც იგივე იურიდიული ძალა გააჩნია, რაც სადაზღვევო პოლისის პირველ, ძირითად პირს. დუბლიკატი გაიცემა დამზღვევის განცხადების საფუძველზე სადაზღვევო პოლისის დაკარგვის შემთხვევაში.

პოლისის მფლობელი (Policyholder)

იგივეა, რაც დამზღვევი. ეს ტერმინი გამოიყენება ძირითადად არასაზღვაო დაზღვევაში.

პოლისის პირობები (Policy Terms)

პირობები, რომლის მიხედვითაც მზღვეველი დასაზღვევად იღებს რისკს. აღნიშნული პირობები განსაზღვრულია სადაზღვევო პოლისში.

პორტფული პრემიის (Premium Portfolio)

ზარალები, რომლებიც კორესპონდირდება ერთი კალენდარული წლის განმავლობაში და რომლებიც შესაძლებელია წარმოდგენილ იქნეს არა მხოლოდ ერთი კალენდარული წლის განმავლობაში, არამედ შესაძლებელია გადატანილ იქნეს (გადანაწილდეს) შემდგომ წლებში. ასეთი ზარალების ასანაზღაურებლად მზღვეველი ქმნის გამოუმუშავებელი პრემიის რეზერვს. გადაზღვევაზე რიკის გადაცემის დროს შესაძლებელია რისკთან ერთად გადამზღვეველს გადაეცეს გამოუმუშავებელი პრემიის რეზერვის ნაწილი, რომელიც პრემიის პოტენციალ იწოდება.

პორტფული სადაზღვევო (Portfolio of Risk)

მზღვეველის მიერ გარკვეული პერიოდის მანძილზე (როგორც წესი, იგულისხმება ერთი წელი) დასაზღვევად მიღებული რისკების ერთობლიობა.

პორტფელური დაზღვევა (Portfolio Insurance)

ფასიანი ქაღალდების პორტფელის ავტომატური დაზღვევის სქემა.

პრევენციული ღონისძიებები (Preventive Measures)

ღონისძიებების კომპლექსი, რომლის მიზანია სადაზღვევო შემთხვევების დადგომის თავიდან აცილება ან მათი მოხდენის ალბათობის შემცირება. ითვალისწინებს ტექნიკურ და ორგანიზაციულ ღონისძიებებს. მაგალითად: გამაფრთხილებელი ღონისძიებები, სამედიცინო-პროფილაქტიკური ღონისძიებები, მაგისტრატების საგზაო ნიშნებით აღჭურვა, ცეცხლსაქრობი ინვენტარისა და აპარატურის მონტაჟი და სხვა. პრევენციული ღონისძიებები ტარდება სადაზღვევო კომპანიების მიერ დაინტერესებულ უწყებებთან და ორგანიზაციებთან ერთად და ფინანსირდება სპეციალურად ამ მიზნებისთვის სადაზღვევო კომპანიების მიერ შექმნილი პრევენციული ღონისძიებების სარეზერვო ფონდიდან.

პრემია გადაუხდელი (Unpaid Premium)

ბროკერი პასუხისმგებელია მზღვეველის (გადამზღვეველის) წინაშე მის მიერ განთავსებული რისკის დასაზღვევად საჭირო სადაზღვევო პრემიის გადახდაზე იმის მიუხედავად, მიიღო თუ არა თავად ბროკერმა თავისი წილი პრემია. თავისი ინტერესების დაცვის მიზნით, ბროკერს შეუძლია შეაყოვნოს პოლისის გაცემა იმ დრომდე, სანამ დამზღვევი (მზღვეველი) არ გადაიხდის სადაზღვევო პრემიას. ეს უფლება ეხება ისევე როგორც გადაუხდელი პრემიის მთელ თანხას, ასევე გადაუხდელ ნაწილსაც.

პრემია გამოუმუშავებელი (Earned Premium)

სადაზღვევო პრემია ან პრემიის ნაწილი, რომელზეც მზღვეველის პასუხისმგებლობა უკვე დადგა და/ან დამთავრდა. თუ სადაზღვევო პოლისის პირობების შესაბამისად ხდება ზარალის სრულად ანაზღაურება, მთელი სადაზღვევო პრემია ითვლება გამოუმუშავებულად.

პრემია გამოუმუშავებელი (Unearned Premium)

სადაზღვევო პრემია ან პრემიის ნაწილი, რომელზეც მზღვეველის პასუხისმგებლობა ჯერ არ დამდგარა.

პრემია დამატებითი (Additional Premium)

1) თუ ანდერაიტერი ან მზღვეველი თვლის, რომ ჩვეულებრივ პირობებში მისთვის წარდგენილი დაზღვევის წინადადება მიუღებელია (მაგ. ასაკის ფაქტორი პირად დაზღვევაში), მას შეუძლია მოითხოვოს დამატებითი პრემია. ამის აუცილებლობა პირისთვის შეიძლება დასაბუთდეს:

- ა) ჯანმრთელობის მდგომარეობით;
- ბ) სახიფათო პროფესიით;
- გ) რთულ კლიმატურ პირობებში ცხოვრებით.

2) დამატებითი სადაზღვევო შესატანი, რომელსაც წინასწარ განსაზღვრულ სადაზღვევო პირობებში დამატებითი რისკის ჩართვისათვის იხდის დამზღვევეი. დაზღვევის ზოგიერთ პირობებში მითითებულია იმ რისკების ჩამონათვალი, რომლებიც არ ექვემდებარება დაზღვევას დამატებითი პრემიის გადახდის გარეშე. რიგ შემთხვევებში დამატებითი პრემია გადაიხდება ავტომატურად. მაგალითად, განსაზღვრულ საექსპლოატაციო ასაკს გადაშორებული გემებით ტვირთის გადაზიდვის დროს.

პრემია მინიმალური (Minimum Premium)

ეს განმარტება დაკავშირებულია პრემიის დეპოზიტის გადახდასთან. მხედველობაში მიიღება, რომ ტვირთების ღია პოლისით დაზღვევისას არ არის ცნობილი თითოეული გაგზავნილი ტვირთის ოდენობა და შესაბამისად, მისი ფასი. მზღვეველი, როგორც წესი, თანხმება მიიღოს დასაზღვევად რისკები მინიმალური პრემიის გადახდის პირობით. შეთანხმებული მინიმალური პრემიის შეტანა ხდება დეპოზიტის სახით და საბოლოო პრემიის ოდენობა განისაზღვრება ყველა ტვირთის გაგზავნის შემდეგ სადაზღვევო პრემიის ხელახალი გადაანგარიშების გზით.

პრემია სადაზღვევო (Premium Income)

სადაზღვევო შენატანის აღმნიშვნელი ტერმინი. მისი ოდენობა დგინდება პროცენტულად გამოხატული სადაზღვევო ტარიფის სადაზღვევო თანხაზე გამრავლებით. რიგ შემთხვევებში სადაზღვევო პრემიის სიდიდე განსაზღვრულია ფიქსირებული სახით, თანხის აბსოლუტური სიდიდით. მაგალი-

თად, ავტომობილური პრემიის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევაში. დაზღვევის პირობებიდან გამომდინარე სადაზღვევო პრემიის გადახდა ხდება ერთ-ჯერადად ან განვადებით. ხშირ შემთხვევებში სადაზღვევო პრემია მოიხენიება სადაზღვევო შენატანად.

პრემია, რომელიც ექვემდებარება დაზუსტებას (Adjustable Premium)

პრემიის დაზუსტების შემთხვევას ადგილი აქვს მაშინ, როცა მზღვეველის პასუხისმგებლობის მოცულობის წინასწარ დადგენა შეუძლებელია. ამ დროს სადაზღვევო პრემიის გადახდა ავანსის სახით ხდება, პრემიის დარჩენილი ნაწილი გადახდას ექვემდებარება სადაზღვევო პოლისის მოქმედების ვადის გასვლის შემდეგ.

პრემიის დაბრუნება (Return of Premium)

1) გადაზღვევისას რისკის გადამცემი კომპანიისათვის ან დამზღვევისათვის პრემიის ან პრემიის ნაწილის დაბრუნება ხდება რისკის მოცულობის შემცირების ან რისკის არსებობის შეწყვეტისას.

2) თუ დაზღვევა არ შედგა და მზღვეველს არ გააჩნია არანაირი პასუხისმგებლობა დამზღვევის (დაზღვეულის) მიმართ.

3) პრემიის დაბრუნება მზღვეველსა და დამზღვევს შორის ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე.

არის შემთხვევები, როცა მზღვეველი რისკს აზღვევს მომატებული საპრემიო განაკვეთით იმ პირობით, რომ რისკის შესაბამისი სადაზღვევო შემთხვევის არდადგომისას იგი დააბრუნებს სადაზღვევო პრემიის მომატებული განაკვეთის ნაწილს (Return for No Claim). პრემიის ნაწილობრივი დაბრუნება ხდება სადაზღვევო ხელშეკრულების ვადამდე შეწყვეტის და ორმაგი დაზღვევის შემთხვევებში.

პრემიის დაბრუნება დაზღვევის ანულისრების შემთხვევაში (Canceling Returns)

თუ სადაზღვევო პრემიის გადახდის შემდეგ ხდება დაზღვევის ანულისრება, დამზღვევს შეუძლია მოითხოვოს პრემიის დაბრუნება. როგორც წესი, პოლისის ანულისრებისას პრემიის

დაბრუნების საკითხი წინასწარ დაითქმება სადაზღვევო პოლისში. პრემია არ იქნება დაბრუნებული და მზღვეველი მოახდენს დაზღვევის ანულისირებას, თუ დამზღვევის ან სადაზღვევო ბროკერის მიერ დარღვეული იქნება დაზღვევის წესებით განსაზღვრული პირობები.

პრეტენზია (Claim)

პრეტენზიას დამზღვევი წაუყენებს მზღვეველს დაზღვევის პირობებისა და წესებით განსაზღვრული სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის დროს. პრაქტიკაში, ზოგ შემთხვევებში, ასეთი პრეტენზია იწოდება „ზარალის პრეტენზიად“. სადაზღვევო შემთხვევის ფაქტის და მიზეზების დადგენა, ზარალის ოდენობის განსაზღვრა, სადაზღვევო შემთხვევის დოკუმენტური გაფორმება და სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდა, როგორც წესი, იწოდება, პრეტენზიების დაკმაყოფილებად ან ზარალის ლიკვიდაციად. მზღვეველის მიმართ პრეტენზიის წაყენების უფლება დამზღვევის გარდა აქვს დაზღვეულს და მესამე პირს, თუ სადაზღვევო პოლისში ამის შესახებ გაკეთებულია შესაბამისი დათქმა. პრეტენზიის წაყენების ვადა განისაზღვრება დაზღვევის წესებისა და პირობების მიხედვით და აისახება სადაზღვევო პოლისში. ეს პირობა დაფუძნებულია, როგორც წესი, ქვეყანაში არსებულ კანონმდებლობაზე. პრეტენზია, აგრეთვე, წარედგინება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომაში დამნაშავე მესამე პირს ან პირებს (რეგრესი).

პრეცედენტი (Precedent)

შემთხვევა ან მოვლენა, რომელსაც ადგილი ჰქონდა წარსულში და წარმოადგენს ანალოგიური მოქმედების გარემოების მაგალითს ან საფუძველს აწმყოში. პრეცედენტი რიგ ქვეყნებში მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სადაზღვევო პრაქტიკაში. დაზღვევაში საპრეცედენტო სამართლის მიხედვით სასამართლოს მიერ ერთხელ გამოტანილი განაჩენი წარმოადგენს საკმარის საფუძველს მსგავს საქმეებზე მომავალში ანალოგიური განაჩენის გამოსატანად.

პრიორიტეტი (Priority)

ტერმინი პრიორიტეტი გამოიყენება ძირითადად სადაზღვევის პრაქტიკაში. ეს არის გადაზღვევის საკუთარი დაკავების

ოდენობა, ანუ გადამზღვევის მაქსიმალური პასუხისმგებლობის ლიმიტი. რიგ შემთხვევებში იწოდება მაქსიმუმად (Maxsimum).

პროპორციული განაწილება ღირებულების (Apportionment of Valuation)

თუ დასაზღვევი ობიექტის ღირებულება გამოხატულია ერთი თანხით, მაგრამ იგი პრაქტიკულად შედგება რამდენიმე ობიექტისაგან, მაშინ მთლიანი სადაზღვევო თანხა შეიძლება განაწილდეს ამ ობიექტებზე პროპორციულად, რაც ამარტივებს რომელიმე მათგანის მთლიანი დალუპვის შემთხვევაში სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემისა და ფრანშიზის გამოყენების საკითხს. გემის დაზღვევისას ცალკე მიეთითება კორპუსის და მანქანა-დანადგარების კომპლექსის ღირებულება. რეფრეჟერატორების დაზღვევისას ცალკე მიეთითება კორპუსის და სამაცივრო დანადგარების ღირებულება. ტვირთების დაზღვევისას ზოგჯერ ტვირთის ღირებულება იყოფა მისი შემადგენელი ცალკეული ტვირთების ჯამად. ამასთან, მზღვეველის მიერ დასაზღვევი ობიექტის ღირებულების განაწილება-დაყოფა შეთანხმებული უნდა იყოს დამზღვევთან და უნდა აისახოს პოლისში ან მის დანართში.

პროპორციული სადაზღვევო უზრუნველყოფა (Proportional Insurance)

გულისხმობს სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას ზარალის და სადაზღვევო თანხის პროპორციულად. მაგალითად, თუ სადაზღვევო თანხა არის დაზღვევის ობიექტის რეალური ღირებულების 90%, მაშინ სადაზღვევო ანაზღაურებაც ზარალის 90% იქნება. პროპორციული სადაზღვევო უზრუნველყოფის დროს გასაცემი სადაზღვევო ანაზღაურების სიდიდე გამოითვლება ფორმულით:

$$I = L \times SI / MV$$

სადაც: I – გასაცემი სადაზღვევო ანაზღაურების სიდიდე; L – რეალური ზარალის ოდენობა; SI – სადაზღვევო თანხის ოდენობა; MV – სადაზღვევო ღირებულება. პროპორციული სისტემით დაზღვევისას ზარალის ნაწილი წარმოადგენს

დამზღვევის რისკს. ზარალის მთლიანი ანაზღაურების დონე მით მაღალია, რაც უფრო მცირეა სადაზღვევო თანხასა და დაზღვევის ობიექტის ღირებულებას შორის სხვაობა. პროპორციული სადაზღვევო უზრუნველყოფის პრინციპი არ გამოიყენება პირადი და პასუხისმგებლობის დაზღვევის სახეობებში, სადაც პრაქტიკულად არ არსებობს სადაზღვევო ღირებულების ცნება და იგი მხოლოდ პირობითი მაჩვენებელია.

პრო რატა (Pro Rata (ლათ.))

- 1) პროპორციული, შესაბამისი. აღნიშნული ტერმინი, გამოიყენება როგორც დაზღვევაში, ასევე გადაზღვევაში. მაგალითად, სადაზღვევო პოლისის მოქმედების ვადის შესაბამისად სადაზღვევო პრემიის ოდენობის განსაზღვრისას.
- 2) სადაზღვევო რეზერვების გამოანგარიშების ერთ-ერთი მეთოდი.

პროფესიული გადაზღვეველი (Professional Reinsurer)

გადაზღვევის კომპანიები, რომლებიც არ ახორციელებენ უშუალოდ დაზღვევის ოპერაციებს, რისკებს იღებენ მხოლოდ გადასაზღვევად და შეუძლიათ ამ რისკის ნაწილი გადასცენ რეტროცესიით. მსოფლიოში მოქმედებს 250-ზე მეტი პროფესიული გადაზღვეველი კომპანია, რომელთა შორის 15 წამყვან კომპანიაზე მოდის მთელი გადაზღვევის პრემიის 50%-ზე მეტი. მათ შორის: „მიუნის რე“ (გერმანია), „სვის რე“ (შვეიცარია), „ჯენერალ რე გრუპ“ (აშშ), „გერლინგ გრუპ“ (გერმანია), „სკოპ“ (საფრანგეთი), „კიოლნ რე“ (გერმანია), „მარკანტელ ენდ ჯენერალ გრუპ“ (დიდი ბრიტანეთი), „ემპალიერს რე“ (აშშ), „ემერიკან რე“ (აშშ), „ფრანკონა რე“ (გერმანია), „პრუდენშალ რე“ (აშშ), „ტოა ფაიერ ენდ მერინ“ (იაპონია), „ბავარია რე“ (გერმანია), „ინა რე“ (აშშ).

პროცენტი გაუფასურების (Percentage of Depreciation)

გამოთქმა, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთების დაზღვევისას ზარალის ოდენობის დადგენასთან. დაზიანებული ტვირთის გაუფასურების პროცენტი დგინდება დაზიანებული

ტვირთის ბრუტო-ღირებულების (The Gross Arrived Damaged Value) შეფარდებით ტვირთის დაუზიანებელ მდგომარეობაში ბრუტო (The Estimated Arrived Sound Value) ღირებულებასთან.

პული (Pool)

გადაზღვევის პრაქტიკაში, რიგ ქვეყნებში, დიდი წარმატებით ფუნქციონირებს გადაზღვევის პულის ინსტიტუტი. ამ მეთოდის მიხედვით, პულის მონაწილე, როგორც წესი, არის ბაზარზე არსებული ყველა (უმრავლესობა) მზღვეველი, რომლებიც ურთიერთშეთანხმების ან საკანონმდებლო მოთხოვნის შესაბამისად გადასაზღვევად პულს მთელი სადაზღვევო პორტფელის მიხედვით გადასცემენ იმ თანხებს, რომლებიც აღემატება მათ საკუთარ დაკავებას. გადაზღვევის აღნიშნული მეთოდი გამოიყენება კატასტროფული ხასიათის რისკების გადასაზღვევად. გადასაზღვევად მიღებული რისკების ბაზარზე იდება რეტროცესიული გადაზღვევის ხელშეკრულება, რომელშიც გათვალისწინებულია პულის წევრების მონაწილეობა მათ მიერ გადახდილი სადაზღვევო პრემიის პროპორციულად, ან წინასწარგანსაზღვრული პასუხისმგებლობის ლიმიტის ფარგლებში. პულის მონაწილის სადაზღვევო პორტფელი მისივე ხარჯით შეიძლება დაცული იყოს ზარალის ექსცელენტის გადაზღვევის ხელშეკრულებითაც. პულის საქმიანობას ხელმძღვანელობს პულის მონაწილეთაგან არჩეული დირექცია ან, რიგ შემთხვევებში, სპეციალურად სახელმწიფოს მიერ შექმნილი ორგანო. საქმისწარმოების დანახარჯების წყაროს წარმოადგენს რეტროცესიული ხელშეკრულებით გათვალისწინებული საკომისიო და კანონმდებლობით ნებადართული სხვა წყაროები. პულის შექმნის მიზანია პულში მონაწილე მზღვეველებს შორის რისკების მინიმიზაცია არებული რისკების გადანაწილების გზით, ან გადაზღვევის დროს უცხოეთში თანხის გადინების ხელის შეშლა და შეზღუდვა. გადაზღვევის პულის ერთ-ერთ სუსტ წერტილად შეიძლება ჩაითვალოს ის ფაქტი, რომ კატასტროფული ხასიათის რისკის დადგომის დროს ზარალები მთლიანად ან საკუთარი დაკავების ფარგლებში ანაზღაურებული უნდა იქნეს ერთი ქვეყნის სადაზღვევო კომპანიების მიერ.

რ

რაბატი (Rebate)

ამერიკულ სადაზღვევო პრაქტიკაში გამოყენებული ფასდაკლების პრაქტიკა, რომელსაც სადაზღვევო ბროკერი საკუთარი საბროკერო ანაზღაურების ხარჯზე უკეთეს დამზღვევს. საზღვაო ვაჭრობაში რაბატად იწოდება ტარიფზე ფასდაკლება, თუ ტვირთის გამგზავნი ტვირთს გაგზავნის განსაზღვრული კონტიგენტის გემების საშუალებით.

რაიდერი (Rider)

დაზღვევის პრაქტიკაში ხანძრისაგან დაზღვევის სტანდარტული პირობებით განსაზღვრული დამატებითი რისკების განზოგადებული დასახელება. რაიდერი შეიცავს ისეთ რისკებს, როგორებიცაა: ქარიშხალი, მიწისძვრა, კვამლის ზემოქმედება, საფრენი აპარატის ან აპარატის დეტალების დაცემა შენობა-ნაგებობებზე და სხვა.

რაოდენობრივი და ხარისხობრივი კონტროლი (Quantitative and Qualitative)

რიგ ქვეყნებში არსებობს პრაქტიკა, რომლის თანახმად მყიდველი ახდენს გამყიდველის კუთვნილი ანაზღაურების ნაწილის დროებით დაკავებას, სანამ ტვირთი არ მიაღწევს დანიშნულების პუნქტს და მყიდველი არ დარწმუნდება ხელშეკრულებით განსაზღვრულ სტანდარტებთან მის მიერ ნაყიდი ტვირთის რაოდენობრივ და ხარისხობრივ შესაბამისობაში. გამყიდველს გააჩნია სადაზღვევო ინტერესი მყიდველის მიერ დროებით დაკავებული ანაზღაურების ნაწილში და ამდენად, ეს რისკი შესაძლებელია დაზღვეული იქნეს მის მიერ.

რეპრისი (Recovery)

მზღვეველის უფლება ხელშეკრულების ან კანონმდებლობის მოთხოვნათა შესაბამისად, წარუდგინოს ზარალის ანაზღაურების შესახებ პრეტენზია სადაზღვევო შემთხვევის დადგომაში დამნაშავე მესამე პირს. ამ უფლებას მზღვეველი იღებს

მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დამზღვევს (დაზარალებულს) აუნაზღაურებს ზარალს სადაზღვევო ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. რეგრესული სარჩელის მოცულობა განისაზღვრება მზღვეველის მიერ გადახდილი სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობით.

რეზერვული სადაზღვევო თანხა

სადაზღვევო თანხა სიცოცხლის დაზღვევაში, რომელიც შემცირებულია დამზღვევის მიერ მორიგი სადაზღვევო შესატანის გადაუხდელობის გამო. ამ შემთხვევაში სადაზღვევო ხელშეკრულება აგრძელებს მოქმედებას სადაზღვევო შესატანის გადახდის გარეშე სადაზღვევო ვადის დამთავრებამდე.

რეზერვები აუნაზღაურებელი ზარალების

(Reserves for Outstanding Claims)

სპეციალური ფონდები, რომელსაც მზღვეველი ქმნის უკვე განცხადებული, მაგრამ ჯერ აუნაზღაურებელი ზარალებისათვის. სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისა და ზარალის ანაზღაურების თარიღებს შორის ვადის დროის გარკვეული პერიოდი, რომელიც, რიგ შემთხვევებში შეიძლება რამდენიმე წელსაც მოიცავდეს. აუნაზღაურებელი ზარალების რეზერვის ოდენობა განისაზღვრება საშუალო ზარალიანობის მაჩვენებელზე დაყრდნობით: დროის განსაზღვრულ პერიოდში (როგორც წესი 5 წელი) განცხადებული ზარალის საშუალო თანხა გამრავლებული საანგარიშო წლის განმავლობაში განცხადებული ზარალების რაოდენობაზე, გამოკლებული მიმდინარე წლის განმავლობაში ანაზღაურებული ზარალების ჯამური თანხა. აუნაზღაურებელი ზარალების რეზერვს ქმნის ყველა მზღვეველი. სადაზღვევო კომპანიებს სადაზღვევო რეზერვების მოცულობის გაზრდით შეუძლიათ მოგების და შესაბამისად, გადასახადების ოდენობის შემცირება.

რეზერვი ზარალის (Claim Reserve)

გადაზღვევის ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად მიღებულია, რომ რისკის გადამცემ კომპანიას უფლება აქვს დააკავოს პრემიის ნაწილი უკვე განცხადებული, მაგრამ აუნაზ-

დაურებელი ზარალების რეზერვის შესაქმნელად. დაზღვევის ეკონომიკაში ძალიან მნიშვნელოვანია დაუმთავრებელი ზარალების ოდენობის მაქსიმალურად ზუსტად განსაზღვრა და აქედან გამომდინარე, ზარალის რეზერვის ოპტიმალური ოდენობის დადგენა. რამდენადაც დაზღვევებს ყოველთვის არ შეუძლიათ სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით გამოწვეული ზარალის თანხის დასახელება წინასწარ და მისი ზუსტად განსაზღვრა. სადაზღვევო კომპანიები საკუთარი ფინანსური ვალდებულებების უზრუნველყოფის მიზნით თვითონ ახდენენ დაუმთავრებელი ზარალების შეფასებას. პრაქტიკა ადასტურებს, რომ სადაზღვევო კომპანიები ცდილობენ გაზარდონ შეფასებები. დაზღვევის რიგი სახეობებისათვის ზარალის რეზერვის, ანუ დაუმთავრებელი ზარალის რეზერვის ოდენობის შეფასების რამდენიმე მეთოდი არსებობს. ყველაზე გავრცელებული მეთოდი არის საშუალო ზარალის ბაზაზე შეფასების მეთოდი, რომლის მიხედვითაც განსაზღვრული პერიოდის (როგორც წესი 5 წელი) მანძილზე ზარალის საშუალო თანხა მრავლდება საანგარიშო წლის განმავლობაში განცხადებული ზარალების რაოდენობაზე და მიღებული თანხიდან ხდება მიმდინარე წელს უკვე ანაზღაურებული ზარალების თანხის გამოკლება. ამასთან, აღნიშნული მეთოდი არ გამოიყენება საზღვაო დაზღვევაში, რომელიც გარკვეული სპეციფიკურობით ხასიათდება.

რეზერვი მათემატიკური (Mathematical Reserve)

თანხა, რომელიც საჭიროა მზღვეველის მიერ პირადი დაზღვევის ხელშეკრულებებით ნაკისრი პოტენციური ვალდებულებების უზრუნველსაყოფად.

რეზერვი პრემიის (Premium Reserve)

გადაზღვევის ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად მიღებულია, რომ რისკის გადამცემ კომპანიას უფლება აქვს დააკავოს გადაზღვევის პრემიის ნაწილი ზარალების ანაზღაურებისა და სადაზღვევო პრემიების დაბრუნების რეზერვის შექმნის მიზნით. რეზერვის შექმნისას მხედველობაში მიიღება, რომ სადაზღვევო კომპანია იძულებულია აანაზღაუროს ზარალები

და მოახდინოს სადაზღვევო პრემიების დაბრუნება იმის მიუხედავად, მიიღო თუ არა მან გადაზღვევის წილს ამ ანაზღაურებაში. რთული ეკონომიკური, პოლიტიკური და განსაკუთრებით სავალუტო ხასიათის გართულებების დროს რეზერვის არქონის პირობებში სადაზღვევო კომპანია აღმოჩნდება მძიმე ფინანსურ მდგომარეობაში. გადამცემი კომპანიები რეზერვის თანხაზე იხდიან პროცენტს საკუთარი ინტერესისათვის, რომლის განაკვეთი ოდნავ დაბალია საბანკო საპროცენტო განაკვეთზე. რეზერვები, როგორც წესი, იქმნება 12 თვიანი პერიოდით. პრემიის რეზერვი განსაკუთრებულ როლს თამაშობს გრძელვადიანი დაზღვევის სახეობებისათვის. მაგალითად, უბედური შემთხვევისაგან და გარდაცვალებისაგან დაზღვევა. სიკვდილიანობის ალბათობა იზრდება დაზღვეულის ასაკის ზრდასთან ერთად. ამიტომ, მუდმივი ნეტო-პრემია დაზღვევის განხორციელების პირველ წლებში საკმარისზე მეტია, ხოლო ბოლო წლებში არასაკმარისია. საკუთარი ფინანსური ვალდებულებების შესრულების მიზნით, მზღვეველმა უნდა დაზოგოს პირველ წლებში მიღებული ნეტო-პრემიის საკმარის ოდენობაზე მეტი თანხები და შეავსოს ბოლო წლებში მიღებული ნეტო-პრემიის არასაკმარისი ნაწილი. ფონდი, რომელიც იქმნება პირველ წლებში შემოსული პრემიის ნამეტი თანხებით, იწოდება პრემიის რეზერვად.

რეზერვი სადაზღვევო (Insurance Reserve)

სადაზღვევო თანხებისა და სადაზღვევო ანაზღაურებების გაცემის უზრუნველსაყოფად სადაზღვევო კომპანიების მიერ შექმნილი ფულადი ფონდები. სადაზღვევო რეზერვები გამოიყენება, თუ მიმდინარე პერიოდში სადაზღვევო კომპანიის მიერ გაცემული სადაზღვევო თანხებისა და სადაზღვევო ანაზღაურებების მოცულობა აღემატება მიმდინარე შემოსავლების (მოზიდული სადაზღვევო პრემია) ოდენობას. სადაზღვევო რეზერვებს განეკუთვნება სიცოცხლის და საპენსიო დაზღვევის ფონდები, სხვადასხვა სახისა და დანიშნულების სარეზერვო ფონდები, აუნაზღაურებელი ზარალის ფონდები, პრევენციული ღონისძიებების ფონდები და სხვა. სა-

დაზღვევო რეზერვების დროებით თავისუფალი სახსრები დივერსიფიცირებისა და დაბრუნებადობის პრინციპის დაცვით ინვესტირდება სახელმწიფო და კერძო კომპანიების ფასიან ქალაქებში, ობლიგაციებში, უძრავ ქონებაში, ბანკებშია, რაც სადაზღვევო კომპანიებისათვის შემოსავლის დამატებით წყაროს წარმოადგენს.

რეზერვი ტექნიკური (Technical Reserve)

სადაზღვევო კომპანიების შემოსავლებსა და სადაზღვევო ანაზღაურებების მოთხოვნებს შორის ბალანსის შენარჩუნებისა და სადაზღვევო ბაზარზე მოსალოდნელი რევეების თავიდან აცილების მიზნით შექმნილი სარეზერვო ფონდი.

რეინვესტირება დივიდენდების (Reinvestment of Dividend)

მოგების კაპიტალიზაციის ერთ-ერთი ძირითადი ფორმა. სააქციო საზოგადოების, მათ შორის, სადაზღვევო კომპანიის დივიდენდების სახით მიღებული მოგების გამოყენება კაპიტალის გასაზრდელად.

რემის ჩარტერი (Voyage Charter Party)

გემის ერთ რეისიზე ფრახტირების ხელშეკრულება.

რემისის გასწორცილება (Prosecution of a Voyage)

მზღვეველის მიერ გემის რეისიზე დაზღვევის დროს მხედველობაში მიიღება, რომ რეისის განხორციელება უნდა დაიწყოს და განხორციელდეს დროის განსაზღვრულ, როგორც წესი, მოკლე პერიოდში. ამასთან, თუ ადგილი აქვს რეისის განხორციელებაში შეფერხებებს, მზღვეველი იხსნის პასუხისმგებლობას პოლისზე იმ მომენტიდან, საიდანაც წარმოიშვა შეფერხებები რეისის განხორციელებაში.

რეიტინგი (Rating)

1) სადაზღვევო კომპანიების საქმიანობის შედეგების შეფასება ინდივიდუალური რიცხობრივი მაჩვენებლებით. შეფასების ძირითადი კრიტერიუმებია: მოზიდული ჯამური სადაზღვევო პრემია; საწესდებო კაპიტალის ოდენობა; ტექნიკური რეზერ-

ვების ოდენობა; საქმისწარმოების დანახარჯების მოცულობა; გაცემული სადაზღვევო ანაზღაურების და სადაზღვევო თანხის ოდენობა; შემოსავლები ინვესტიციებიდან და სხვა. სადაზღვევო კომპანიების რეიტინგებს ადგენენ სპეციალიზებული სარეიტინგო სააგენტოები და კომპანიები.

2) საერთაშორისო სადაზღვევო პრაქტიკაში (აშშ, დიდი ბრიტანეთი და სხვა) სადაზღვევო პრემიის ფიქსირებული განაკვეთის პირობებში რისკის შეფასების კრიტერიუმი.

რეკაპიტულაცია (Recapitulation)

გადამზღვევის მიერ გადამზღვეველისათვის გაგზავნილი ბორდეროების ჩამონათვალი. როგორც წესი, ხორციელდება ყოველკვარტალურად. უკანასკნელი წლების პრაქტიკაში, საქმისწარმოების ხარჯების შემცირების მიზნით, რეკაპიტულაციის გაგზავნა ხდება იშვიათად, მხარეთა შორის შეთანხმებული ინტენსივობით.

რეკვიზიტები (Essential Elements)

კანონმდებლობის ან მიღებული წესებით დადგენილი მოთხოვნა შესაბამისი დოკუმენტების შევსებასთან დაკავშირებით. ასეთ დოკუმენტებს განეკუთვნება სადაზღვევო პოლისები, კონოსამენტები და სხვა.

რეკლამაცია (Complaint Claim)

ხელშეკრულებით მხარის პრეტენზია მისი კონტრაგენტისადმი, ამ უკანასკნელის მიერ ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების შეუსრულებლობის გამო. ასეთ პრეტენზიას თან ახლავს მოთხოვნა ანაზღაურებულ იქნეს ვალდებულებების შეუსრულებლობით გამოწვეული ზარალი.

რენტაბელობა დაზღვევის (Profitability of Insurance)

სადაზღვევო კომპანიის შემოსავლიანობის დონის მაჩასი-ათებელი, რომელიც განისაზღვრება კომპანიის მოგების წლიური თანხისა და დაზღვევის ამა თუ იმ სახეობაში ან მთლიანად ყველა სახეობაში ერთად გაცემული სადაზღვევო

ანაზღაურების თანხის ფარდობით. რენტაბელობა განსაზღვრავს, თუ რა მოგებას იღებს მზღვეველი გაცემული სადაზღვევო ანაზღაურების ერთეულზე (მაგალითად, ერთ ლარზე, ერთ დოლარზე და ა.შ.).

რეკრესიული ღონისძიებები

დაზღვეული ქონების დაზიანების ხარისხისა და/ან დაღუპვის ალბათობის შემცირების მიზნით სადაზღვევო ორგანიზაციების მიერ განხორციელებული ღონისძიებები სადაზღვევო შემთხვევებისა და კატასტროფების დადგომის წინააღმდეგ ბრძოლასთან დაკავშირებით.

რეტროცედენტი (Retrocedent)

გადაზღვეველი ან სადაზღვევო კომპანია, რომელიც შემდგომი გადაზღვევის მიზნით გადასცემს გადასაზღვევად მის მიერ უკვე მიღებულ რისკებს.

რეტროცესია (Retrocession)

გადაზღვევაზე მიღებული რისკების გადაცემა მათი შემდგომი გადაზღვევის მიზნით, ე.წ. ორმაგი გადაზღვევა. რეტროცესია საშუალებას აძლევს გადაზღვეველს გამოირიცხოს სადაზღვევო პორთფელში რისკების კუმულაცია, მოხდეს რისკების გაწონასწორება და დივერსიფიცირება.

რეტროცესიული ხელშეკრულება (Retrocession Treaty)

ხელშეკრულება, რომლითაც ხდება გადაზღვეული რისკების შემდგომი გადაზღვევა, რეტროცესია.

რისკ მენეჯმენტი (Risk Management)

მომსახურების სახე, რომალსაც სადაზღვევო, გადაზღვევის, საბროკერო და საკონსულტაციო კომპანიები სთავაზობენ თავიანთ კლიენტებს რისკის შეფასებასთან და მის შემდგომ მართვასთან დაკავშირებით. რისკ მენეჯმენტი მოიცავს შემდეგ ეტაპებს:

ა) რისკის ანალიზი – რისკის იდენტიფიცირება და შეფასება იმ საშიშროების მიხედვით, რომელიც შეიძლება ამ რისკმა

გამოიწვიოს. აგრეთვე, სადაზღვევო შემთხვევის ფინანსური და ტექნიკური შედეგების პროგნოზირება და წინასწარი განსაზღვრა;

ბ) რისკ ინჟინერიინგი – მოსალოდნელი რისკის და ზარალის თავიდან აცილების, შემცირების, გადაცემის პრევენციული ღონისძიებებისა და სქემების შემუშავება. სადაზღვევო უზრუნველყოფის დაზღვევის და გადაზღვევის განხორციელების ოპტიმალური სქემის შედგენა;

გ) რისკ კონტროლი – ზარალების ლიკვიდაციისა და მინიმიზაციის პროცესის დაგეგმვა და განხორციელება, რისკის და/ან დაზღვევის პროცესის მიმდინარეობის მონიტორინგი, ინსპექტირება, მისი კონტროლის ღონისძიებების დაგეგმვა და განხორციელება.

რისკების დაყოფა, რისკების ბანაჟილება (Spreading the Risk)

დაზღვევის ერთ-ერთი ძირითადი პრინციპი. ყოველი სადაზღვევო ორგანიზაციის ფინანსური შესაძლებლობები შეზღუდულია და, ამდენად, მსხვილი რისკების დაზღვევის დროს დგება იმის საშიშროება, რომ სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად გამოწვეული დიდი ზარალის დროს სადაზღვევო კომპანია ვერ შეასრულებს სრულად საკუთარ ვალდებულებებს სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემასთან დაკავშირებით. სადაზღვევო კომპანიას ურჩევნია საკუთარ თავზე აილოს ათი მსხვილი რისკის 1/10 ნაწილი, ვიდრე ერთი მსხვილი რისკი მთლიანად. აღნიშნული წილით ათ მსხვილ რისკში მონაწილეობისას სადაზღვევო კომპანია ინარჩუნებს პრემიის მოცულობას და ამცირებს მსხვილი სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენის ალბათობას ათჯერ. რისკების დაყოფა და განაწილება შესაძლებელია მიღწეულ იქნეს გადაზღვევის მექანიზმის გამოყენებითაც.

რისკების შერჩევა (Selection of Risks)

სადაზღვევო კომპანიების ანდერაიტერული პოლიტიკის პრაქტიკა, რომლის მიხედვით რისკების გარკვეული კატეგორია არ მიიღება დასაზღვევად. ასეთ რისკებს მიაკუთვნებენ მსხვილ

და სახიფათო რისკებს, რომლებიც შეიცავენ კატასტროფის ელემენტებს. აგრეთვე, სპეკულაციური ხასიათის რისკებს და იმ რისკებს, რომლებსაც ადგილი ჰქონდათ გასულ სადაზღვევო პერიოდში. რისკების შერჩევის გზით სადაზღვევო კომპანიები ცდილობენ მეტად დაბალანსებული და მეტი რენტაბელობის მქონე სადაზღვევო პორტფელის შექმნას.

რისკი (Risk)

- 1) შემთხვევითობა, ანუ მოვლენა, რომელიც შეიძლება მოხდეს, მაგრამ მისი მოხდენა აუცილებლობით ხასიათს არ ატარებს.
- 2) მზღვეველის პასუხისმგებლობა, ანუ ისეთი მდგომარეობა, როცა დაზღვევის ობიექტი მზღვეველის პასუხისმგებლობის ქვეშაა.
- 3) რისკი არის თვითონ დაზღვევის ობიექტი. მაგალითად: გემი, რომელიც შეიძლება ჩაიძიროს; ქონება, რომელიც შეიძლება დაიწვას და სხვა.

4) იგულისხმება მზღვეველის განსაზღვრული სახეობის პასუხისმგებლობა. მაგალითად, გემის დაზღვევისას მზღვეველი იღებს თავის თავზე გემის მთლიანი დაღუპვის რისკს.

ზოგადად რისკების კლასიფიცირება სხვადასხვა კრიტერიუმის მიხედვით ხორციელდება. რისკების დადგომის მიზეზებისა და შედეგების კრიტერიუმების მიხედვით კლასიფიცირება მოიცავს რისკის შემდეგ სახეებს:

ა) *ფინანსური რისკები – რისკები, რომელთა შედეგების გაზომვა შესაძლებელია ფულადი სიდიდით (მაგ. ავტომობილის ზიანი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს შესაძლებელია გამოისახოს ფულადი სიდიდით);*

ბ) *წმინდა რისკები – რისკები, რომელთა დადგომა ცალსახად იწვევს ზარალს და მდგომარეობის გაუარესებას (მაგ. ავტომობილის გატაცება, ხანძარი, მიწისძვრა და სხვა);*

გ) *სპეკულაციური რისკები – რისკები, რომლებიც მჭიდროდ არის დაკავშირებული მოვების მიღების შანსთან (მაგ. აქციების შეძენა, სავალუტო ოპერაციები და სხვა);*

დ) ფუნდამენტური რისკები – რისკები, რომელთა წარმოშობა და დადგომა არ ექვემდებარება ადამიანის ძალისხმევას და ზეგავლენას ახდენს მთელ საზოგადოებაზე (მაგ. ეკონომიკური კრიზისი, ომი, საბრძოლო და საომარი მოქმედებები, მეხის დაცემა, ზვავი და სხვა);

ე) კატასტროფული რისკები – რისკები, რომელთა შედეგები კატასტროფული ხასიათისაა, ვრცელდება ერთი ან რამოდენიმე ქვეყნის ან რეგიონის გარკვეულ ტერიტორიაზე და ეხება ადამიანთა დიდ რაოდენობას (მაგ. მიწისძვრა, წყალდიდობა, ბირთვული აფეთქება, ეპიდემია და სხვა);

ვ) სპეციფიკური ან ინდივიდუალური რისკები – რისკები, რომლებიც თავისი წარმოშობითა და შედეგებით უკავშირდება ცალკეულ პირებს (მაგ. ავტოავარია, ქურდობა, ტრავმა ნაკლებად არის დაკავშირებული მთელ საზოგადოებასთან და/ან დაუძლეველი ძალის მოქმედებასთან და უფრო ინდივიდუალურ, სპეციფიკურ რისკებს წარმოადგენს;

ზ) ბუნებრივი რისკები – რისკები, რომლებიც, ბუნებრივი მოვლენებით არის გამოწვეული და ადამიანისგან დამოუკიდებლად, მისი კონტროლის გარეშე მიმდინარეობს (მაგ. წყალდიდობა, ვრუნტის დაწევა, სეტყვა, ქარიშხალი, მეხის დაცემა და სხვა);

თ) პოლიტიკური რისკები – რისკები, რომლებიც დაკავშირებულია სახელმწიფო მმართველობის ორგანოების გადაწყვეტილებებთან (მაგ. ემბარგო, დაბეგვრის, საინვესტიციო ან საბაჟო რეჟიმის შეცვლა, საკანონმდებლო ცვლილებები და აკრძალვები).

რისკი ირიბი, არაპირდაპირი (Non-direct Risk)

უშუალოდ სადაზღვევო რისკის დადგომის შედეგად დაკარგული სარგებელი. მაგალითად, საფრენი აპარატის სრული კონსტრუქციული დაღუპვა არის უშუალოდ სადაზღვევო რისკი, ხოლო ავიაგადამზიდველის მიერ საფრენი აპარატის დაღუპვის გამო მისი შესაძლებლობების სამომავლოდ გამოუყენებლობა – ირიბი, არაპირდაპირი რისკი.

რისკი ობიექტური (Objective Risk)

რისკი, რომლის დადგომის მიზეზი გამომდინარეობს უშუალოდ დაზღვეული ობიექტისაგან და/ან მისი გარშემო არსებული ფაქტორებისაგან (მაგ. შენობის კონსტრუქცია, აალების, აფეთქების ან ხანძრის წყაროსთან სიახლოვე, წარმოების პროცესის ხასიათი და სხვა).

რისკი სუბიექტური (Subjective Risk)

რისკი, რომლის დადგომის მიზეზი გამომდინარეობს თავად დაზღვევისაგან, დაზღვეულისაგან, დამზღვევის თანამშრომლებისაგან (მაგ. ექსპლოატაციის, შენახვის და ტრანსპორტირების წესების დაუცველობა და/ან დარღვევა, მართვის არაეფექტურობა და სხვა).

რისკი ტექნიკური (Technical Risk)

ტექნიკური რისკი წარმოადგენს რისკის დადგომის ალბათური მაჩვენებლების ცდომილებას, გადახრას. სადაზღვევო ურთიერთობებს საფუძვლად უდევს ექვივალენტურობის პრინციპი, რაც გულისხმობს შევროვილი სადაზღვევო პრემიების ოდენობის და გაცემული სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობის ურთიერთკომპენსირებას და უზრუნველყოფს რისკით გამოწვეული ზარალის დაფარვას. სადაზღვევო პრემიის ოდენობის განსაზღვრა კი ეფუძნება სტატისტიკურ მონაცემებს და, ამდენად ხშირია ზარალების დადგომის სიხშირის და ზარალების საშუალო მოცულობის ცდომილების ალბათობა. ცდომილებებს საფუძვლად უდევს შემდეგი მიზეზები:

ა) შემთხვევითი გადახრის რისკი – რისკის შემთხვევითი ხასიათიდან გამომდინარე, ზარალების ფაქტიური სიხშირე და ზარალების საშუალო მოცულობა ცვალებადია და განიცდის გარკვეულ გადახრას საანგარიშო მაჩვენებლებისაგან;

ბ) გარემოებათა ცვლილების რისკი – მზღვეველი, ხშირ შემთხვევებში, არ ფლობს რისკების გარკვეული კატეგორიების შესაბამისი გათვლების გაკეთებისათვის საჭირო მონაცემთა ბაზებს, ან არსებულ ბაზებში სტრუქტურული ცვლილებების შესახებ ინფორმაციას;

გ) ზარალების კუმულაციის რისკი – ზარალების რაოდენობისა და მოცულობის დიდი რაოდენობით თავმოყრა, აკუმულირება. მაგალითად, თვითმფრინავის კატასტროფა ან კატასტროფული ხასიათის სტიქია;

დ) შეცდომის რისკი – შეცდომა, დაშვებული სადაზღვევო ტარიფის გათვლისა და კალკულაციის პროცესში.

რისკი უმთხვევითი (Contingency Risk)

დაზღვევა, რომლის დროსაც მზღვეველი განსაზღვრული თანხის ფარგლებში პასუხისმგებელია დამზღვევის წინაშე შემთხვევითი რისკის შედეგად გამოწვეულ ზარალზე. მაგალითად, განსაზღვრული დროში მცურავი გემის ნებისმიერი სახის მთლიანი დაღუპვა წლის განმავლობაში, ან გემის ნებისმიერი მთლიანი დაღუპვა, ტვირთის განსაზღვრულზე მეტი ოდენობით ტრანსპორტირების შედეგად და სხვა. შემთხვევითი რისკის დაზღვევას აქვს სპეკულაციური ხასიათი, რომელმაც გავრცელება 50-იან წლებში ჰჰოვა ინგლისის სადაზღვევო ბაზარზე.

რისკის დადგომა (Attachment of Risk)

რისკის დადგომა დაკავშირებულია მზღვეველის პასუხისმგებლობის დაწყებასთან და დამოკიდებულია დაზღვევის ხელშეკრულების (სადაზღვევო პოლისის) პირობებზე. ტვირთის დაზღვევის სტანდარტული პირობებით რისკი დგება გემის ბაქანზე ტვირთის დაწყობის მომენტიდან. თუ სადაზღვევო პოლისი შეიცავს პირობას „საწყობიდან საწყობამდე“, მაშინ რისკი დგება იმ მომენტიდან, როცა ტვირთი ეწყობა გადაზიდვის საწყისი პუნქტის საწყობში. გემის კასკო დაზღვევისას რისკის დადგომა დამოკიდებულია დაზღვევის ხასიათზე. თუ ხდება გემის რეისზე დაზღვევა, მაშინ რისკი დგება მისი პორტიდან გასვლისას, ხოლო თუ გემი იზღვევა გარკვეული დროით – პოლისში მითითებული თარიღიდან.

რისკის გადაცემა (Ceding Company)

იგივეა, რაც ცედენტი (Cedent). ანუ მზღვეველი, რომელიც რისკს იღებს დაზღვევაზე და სრულად ან ნაწილობრივ გა-

დასცემს გადამზღვეველს პასუხისმგებლობას ამ რისკზე. აგრეთვე იწოდება გადამზღვევად (Reinsured).

რისკის მდგომარეობა (Risk Situation)

ყველა სარისკო გარემოების ერთობლიობა, რომელიც განსაზღვრავს დაზღვევის ობიექტის მდგომარეობას. რისკის მდგომარეობა ხასიათდება სასურველი და არასასურველი ხასიათით. არასასურველი ხასიათი მდგომარეობს რისკის რეალიზაციაში, ხოლო სასურველი ხასიათი ნიშნავს სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების ვადის გასვლას სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის გარეშე.

რისკის მიმღები (Cession Company)

იგივეა, რაც ცესიონერი (Cessionary). ანუ, გადამზღვეველი, რომელიც გადამზღვევისგან რისკს იღებს სადაზღვევაზე.

რისკის მცირე თანხაზე დახურვა (Short Closing)

პრაქტიკა, რომლის თანახმად სადაზღვევო პოლისის მიხედვით განსაზღვრული რისკი იხურება მზღვეველისათვის იმაზე ნაკლებ თანხაზე, რომელიც სადაზღვევო ბროკერის მიერ დაზღვევის განთავსების დროს არის მიღებული. ამგვარ პრაქტიკას ადგილი აქვს იმ შემთხვევაში, როცა რისკი 100%-ზე მეტი განაკვეთით არის განთავსებული (Overplacing). აგრეთვე, იმ შემთხვევაშიც, თუ გადმოტვირთული ტვირთის ღირებულება ნაკლები აღმოჩნდა სადაზღვევო ღირებულებაზე.

რისკის ოდენობა (Amount of Risk)

აქტუარული გათვლების პრაქტიკაში – სხვაობა დაზღვევის ყველა ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ჯამურ სადაზღვევო თანხასა და რეზერვების თანხას შორის.

რისკის რეალიზაცია (Realization of Risk)

იგივეა, რაც სადაზღვევო შემთხვევის დადგომა.

რისკის ხარისხი (Degree of Risk)

სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის ალბათობა შესაძლო ზარალების გათვალისწინებით. რისკის ხარისხი ახასიათებს მზღ-

ვეველის პასუხისმგებლობას დადებული სადაზღვევო ხელშეკრულებების მიხედვით. რაოდენობრივი გამოხატულებით რისკის ხარისხი არის სადაზღვევო თანხის ზარალიანობის მაჩვენებელი.

რისკობრიობის პრემია (Required Premium)

სადაზღვევო პრემია იყოფა ორ ნაწილად:

ა) რისკობრიობის პრემია, სადაზღვევო პრემიის ის ძირითადი ნაწილი, რომელიც გამოიყენება სადაზღვევო ანაზღაურების, შესაბამისი კომპენსაციების გასაცემად აუცილებელი სადაზღვევო ფონდების შესაქმნელად და დაკავშირებულია სადაზღვევო კომპანიის რისკთან;

ბ) რისკობრიობის პრემიის დანამატი, რომელიც გამოიყენება განსაკუთრებული ზარალებისათვის აუცილებელი რეზერვის შესაქმნელად და საქმისწარმოების ხარჯების დასაფარად.

რიტორნო (Ritorno)

წარსულში გაფორმებული დაზღვევის ხელშეკრულების შეწყვეტის ან მოშლის დროს უკვე გადახდილი სადაზღვევო პრემიის ნაწილის დაკავება მზღვეველის მიერ. როგორც წესი, რიტორნოს ადგილი აქვს ორმაგი დაზღვევის დროს, როცა მზღვეველი არ იქნა საქმის კურსში ჩაყენებული, რომ მის მიერ დასაზღვევად მიღებული რისკი სხვა მზღვეველის მიერ უკვე დაზღვეულია.

რომის კონვენცია (Rome Convention)

საერთაშორისო კონვენცია, რომელიც ითვალისწინებს უცხო ქვეყნის საჰაერო საფრენი აპარატის ექსპლოატაციის პროცესში მესამე პირებისადმი მიყენებული ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობის პირობებს. მიღებულ იქნა რომში 1952 წელს. საფრენი აპარატის წონის მიხედვით დადგენილია პასუხისმგებლობის ლიმიტები: ა) ერთ ტონამდე – 33168 ათასი აშშ დოლარი; ბ) ერთიდან 50 ტონამდე – 698518 ათასი აშშ დოლარი; გ) 50 ტონაზე მეტი – 698518 ათას აშშ დოლარს დამატებული 663 აშშ დოლარი ყოველ ერთ ზედმეტ კილოგრამზე. რომის კონვენციის ნორმები ფართოდ გამოიყენება საავიაციო დაზღვევაში.

ს

საავიაციო დაზღვევა (Aviation Insurance)

საავიაციო და კოსმოსური ტექნიკის ექსპლოატაციასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევა, რომლის ობიექტს წარმოადგენს თვითფრინავები, ვერტმფრენები და სხვა საფრენი ტექნიკა. საავიაციო დაზღვევაში რისკის კატეგორიას განეკუთვნება: დაზიანება და დაღუპვა; მგზავრებისადმი და მესამე პირებისადმი ზიანის მიყენების პასუხისმგებლობა; აეროპორტის მფლობელთა პასუხისმგებლობა; სავარაუდო მოგების დაკარგვის საშიშროება.

სააქციო სადაზღვევო საზოგადოება (Join-Stock Insurance Company)

სადაზღვევო ორგანიზაციების ძირითადი და მსოფლიოში ყველაზე გავრცელებული ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. სააქციო სადაზღვევო საზოგადოებები საკუთარ ვალდებულებებზე პასუხისმგებელნი არიან დამფუძნებელთა (აქციონერი) შესატანებით ფორმირებული საწესდებო კაპიტალის ფარგლებში, რომელიც წარმოადგენს საზოგადოების ძირითად კაპიტალს. განასხვავებენ: საწესდებო კაპიტალს, რომლის ოდენობა ფიქსირდება საზოგადოების წესდებაში; ხელმოწერილს, რომელიც ნომინალურად არის მოზიდული ხელმოწერის გზით; გადახდილი (შეესებული), რომელიც ფაქტურად არის გადახდილი ხელმოწერის დროს. სააქციო კაპიტალის შემდგომი ზრდა ხორციელდება მოგების კაპიტალიზაციისა და/ან აქციების ახალი ემისიის გზით. სააქციო სადაზღვევო საზოგადოებების სააქციო კაპიტალის ზრდა შედარებით მაღალი ტემპით განპირობებულია იმით, რომ ხდება არა მხოლოდ სადაზღვევო ოპერაციებიდან, არამედ განხორციელებული ინვესტიციებიდან მიღებული მოგების კაპიტალიზაცია. რიგ ქვეყნებში არსებობს სააქციო სადაზღვევო საზოგადოებების ორი სახეობა: დახურული საზოგადოება, რომლის აქციები ნაწილდება მხოლოდ აქციონერებს შორის და არ წარმოადგენს საჯარო ყიდვა-გაყიდვის ობიექტს და ღია საზოგადოება, რომლის აქციები თავისუფლად მიმოიქცევა და კოტირებას განიცდის ბირჟებზე.

სადაზღვევო ანაპრემი (insurance Free)

- 1) ფიზიკური პირის გადასახდელი ერთჯერადი სადაზღვევო შესატანი მგზავრთა სავალდებულო დაზღვევის სახეობის მიხედვით, რომელიც შედის სამგზავრო დოკუმენტის (ბილეთი) ღირებულებაში.
- 2) ანაკრები კავშირგაბმულობის და სატრანსპორტო ორგანიზაციების მიერ ფულის გადაგზავნაზე და ბარგის გადატანაზე.

სადაზღვევო ანაზღაურება (Insurance Indemnity)

სადაზღვევო ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების თანხა, რომელსაც მზღვეველი უხდის დამზღვევეს, დაზღვეულს ან მოსარგებლეს. სადაზღვევო ანაზღაურების სიდიდე არ უნდა აღემაებოდეს სადაზღვევო თანხის, ანუ დამზღვევის და/ან დაზღვეულის სადაზღვევო ინტერესის სიდიდეს. პრაქტიკაში მიღებულია სადაზღვევო ანაზღაურების შემდეგი ფორმები:

- ა) *ფულადი თანხის გაცემა* – სადაზღვევო ანაზღაურების ყველაზე გავრცელებული ფორმა, როცა სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურება ხდება ფულადი კომპენსაციის სახით;
- ბ) *რემონტი* – როცა ხდება დაზიანებული ქონების (მაგ. ავტომობილი) რემონტი;
- გ) *შეცვლა* – როცა ხდება დაზიანებული ან დაკარგული ქონების სრული ან ნაწილობრივი (მაგ. მინის ნაწარმი, ავტომობილი) შეცვლა ანალოგიური, მსგავსი მახასიათებლების მქონე ქონებით ან ნაწილებით;
- დ) *აღდგენა* – როცა ხდება დაზიანებული და/ან განადგურებული ქონების (მაგ. შენობა-ნაგებობა) აღდგენა ამ ქონების სადაზღვევო შემთხვევამდე არსებული სახით.

სადაზღვევო დოკუმენტაცია (Insurance Dokumentation, Insurance Form)

სადაზღვევო დოკუმენტაცია არის სტანდარტიზებული და რიგ შემთხვევებში უნიფიცირებული დოკუმენტების და ფორმების ერთობლიობა, რომლებიც საშუალებას აძლევს და ეხმარება მზღვეველს წარმატებულად განახორციელოს სადაზღვევო

საქმიანობა. სადაზღვევო დოკუმენტაცია შედგება შემდეგი დოკუმენტებისაგან:

ა) დაზღვევის წესები (პირობები) – მზღვეველის ერთგარი სახელმძღვანელო, რისკის დაზღვევის პროგრამა, რომელიც შეიცავს დაზღვევის განხორციელების ტექნიკური, ტექნოლოგიური და ფინანსური ეტაპების აღწერას, მხარეთა ურთიერთობის სამართლებრივ და უფლებრივ-მოვალეობრივ ასპექტებს. დაზღვევის წესების საფუძველზე ხორციელდება დაზღვევა;

ბ) დაზღვევის განაცხადი (კითხვარი) – დამზღვევის წერილობითი განაცხადი, რომელიც შეიცავს ინფორმაციას დამზღვევის, დაზღვეულის, მოსარგებლის, სავარაუდო და მოსალოდნელი რისკის შესახებ, დამზღვევის სადაზღვევო მოთხოვნილებებისა და საჭიროების შესახებ, ინფორმაციას რისკის და ზარალების ისტორიის შესახებ;

გ) სადაზღვევო ხელშეკრულება – მხარეთა მიერ ხელმოწერილი, წერილობითი დოკუმენტი დაზღვევის განხორციელების შესახებ;

დ) პოლისი – სადაზღვევო ხელშეკრულების გაფორმების და არსებობის ფაქტის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ე) ზარალის ანაზღაურების განაცხადი – დამზღვევის ან დაზღვეულის მიერ ზარალის დადგომის შემთხვევაში მზღვეველისათვის წარსადგენი დოკუმენტი, რომელიც შეიცავს ინფორმაციას დამზღვევის, სადაზღვევო ხელშეკრულების და პოლისის, სადაზღვევო შემთხვევისა და ზარალის აღწერის შესახებ;

ვ) ავარიული სერთიფიკატი – მზღვეველის ან ავარიული კომისრის მიერ შედგენილი დოკუმენტი, რომელშიც მითითებულია ზარალის მიზეზები, ხასიათი და ოდენობა. იგი წარმოადგენს მზღვეველის მიერ სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის საფუძველს.

გარდა აღნიშნული დოკუმენტებისა, მზღვეველის მიერ პრაქტიკაში გამოიყენება სხვა დამხმარე დოკუმენტაციაც (მაგ. დათვალიერების აქტი, მიღება-ჩაბარების აქტი, ინსტრუქციები და სხვა).

სადაზღვევო კეპიტი (Market Capacity, Portfolio)

დასაზღვევი ობიექტების მაქსიმალური რაოდენობა. გამოი-სახება დაზღვეული ობიექტების რაოდენობის შეფარდებით დასაზღვევი ობიექტის მთლიან რაოდენობასთან.

სადაზღვევო თანხა (Sum Insured)

1) თანხა, რომლის შესაბამისადაც მზღვეველი აზღვევს დამ-ზღვევის ქონებრივ ან პირად ინტერესს. ანუ, მზღვეველის პა-სუხისმგებლობის მაქსიმალური ლიმიტი. სადაზღვევო თანხა არ უნდა აღემატებოდეს დასაზღვევი ობიექტის სადაზღვევო ღირებულებას. წინააღმდეგ შემთხვევაში, დაზღვევა ჩაითვლება ბათილად სადაზღვევო ღირებულებაზე სადაზღვევო თანხის გადაჭარბების ნაწილში.

2) პირად დაზღვევაში სადაზღვევო თანხა წარმოადგენს მზღვე-ველის მიერ გასაცემი სადაზღვევო ანაზღაურების სინონიმს.

სადაზღვევო მოვლენა (Insurance Event)

იმ გარემოებათა ერთობლიობა, როლებმაც შეიძლება გამო-იწვიოს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომა. ანუ, დაზღვევის ობიექტისადმი ზიანის და დამზღვევისადმი (დაზღვეულისადმი) ზარალის მიყენების პოტენციური შესაძლებლობა.

სადაზღვევო საქმიანობა (Insurance Activity)

დაზღვევისა და გადაზღვევის ხელშეკრულებების გაფორმე-ბასა და განხორციელებასთან, მხარეთა სადაზღვევო ვალდე-ბულებათა შესრულებასთან დაკავშირებული საქმიანობა.

სადაზღვევო უზრუნველყოფის სისტემა (Coverage)

დაზღვევის პირობების მიხედვით სადაზღვევო ანაზღაურების გაანგარიშების მეთოდი, რომელიც იყოფა შემდეგ ჯგუფად:

ა) პროპორციული პასუხისმგებლობის სისტემა (როდესაც სადაზღვევო ანაზღაურების ფარდობა მიღებულ ზარალთან არის სადაზღვევო თანხის დაზღვეული ობიექტის ღირე-ბულებასთან ფარდობის პროპორციული);

ბ) პირველი რისკის სისტემა (სადაზღვევო ანაზღაურება ტოლია ზარალის თანხის, მაგარამ არ უნდა აღემატებოდეს სადაზღვევო თანხას);

კ) ზღვრული პასუხისმგებლობის სისტემა (მზღვეველი ანაზღაურებს დაზღვევის ობიექტის ღირებულებას მხოლოდ სადაზღვევო ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სადაზღვევო შემთხვევის დროს).

სადაზღვევო ღირებულება (Insurance Value, Value of Risk)

დაზღვევის ობიექტის რეალური, ფაქტიური ღირებულება. მისი სიდიდე არ უნდა აღემატებოდეს დაზღვევის ობიექტის შესაძლო დაზიანებით, განადგურებით და/ან დაკარგვით გამოწვეული მოსალოდნელი რეალური ზარალის ოდენობას. პირადი დაზღვევის სახეობებში (სიცოცხლის, საპენსიო, უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევა და სხვა) სადაზღვევო ღირებულება სიმბოლურ, ფიქტიურ ხასიათს ატარებს და მისი ოდენობა განისაზღვრება მზღვეველსა და დამზღვევეს შორის შეთანხმების საფუძველზე. სადაზღვევო ღირებულების გამოანგარიშების წესს გააჩნია გარკვეული თავისებურებანი და დაფუძნებულია ქვეყნის ადგილობრივი კანონმდებლობების მოთხოვნებსა და არსებულ პრაქტიკაზე. მაგალითად, ინგლისში ტვირთის სადაზღვევო ღირებულებად მიჩნეულია ფასი, რაც ტვირთის მფლობელს დაუჯდა გემზე დატვირთვის მომენტიდან, დატვირთვის და დაზღვევის ხარჯების გათვალისწინებით. აშშ-ში ტვირთის სადაზღვევო ღირებულებად ითვლება ის ფასი, რა ფასადაც შესაძლებელია ტრანსპორტირების დაწყების მომენტიდან ამ ტვირთის რეალიზაცია, ტრანსპორტირების ხარჯებისა და მოსალოდნელი მოგების გათვალისწინებით. გერმანულ პრაქტიკაში ტვირთის სადაზღვევო ღირებულებად მიჩნეულია სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის მომენტისათვის ამ ტვირთის სარეალიზაციო ფასი. თუ, დაზღვევის ობიექტის სადაზღვევო ღირებულება ემთხვევა სადაზღვევო პოლისით განსაზღვრულ სადაზღვევო თანხას, ითვლება, რომ განხორციელდა სრული დაზღვევა.

სადაზღვევო შემთხვევა (Accident Losses, Insurance Occurrence)

ფაქტიურად დამდგარი (რელიზებული) სადაზღვევო მოვლენა. ანუ, დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული შემთხვევა ან მოვლენა, რომელმაც გამოიწვია ზარალი და რომლის დადგომისას დგება მზღვეველის პასუხისმგებლობა

სადაზღვევო ანაზღაურების (ქონების დაზღვევაში) ან სადაზღვევო თანხის (პირად დაზღვევაში) გადახდაზე. ყველა სადაზღვევო შემთხვევა თავისი არსით არის სადაზღვევო მოვლენა, მაგრამ ყოველი სადაზღვევო მოვლენა არ ითვლისწინებს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის აუცილებლობას.

სადაზღვევო შენატანის განაკვეთი (Cost Protection)

სადაზღვევო შენატანის ოდენობა სადაზღვევო თანხის ერთეულზე, ანუ სადაზღვევო პრემიის ფარდობა სადაზღვევო თანხასთან.

სამართო აპარია (General Average)

ზარალი, რომელიც გამოწვეულია გემის, ტვირთის და ფრახტის გადასარჩენად წინასწარ განსაზღვრული საგანგებო ქმედების განხორციელების შედეგად ან გადარჩენის ღონისძიებების დაფინანსებით. მაგალითად, ზარალი გამოწვეული: ხანძრის ქრობით; ტვირთის გადარჩენის მიზნით მისი გემბანიდან გადაყრით; გემის გადარჩენის მიზნით მისი მეჩრეზე შეგნებული დასმით, რამაც გამოიწვია გემის კორპუსის, სამანქანო და ნადგარების დაზიანება, საწვავის დანაკარგი; ტვირთის გადარჩენის მიზნით მისი გადაადგილების ან სხვა გემზე გადატვირთვის დროს მიღებული დანაკარგებით და სხვა.

სავალდებულო დაზღვევა (Obligatory Insurance)

დაზღვევის ორგანიზებისა და განხორციელების ფორმა, როდესაც დაზღვევის ობიექტი, სახეობები და განხორციელების წესი განისაზღვრება შესაბამისი კანონმდებლობით და სავალდებულოა მზღვეველსა და დამზღვევეს შორის დაზღვევის ხელშეკრულების დადებისას. სავალდებულო დაზღვევისას მზღვეველი ვალდებულია დადოს ხელშეკრულება დამზღვევთან კანონით განსაზღვრული პირობებით. მსოფლიოში სავალდებულო დაზღვევის ყველაზე გავრცელებული სახეობაა ავტომოტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა.

სავალუტო შეზღუდვა (Currency Restriction)

მთავრობის ან ადმინისტრაციული ორგანოს მიერ განხორციელებული ღონისძიება ვალუტის უცხოეთში გადატანის

აკრძალვის ან შეზღუდვის შესახებ. განსაკუთრებით ფართოდ გამოიყენება გარდამავალი ეკონომიკის მქონე ქვეყნებში. გადაზღვევის ან დაზღვევის იმ ორგანიზაციებთან, რომლებიც სავალუტო შეზღუდვის ზონებში არსებობენ, ხელშეკრულების გაფორმებისას საჭიროა განსაკუთრებული ყურადღება და სიზუსტე.

საპასო ზარალი (Cash Loss)

გადაზღვევის ხელშეკრულების პირობა, რომლის მიხედვითაც გადამზღვეველი თავისი პასუხისმგებლობის ფარგლებში დაუყოვნებლივ უნაზღაურებს მზღვეველს იმ ზარალს, რომელიც გადააჭარბებს გადაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ თანხას. როგორც წესი, ანაზღაურება ხდება ორი კვირის ვადაში.

საკუთარი დაკავება (Retention)

იმ თანხის ეკონომიკურად დასაბუთებული ოდენობა, რომლის ფარგლებშიც რისკის გადაზღვევის დროს მზღვეველი (რისკის გადამცემი) იტოვებს ამ რისკის გარკვეულ ნაწილს საკუთარ პასუხისმგებლობაზე.

სამედიცინო დაზღვევა (Health Insurance)

მოსახლეობის ჯანმრთელობის დაცვის და სოციალური უზრუნველყოფის ფორმა. სამედიცინო დაზღვევის მიზანია დაზღვეულთა სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული დაზიანების დროს მათი სამედიცინო მომსახურებით უზრუნველყოფა, სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად წარმოშობილი სამედიცინო ხარჯების ანაზღაურება და პროფილაქტიკური ღონისძიებების (დისპანსერიზაცია, ვაქცინაცია და სხვა) გატარება. სამედიცინო დაზღვევის სუბიექტები არიან მზღვეველი, დამზღვევი, დაზღვეული და სამედიცინო დაწესებულება (პოლიკლინიკა, საავადმყოფო, სამშობიარო სახლი და ამბულატორია).

სამოქალაქო პასუხისმგებლობა (Legal Liability)

პასუხისმგებლობა მესამე პირებისადმი (Third Party Liability). ნებისმიერი იურიდიული თუ ფიზიკური პირი, რომელსაც შეიძლება პრეტენზია ჰქონდეს დაზღვევის ხელშეკრულების

მონაწილე დამზღვევთან, იწოდება მესამე პირად. მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში ზარალზე ან ზიანზე პასუხისმგებლობა, რომელიც მიადგა მესამე პირს ან მის ქონებას, ექვემდებარება ანაზღაურებას კანონმდებლობის შესაბამისად და ამდენად, იწოდება სამოქალაქო პასუხისმგებლობად. რამდენადაც, აღნიშნულ პასუხისმგებლობაში არსებობს სადაზღვევო ინტერესი, იგი შეიძლება დაზღვეული იქნეს, ხშირ შემთხვევებში, სავალდებულო წესითაც.

სანძვია (Penalties)

კომერციული გარიგების პირობა, რომლის თანახმადაც გარიგების ერთ-ერთ მხარეს უფლება აქვს მეორე მხარის მიერ საკუთარი ვალდებულებების შესრულებლობის ან არასათანადოდ შესრულების შემთხვევაში მოითხოვოს მისგან შესაბამისი ანაზღაურების გადახდა. დაზღვევაში სანქცია არის იძულებითი სახის ღონისძიება სადაზღვევო კანონმდებლობის, ან დაზღვევის ხელშეკრულების დარღვევის დროს. დაზღვევის რიგ სახეობებში მზღვეველს ეკისრება სანქცია სადაზღვევო თანხის ან სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის დაგვიანებისთვის, ხოლო დამზღვევს – სადაზღვევო შესატანის (შესატანების) ან სადაზღვევო პრემიის დაგვიანების გამო. როგორც წესი, სანქცია წარმოადგენს შესატანი ან გადასახდელი თანხის 0,1%-ს თითოეული დაგვიანებული დღისათვის.

საოჯახო დაზღვევა (Family Insurance)

სიცოცხლის ან უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევის ნაირსახეობა, რომლის დროსაც დამზღვევთან ერთად დაზღვეულია მისი ოჯახის სხვა დანარჩენი წევრებიც (მეუღლე, შვილები, მშობლები).

სარჩელი (Suit, Claim, Action)

მოთხოვნა, რომელიც საარბიტრაჟო ან სასამართლო წესით წარედგინება იმ პირს, რომლის პასუხისმგებლობა გამომდინარეობს დაზღვევის პირობებიდან, ან დაკავშირებულია კანონმდებლობითა და დაზღვევის პირობებით განსაზღვრულ გარემოებასთან. როგორც წესი, სარჩელის საარბიტრაჟო ან სასამართლო წესით წარდგენა ხდება მხოლოდ იმ შემ-

თხვევაში, თუ მოპასუხემ ოფიციალურად აიცვია მის მიმართ წამოყენებული მოთხოვნა.

სასარჩელო ვადა (Limitation of Action Prescription)

დროის მონაკვეთი, რომლის განმავლობაშიც მოსარჩელეს შეუძლია მიმართოს სარჩელით არბიტრაჟს ან სასამართლოს. სასარჩელო ვადის ხანგრძლივობა განისაზღვრება ქვეყნის კანონმდებლობით.

სატარიფო მანძილის პრაქტიკა

ტვირთის გადაზიდვის ღირებულების დადგენის პრაქტიკა ტრანსპორტირების პუნქტებს შორის არსებული მანძილის გათვალისწინებით. ანუ, როცა ტარიფის დადგენა ხდება გადაზიდვის მანძილის საფუძველზე.

სახელმწიფო დაზღვევა (State Insurance)

დაზღვევის განხორციელების ერთ-ერთი ორგანიზაციული ფორმა, როდესაც მზღვეველის როლში გამოდის სახელმწიფო ან სახელმწიფო სადაზღვევო ორგანიზაცია. განვითარებულ ქვეყნებში სახელმწიფო სადაზღვევო კომპანიები იქმნება მხოლოდ განსაკუთრებულად საშიში და სპეციფიური რისკების დასაზღვევად. მაგალითად: სამხედრო და სოციალური რისკები, ატომური და კოსმოსური რისკები, სახელმწიფოთაშორისი საკრედიტო და საანგარიშსწორებო რისკები. განვითარებად ქვეყნებში სახელმწიფო სადაზღვევო და გადაზღვევის კომპანიების შექმნის მიზანია სადაზღვევო არხებით ვალუტის უცხოეთში გადინების ხელის შეშლა.

სეგმენტაცია (Segmentation)

სადაზღვევო ბაზრის ცალკეულ სეგმენტებად, ნაწილებად დაყოფა ტერიტორიული, დაზღვევის სახეობების, სადაზღვევო შემოსავლების და სხვა პრინციპების მიხედვით.

სერტიფიკატი აქციის (Share Certificate)

კომპანიის მიერ აქციონერისათვის გაცემული დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს აქციონერის მონაწილეობას კომპანიის

საერთო კაპიტალში. აქციის სერტიფიკატს აქვს შემდეგი რეკვიზიტები: ნომერი, აქციონერის ფლობაში არსებული აქციათა რაოდენობა, აქციათა კატეგორია, აქციონერის ვიანობა, ნომინალური ღირებულება, ემიტენტის სტატუსი, მისამართი, ბანკის ან აგენტის დასახელება. აქციის სერტიფიკატზე დასმული უნდა იყოს ემიტენტის ფაქსიმილე.

სმრტიფიკატი გადახდისუნარიანობის (Certificate of Financial Responsibility)

აშშ-ს ფედერალური სადაზღვევო კომპანიის მიერ გაცემული სერტიფიკატი, რომელიც ადასტურებს გემთფლობელის გადახდისუნარიანობას ქვეყნის ტერიტორიული წყლების დაბინძურების შედეგად წარმოშობილი საფინანსო პასუხისმგებლობის დროს. ასეთი სერტიფიკატის არქონა ითვალისწინებს საჯარიმო სანქციას 100.000 დოლარამდე.

სმრტიფიკატი სადაზღვევო (Certificate of Insurance)

დოკუმენტი, რომელსაც მზღვეველი გასცემს დამზღვევზე იმის დასტურად, რომ შესაბამისი რისკის დაზღვევა განხორციელდა და სადაზღვევო პოლისი გამოწერილია. სადაზღვევო სერტიფიკატს იურიდიული ძალა აქვს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მას ახლავს შესაბამისი წესის დაცვით გაფორმებული სადაზღვევო პოლისი.

სმრტიფიკატი წარმომავლობის (Certificate of Origin)

სერტიფიკატი, რომელიც ადასტურებს ამა თუ იმ ქვეყნისადმი საქონლის მიკუთვნების ფაქტს.

სმრტიფიკატი წონის (Certificate of Weight)

სერტიფიკატი, რომელიც გაიცემა პორტებსა და რკინიგზის სადგურებში და შეიცავს ინფორმაციას ტვირთის თითოეული პარტიის შესახებ მისი მასის ჩვენებით.

სმრტიფიკატი ხარისხის (Certificate of Quality)

დოკუმენტი, რომელიც ადასტურებს საქონლის შესაბამის ხარისხს. გაიცემა სპეციალიზებული ფირმების ან სახელმწიფო უწყებების მიერ.

სერიას (Series)

გამოთქმა, რომელიც იხმარება ტვირთების დაზღვევის პრაქტიკაში ფრანშიზის გამოყენებისას. მხედველობაში მიიღება, რომ ფრანშიზა გამოიყენება ტვირთების სერიასთან (ტვირთის პარტიის განსაზღვრული რაოდენობა) და არა მის შემადგენლობაში შემავალ ცალკეულ ტვირთებთან მიმართებაში.

სესის სპეციალური უფლებები (Special Drawing Rights, SDR)

საერთაშორისო საანგარიშსწორებო და სარეზერვო საშუალება. SDR შემოღებულ იქნა 1989 წელს საერთაშორისო სავალუტო ფონდის გადაწყვეტილებით და მისი მთავარი მიზანი იყო საგადამხდელო ბალანსის უარყოფითი სადღოს დაფარვა საერთაშორისო სავალუტო ფონდში ქვეყნების SDR-ის ქვოტების გადანაწილებით. SDR ნაღდი ფულის მასის სახით არ მიმოიქცეოდა და მას თავისი ღირებულება არ გააჩნდა. იგი იყო ე.წ. „სავალუტო კალათა“ და მისი ღირებულება განისაზღვრებოდა ხუთი წამყვანი ვალუტის (აშშ დოლარი, ინგლისური გირვანქა-სტერლინგი, გერმანული მარკა, ფრანგული ფრანკი, იაპონური იენი) ღირებულებით. საზღვაო გადაზიდვების შესახებ ათენის კონვენციის შესაბამისად SDR გამოიყენებოდა გადაზიდვების სამოქალაქო პასუხისგებლობის ოდენობის განსაზღვრისათვის.

სიკვდილიანობა (Mortality)

დემოგრაფიული მაჩვენებელი, რომელიც გამოისახება სიკვდილიანობის რაოდენობით ყოველ 1.000 კაცზე ერთი წლის განმავლობაში. განასხვავებენ ზოგად და ბავშვთა სიკვდილიანობას. მიღებულია, რომ სიკვდილიანობა განსაკუთრებით დიდია 1 წლამდე ბავშვებსა და 70 წელს გადაცილებულ პირებში, ხოლო მინიმალურია 11-13 წლის ბავშვებში. სიკვდილიანობა არის მოსახლეობის ბუნებრივი მოძრაობის ერთ-ერთი რაოდენობრივი მაჩვენებელი. სიკვდილიანობის წლიური მაჩვენებელი გამოიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$R = M / Q \times 100\%$$

სადაც: R – სიკვდილიანობის წლიური მაჩვენებელი; M – სიკვდილის რაოდენობა წლის განმავლობაში; Q – მოსახლეობის რიცხოვნობა.

სიკვდილიანობის ცხრილი (Mortality Tabel)

წინასწარ გამოთვლილი პარამეტრების შემცველი სტატისტიკური ცხრილები, რომლებშიც ასახულია მოსახლეობის სხვადასხვა ასაკობრივი კატეგორიებისათვის სიკვდილიანობის მაჩვენებლები. განასხვავებენ სიკვდილიანობის ცხრილების შედგენის ორ მეთოდს:

ა) *სრული, როცა ცხრილში მოცემული ასაკობრივი შკალა შედგენილია ერთწლიანი ბიჯებით;*

ბ) *მოკლე, როცა ცხრილში მოცემული ასაკობრივი შკალა აკეტილია 5 ან 10 წლიანი ბიჯის პრინციპით.*

სიკვდილიანობის ცხრილების უმრავლესობა ეფუძნება ე.წ. დემოგრაფიულ მეთოდს, სადაც ძირითად მაჩვენებელს გარდაცვალების ალბათობა (q_x) წარმოადგენს. იგი სიკვდილიანობის ასაკობრივი კოეფიციენტის (m_x) საშუალებით შემდგენაირად განისაზღვრება:

$$q_x = 2m_x / (2 + m_x)$$

სიკვდილიანობის ცხრილები გამოიყენება სადაზღვევო კომპანიების მიერ აქტუარული გათვლების დროს პირადი დაზღვევის სახეობებისათვის. მათზე დაყრდნობით სადაზღვევო კომპანიები ადგენენ სავარაუდო ანაზღაურებებისა და სადაზღვევო თანხების მოსალოდნელი გაცემების დონეს მოსახლეობის ამა თუ იმ კატეგორიისათვის, რაც საფუძველი ხდება სიცოცხლის და პირადი დაზღვევის სხვა სახეობებისათვის გრძელვადიან პოლისებზე სატარიფო განაკვეთების ოპტიმალური ოდენობის დასადგენად.

სიმულაცია (Simulation)

დაზღვეული პირის მიერ არარსებული ავადმყოფობის სინდრომის გამოვლინება სადაზღვევო ანაზღაურების არამართლზომიერად მიღების მიზნით.

სკანდინავიური ახალი საზღვაო დაზღვევის

(Nordic Pool for Marine Insurance; NPMD)

მზღვეველთა საერთაშორისო რეგიონული ორგანიზაცია, რომელიც სპეციალიზებულია საზღვაო დაზღვევის ოპერაციებზე. დაარსდა 1945 წელს. შტაბ-ბინა მდებარეობს ჰელსინკში. მისი შექმნის მიზანია რეგიონში საზღვაო დაზღვევის განვითარება-სრულყოფა.

სიცოცხლის ინდუსტრიული დაზღვევა (Industrial Life Insurance)

სიცოცხლის დაზღვევის სახეობა, რომლის დროსაც სადაზღვევო შესატანები აგენტების მიერ აიკრიფება ყოველკვირეულად, ან ორ კვირაში ერთხელ დამზღვევების საცხოვრებელი ადგილის მიხედვით. არსებობენ სპეციალიზირებული სადაზღვევო კომპანიები, რომლებიც ახორციელებენ მხოლოდ ამგვარ საქმიანობას.

სლიპი (Slip)

დოკუმენტი, რომელიც ეგზავნება პოტენციურ გადამზღვეველ კომპანიას და რომლითაც ხდება რისკის დახასიათება. სლიპი შეიცავს შემდეგ მონაცემებს: გადამცემი კომპანიის (ცედენტი) დასახელება, გადასაზღვევად წარმოდგენილი რისკის მახასიათებლები, სადაზღვევო თანხა, დაზღვევის და გადაზღვევის პირობები, სადაზღვევო პრემიის განაკვეთი, ცედენტი კომპანიის საკუთარი დაკავება. გადამზღვეველი ხელს აწერს სლიპს და მიუთითებს თავისი პასუხისმგებლობის მოცულობას დასაზღვევ რისკში. სლიპი არ წარმოადგენს ოურიდიულ დოკუმენტს, მაგრამ გადაზღვევის ხელშეკრულების დადების შემდეგ იგი არ კარგავს თავის მნიშვნელობას, რადგან იგი გამოიყენება გადაზღვევის ძალაში შესვლის თარიღის განსაზღვრისათვის.

სლოგანი (Slogan)

მზღვეველის სარეკლამო დევიზი.

სოციალური უზრუნველყოფა (Social Security)

ხანდაზმულთა და ქმედუუნარო მოსახლეობის სოციალური დაცვის სისტემა. სოციალური უზრუნველყოფა გულისხმობს

მოსახლეობის გარკვეული კონტიგენტისათვის პენსიებისა და სოციალური დახმარებების გაცემას, მარტოხელა და მრავალშვილიანი დედების მატერიალურ დახმარებას, ინვალიდებისათვის სამუშაო ადგილების შექმნას და სხვა.

სოციოლოგიური გამოკვლევა (Sociological Research)

მოსახლეობის სადაზღვევო ინტერესების შესწავლა ოჯახებისა და საზოგადოების შესაბამისი კონტიგენტის გამოკითხვების საშუალებით. სოციოლოგიური გამოკვლევის მიზანია: სადაზღვევო ხელშეკრულების დადების ან მასზე უარის თქმის მოტივების გარკვევა; სოციალ-ეკონომიკური ფაქტორების ზემოქმედების და ზეგავლენის შესწავლა სადაზღვევო ურთიერთობის განვითარებაზე; დაზღვევის მოტივაციის საკითხები და სხვა. სოციოლოგიური გამოკვლევა შეიძლება იყოს მასობრივი და შერჩევითი. შერჩევითი გამოკვლევის დროს ხდება გენერალური ერთობლიობიდან ისეთი ერთეულების ამორჩევა, რომელთა მიხედვითაც შეიძლება მსჯელობა გენერალურ ერთობლიობაზე. სოციოლოგიური გამოკვლევები ტარდება მოსახლეობის მიერ შევსებული ანკეტებიდან მიღებული ინფორმაციის დამუშავების გზით. სოციოლოგიური გამოკვლევების შედეგებს დიდი მნიშვნელობა აქვს მარკეტინგში, მზღვეველის სტრატეგიული განვითარების გეგმის შემუშავებისას.

სპეციალური პირობები (Special Terms)

დაზღვევის სახეობების უმრავლესობა ხორციელდება დაზღვევის სტანდარტული პირობებით. რიგ შემთხვევებში, დაზღვევის ამა თუ იმ ობიექტის სპეციფიურობიდან გამომდინარე, ამ პირობების შეცვლა, დამატება ან მისი არეალის გაფართოება ხორციელდება სპეციალური პირობების მეშვეობით. სპეციალური პირობები დამატების სახით თან ერთვის სადაზღვევო პოლისს.

სპეციფიკა (Specification)

საქონლის ან მომსახურების ჩამონათვალი მისი რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მახასიათებლების მითითებით. როგორც

წესი, საქონლის ან მომსახურების სპეციფიკა გამყიდველის მიერ მიწოდებულ საქონელთან ან მომსახურებასთან ერთად ეგზავნება მყიდველს. სპეციფიურად იწოდება აგრეთვე გემის რემონტთან დაკავშირებული სამუშაოების დეტალური ჩამონათვალი.

სპი60 (Spin off)

შვილობილი სადაზღვევო კომპანიის გამოყოფა სათაო სადაზღვევო კომპანიისაგან ახალი აქციების ემისიის გზით. სათაო სადაზღვევო კომპანიის აქციონერები იღებენ თავიანთი კუთვნილი წილის შესაბამის აქციებს გამოყოფილი კომპანიისაგან.

სტატისტიკა დაზღვევის (Insurance Statistics)

დაზღვევის სტატისტიკურ მონაცემებს უდიდესი მნიშვნელობა აქვს დაზღვევის და გადაზღვევის ოპერაციების წარმატებით განხორციელებისათვის. სადაზღვევო ბროკერმა, რომელიც გადასცემს მზღვეველს რისკს დასაზღვევად ან გადამზღვეველს გადასაზღვევად, უნდა წარადგინოს ამ რისკის დაზღვევის სტატისტიკური მაჩვენებლები. დაზღვევის სტატისტიკური მაჩვენებლების წარუდგენლობა, არასაკმარისი სახით წარდგენა, დაფარვა ან შეგნებული, წინასწარგამიზნული დამაზინჯება შეიძლება საფუძველი გახდეს მზღვეველის ან გადამზღვეველის მხრიდან რისკის მიღებაზე უარის თქმისათვის. დაზღვევის სტატისტიკური მონაცემები შეიძლება აგებული იქნეს კალენდარული წლის და სადაზღვევო წლის ბაზაზე. კალენდარული წლის ბაზაზე დაფუძნებული დაზღვევის სტატისტიკა ასახავს განსაზღვრული წლების მაჩვენებლებს იმის გაუთვალისწინებლად, თუ რომელ წელს გაფორმდა ესა თუ ის დაზღვევა. სადაზღვევო წლის ბაზაზე დაფუძნებული დაზღვევის სტატისტიკა ასახავს კონკრეტული წლის განმავლობაში განხორციელებული ამა თუ იმ დაზღვევის სახეობის კონკრეტულ ფინანსურ შედეგს.

სტივიდორი (Stevedore)

საზღვაო პორტის ადმინისტრაციის წარმომადგენელი, რომელიც ხელმძღვანელობს გემის პორტში ყოფნის მთელ მანძილ-

ზე გემთან დაკავშირებულ ყველა სამუშაოს. სტივიდორს ეკისრება პასუხისმგებლობა სატვირთო სამუშაოების შესრულების ხარისხზე. გემის პორტში ყოფნის პერიოდში იგი აწარმოებს აღრიცხვით სამუშაოებს გემის კაპიტანთან შეთანხმების საფუძველზე. სტივიდორის მომსახურების ხარჯებს ფარახტის პირობებიდან გამომდინარე ანაზღაურებს გემთმფლობელი ან გემის დამქირავებელი.

სტიმული (Inducement)

ტვირთის ის მინიმალური რაოდენობა, რომლის გადატანით მიღებული შემოსავალი საკმარისი იქნება საექსპლოატაციო ხარჯების დასაფარად და გემის მფლობელს მისცემს მინიმალურ მოგებას.

სტიქიური უბედურება (Natural Catastrophe)

მოულოდნელად წარმოქმნილი მავნე ზემოქმედების მქონე ეკოლოგიური მოვლენა. დაზღვევის თვალსაზრისით სტიქიური უბედურება წარმოადგენს სადაზღვევო რისკს. სტიქიური უბედურების დამანგრეველი ზემოქმედება მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული სტიქიური უბედურების ზონის ეკონომიკური განვითარების ხარისხზე, მის მასშტაბებსა და განაშენიანების სიხშირეზე. სტიქიური უბედურებები ხშირად დამოკიდებულია ერთმანეთზე და ერთმა სტიქიურმა უბედურებამ შეიძლება გამოიწვიოს მეორე. მაგალითად, ქარიშხალი ხშირად იწვევს წყალდიდობას, გვალვას ხშირად მოსდევს მასიური ხანძრები, მიწისძვრებმა და წყალდიდობებმა შეიძლება გამოიწვიოს ეპიდემიები.

სტორნო (Storno)

სიცოცხლის გრძელვადიანი დაზღვევისას მოქმედი ხელშეკრულებების პორტფელის დროის გარკვეული პერიოდისათვის შემცირების მახასიათებელი, მაჩვენებელი. სტორნო მოიცავს სადაზღვევო შესატანის გადაუხდელობის გამო შეწყვეტილი ხელშეკრულებების რაოდენობას. აგრეთვე იმ ხელშეკრულებების რაოდენობას, რომელთა მოქმედებაც შეწყდა დაზღვეულთა გარდაცვალებით ან დაზღვევის ხელშეკრულების მოქმედების ვადის გასვლით. სტორნოს მაჩვენებელი შეიძ-

ლება გამოითვალოს, როგორც სტორნოში შემავალი ხელშეკრულებების რაოდენობის პროცენტული მიმართება დაზღვევის მოქმედი ხელშეკრულებების მთლიან სადაზღვევო პორტფელთან.

სუბროგაცია (Subrogation)

იგივეა, რაც რეგრესის უფლება. მიყენებულ ზარალში დამნაშავე პირის მიმართ დამზღვევის ან დაზღვეულის მიერ პრეტენზიის წაყენების უფლების მზღვეველისათვის გადაცემა, თუ ამ უკანასკნელმა დამზღვევის ან დაზღვეულის სასარგებლოდ მოახდინა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზარალის ანაზღაურება, ანუ სადაზღვევო თანხის გაცემა. დამზღვევი ვალდებულია გადასცეს მზღვეველს მის ხელთ არსებული ყველა დოკუმენტი და მტკიცებულება, რათა მზღვეველმა შეუფერხებლად გამოიყენოს მისთვის მინიჭებული ყველა უფლება მესამე პირისადმი. იმ შემთხვევაში, თუ მზღვეველმა ვერ მოახერხა სუბროგაციის (რეგრესის) უფლების რეალიზაცია დამზღვევის ან დაზღვეულის მიზეზით, ან თუ ეს უკანასკნელნი უარს აცხადებენ, გადასცენ მზღვეველს შესაბამისი დოკუმენტაცია და მტკიცებულებები, მზღვეველი თავისუფლდება სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის ვალდებულებისაგან. თანხის ოდენობა, რომელიც მზღვეველმა შეიძლება მიიღოს სუბროგაციის უფლების გამოყენების შემთხვევაში, არ უნდა აღემატებოდეს მის მიერ გადახდილი სადაზღვევო ანაზღაურების თანხას. მზღვეველის მიერ მიღებული ყოველი თანხა, რომელიც აღემატება დამზღვევისათვის უკვე გადახდილ სადაზღვევო ანაზღაურებას, ექვემდებარება დამზღვევისათვის ან დაზღვეულისთვის დაბრუნებას. ამასთან, დაბრუნებას არ ექვემდებარება ის ნაშეტი, რომელიც მზღვეველმა შეიძლება მიიღოს მთლიანი (სრული) დაღუპვის შემდეგ ავარიის ნარჩენების რეალიზაციის გზით. სუბროგაცია, როგორც წესი, ფორმდება წერილობითი ფორმით შესაბამისი აქტის შედგენის გზით.

სუბროგაციის აქტი (Subrogation Form)

დამზღვევის მიერ მისთვის მიყენებულ ზარალში დამნაშავე მესამე პირისადმი პრეტენზიის წაყენების უფლების მზღვეველისათვის გადაცემის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

სუბსტიტუტი (Substitute)

ჩარტერის პირობა, რომელიც უფლებას აძლევს გემის მფლობელს შეცვალოს გემი იგივე ღირებულებისა და ანალოგიური ტექნიკური მახასიათებლების მქონე სხვა გემით.

სუპერინტენდენტი (Superintendent)

გემის მფლობელის მიერ დანიშნული პირი, რომელიც მეთვალყურეობს გემის რემონტის პროცესს. მისი დაქირავების ხარჯების გაითვალისწინება რემონტის ხარჯებში.

სურვეიერი (Surveyor)

ექსპერტი ან სპეციალიზებული სურვეირული კომპანიის წარმომადგენელი, რომელიც აწარმოებს გემისა და ტვირთის დათვალიერებას, აკეთებს დასკვნას მათი მდგომარეობის შესახებ, ადგენს ავარიის შედეგად გამოწვეული ზარალის ოდენობას და მის ხასიათს. სურვეირი შეიძლება მოწვეული იქნეს გემთმფლობელის, გემის დამქირავებლის, ტვირთის მფლობელის, სადაზღვევო კომპანიის და საკლასიფიკაციო საზოგადოების მიერ. სურვეირი დაზღვეული ან დაზიანებული ობიექტის დათვალიერების შემდეგ ადგენს დათვალიერების აქტს ან ავარიულ სერტიფიკატს, რომელიც წარმოადგენს მხარეთა შორის დავის გადაწყვეტის და/ან ზარალის ანაზღაურების საფუძველს.

სუფთა (Clean)

ტერმინი, რომელიც დაზღვევაში გამოიყენება იმ შემთხვევაში, თუ სადაზღვევო პოლისზე მოცემული სადაზღვევო პერიოდის განმავლობაში ადგილი არ ჰქონია ზარალს.

ტ

ტანტემა, წილი გადაფლვველის მოზმბაში (Profit Commission, Bonus)

საკომისიო მოგებიდან. ტანტემის დათქმას შეიცავს გადაზღვევის ხელშეკრულებების უძრავლესობა და წარმოადგენს გადაზღვეველის მიერ გადაზღვევის წახალისების ფორმას გადაზღვევის ოპერაციების კეთილსინდისიერი, წარმატებული და ყურადღებიანი წარმოებისათვის. ტანტემის გადახდა წარმოებს ყოველწლიურად გადაზღვეველის მიერ პროცენტის სახით გადაზღვევის იმ ხელშეკრულებებიდან მიღებული წმინდა მოგებიდან, რომლებშიც მონაწილეობს გადაზღვევი.

ტარა (Package)

ტვირთის შესაფუთად, შესანახად და ტრანსპორტირებისათვის საჭირო ნაკეთობა. განასხვავებენ:

- ა) სამომხმარებლო ტარა – ფლაკონი, ქილა, ბოთლი, ყუთი და სხვა;
- ბ) დამატებითი ტარა – ტომარა, ყუთი, ზეწარი და სხვა;
- გ) სატრანსპორტო ტარა – კასრი, ცისტერნა, ავზი და სხვა.

ტარიში სადაზღვევო (Insurance Tariff)

ფულადი სახით ან სადაზღვევო თანხასთან მიმართებაში პროცენტულად გამოსახული ბრუტო-განაკვეთი. სადაზღვევო ტარიფის საფუძველს წარმოადგენს ნეტო-განაკვეთი, რომელიც განკუთვნილია უშუალოდ სადაზღვევო ანაზღაურებისა და სადაზღვევო თანხების გაცემის უზრუნველსაყოფად. სადაზღვევო ტარიფის ანუ ბრუტო-განაკვეთის შემადგენელია აგრეთვე დატვირთვის განაკვეთი, რომელიც განკუთვნილია საქმისწარმოების, პრევენციული ღონისძიებების და სხვა ხარჯების დასაფინანსებლად. დატვირთვის განაკვეთი ითვალისწინებს მოსალოდნელი მოგების განაკვეთსაც. ტარიფის განაკვეთის ოდენობა, როგორც წესი, გამოითვლება სადაზღვევო პრაქტიკასა და სადაზღვევო სტატისტიკაზე დაყრდნობით.

ტარიფი ტარის (Tariff for Tare Carriage)

ტარიფის განაკვეთი, რომელიც გამოიყენება ცარიელი ტარის ტრანსპორტირების დროს. ტარის ტარიფი, როგორც წესი, გაცილებით დაბალია ჩვეულებრივი ტვირთის ტრანსპორტირების ტარიფთან შედარებით.

ტენდერის ღატიშა (Tender Clause)

ტენდერის ჩატარების პირობას ითვალისწინებს გემების დაზღვევის პოლისები. დამზღვევი ვალდებულია გემისთვის ნებისმიერი სახის დაზიანების და ზარალის შემთხვევაში აცნობოს მზღვეველს მომხდარის შესახებ. რის შემდეგაც, მზღვეველის თანხმობის საფუძველზე ინიშნება ავარიული კომისარი. გემის შეკეთებაზე ცხადდება ტენდერი და ინფორმაცია ამ ტენდერის შესახებ ეგზავნება ყველა პოტენციურ ფირმას, რომელმაც შესაძლებელია ჩატაროს სარემონტო სამუშაოები. ამასთან, საბოლოო გადაწყვეტილებას რემონტის ჩატარების ტენდერში გამარჯვებული ფირმისთვის ამ უფლების მინიჭების შესახებ, იღებს მზღვეველი. აღნიშნული პირობის დარღვევა შეიძლება მზღვეველის მხრიდან სარემონტო სამუშაოების არასრულად ანაზღაურების საფუძველი გახდეს.

ტერიტორია დაზღვევის (Insurance Territory)

დაზღვევის ტერიტორია არის ტერიტორია, რომელზეც ვრცელდება დაზღვევის მოქმედება. დაზღვევის ტერიტორია შეიძლება იყოს:

- ა) *ფიქსირებული მისამართი – დაზღვეული შენობისათვის, შენობის შიგთავსი დაზღვეული ქონებისათვის, სასაწყობო მარაგებისათვის და სხვა;*
- ბ) *გადაადგილების და ტრანსპორტირებს მარშრუტი – დაზღვეული ტვირთისათვის, დაზღვეული მგზავრებისათვის და სხვა;*
- გ) *ერთი ან რამდენიმე ქვეყნის ტერიტორია – სიცოცხლის ან უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევის მფლობელისათვის, სამოგზაურო დაზღვევის მფლობელისათვის, დაზღვეული ავტომობილისათვის და სხვა.*

დაზღვევის ტერიტორია განისაზღვრება სადაზღვევო ხელშეკრულებაში. სადაზღვევო ხელშეკრულებით დაზღვევის ტერიტორიის გარდა შეიძლება განისაზღვროს ტერიტორიები, რომლებზეც არ მოქმედებს დაზღვევა. მაგალითად, საომარი მოქმედებების, სტიქიური უბედურებების, მაღალი რისკის მქონე ტერიტორიები. აგრეთვე ტერიტორიები, სადაც შეუძლებელია სადაზღვევო შემთხვევის გარემოებათა დადგენა, ზარალის ტექნიკური და ფინანსური ექსპერტიზა და ტერიტორიები, სადაც არ მოქმედებს ან შეზღუდულია სახელმწიფო იურისდიქცია. თუ სადაზღვევო შემთხვევით მიღებული ზარალი დადგა დაზღვევის ტერიტორიის გარეთ, მზღვეველი თავისუფლდება სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდის პასუხისმგებლობისაგან.

ტვირთვების არამზა (Mix of Cargo)

რისკის ერთ-ერთი სახეობა, რომელიც დაკავშირებულია ტვირთის გადაზიდვების ოპერაციებთან. ტვირთის არეგას ადგილი აქვს თხევადი და ფხვიერი ტვირთების ტრანსპორტირებისას. ტვირთების არევის რისკი არ შედის დაზღვევის სტანდარტულ პირობებში და მისი დაზღვევა შესაძლებელია მხოლოდ დამატებითი სადაზღვევო პრემიის გადახდის გზით.

ტვირთვების სატარიფო ნომინალური

სატარიფო ვგუფების მიხედვით გადასაზიდი ტვირთების განაწილება გადაზიდვის ღირებულების ოდენობის დადგენის მიზნით. თითოეულ ვგუფში შედის ერთნაირი მანასიათებლების მქონე ტვირთები, რაც საშუალებას იძლევა მათ მიმართ გამოყენებული იქნეს ერთნაირი სატარიფო განაკვეთი.

ტვირთი (Cargo)

გადასაზიდი ყველა საქონლის ზოგადი დასახელება, ან საქონელი და ქონება, რომლის ტრანსპორტირება ხდება საავტომობილო, საჰაერო, სარკინიგზო და საზღვაო სატვირთო საშუალებებით. კლასიფიცირების მიხედვით, ტვირთი შეიძლება იყოს: გენერალური, მალფუჭებადი, დასაფასოებელი

ანუ დაუფასოებელი, ჩამოსასხმელი ანუ თხევადი, საშიში. საშიში ტვირთები დაყოფილია ცხრა კლასად და მათი ტრანსპორტირება ხორციელდება „საშიში ტვირთების საზღვაო გადაზიდვების საერთაშორისო კოდექსით“ განსაზღვრული მოთხოვნებისა და წესების დაცვით.

ტვირთი პარცელური (Parcel Cargo)

ძვირადღირებული და ფასიანი ტვირთის მცირე პარტიები, რომლებსაც განეკუთვნება ძირითადად არასასაქონლო ტვირთები: სარეკლამო მასალები, საქონლის ნიმუშები, საჩუქრები და სხვა. პარცელური ტვირთების გადაზიდვა ხორციელდება პარცელური ქვითრის საფუძველზე, რომელიც ცვლის კონოსამენტს. ქვითარში მითითებულია ტვირთის დასახელება, ტვირთის გამგზავნი და მიმღები, ტვირთის ადგილების რაოდენობა, მასა და სხვა აუცილებელი მონაცემები. ჩატვირთვის ორდერზე, როგორც წესი, კეთდება მინიშნება: „To be shipped under parcel receipt“, ანუ ჩატვირთვა მოხდა პარცელური ქვითრის საფუძველზე.

ტვირთის დაზიანება სხვა ტვირთით (Damage by other Cargo)

დაზღვეული ტვირთის დაფარული და/ან აშკარა ფიზიკური დაზიანება სხვა ტვირთის მიერ. როგორც წესი, აღნიშნული რისკით გამოწვეული ზარალი არ ანაზღაურდება მზღვეველის მიერ ტვირთის დაზღვევის სტანდარტული პირობებით. თუმცა, თუ ამგვარი დაზიანების მიზეზი გახდა დაზღვევის პირობებში მითითებული რისკი, ანუ ამ რისკმა გამოიწვია ტვირთის დაზიანება სხვა ტვირთის მიერ, ზარალი ექვემდებარება ანაზღაურებას.

ტვირთის დაზიანება ტენიით (Sweat Damage)

ივლისსხმება ტვირთის დაზიანება ტენიანობის მომატებით, რაც წარმოადგენს ტემპერატურული ცვლილების შედეგს. ასე მაგალითად, რთული მეტეოროლოგიურ და კლიმატურ პირობებში ხშირად ადგილი აქვს გემის ტრიუმის კედლებზე ჰაერის კონდენსირების შედეგად წყლის წვეთების წარმოქმნას,

რამაც შეიძლება დაზიანოს ტვირთი ან ტვირთის ნაწილი, ან შეუცვალოს მას ფიზიკური და ქიმიური თვისებები. აღნიშნული რისკით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას ტვირთის დაზღვევის სტანდარტული პირობები არ ითვალისწინებს. ტენით ტვირთის დაზიანების დათქმა სადაზღვევო პოლისში კეთდება დამატებით.

ტვირთის პარტია, პარცელი (Parcel of Goods)

ერთი სატრანსპორტო დოკუმენტის მიხედვით მიღებული გადასაზიდი ტვირთების ერთობლიობა. ამ შემთხვევაში ფრახტის გადახდა ხორციელდება ტვირთის ერთეულის შესაბამისად, იმის მიუხედავად, თუ რამდენად არის გამოყენებული ამ ტვირთის მიერ გემის ტონაჟი და გემის საბარგო სათავსოების მოცულობა.

ტვირთის ტრანსპორტაჟის უზრუნველყოფა (Reconditioning Cargo)

თუ ეკონომიურად გამართლებულია, დამზღვევი ვალდებულია უზრუნველყოს დაზიანებული ტვირთის ტრანსპორტაბელობა. ანუ, დაზიანებული ტვირთის ისეთ მდგომარეობაში მოყვანა, როცა შესაძლებელი იქნება მისი ტრანსპორტირება. ამასთან დაკავშირებულ ხარჯებს (ხელახალი შეფუთვა, დახარისხება, გაშრობა და სხვა) ანაზღაურებს მზღვეველი. იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული ღონისძიებების გატარება საჭიროებს ტრანსპორტირების რეისიდან გადახვევას და/ან რეისის შეცვლას, რეისის შეცვლასთან დაკავშირებულ ხარჯებს ანაზღაურებს დამზღვევი.

ტონა (Ton)

მასისა და მოცულობის ზომის ერთეული. უდრის 1000 კგ-ს.

ტონა ბრკელი, ინგლისური (Long Ton)

უდრის 1016 კგ-ს. გამოიყენება ინგლისურენოვან ქვეყნებში.

ტონა მოკლე, ამერიკული (Short Ton)

უდრის 907 კგ-ს.

ტონა რამსტრის (Register Ton)

უდრის 100 კუბურ ფუტს, ან 2,83 კუბურ მეტრს.

ტრავმა (Trauma, Injury)

ადამიანის სხეულის ქსოვილების, ორგანოების და/ან მთლიანი ონგანიზმის დაზიანება მასზე მექანიკური, თერმული, ელექტრული, ქიმიური ან სხვა სახის ზემოქმედების შედეგად. ტრავმა იწვევს ადამიანის ჯანმრთელობის დაზიანებას ან მის სიკვდილს. დაზიანების ხარისხის მიხედვით განასხვავებენ ტრავმების შემდეგ კატეგორიებს:

ა) მაკროტრავმა – დაზიანება, ჯანმრთელობის მნიშვნელოვანი დარღვევებით;

ბ) მიკროტრავმა – დაზიანება, ჯანმრთელობის უმნიშვნელო დარღვევებით;

გ) ფსიქიური ტრავმა – გარე პირობებიდან გამომდინარე პათოლოგიური ემოციური ზემოქმედება;

დ) რეპატიული ტრავმა – სიცვიის პათოგენური ზემოქმედება, რაც იწვევს სხეულის ან სხეულის ნაწილის მოყინვას, ორგანიზმის რეაქტიულობის დარღვევას, ინფექციებისადმი იმუნიტეტის დაქვეითებას.

განასხვავებენ მძიმე და მსუბუქ ტრავმებს:

ა) მძიმე – ტრავმა, რომელიც იწვევს გამოკვეთილ ანატომიურ ცვლილებებს და მნიშვნელოვან ფუნქციონალურ დარღვევებს (ხერხემლის, ზურგის ტვინის, მკერდის ღია და დახურული დაზიანებები, მრავლობითი მოტეხილობები, მნიშვნელოვანი დამწვრობები, III და IV ხარისხის გაყინვა და სხვა);

ბ) მსუბუქი – ტრავმა, გამოკვეთილი ანატომიური ცვლილებებისა და მნიშვნელოვანი ფუნქციონალური დარღვევების გარეშე (შინაგანი ორგანოების, კიდურების დაზიანების გარეშე, ძლიერი ნერვული და სისხლის სადენების დაზიანების გარეშე, I და II ხარისხის გაყინვა, მსუბუქი დამწვრობა და სხვა).

ტრანსპორტირების აქტი (Carrier's Statement)

ფრანსის დროს ტვირთის დანაკლისის, გაფუჭების და დაზიანების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომელიც შედგენილია ტვირთის გადამტანის მიერ და გადაეცემა ტვირთის დამზღვევს ან ტვირთის მიმღებს დანიშნულების პუნქტში. იმდენად, რამდენადაც აქტში ფიქსირდება დაზიანების მიზეზი, ზარალის ოდენობა და სასიათი, იგი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს მზღვეველის მიერ ზარალის ლიკვიდაციის პროცესში. მზღვეველისადმი ზარალის ანაზღაურების პრეტენზიის წაყენების, მისი პასუხისმგებლობის ხარისხის და ოდენობის განსაზღვრის თვალსაზრისით ტრანსპორტირების აქტი წარმოადგენს ერთ-ერთ მთავარ დოკუმენტს.

ტრიპლიკანტი (Triplicate)

დოკუმენტის მესამე ეგზემპლარი.

უ

უბედური შემთხვევა (Accident)

1) უეცარი, წინასწარ არაპროგნოზირებადი მოვლენა (შემთხვევა), რამაც გამოიწვია ადამიანის ჯანმრთელობის დაზიანება ან სიკვდილი. უბედური შემთხვევა ითვლება სასიკვდილოდ, თუ ადამიანი გარდაიცვალა შემთხვევის ადგილას ან დროის გარკვეული პერიოდის შემდეგ ამ უბედური შემთხვევის დადგომით მიყენებული დაზიანების შედეგად. როგორც წესი, უბედური შემთხვევა განეკუთვნება პირადი დაზღვევის სახეში სადაზღვევო შემთხვევის კატეგორიას.

2) ავარია, აფეთქება, კატასტროფა, საგზაო შემთხვევა, რომელსაც თან ახლავს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან დაღუპვა (განადგურება). უბედური შემთხვევების ჩამონათვალი, რომლის დროსაც მიღებული ზარალი ექვემდებარება მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურებას, განსაზღვრულია დაზღვევის პირობებით.

უბედური შემთხვევებისგან დაზღვევის ორგანიზაციების ასოციაცია (Accident Offices Association)

დაარსდა დიდ ბრიტანეთში 1906 წელს. მიზანი – ეკონომიკურად დასაბუთებული ერთიანი სადაზღვევო ტარიფის შემუშავება და უბედური შემთხვევებისაგან დაზღვევის კომპანიებს შორის არსებული კონკურენციის შესუსტება. 1985 წელს გაერთიანდა ბრიტანეთის მზღვეველთა ასოციაციაში.

უზო-უკვლოდ დაკარგვა გემის (Missing Ship)

გემის დაკარგვა, როცა ხანგრძლივი დროის განმავლობაში არ მოიპოვება ინფორმაცია მის შესახებ. უზო-უკვლოდ გემის დაკარგვის შემთხვევაში ზარალად მიიჩნევა გემის სრული ანუ მთლიანი დაღუპვა (Actual Total Loss). ასეთ შემთხვევაში გემის და ტვირთის მფლობელებს უფლება აქვთ მიიღონ სრული სადაზღვევო ანაზღაურება მხოლოდ იმ პირობით, თუ ისინი ქონებაზე საკუთარ უფლებას გადასცემენ მზღვეველს.

უპირობო ზრანშიზა (Unconditional Deductible)

დაზღვევის პირობებით განსაზღვრული აბსოლუტური, წინასწარფიქსირებული თანხა ან სადაზღვევო თანხიდან პროცენტი, რომელიც გამოაკლდება სადაზღვევო ანაზღაურებას მისი გაცემის დროს. ანუ, მზღვეველი არ აანაზღაურებს ზარალს, თუ იგი არ აღემატება ფრანშიზის სიდიდეს. თუ, ზარალის ოდენობა მეტია ფრანშიზაზე და არ აღემატება სადაზღვევო თანხას, მზღვეველი აანაზღაურებს სხვაობას სრულ ასანაზღაურებელ ზარალსა და ფრანშიზას შორის. თუ, ზარალის ოდენობა მეტია ფრანშიზაზე და აღემატება სადაზღვევო თანხას, მზღვეველი აანაზღაურებს სხვაობას სადაზღვევო თანხასა და ფრანშიზას შორის. ამ შემთხვევაში მხედველობაში მიიღება ის გარემოება, რომ ზარალის ანაზღაურების გარკვეული წილი რჩება დამზღვევის პასუხისმგებლობის ქვეშ. როგორც წესი, გამოიყენება დიდი და სახიფათო რისკების დაზღვევისას, რათა დამზღვევი უფრო მეტი ყურადღებით მოეპყროს დაზღვეულ ქონებას.

ურთიერთდაზღვევა (Mutual Insurance)

ურთიერთდაზღვევას ადგილი აქვს იმ შემთხვევაში, როცა პირების გარკვეული ჯგუფი ურთიერთმოლაპარაკების საფუძველზე განსაზღვრული პირობებისა და ლიმიტების ფარგლებში ქმნიან ურთიერთდაზღვევის საზოგადოებებს (სპეციალური სარეზერვო ფონდები), ერთმანეთის ზარალების ანაზღაურებისათვის. ურთიერთდაზღვევა წარმოადგენს სადაზღვევო დაცვის ერთ-ერთ ორგანიზაციულ ფორმას, რომლის დროსაც ყოველი დამზღვევი იმავდროულად არის ურთიერთდაზღვევის საზოგადოების (ფონდის) წევრი (მონაწილე). საზღვაო დაზღვევაში ურთიერთდაზღვევის ტიპიურ ფორმას წარმოადგენს გემთმფლობელების ურთიერთდაზღვევის კლუბები.

ურთიერთდაზღვევის კლუბები (Protection and Indemnity Clubs)

ზარალის ურთიერთდაფარვის უზრუნველსაყოფად გემთმფლობელების მიერ შექმნილი ორგანიზაცია. ასეთი ორგანიზაციების შექმნის მიზანია იმ ზარალების ანაზღაურება, რომლებიც არ არის გათვალისწინებული საზღვაო დაზღვევის ხელ-

შეკრულებით: გემის ეკიპაჟის, მგზავრების, პორტის მუშაკების დალუპვის ან დასახინრების პასუხისმგებლობისგან დაზღვევა; გემების შეჯახებისას სხვა გემზე მიყენებული ზარალის 25%-ის ანაზღაურება; უძრავი და მცურავი საგნებით გემის დაზიანება; გემთმფლობელის პასუხისმგებლობის დაზღვევა მიბარებული ტვირთის დაზიანებისათვის. თავისი წევრების ინტერესების დაცვის მიზნით კლუბებს ჰყავთ წარმომადგენლები და კორესპონდენტები სხვადასხვა პორტებში. ამჟამად მსოფლიოში მოქმედებს დაახლოებით 70 კლუბი. კლუბების ფინანსური ბაზის ფორმირება ხდება წევრთა შენატანების საფუძველზე, რომლითაც იქმნება ზარალების ანაზღაურების და საქმისწარმოების ფონდები. შენატანების ოდენობას განსაზღვრავს შემდეგი ფაქტორები: გემის ტიპი, ტონაჟი, ცურვის რაიონი, სადაზღვევო პასუხისმგებლობის მოცულობა, ეროვნული კანონმდებლობის თავისებურებანი. კლუბს მართავს დირექტორთა საბჭო, რომელიც აირჩევა გემთმფლობელთა წარმომადგენლებისაგან.

უფლებამონაცვლე (Successor)

დაზღვევაში იგულისხმება პირი, რომელსაც გადაეცემა უფლება სადაზღვევო პოლისზე. უფლებამონაცვლეს არ შეიძლება ჰქონდეს იმაზე მეტი უფლებები, ვიდრე პოლისზე უფლებების გადამცემს (ცედენტი).

უფლებამონაცვლეობა (Succession)

უფლებების და მოვალეობების ან ცალკეული უფლებების გადასვლა ერთი პირიდან მეორე პირზე. უფლებამონაცვლეობა შეიძლება განხორციელდეს კანონის, ხელშეკრულების ან სხვა იურიდიული დოკუმენტის ძალით.

უშუალო მიზეზი (Proximate Cause)

ქმედითი, აქტიური მიზეზი, რომელსაც მოქმედებაში მოჰყავს მოვლენათა ის ჯაჭვი, რომელსაც საბოლოო ჯამში მივყავართ გარკვეულ შედეგამდე. უშუალო მიზეზის არსებობა არ გულისხმობს, რომ იგი აუცილებლად პირველი (საწყისი) ან ბოლო (დამამთავრებელი) მიზეზი უნდა იყოს. იგი არის

ე.წ. ღომინანტი ან ქმედითი მიზეზი, რაც ნიშნავს, რომ არსებობს უშუალო, პირდაპირი კავშირი მიზეზსა და შედეგს შორის. თუ არსებობს რამდენიმე მიზეზი, მაშინ უშუალო მიზეზი არის არსებული მიზეზებიდან ღომინანტი და/ან ყველაზე მეტად ქმედითი, რომელსაც განსაზღვრავს შედეგს. მაგალითად, შტორმის დროს გემის დაღუპვის მიზეზი შეიძლება გახდეს შტორმისაგან დამოუკიდებელი მიზეზი – გემზე მომხდარი ხანძარი. ანუ, მიუხედავად იმისა, რომ გემი დაიღუპა შტორმის დროს, დაღუპვის უშუალო მიზეზს წარმოადგენს ხანძარი.

უძრავი ობიექტი (Fixed Object)

ტერმინი, რომელიც გამოიყენება გემის არამცურავ, უძრავ ობიექტთან შეჯახების დროს. მაგალითად: ნავსაყუდელი, ნავმისადგომი და სხვა. გემის დაზღვევის სტანდარტული პირობები არ ითვალისწინებს ზარალის ანაზღაურებას მისი უძრავ ობიექტთან შეჯახების შემთხვევაში. ამ რისკის დაზღვევა ხორციელდება დამატებითი პირობებით.

ფ

ფაქტიური მთლიანი დაზღუპვა (Actual Total Loss)

დაზღვეული ქონების დაღუპვა ან განადგურება, როცა ტექნიკურად შეუძლებელია მისი აღდგენა. მაგალითად, გემის კლდეებზე შეჯახების შედეგად მისი სრული დაღუპვა, ან გემის და ტვირთის ჩაძირვა. ფაქტიური მთლიანი დაღუპვის დროს მზღვეველი ვალდებულია დამზღვევს სრულად გადაუხადოს სადაზღვევო თანხა, რის შემდეგაც აღნიშნულ (დაღუპულ) ქონებაზე უფლება მთლიანად ან ნაწილობრივ გადაეცემა მზღვეველს. ამასთან, დამზღვევის მხრიდან ქონების გადაცემაზე თანხმობის დამადასტურებელი დოკუმენტის არსებობა მზღვეველისათვის სავალდებულო არ არის.

ფორს-მაჟორი (Force Majeure)

1) გარემოება, რომლის დადგომის წინასწარ განსაზღვრა და თავიდან აცილება შეუძლებელია.

2) გარემოება, რომელიც ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობისაგან ათავისუფლებს ზარალში დამნაშავე მხარეს (გადაშვიდველი ორგანიზაცია, სამშენებლო კომპანია, ავტომობილის მფლობელი, სამრეწველო საწარმო).

ფორს-მაჟორული სიტუაცია, როგორც წესი, დაკავშირებულია სტიქიურ მოვლენებთან და იგი განიხილება, როგორც სადაზღვევო შემთხვევა.

ფრანშიზა (Deductible, Franchise)

ზარალის ნაწილი, რომელსაც არ ანაზღაურებს მზღვეველი. ფრანშიზის ოდენობა განისაზღვრება მხარეთა შეთანხმებით და ფიქსირდება სადაზღვევო ხელშეკრულებაში აბსოლუტული ოდენობით ან პროცენტულად სრული სადაზღვევო თანხიდან ან ზარალის სრული სიდიდიდან თითოეული დაზღვეული ობიექტისთვის ცალ-ცალკე. ფრანშიზის ოდენობა გარდა აბსოლუტური და პროცენტული მაჩვენებლისა შეიძლება გამოსახული იყოს დროითი მაჩვენებლით. მაგალითად, სამედიცინო დაზღვევაში ფრანშიზა სტაციონარული მკურნალობის

პირველი 7 დღე, ანუ მზღვეველის მიერ არ ანაზღაურდება პირველი 7 დღის მკურნალობის სამედიცინო ხარჯები. ფრანშიზა შეიძლება იყოს პირობითი და უპირობო. პირობითი ფრანშიზის დროს მზღვეველი არ ანაზღაურებს ზარალს, თუ მისი სიდიდე არ აღემატება ფრანშიზის დათქმულ განაკვეთს და აანაზღაურებს ზარალს სრულად, თუ იგი აღემატება ფრანშიზის დათქმულ განაკვეთს. უპირობო ფრანშიზის დროს მზღვეველის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ზარალის სიდიდიდან ფრანშიზის თანხის გამოკლებით. ფრანშიზას გამოიყენება გააჩნია შემდეგი ეკონომიკური დატვირთვა:

ა) მზღვეველი თავიდან იცილებს დაზღვევის პრაქტიკაში დიდი რაოდენობით არსებულ უმნიშვნელო, მცირე სიდიდის ზარალების ადმინისტრირების ხარჯებს;

ბ) დამზღვევი და/ან დაზღვეული ინაწილებს რა მოსალოდნელი ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობას, მეტი ყურადღებით ეკიდება რისკის და/ან ზარალის სიდიდის შემცირების, აგრეთვე დაზღვეული და/ან დაზიანებული ქონების შენარჩუნების საკითხს;

გ) ფრანშიზას არსებობა სავარძნობლად გამირიცხავს დაზღვევის პრაქტიკაში თაღლითობის განხორციელების შესაძლებლობას და მნიშვნელოვნად ამცირებს მოგების მიღების მინიმალურ საფარს. ამცირებს მოგების მიღების მინიმალურ საფარს დაზღვეული პირის მიერ სხეულის განზრახ დაზიანება, დაზღვეული ქონების განზრახ განადგურება, დაზღვეული მოსავლის განზრახ განადგურება).

ფრანტი (Freight)

გადასახადი საზღვაო ან საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადატანისათვის. ხელშეკრულების პირობების მიხედვით ფრანტის გადახდა წარმოებს პროდუქციის ერთეულზე ან მთლიან პროდუქციაზე. ჩვეულებრივ, ფრანტს იხდიან ტვირთის რაოდენობაზე, რომელსაც აბარებენ დანიშნულების პუნქტში. ტვირთის გადამზიდველს გააჩნია სადაზღვევო ინტერესი ფრანტში და შესაბამისად, ფრანტი შეიძლება იყოს დაზღვევის ობიექტი.

ვრახტი მოსალოდნელი (Anticipated Freight)

ვრახტი, რომლის მიღება მოსალოდნელია გემის მფლობელისათვის დროის განსაზღვრულ მონაკვეთში. ვრახტის დაკარგვის რისკი შეიძლება დადგეს გემის სრული, მთლიანი დალუპვის შემთხვევაში. ამდენად, გემის მფლობელს მოსალოდნელ ვრახტში გააჩნია სადაზღვევო ინტერესი და იგი შეიძლება დაზღვეული იქნეს.

ვრახტის ავანსი (Advance Freight)

ფულადი თანხა, რომელსაც გემის დაქირავებული ან ტვირთის გამგზავნი უხდის გემმფლობელს პორტში ტვირთის გემზე დატვირთვის ხარჯების ასანაზღაურებლად. როგორც წესი, ვრახტის ავანსი ითვლება გამოძევაზე ვრახტად და დაბრუნებას არ ექვემდებარება. ტვირთის მფლობელს ყოველთვის გააჩნია სადაზღვევო ინტერესი ვრახტის ავანსთან მიმართებაში და, აქედან გამომდინარე, იგი შეიძლება წარმოადგენდეს დაზღვევის ობიექტს. იმ შემთხვევაში, როცა ვრახტის ხელშეკრულება ითვალისწინებს ვრახტის გადახდას ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანისას, ჩარტერში, როგორც წესი, ფიქსირდება გემმფლობელის ან გემის კაპიტნის უფლება, ავანსის სახით მოითხოვოს ვრახტის მთლიანი თანხის 1/3 პორტში გემის დატვირთვისთან დაკავშირებული ხარჯების დასაფარად.

ვრახტის ბანაკვითი (Rate of Freight)

ვრახტის განაკვეთი გამოიანგარიშება ტვირთის ერთეულზე. თუ ვრახტის ოდენობა არ არის განსაზღვრული ტვირთის შესაბამისად, მაშინ ვრახტის განაკვეთი ღვინდება მხარეთა შეთანხმებით გადაზიდვის პირობებიდან გამომდინარე. ასეთ შემთხვევებში ვრახტის განაკვეთის ოდენობა ძირითადად განისაზღვრება ტვირთის სახეობის, გადაზიდვის მანძილის და გადაზიდვის მიმართულების შესაბამისად.

ვრახტის ერთეული (Freight Unit)

ვრახტის ერთეული ღვინდება ტვირთის: წონის ერთეულზე (ტონა); მოცულობის ერთეულზე (კუბური მეტრი, კუბუ-

რი ფუტი, ხორბლის ბუშელი, ლიტრი, გალონი, ბარელი); შეფუთვის ერთეულზე (კიპა, ყუთი, კასრი). განსაკუთრებულად ძვირფასი ტვირთებისათვის ფრანხტის ერთეული განისაზღვრება ტვირთის ღირებულებიდან ფიქსირებული პროცენტით.

ფრანხტის ინდექსი (Freight Indexes)

ტვირთების საზღვაო გადაზიდვებში გამოყენებული ფრანხტის ფასის ფარდობითი მაჩვენებელი. ფრანხტის ინდექსის გამოთვლას ახორციელებენ სახელმწიფო და კერძო ორგანიზაციები. ფართოდ გამოიყენება ბრიტანეთის საზღვაო მიმოსვლის პალატის (Camber of Shipping Freight) და რიგი ქვეყნების (ნორვეგია, იტალია, გერმანია) მიერ მიღებული ფრანხტის ინდექსები.

ფრანხტის ნაწილობრივი დაკარგვა (Partial Loss of Freight)

იმ შემთხვევაში, როცა გემის მფლობელისათვის ფრანხტის გადახდა წინასწარ ხდება, ფრანხტის ნაწილობრივ დაკარგვას ადგილი არა აქვს. თუ, ფრანხტი ექვემდებარება ნაწილობრივ ან სრულ გადახდას ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანის დროს, იგი შეიძლება დაზღვეულ იქნეს იმის გათვალისწინებით, რომ ტვირთის ნაწილი შესაძლებელია ტრანსპორტირების დროს დაზიანდეს, რაც გამოიწვევს გემის მფლობელისათვის ფრანხტის მხოლოდ ნაწილობრივ ანაზღაურებას. ანუ, გემის მფლობელი დაკარგავს მოსალოდნელი ფრანხტის ნაწილს.

ფრანხტის ორდერი, ფრანხტირების განკარგულება (Freighting Order, Cantering Order)

გემის დამქირავებლის განკარგულება ბროკერისადმი ფრანხტირების შესახებ. ფრანხტის ორდერი შეიცავს ყველა საჭირო ინფორმაციას შეთანხმებისა და ფრანხტის ხელშეკრულების გასაფორმებლად.

ფრანხტის რისკი (Freight at Risk)

ფრანხტის თანხა, რომელიც გემის მფლობელმა შეიძლება დაკარგოს ან ვერ მიიღოს ტვირთის დანიშნულების პორტში

არ მიტანის, ან დაზიანებულ მდგომარეობაში მიტანის შემთხვევაში. იმდენად, რამდენადაც გემის მფლობელს გააჩნია ფრახტში სადაზღვევო ინტერესი, ანუ მისი შენარჩუნების ინტერესი, ფრახტი შეიძლება დაზღვეული იქნეს ამგვარი რისკებისაგან.

ფრახტის ტონაჟი (Freight Ton)

ფრახტის გამოანგარიშება ხდება:

ა) წონის მიხედვით და ამ შემთხვევაში წონის ერთეულად მიჩნეულია 2,240 ფუნტი;

ბ) მოცულობის მიხედვით, რომლის დროსაც მოცულობის ერთეულად მიჩნეულია 40 კუბური ფუტი, ანუ 1,12 კუბური მეტრი.

პირველი მეთოდი გამოიყენება, თუ ტვირთი მძიმეა მისი მცირე მოცულობის დროს. მეორე მეთოდი კი, პირიქით – ტვირთი მცირე მასისაა, მაგრამ დიდი მოცულობის.

ფრახტის ხელშეკრულება (Contract of Affreightment)

ერთი ან რამდენიმე რეისის, ან დროის გარკვეულ, წინასწარ შეთანხმებულ პერიოდში რეისის შესრულების მიზნით გემის დაქირავების ხელშეკრულება. ფრახტის ხელშეკრულება ფორმდება გემის მფლობელსა და გემის დაქირავებულს შორის. კონკრეტული პირობებიდან გამომდინარე გემის დაქირავება ხდება რეის ჩარტერის, თაიმ ჩარტერის ან ბერბოუთ ჩარტერის პირობებით.

ფრონტინგ კომპანია (Fronting Company)

სადაზღვევო კომპანია, რომელიც აზღვევს რისკს, მაგრამ მის 100%-ს გადაზღვევს სხვა სადაზღვევო ან გადაზღვევის კომპანიაში. ფრონტირებისათვის ფრონტინგ კომპანიას გადაზღვეველისაგან ეკუთვნის საკომისიო გასამრჯელო.

ფრონტირება (Fronting)

რისკის 100%-ით გადაზღვევა სადაზღვევო ან გადაზღვევის კომპანიაში.

ქ

ქარბორბალა (Tornado, Sandstorm, Waterspout)

სახიფათო ატმოსფერული მოვლენა, აღმავალი გრიგალი, რომელიც წარმოადგენს ძალიან სწრაფად მბრუნავ ჰაერის მასას და შედგება წყლის (ტენის), ქვიშის და მტკრის ნაწილაკებისაგან. ქარბორბალას აქვს მუქი ვერტიკალური სვეტის ფორმა, რომლის დიამეტრი შეადგენს რამდენიმე ასეულ მეტრს. იგი წარმოიქმნება ცხელ ამინდში ტენიანობის დონის მნიშვნელოვანი მომატების შედეგად. ქარბორბალას სვეტი ფორმირდება წყლის ან მიწის ზედაპირზე და მისი მოქმედების ხანგრძლივობა რამდენიმე წუთს შეადგენს. სვეტის სიმაღლემ შეიძლება 800-1500 მეტრს მიაღწიოს. გადაადგილების სიჩქარე 50-2000 მ/წმ-ში. გადაადგილების მანძილი ხშირ შემთხვევებში რამდენიმე ათეულ კილომეტრს შეადგენს. იწვევს შენობა-ნაგებობების მნიშვნელოვან ნგრევას, სახურავების ახდას, სოფლის მეურნეობის სრულ განადგურებას, შინაური პირუტყვის (მათ შორის, მსხვილფეხა პირუტყვის) დაღუპვას, ელექტრო სადენების და ელექტრო ბოძების მწყობრიდან გამოყვანას, ავტომობილების დაზიანებას, ხეების ფესვებიანად ამოძირკვას და სხვა. განასხვავებენ სუსტ (ქარის სიჩქარე 50 მ/წმ-მდე), ძლიერ (ქარის სიჩქარე 50-90 მ/წმ) და კატასტროფული ხასიათის (ქარის სიჩქარე 90 მ/წმ-ზე მეტი) ქარბორბალას. მზლვეველების მიერ იგი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ქარბუქი (Snowstorm)

ძლიერი ქარი ჰაერის დაბალი ტემპერატურის (ზამთარი) პირობებში, სახიფათო ბუნებრივი მოვლენა. მზლვეველების მიერ ქარბუქი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ქარიშხალი (Storm, Gale)

ძალიან ძლიერი ქარი, რომელიც იწვევს ზღვაში ძლიერ ღელვას და ნგრევას ნაპირზე. ქარიშხალს იწვევს ტროპიკული ციკლონი. ქარის სიჩქარე მიწის ზედაპირთან აღემატება 20 მ/წმ-ს, რიგ შემთხვევებში კი 40 მ/წმ-ს. ქარიშხალი მზღვეველის მიერ განიხილება, როგორც საზღვაო რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა ზღვაზე, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ქარიშხალი ძლიერი (Hurricane)

ძლიერი დამანგრეველი ძალის მქონე და ხანგრძლივად მოქმედი ქარი, ბოფორტის შკალით 12 ბალის სიმძლავრის, რომლის სიჩქარეც აჭარბებს 50 მ/წმ-ს. ერთი საათის განმავლობაში ძლიერი ქარიშხალის მიერ გადატანილი ენერგიის რაოდენობა უტოლდება 36 მგ.ტ. ატომური აფეთქების ენერგიას. ძლიერი ქარიშხალი განეკუთვნება საზღვაო რისკებს. ტალღების სიმაღლე მნიშვნელოვნად აღემატება გემების სიმაღლეს, მნიშვნელოვნად ქვეითდება მხედველობა. ძლიერი ქარიშხალის დამანგრეველ ძალას განაპირობებს ძლიერი ქარისა და დიდი ტალღების ერთობლიობა. ძლიერი ქარიშხალი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ქვოტა დაზღვევის (Quota in Insurance)

1) რამდენიმე მზღვეველის მიერ განსაზღვრული ობიექტის ან რისკის ერთდროულად, ერთობლივად დაზღვევის დროს (თანადაზღვევა) თითოეული მზღვეველის წილი. გამოიწერება ერთიანი პოლისის, სადაც მითითებულია თითოეული მზღვეველის პასუხისმგებლობის წილი ანუ ქვოტა განხორციელებულ დაზღვევაში, ან თითოეული მზღვეველის მიერ გამოიწერება ცალ-ცალკე პოლისის საკუთარი პასუხისმგებლობის წილის ანუ ქვოტის შესაბამისად.

2) გადამზღვეველის პასუხისმგებლობის წილი გადაზღვევაში. გადაზღვევის ქვოტა განისაზღვრება გადაზღვევის სხვადასხვა სახის ხელშეკრულებებით.

ქონების დაზღვევა (Property Insurance)

დაზღვევის სახე, რომლის დროსაც დაზღვევის ობიექტს წარმოადგენს სხვადასხვა სახის ქონება: შენობები, დანადგარები, მანქანები, მოწყობილობები, სატრანსპორტო საშუალებები, ტვირთი, ნედლეული, მასალები, შინაური ცხოველები, სასოფლო-სამეურნეო ნათესები და ნარგავები, საოჯახო ქონება და სხვა. ქონების დაზღვევის ეკონომიკური არსი მდგომარეობს იმ ზარალის ანაზღაურებაში, რომელიც გამოწვეულია დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო რისკების (სტიქიური უბედურება, მესამე პირის ქმედება, ავარია და სხვა) დადგომით.

ქონების დაკავება (Lien)

იურიდიული უფლება, რომლის მიხედვითაც ხელშეკრულების ერთი მხარე ახდენს ქონების დაკავებას მანამდე, სანამ ხელშეკრულების მეორე მხარე ხელშეკრულებიდან ან კანონმდებლობიდან გამომდინარე არ შეასრულებს საკუთარ ვალდებულებებს. სადაზღვევო ბროკერს უფლება აქვს მოახდინოს სადაზღვევო პოლისის დაკავება სადაზღვევო პრემიის სრული მოცულობით გადახდამდე. გადამზიდველს უფლება აქვს მოახდინოს ტვირთის დაკავება გადაუხდელი ფრანტის თანხის შესაბამისი ოდენობით. გემთფლობელს უფლება აქვს მოახდინოს ტვირთის დაკავება საერთო ავარიისათვის გადასახდელი დეპოზიტის თანხის ფარგლებში.

ქურდობა (Stealing, Thieving)

სხვის საკუთრებაში არსებული ქონების ფარული, ძალისა და ძალადობის გამოყენების გარეშე დაუფლება მართლსაწინააღმდეგო გზით მისი მისაკუთრების მიზნით. განიხილება, როგორც სადაზღვევო შემთხვევა – რისკი, რომელიც დამახასიათებელია ძირითადად, ქონების დაზღვევის სახეობებისათვის.

ზ

ღირებულება აღდგენითი (Restoration Cost)

დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო თანხის ფარგლებში სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დაზიანებული ქონების აღსადგენად და პირვანდელ (სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენამდე) მდგომარეობაში მოსაყვანად საჭირო ხარჯების ოდენობა. მაგალითად, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის (ავარია) შედეგად დაზიანებული ავტომობილის სარემონტო სამუშაოების ღირებულება, მიწისძვრის შედეგად დაზიანებული შენობის სარეკონსტრუქციო სამუშაოების ღირებულება და სხვა. დაზიანებული ქონების აღდგენის ღირებულება არ უნდა აღემატებოდეს დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო თანხის ოდენობას.

ღირებულება საცვლელი (Substitute Cost)

იმ შემთხვევაში, თუ სადაზღვევო შემთხვევით გამოწვეული ზარალი არ აღემატება დაზღვევის ხელშეკრულებით განსაზღვრული სადაზღვევო თანხის ოდენობას, მაგრამ ტექნიკურად შეუძლებელია დაზიანებული ქონების აღდგენა და მისი პირვანდელი (სადაზღვევო შემთხვევის მოხდენამდე) სახის დაბრუნება, მზღვეველი ანაზღაურებს დაზიანებული ქონების იდენტური ქონებით შეცვლის ღირებულებას. მაგალითად, დაზიანებული ავტომობილის იდენტური ავტომობილით შეცვლის ღირებულება. ამასთან, დაზღვევის ობიექტზე (დაზიანებული ქონება) საკუთრების უფლება გადადის მზღვეველზე.

ყ

ყარაღობა (Brigandage)

სხვის საკუთრებაში არსებული ქონების მართლსაწინააღმდეგო გზით მისაკუთრების მიზნით აშკარა, დაუფარავი თავდასხმა, ჩადენილი ადამიანის სიცოცხლისათვის და/ან ჯანმრთელობისათვის საშიში ძალადობით ან ძალის გამოყენების მუქარით. განიხილება, როგორც სადაზღვევო შემთხვევა – რისკი, რომელიც დამახასიათებელია ძირითადად, ქონების დაზღვევის სახეობებისათვის.

ყველა რისკი (All Risks)

დაზღვევის პირობა, რომლის მიხედვითაც მზღვეველი ანაზღაურებს ყველა რისკით გამოწვეულ ზარალს. ამასთან, მზღვეველობაშია მისაღები, რომ მზღვეველი ანაზღაურებს არა ყველა ზარალს, არამედ ყველა რისკის მატარებელი სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად გამოწვეულ ზარალს. რისკის მატარებელი შეიძლება იყოს სადაზღვევო შემთხვევა, მაგრამ იგი არ არის გარდაუვალი. ანუ, ატარებს შემთხვევითობის ხასიათს. ასე მაგალითად, ტვირთების ყველა რისკის პირობით დაზღვევისას მზღვეველი თავისუფლდება ტვირთის ბუნებრივი, შინაგანი თვისებებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურების პასუხისმგებლობისაგან.

ყიფვა (Light Frosts)

სახიფათო ბუნებრივი მოვლენა, რაც გამოიხატება გაზაფხულზე, ზაფხულში და შემოდგომაზე ტემპერატურის ვარდნით 0 გრადუს ცელსიუსამდე. ყინვა შეიძლება განხილულ იქნას როგორც სადაზღვევო შემთხვევა.

ყოველდღიური ინდექსი (Daily Index)

ქვეყნდება „ლოიდის“ მიერ. შეიცავს ყოველდღიურ ინფორმაციას მსოფლიოში გემების მოძრაობის შესახებ. ხშირად იწოდება როგორც „Blue List“ (ცისფერი ფურცელი). ვრცელდება მხოლოდ ხელმომწერებზე.

უ

შეზღუდული ბაზარი (Limited Market)

იმ შემთხვევაში, თუ დაზღვევის ან გადაზღვევის განთავსება ამა თუ იმ ბაზარზე სრულად ვერ ხერხდება, მიღებულია გამოთქმა, რომ ბაზარი არის შეზღუდული.

შეთანხმება ლიდერის შმსანსებ (Liading Underwriter Agreement)

შეთანხმებას შეიცავს სლიპი და სხვა მსგავსი სადაზღვევო დოკუმენტი, რომელთა მიხედვითაც მზღვეველები, რომლებიც არ არიან ლიდერები და გამოხატავენ მზადყოფნას ავტომატურად გაჰყენენ ლიდერს, თუ იგი დაზღვევის არსებულ პირობებში ცვლილებებსა და დამატებებს შეიტანს.

შემთხვევითი მოვლენა (Random Event)

მოვლენა ალბათობის თეორიაში, რომელიც მოცემულ პირობებში შეიძლება მოხდეს ან არ მოხდეს და გააჩნია შემდეგი მოხდენის $P(O\#P\#1)$ ალბათობა. A შემთხვევითი მოვლენის მოხდენის ალბათობა არის $P(A)=m/n$. სადაც, m არის A -ს მოხდენის სიხშირე n შემთხვევის რაოდენობიდან.

შემთხვევითი სიდიდე (Random Variable, Chance Vaziabile)

სიდიდე ალბათობის თეორიაში, რომელიც შემთხვევების მიხედვით იღებს სხვადასხვა ალბათობის მნიშვნელობას. თუ შემთხვევითი სიდიდე X იღებს სხვადასხვა მნიშვნელობების სრულ ან უსასრულო მიმდევრობას, მაშინ მისი ალბათობის განაწილება ნიშნავს X_1, X_2, \dots, X_n - ის შესაბამისი P_1, P_2, \dots, P_n ალბათობების ჩვენებას. შემთხვევითი სიდიდეთა ალბათობების განაწილებას ახასიათებს შემთხვევითი სიდიდის მათემატიკური ლოდინი E_x და დისპერსია D_x .

შემოსავლიანობის ნორმა (Income Norm)

დაზღვევაში საპროცენტო განაკვეთი ან პროცენტი, რომელიც დაერიცხება სიცოცხლის და საპენსიო დაზღვევის შენატანების რეზერვს, მისი საკრედიტო და საინვესტიციო რესურსად გამოყენების დროს. აღინიშნება i სიმბოლოთი. თუ, წლიური

განაკვეთი არის 3%, მაშინ $i=0,03$. თუ, წლიური განაკვეთი არის 4%, $i=0,04$. და ა.შ. შემოსავლიანობის ნორმის გათვალისწინებით ხდება სიცოცხლის და საპენსიო დაზღვევის შენატანების წინასწარი შემცირება. რაც უფრო მაღალია შემოსავლიანობის ნორმა და რაც უფრო ხანგრძლივია დაზღვევის პერიოდი, მით მეტია შენატანების რეზერვზე დარიცხული აბსოლუტური თანხა და მით მეტი შესაძლებლობა გააჩნია მზღვეველს შეამციროს შენატანების ოდენობა.

შემცვლელი ხარჯები (Substituted Expenses)

საერთო და კერძო ავარიების დროს შემცვლელი ხარჯები არის ის ხარჯები, რომლებიც ცვლის საერთო ავარიის დისპაშით ან პოლისის პირობებით განსაზღვრულ ასანაზღაურებელ ხარჯებს. შემცვლელი ხარჯების ხასიათი და ხარჯების შეცვლის პირობა განისაზღვრება „იორკ-ანტვერპენის წესების“ მიხედვით. ძირითადად ხარჯების შეცვლას ადგილი აქვს შემდეგ შემთხვევებში: გემის ბუქსირით გადაყვანა ერთი პორტიდან მეორეში სარემონტო ხარჯების შემცირების მიზნით; დატვირთული გემის დანიშნულების პორტში ბუქსირით გადაყვანა ან ტვირთის სხვა სატრასპორტო საშუალებით გადაგზავნა დანიშნულების პორტში.

შემსკდრი სარჩელი (Counter Action)

მოთხოვნა, პრეტენზია, რომელიც ერთდროულად წარედგინება მოსარჩელეს მოპასუხის მხრიდან. ასეთი მოთხოვნა ან პრეტენზია შესაძლებელია წარედგენილ იქნეს შესაბამისი ვალდებულებებიდან გამომდინარე.

შენატანი სადაზღვევო (Insurance Free)

სადაზღვევო პრემიის სინონიმი.

შენატანი ავანსის სახით (Advance Call)

შესატანი, რომელიც გემთმფლობელის მიერ პოლისის მოქმედებამდე შეიტანება ურთიერთდაზღვევის კლუბში. ავანსის სახით გადახდილი შესატანებით ფორმირდება ფონდი, რომელიც გამოიყენება გემთმფლობელის მიერ წარდგენილი პრეტენზიების დასაკმაყოფილებლად.

შესატანი დამატებითი (Supplementary Call)

შესატანი, რომელიც გემთმფლობელის მიერ ურთიერთდაზღვევის კლუბში შეიტანება იმ შემთხვევაში, როცა ავანსის სახით გადახდილი შესატანებით ფორმირებული ფონდის სახსრები წარდგენილი პრეტენზიების დასაკმაყოფილებლად არასაკმარისი აღმოჩნდება. დამატებითი შესატანების გადახდის წესი დგინდება ურთიერთდაზღვევის კლუბის ღირექტორატის ან ღირექტორთა საბჭოს მიერ.

შესატანი საბანზო (Catastrophe Call)

შესატანი, რომელიც გემთმფლობელის მიერ შეიტანება ურთიერთდაზღვევის კლუბში იმ შემთხვევაში, როცა წლის განმავლობაში პოლისის მოქმედების პერიოდში დგება განცხადებულ ზარალზე პრეტენზიების ანაზღაურების ან სხვა ხარჯების დაფარვის საჭიროება და კლუბის შესაბამისი სახსრები არასაკმარისია.

შეფუთვა ხელახალი (Repacking)

თუ დაზღვეული ტვირთის დაზიანების შემთხვევაში შესაძლებელია ამ ტვირთის ხელახლა შეფუთვა და ამით ზარალის ოდენობის შემცირება, მაშინ ხელახალი შეფუთვის ხარჯები იფარება მზღვეველის მიერ.

შეცდომით დეკლარირება (Wrongful Declaration)

თუ ღია ან გენერალურ პოლისში შემთხვევით, არაგამიზნულად დაშვებულია ტვირთების დეკლარირების დროს შეცდომა, ეს არ შეიძლება გახდეს დავის საგანი და შეცდომის აღმოჩენისთანავე ექვემდებარება შესაბამის შესწორებას. თუ დეკლარირებული ტვირთის ღირებულება გაცილებით მცირეა მის რეალურ ღირებულებასთან, საერთო ავარიის დროს სადაზღვევო ანაზღაურების ოდენობა შეესაბამება დეკლარირებული თანხის ოდენობას, ხოლო კონტრიბუცია – ტვირთის რეალურ ღირებულებას.

შეცვლა ადმინისტრაციის (Change of Management)

თუ იცვლება დაზღვეული გემის ადმინისტრაცია, სადაზღვევო პოლისთან მიმართებაში ამ ცვლილებას აქვს იგივე ეფექტი, როგორც გემთმფლობელის შეცვლის დროს – პო-

ლისი ავტომატურად ანულირდება. ან, პოლისის მოქმედება დროებით წყდება, სანამ მზღვეველი არ გამოთქვამს თანხმობას გააგრძელოს დაზღვევა.

შეცვლა გემთმფლობელის (Change of Ownership)

თუ იცვლება დაზღვეული გემის გემთმფლობელი, პოლისი ავტომატურად წყვეტს მოქმედებას იმ მომენტამდე, სანამ მზღვეველი არ გამოთქვამს თანხმობას გააგრძელოს დაზღვევა.

შიდა ფასი (Domestic Value)

საქონლის ან მომსახურების გასაყიდი ფასი მისი წარმოშობის ქვეყნში.

შინაგანი ნაკლი (Inherent Vice)

დაზღვეული ქონებისათვის, ძირითადად ტვირთების დაზღვევაში, დამახასიათებელი შინაგანი, ბუნებრივი თვისება, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს მისი სრული ან ნაწილობრივი დაღუპვა ან დაზიანება. ამგვარ შინაგან ნაკლს განეკუთვნება: ბუნებრივი ლპობა, ბუნებრივი დაშლა, თვითათალების და აფეთქების უნარი, ჰაერიდან ტენის შეწოვის უნარი. როგორც წესი, ტვირთის შინაგანი ნაკლით გამოწვეული ზარალი არ ანაზღაურდება მზღვეველის მიერ. მხედველობაში მიიღება, რომ საქონლის ბუნებრივი, შინაგანი თვისებები არ წარმოადგენს შემთხვევით მოვლენას და ამდენად, თავის თავში არ მოიცავს სადაზღვევო რისკის ელემენტს.

შომაჟი (Shomage)

მოგების ან სხვა ფინანსური დანაკარგებისაგან დაზღვევა, რომელიც დაკავშირებულია სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის დროს (მაგალითად, ხანძარი ან სტიქიური უბედურება) საწარმოს არაგემიურ გაჩერებასთან.

შტორმი (Storm, Gale)

საზღვაო რისკის კატეგორია. მოვლენა, რაც იწვევს ბოფორტის შკალით 9 ბალის სიმძლავრისა და 20,8–24,4 მ/წმ-ში სიჩქარის ქარს. ახასიათებს დამანგრეველი ძალის ტალღების წარმოშობა. შტორმი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ჩ

ჩარტერი (Charter Party)

საზღვაო გადაზიდვებში ყველაზე მეტად გამოყენებული და აპრობირებული შეთანხმების ფორმა. შეიცავს ფრახტის განხორციელების პირობებსა და წესებს. ფორმდება გემის მფლობელსა და გემის დამქირავებელს შორის. იმის მიხედვით, თუ რისკის რა სახეობასა და მოცულობას იღებს თავის თავზე გემის დამქირავებელი, ფრახტის ხელშეკრულება არის სამი სახის, რომელთაგანაც თითოეული ფორმდება ჩარტერის შესაბამისი ფორმით:

- ა) რეის ჩარტერი – ფრახტირება ერთ რეისზე;
- ბ) თაიმ, ანუ დროითი ჩარტერი – ფრახტირება განსაზღვრული დროით;
- გ) ბერბოუთ ჩარტერი – ფრახტირება განსაკუთრებული პირობებით.

ფრახტის ხელშეკრულებების გაფორმების მასობრივი ხასიათი ქმნის იმის აუცილებლობას, რომ მოხდეს ჩარტერის წესებისა და პირობების უნიფიცირება, რასაც ახორციელებენ კიდევ შესაბამისი საერთაშორისო არასამთავრობო ორგანიზაციები. მათ შორის, ბრიტანეთის საზღვაო მიმოსვლის პალატა და ბალტიის საერთაშორისო საზღვაო კონფედერაცია.

ჩარტერი სუფთა (Clean Charter)

ჩარტერი, რომელიც შედგენილია სტანდარტული ფორმით და არ შეიცავს რაიმე სახის დამატებით პირობას, რამაც შეიძლება დააზიანოს ან შელახოს გემის მფლობელის ინტერესი.

ჩარტერი ღია (Open Charter)

ჩარტერი, რომელშიც არ არის აღნიშნული ტვირთის სახეობა და დანიშნულების პორტი. ღია ჩარტერის გაფორმება ხდება ტვირთის მოლოდინის დროს გემის წინასწარი დარეზერვების დაჯავშნის მიზნით.

3

ცემენტი (Cedent)

გადამზღვევი კომპანია, რომელიც გადასცემს რისკს გადაზღვევაზე.

ცესია (Cession)

გადაზღვევაზე რისკის გადაცემის პროცესი.

ცესიონერი (Cessionary)

გადამზღვეველი, რისკის საკუთარ თავზე მიმღები გადაზღვევის კომპანია.

ცილმერიზაცია სადაზღვევო რეზერვების (Zilmerization of Reserves)

პერიოდული სადაზღვევო შენატანების განხორციელების და დაზღვევის ხელშეკრულების მოქმედების მთელი პერიოდის განმავლობაში აკვიზიციის ხარჯების არათანაბარი განაწილების პირობებში სიცოცხლის გრძელვადიანი დაზღვევის რეზერვის გამოთვლის მათემატიკური მეთოდი. იწოდება მეთოდის შემქმნელის დ. ცილმერის (D. Zilmer) საპატივსაცემოდ. სადაზღვევო რეზერვების ცილმერიზაციის მეთოდის გამოყენება რიგი ქვეყნებისათვის სავალდებულო ხასიათს ატარებს (გერმანია, საფრანგეთი და სხვა).

ცუნამი (Tsunami)

გრძივი საოკეანო ტალღების უეცარი წარმოშობა, რომლებიც დიდი სიჩქარით მოძრაობენ ნაპირის მიმართულებით და იწვევენ ნგრევას მიმდებარე ზოლში. ცუნამის სიმაღლე შეიძლება აღწევდეს 5-10 მეტრს და მეტსაც. ცუნამის 90% არის წყალქვეშა მიწისძვრის შედეგი. მზღვეველების მიერ იგი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

ცმმობა (Depreciation)

1) ფიზიკური ცვეთა – ძირითადი ფონდების და სხვა სახის ქონების საექსპლოატაციო და ბუნებრივი დანაკლისი ქონების გამოყენების პროცესში, რაც იწვევს მათი სამრეწველო ტექნიკური მაჩვენებლების გაუარესებას და პირვანდელი ღირებულების შემცირებას.

2) მორალური ცვეთა – ძირითადი ფონდების პირვანდელი ღირებულების შემცირება მათი სამრეწველო-ტექნიკური მაჩვენებლების და ფიზიკური მდგომარეობის შენარჩუნების პირობებში. დაზღვევის ობიექტის სადაზღვევო ღირებულების დადგენა, როგორც წესი, ხორციელდება ცვეთის გათვალისწინებით.

ძ

ძარცვა (Robbery)

სხვის საკუთრებაში არსებული ქონების აშკარა, დაუფარავი დაუფლება მართლსაწინააღმდეგო გზით მისი მისაკუთრების მიზნით. განიხილება, როგორც სადაზღვევო შემთხვევა – რისკი, რომელიც დამახასიათებელია ძირითადად, ქონების დაზღვევის სახეობებისათვის.



წვიმა კოკისპირული (Heavy Shower)

მცირე ხანგრძლივობის ინტენსიური წვიმა, რომელსაც შეიძლება თან ახლდეს სეტყვა. კოკისპირული წვიმის შედეგი შეიძლება იყოს წყალდიდობა, გრუნტის დაწევა და მეწყერი. მზღვეველის მიერ იგი განიხილება, როგორც რისკობრივი გარემოება ან როგორც სადაზღვევო შემთხვევა, რომელმაც შესაძლებელია გამოიწვიოს დაზღვევის ობიექტის დაზიანება ან განადგურება.

წვრილმანი ქურდობა (Pilferage)

ტერმინი დაზღვევაში, რომელიც გულისხმობს ქურდობას, დატაცებას, უკანონო მითვისებას ტვირთის ან ქონების ცალკეული პარტიიდან. რიგ შემთხვევებში, ტვირთზე ან ქონებაზე უმნიშვნელო დანაკლისი განიხილება სწორედ წვრილმან ქურდობად.

წუნღება (Checking of Quality of Goods)

ხარისხის შესაბამისობის და გაყიდვების საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით ტვირთის ხარისხის, შეფუთვის ხარისხის, გარეგნული გაფორმებისა და მდგომარეობის შემოწმების პროცესი.

წყალდიდობა (Flood, Inundation)

მნიშვნელოვანი ტერიტორიის დროებითი დატბორვა, რაც გამოწვეულია წყალუხვი პერიოდის დროს ტბების, მდინარეების, წყალსაცავების კალაპოტიდან წყლის გადმოსვლით, გადაუღებელი წვიმებით, მთებში თოვლის უხვი და ინტენსიური დნობით და სხვა. წყალდიდობის დროს ადგილი აქვს შენობა-ნაგებობების ნგრევას, გზების ჩამორეცხვას და დაზიანებას, ელექტროგადამცემი ხაზების, წყალგაყვანილობის და საკანალიზაციო სისტემების მოშლას, ტექნიკური დანადგარების და ავტომობილების დაზიანებას, მოსავლის განადგურებას, ადამიანურ დანაკარგებს. რიგ შემთხვევებში, წყალდიდობამ

შეიძლება გამოიწვიოს ხანძარი. წყლის ღონის მატების და ფართობის დატბორვის მიხედვით განასხვავებენ წყალდიდობის ოთხ კატეგორიას:

ა) მცირე წყალდიდობა – ადგილი აქვს 5-10 წელიწადში ერთხელ და იტბორება სასოფლო-სამეურნეო მიწების არაუმეტეს 10%. იწვევს მცირე ზარალს;

ბ) საშუალო წყალდიდობა – ადგილი აქვს 20-25 წელიწადში ერთხელ და იტბორება სასოფლო-სამეურნეო მიწების და საძოვრების 15%-მდე;

გ) დიდი წყალდიდობა – იწვევს მდინარეების მთელი აუზის დატბორვას. ახდენს მოსახლეობის ცხოვრების, საქმიანობის და გადაადგილების პარალიზებას. იწვევს მნიშვნელოვან ზარალს. დიდი წყალდიდობების დროს ხდება მოსახლეობის და მატერიალური ფასეულობების მასობრივი ევაკუაცია დატბორვის ზონიდან. ადგილი აქვს 50-100 წელიწადში ერთხელ და იტბორება სასოფლო-სამეურნეო მიწებისა და საძოვრების 50–70%;

დ) კატასტროფული ხასიათის წყალდიდობა – იწვევს რამდენიმე მდინარის აუზში უზარმაზარი ტერიტორიების დატბორვას, მნიშვნელოვან ქონებრივ ზარალს და ადამიანთა არც თუ უმნიშვნელო სიკვდილიანობას. ადგილი აქვს 100-200 წელიწადში ერთხელ და იტბორავს სასოფლო-სამეურნეო მიწებისა და საძოვრების 70%-ზე მეტს.

ს

ხანძარი (Fire)

წვის არაკონტროლირებადი პროცესი, რომელსაც თან ახლავს მატერიალური ფასეულობების განადგურება და საფრთხეს უქმნის ადამიანების ჯანმრთელობასა და სიცოცხლეს. ყოველი ხანძრისთვის დამახასიათებელია სითბოს დიდი მოცულობით გამოყოფა და წვის პროდუქტების ინტენსიური აირადი ცვლილება. ხანძრის არეალი პირობითად იყოფა სამ კატეგორიად:

- ა) აქტიური წვის (ხანძრის კერა) არეალი;
- ბ) სითბური ზემოქმედების არეალი;
- გ) კვამლით დაფარვის არეალი.

ხანძრის ადგილმდებარეობის მიხედვით განასხვავებენ ტყის ხანძარს, საველე ხანძარს, მიწისქვეშა ხანძარს, სატრანსპორტო ხანძარს, შენობა-ნაგებობების ხანძარს. განსაკუთრებულ ჯგუფს განეკუთვნება ქალაქებსა და სხვა დასახლებულ პუნქტებში მასობრივი ხანძარი. ხანძრის მიზეზი შეიძლება იყოს ბუნებრივი (გვალვა, მეხის დაცემა, ტემპერატურული ცვლილება და სხვა), ტექნოლოგიური (უსაფრთხოების, ექსპლოატაციის, შენახვის და ტრანსპორტირების წესების დარღვევა, ელექტრონული მოწყობილობების გაუმართაობა, მასალების და ნივთიერებების თვითაალება და სხვა) და ადამიანური ფაქტორი (განზრახ ქმედება). ხშირად ხანძარს თან ახლავს აფეთქება.

ხარჯები განსაკუთრებული, არაორდინალური (Extraordinary Expenditure)

ტერმინი, რომელიც დაკავშირებულია საერთო ავარიასთან. საერთო ავარიის დროს გემის კაპიტნის და გემის მფლობელის ხარჯებს განეკუთვნება ტვირთის დანიშნულების პორტში მიტანასთან და დამატებითი საწვავის შეძენასთან დაკავშირებული ხარჯები. განსაკუთრებულ ხარჯებს განეკუთვნება მაგალითად გემისთვის ბუქსირის დაქირავების, ან მეჩქვზე შემჯდარი გემის მოხსნის ხარჯები.

ხარჯები საკუთარი უფლებების დასაცავად**(Defence Costs)**

სასამართლო ხარჯები, რომელსაც გასწევს დამზღვევი საკუთარი უფლებებისა და ინტერესების დასაცავად მის მიერ მზღვეველისადმი წარდგენილი პრეტენზიებისაგან მზღვეველის მიერ თავის არიდების შემთხვევაში. თუ დადასტურდა დამზღვევის პრეტენზიის საფუძვლიანობა, სასამართლო ხარჯები უნდა აანაზღაუროს მზღვეველმა.

ხარჯები სპეციალური (Special Charges, Particular Charges)

დამზღვევის, მისი აგენტის ან უფლებამონაცვლე პირის მიერ გაწეული ხარჯები, რომელიც დაკავშირებულია მოსალოდნელი სადაზღვევო შემთხვევის თავიდან აცილებასთან, ან ზარალის ოდენობის შემცირებასთან. სპეციალურ ხარჯებს მიეკუთვნება ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია ქონების დაღუპვის გამაფრთხილებელი ღონისძიებების და ზარალში დამნაშავე მესამე პირებისაგან თანხის ამოღების პროცედურებთან. ამ ხარჯებს არ განეკუთვნება საერთო ავარიის და ქონების გადარჩენასთან დაკავშირებული ხარჯები.

ხელსაყრელი დროშა (Flag of Convenience)

სახელმწიფოთა დროშები, რომელთა ქვეშ ცურავენ ზოგიერთი ქვეყნის გემები გადასახადების განაკვეთის, დაქირავებულთა შრომის ანაზღაურების და მათი სოციალური დაზღვევის ოდენობის შემცირების მიზნით. ხელსაყრელი დროშის ქვეშ გემების ცურვა ამცირებს მის საექსპლოატაციო ხარჯებს იმდენად, რამდენადაც ასეთ ქვეყნებში არ ხდება და/ან ნაკლებად რეგულირდება გემებზე დასაქმებულთა შრომის ანაზღაურებისა და მათი სოციალური დაცვის საკითხების საკანონმდებლო რეგულირება.

ხელშეკრულებების მოქმედების ვადა (Validity Period)

დაზღვევის პირობებითა და წესებით განსაზღვრული დრო, რომლის განმავლობაშიც მოქმედებს მზღვეველის ვალდებულება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას გადაიხადოს სადაზღვევო ანაზღაურება ან სადაზღვევო თანხა. როგორც წესი,

სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების ვადა იწყება სადაზღვევო შენატანის (სადაზღვევო პრემია) სრულად გადახდის შემდეგ, ან განვადებით გადახდისას პირველი შენატანის გადახდის შემდეგ. სადაზღვევო ხელშეკრულების მოქმედების ვადის შეწყვეტა შეიძლება:

ა) დაზღვევის წესებითა და პირობებით განსაზღვრული დროის გასვლის შემდეგ;

ბ) მორიგი სადაზღვევო შენატანის გადაუხდელობის შემთხვევაში, თუ დაზღვევის ხელშეკრულებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული;

გ) ხელშეკრულების პირობების დარღვევის შემთხვევაში.

სელშეკრულების ძალაში შესვლა (Validity Date of Treaty)

სადაზღვევო ხელშეკრულება ძალაში შედის მისი დადების დღის 24 საათზე და მოქმედებას წყვეტს ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვადის ბოლო დღის ოცდაოთხ საათზე. რიგი ქვეყნების სადაზღვევო პრაქტიკაში გამოიყენება ამ პირობისაგან განსხვავებული პირობებიც.

3

ჰააგის წესები (Hague Rules)

ძირითადი წესები, რომლებიც განსაზღვრავენ გემის მფლობელის პასუხისმგებლობის საკითხს კონოსამენტის მიხედვით ტვირთების გადაზიდვების პროცესში. შემუშავებული იქნა ჰააგის 1921 წლის კონფერენციაზე იურისტთა საერთაშორისო ასოციაციის მიერ.

ჰეჯირება (Hedging)

ფასიანი ქაღალდების სპეკულაციური ფასის მერყეობის არახელსაყრელი რისკების შემცირების ტექნიკა საფონდო ბირჟაზე ოფციონებისა და ფიუნერსების ყიდვა-გაყიდვის ოპერაციების განხორციელების გზით.

ჰიბრიდული პოლისი (Hybrid Policy)

დაზღვევის პრაქტიკაში სადაზღვევო პოლისი, რომელიც ითვალისწინებს დაზღვევის ორ ან მეტ სახეობაში სადაზღვევო ანაზღაურების გადახდას.

ჰოლდინგი (Holding Company)

სადაზღვევო კომპანია, რომელის საქმიანობაც შემოიფარგლება სხვა სადაზღვევო კომპანიების აქციების (ძირითადად საკონტროლო პაკეტის) შეძენით და ამ გზით ახორციელებს მათ მართვას.

**სამართაშორისო სადაზღვევო პრაქტიკაში
მიღებული შემოკლებები**

- ABI (Association of British Insurers) – ბრიტანელ მზღვეველთა ასოციაცია.
- A/F (Air Freight) – ავიატრანსპორტით გადასაზიდი ტვირთი.
- Agt (Agent) – აგენტი, წარმომადგენელი.
- AIOA (Aviation Insurance Offices Association) – საავიაციო მზღვეველთა ასოციაცია.
- ALM (Association of Lloyd’s Members) – ლოიდის წევრთა ასოციაცია.
- AOA (Accident Offices Association) – უბელური შემთხვევებისაგან დაზღვევის ორგანიზაციების ასოციაცია.
- AOE (Any One Event) – ნებისმიერი ერთი სადაზღვევო შემთხვევა.
- AP (Additional Premium) – დამატებითი პრემია.
- AR (Age Ratio) – ასაკობრივი ჯგუფების შეფარდება.
- Aud (Audit) – აუდიტი.
- BIIB (British Insurance and Investment Brokers) – სადაზღვევო და საინვესტიციო ბროკერთა ბრიტანული ასოციაცია.
- Br. (Branch) – ფილიალი.
- B.S. (Balance Sheet) – ბალანსი.
- C. (Capacity, Cargo, Cost) – მოცულობა, ტვირთი, ღირებულება.
- C.A.F. (Cost and Freight) – ღირებულება და ფრახტი.
- CAN (Cancelled) – ანუღირებული.
- CAR (Contractor’s All Risks) – ყველა რისკისაგან დაზღვევა.
- C.I.F. (Cost, Insurance, Freight) – ღირებულება, დაზღვევა, ფრახტი.
- C.I.F.C.a.I (Cost, Insurance, Freight, Commission and Interest) – ღირებულება, დაზღვევა, ფრახტი, შუამავლის კომისია და ხარჯები მყიდველის აქცეპტზე.

- C.I.F.a.E (Cost, Insurance, Freight and Exchange) – ღირებულება, დაზღვევა, ფრახტი და სავალუტო კურსების სხვაობა.
- C.I.I. (Chartered Insurance Institute) – საერთაშორისო სადაზღვევო ინსტიტუტი (ლონდონი).
- CL (Clause) – მუხლი.
- Cntr (Container) – კონტეინერი.
- COFC (Container-on-flat-car) – სარკინიგზო კონტეინერული გადაზიდვები.
- Cont (Contract) – კონტრაქტი, ხელშეკრულება.
- C.P. (Carriage Paid) – გადაზიდვა გადახდილია.
- CPA (Claims Paid Abroad) – ზარალები ექვემდებარება ანაზღაურებას საზღვარგარეთ.
- CR (Carrier's Risk) – გადამზიდველის რისკზე.
- Ct (Current) – მიმდინარე.
- C'tee (Committee) – კომიტეტი.
- CTL (Constructive Total Loss) – მთლიანი საკონსტრუქტორო ზარალი.
- Dcl (Declaration) – დეკლარაცია.
- Dd (Dated, Delivered) – მიწოდებული.
- Disbs (Disbursements) – დისბურსმენტის ხარჯები.
- DTI (Department of Trade and Industry) – დიდი ბრიტანეთის ვაჭრობისა და მრეწველობის დეპარტამენტი.
- E.A.W.N. (Expect as Other Wise Noned) – დათქმული შემთხვევების გარდა.
- EC (European Community) – ევროპის თანამეგობრობა.
- ECG (Environmental Claim Group) – გარემოს დაბინძურებით გამოწვეული ზარალების ლიკვიდაციის ჯგუფი.
- E.C.G.D. (Export Credits Guarantee Department) – საექსპორტო კრედიტების დეპარტამენტი (დიდ ბრიტანეთი).

- ECU (European Currency Unit) – ევროპის სავალუტო ერთეული.
- EML (Estimated Maximum Loss) – მაქსიმალურად შესაძლო ზარალის შეფასება.
- Est (Estimate) – შეფასება.
- Exd (Examined) – შემოწმებული.
- F.A.A. (Free of All Average) – თავისუფალი ყველა ავარიისაგან.
- F.C.I.I. (Fellow of the Chartered Insurance Institute) – საერთაშორისო სადაზღვევო ინსტიტუტის სტუდენტი.
- FDO (For Declaration Only) – მხოლოდ დეკლარაციისათვის.
- F.I.A. (Fellow of the Institute of Actuaries) – აქტუარების ინსტიტუტის წევრი.
- FIRTO (Fire Insurers' Research and Testing Organization) – ხანძრისაგან მზღვეველთა კვლევითი ორგანიზაცია.
- F.O.B. (Free On Board) – თავისუფალი ბორტზე.
- F.O.R. (Free On Rail) – ფრანკო ვაგონი.
- F.P.A. (Free of Particular Average) – თავისუფალი კერძო ავარიისაგან.
- FPA (Fire Protection Association) – ხანძრისაგან გამაფრთხილებელ ღონისძიებათა ასოციაცია.
- GA (General Average) – საერთო ავარია.
- G.A. (General Agent) – გენერალური აგენტი.
- GRT (Gross Register Ton) – ბრუტო სარეგისტრაციო ტონა.
- H.O. (Head Office) – სათაო ოფისი.
- IBRD (International Bank for Reconstruction and Development) – რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკი.
- IBA (Insurance Broking Account) – სადაზღვევო ბროკერის ანგარიში.
- IBNR (Incurred But Not Reported) – მომხდარი, მაგრამ განუცხადებელი.
- IBRA (Insurance Brokers Registration Act 1977) – კანონი სადაზღვევო ბროკერების რეგისტრაციის შესახებ (დიდი ბრიტანეთი).

- IIC (Institute of Insurance Consultants) – სადაზღვევო კონსულტანტების ინსტიტუტი.
- ILU (Institute of London Underwriters) – ლონდონის ანდერაიტერთა ინსტიტუტი.
- IMCO (International Maritime Consultative Organization) – ზღვაოსნობის საკითხების საერთაშორისო საკონსულტაციო ორგანიზაცია.
- in (income) – შემოსავალი.
- Inc (Incorporated) – სააქციო, რეგისტრირებული, როგორც კორპორაცია.
- Ince (Insurance) – დაზღვევა.
- IOB (Insurance Ombudsman Bureau) – სახელმწიფო ორგანიზაციებთან წამოჭრილი სადაზღვევო პრობლემების განხილვის (ომბუცმენის) ბიურო.
- inv (Invoice) – ანგარიშ-ფაქტურა.
- ISF (International Shipping Federation) – გემთმფლობელების საერთაშორისო ფედერაცია.
- IWW (Inland Waterways) – შიდა საწყლოსნო გზები.
- Jnt Stk (Joint stock) – სააქციო კაპიტალი.
- L/A (Letter of authority) – მინდობილობა.
- LACC (Lloyd’s Aviation Claims Center) – „ლოიდის“ საავიაციო ზარალების ცენტრი.
- LADR (Life Assurance Premium Relief) – სიცოცხლის დაზღვევის პრემიის შეღავათიანი გადახდა.
- LATF (Lloyd’s American Trust Fund) – ამერიკაში „ლოიდის“ სადაზღვევო ოპერაციების უზრუნველყოფის ცენტრი.
- LAUA (Lloyd’s Aviation Underwriters Association) – „ლოიდის“ საავიაციო მზღვეველთა ასოციაცია.
- LAUTRO (Life Assurance and Unit Regulatory Organization) – სიცოცხლის დაზღვევისა და საინვესტიციო სატრასტო ფონდის მართვის ორგანიზაცია.
- LCA (Lloyd’s Central Accounting) – „ლოიდის“ ცენტრალური ბუღალტერია.

- LCTF (Lloyd's Canadian Trust Fund) – კანადაში „ლოიდის“ სადაზღვევო ოპერაციების უზრუნველყოფის ფონდი.
- Ltd. (Limited) – შეზღუდული პასუხისმგებლობა.
- L.d.d. (Loss during discharge) – გადმოტვირთვის დროს მიყენებული ზარალი.
- L/Def (Latent defect) – დაფარული დეფექტი.
- LIBC (Lloyd's Insurance Brokers Committee) – „ლოიდის“ სადაზღვევო ბროკერების კომიტეტი.
- LIMNET (London Insurance Market Network) – ლონდონის სადაზღვევო ბაზრის ქსელი.
- LMUA (Lloyd's Motor Underwriters' Association) – „ლოიდის“ ავტომობილების მზღვეველთა ასოციაცია.
- LOMA (Life Office Management Association) – სიცოცხლის დაზღვევის მენეჯმენტის ასოციაცია (აშშ).
- LPSO (Lloyd's Policy Signing Office) – „ლოიდის“ პოლისების გამოწერის განყოფილება.
- LSSD (Lloyd's Syndicates' Survey Department Ltd) – „ლოიდის“ დეპარტამენტი, რომელიც აერთიანებს ავარიულ კომისართა სინდიკატებს.
- LTA (Long Term Agreement) – გრძელვადიანი შეთანხმება.
- L/U (Leading Underwriter) – წამყვანი ანდერაიტერი.
- LUA (Lloyd's Underwriting Association) – „ლოიდის“ ანდერაიტერთა ასოციაცია.
- LUNCO (Lloyd's Underwriters' Non-Marine Claims Office) – „ლოიდის“ ანდერაიტერთა არასაზღვაო დაზღვევის ზარალების განხილვის განყოფილება.
- MAT (Marine, Aviation and Transport) – საზღვაო, საავიაციო და სატრანსპორტო დაზღვევა.
- MAD (Minimum and Deposit) – მინიმუმი და დეპოზიტი.
- MIB (Motor Insurers' Bureau) – ავტოტრანსპორტის მზღვეველთა ბიურო.
- MIP (Marine Insurance Policy) – საზღვაო დაზღვევის პოლისი.
- M.S. (Merchant Shipping) – სავაჭრო გემი.

mut (mutual) – ურთიერთ.

NAIB (National Association of Insurance Brokers) – სადაზღვევო ბროკერთა ეროვნული ასოციაცია.

NM (Non-Marine) – არასაზღვაო დაზღვევა.

NPI (Net Premium Income) – მოზიდული ნეტო პრემია.

N.S.F (Not Sufficient Funds) – არ არის უზრუნველყოფილი ფულადი დაფარვით.

O. (Office) – ოფისი.

O.C. (Open Cover) – ღია პოლისი.

Oc.B/L (Ocean Bill of Lading) – საზღვაო კონოსამენტი.

OGP (Original Gross Premium) – საწყისი ბრუტო-პრემია.

OT (Old Terms) – ძველი პირობები.

PA (Personal Accident) – პირადი უბედური შემთხვევა.

P.A. (Particular Average) – კერძო ავარია.

PAN (Premium Advice Note) – შეტყობინება პრემიის გადახდაზე.

PD (Property Damage) – დაზღვეული ქონების დაზიანება.

P.D. (Port Dues) – საპორტო მოსაკრებელი.

PHI (Permanent Health Insurance) – ჯანმრთელობის პერმანენტული დაზღვევა.

PI (Premium Income) – პრემიის მოზიდვა.

PLM (Probable Maximum Loss) – მაქსიმალური შესაძლო ზარალი.

P.m (Premium) – სადაზღვევო პრემია.

Ppty (Property) – ქონება, საკუთრება.

Q.q. (Quantity) – რაოდენობა, ოდენობა.

Q/s (Quota Share) – ქვოტური გადაზღვევის ხელშეკრულება.

qtn (Quotation) – ქვოტირება.

RDC (Running Down Clause) – მუხლი, რომელიც არეგულირებს დამზღვევსა და მზღვეველს შორის ურთიერთობებს დაზღვეული გემის სხვა გემთან შეჯახებით გამოწვეული ზარალის შემთხვევაში.

RP (Return Premium) – პრემიის დაბრუნება.

S.s (Series) – სერია.

Sg (Ships and goods) – ტვირთისა და გემების დაზღვევის პოლისი.

Shipt (Shipment) – გადატვირთვა.

SI (Statutory Instrument) – კანონმდებლობიდან გამომდინარე დოკუმენტი.

Sp. shrs. (Special shares) – დამატებითი ხარჯები.

SRF (Special Reserve Fund) – სპეციალური სარეზერვო ფონდი.

TaD (Time and Distance Policy) – პოლისი, რომელიც ძალაშია განსაზღვრული დროისა და ტერიტორიის ფარგლებში.

TAR (Time All Risks) – ყველა რისკისაგან დაზღვევა.

TBA (To be Agreed) – ექვემდებარება შეთანხმებას.

TLO (Total Loss Only) – დაზღვევა მხოლოდ მთლიანი განადგურებისაგან.

TP (Third Party) – მესამე პირი.

UNL (Ultimate Net Loss) – საბოლოო ნეტო ზარალი.

X/L (Excess of Loss) – ზარალის ექსცედენტი.

YOA (Year of Account) – სააღრიცხვო წელი.

სარჩევი

აბანდონი (Abandon)	5
აგენტი (Agent)	5
აგენტის ანაზღაურება (Agency Free)	5
აგენტის ხელშეკრულება (Agent's Contract)	6
აღენდობა (Addendum)	6
აღწასტერი (Adjuster)	6
ავარიას (Avarage)	6
ავარიული ბონდი (Average Bond)	7
ავარიული ღათქმა (Average Clause)	7
ავარიული კომისარი (Avarage Commissioner, Surveyor)	8
ავარიული სერტიფიკატი (Survey Report)	8
აკვიზიცია (Acquisition)	8
აკვიზიციის ტვირთის (Acquisition of Cargo)	9
აკვიზიციური ხარჯები (Acquisition Costs)	9
აღბათობა საღაფლვეყო შემთხვევის (Probability of Loss)	9
ალიმენტი (Aliment)	9
ამერიკის საგარეო ღაფლვევის ასოციაცია (American Foreign Insurance Association)	9
ამერიკის გემების ღაფლვევის სინდიკატი (American Hull Insurance Syndicat)	9
ამერიკის საფლვაო მფლველლების ინსტიტუტი (American Institute of Marine Underwriters)	10
ამორტიზაცია (Amortization)	10
ანაზბარი (Savings)	10
ანაზღაურება ზარალის (Indemnification of Claim)	10
ანბარიშ-ფაქტურა (Invoice)	10
ანღმრავტიწბი (Underwriting)	11
ანღმრავტიწბერი (Underwriter)	11
ანღმრავტიწბერი წამწბანი (Leading Underwriter)	12
ანღმრავტიწბერული პრავტიკა (Underwriting Practice)	13
ანუიტიტი (Annuity)	13
არაა გაღარწმნა, არაა გასამრწმლო (No cure, No pay)	13
არაბეთის ღაფლვევის გენერალური ფღღმრავთი (General Arab Insurance Federation)	14
არავალუტირვული პოლისი (Unvalued Policy)	14
არასრული ღაფლვევა (Underinsurance)	14
არასრული ინტერესი (Short Interest)	15
არასწორი მღწმრება (Misconduct)	15
არბიტრავი (Arbitration)	15
არბიტრავის ღათქმა (Arbitration Clause)	15
არბიტრავის გადაწყვეტიღმება (Arbitration Award)	16
აუღიტორი (Auditor)	16
აუტსაიღმერი (Outsider)	16
აუტციონი (Auction)	16
აფმთქმება (Expulsion)	17

აფრიკის გადაზღვრვის კორპორაცია (African Reinsurance Corporation, Africa Re)	17
აქტუარი (Actuary)	17
აქტუართა სამართაშორისო კონგრესის მუდმივმოქმედი კომიტეტი (Permanent committee Of International Congress of Actuaries)	18
აქცეპტი (Acceptance)	18
აქცია (Share)	18
აქციზი (Excise)	18
აქტი (Act)	19
აქტივები (Assets)	19
აღდგენითი დათქმა (Reinstatement Clause)	19
ბაინდერი (Binder)	20
ბალასტი (Ballast)	20
ბარატრია (Barratry)	20
ბერბოუტ-ჩარტერი (Bareboot-Charter)	20
ბერს ნოტი (Barth-note)	20
ბერძენული საკლასიფიკაციო საზომბაღი (Hellenic Register of Shipping)	21
ბონუსი (Bonus)	21
ბორდერი (Bordereau (ფრ.))	21
ბრალეულობა დაზღვევის (Insured's Fault)	21
ბრიტანეთის მფლველთა ასოციაცია (Association of British Insurers)	22
ბრიტანეთის სადაზღვევო ასოციაცია (British Insurance Association)	22
ბრიტანეთის სადაზღვევო ჯგუფი (British Insurance Group)	22
ბრიტანული კორპორაცია (British Corporation)	22
ბროკერი (Broker)	23
ბროკერის უფლება პოლისზე (Broker's Lien)	23
ბრუტო განაკვეთი (Gross Rate)	23
ბრუტო პრემია (Gross Premium)	24
ბრუტო წილი (Gross Line)	24
ბუნებრივი ღანაკლისი (Natural Loss of Goods)	24
ბუნებრივი ღანაკლისის ნორმა (Rates of Natural Loss)	25
ბუქინგ-ნოტი (Booking Note)	25
გადაზღვევა (Reinsurance)	26
გადაზღვევა არაპროპორციული (Nonproporcional Reinsurance)	27
გადაზღვევა მსგებლენთის ბაზაზე (Surplus Reinsurance)	27
გადაზღვევა ზარალიანობის მსგებლენთის ბაზაზე	28
გადაზღვევა ზარალის მსგებლენთის ბაზაზე (Excess of Loss)	29
გადაზღვევა კომბინირებული (Quota Share Surplus)	30
გადაზღვევა ობლიგატორული (ავტომატური)	30
გადაზღვევა პროპორციული (Proportional Reinsurance)	30
გადაზღვევა ფაკულტატური (Facultative Reinsurance)	31
გადაზღვევა ქვოტური (Quota Share)	31
გადაზღვევით ავტომატური უზრუნველყოფა (Reinsurance Cover)	32
გადაზღვევის საკომისიო (Reinsurance Commission)	33
გადაზღვევის სლიპი (Reinsurance Slip)	33
გადაზღვევის ქვოტა (Share Ceded in Reinsurance)	33
გადაზღვევის ხელშეკრულება (Reinsurance Treaty)	33
გადაზღვეველი (Reinsurer)	34

ბადაზღვევა (Reinsured)	34
ბაღამრჩენელი (Salvar)	34
ბაღარჩენა ქონების (Salvage)	34
ბაღარჩენილი ქონება (Salved Property)	35
ბაღასდისუნარიანობის დონე (Solvency Level)	35
ბამონაკლისები (Exclusions, Clauses)	35
ბამონსვლა დაზღვევიდან (Retiring from Line)	36
ბამოშრობა (Shrinkage, Evaporation)	36
ბანადგურება (Destruction)	36
ბანაკაწრი (Scratching)	37
ბანვადება გადასდების (Deferred Premium)	37
ბანთავსება დაზღვევის 100%-ზე მეტი განაკვეთით	37
ბანსჯადობა დავის (Jurisdiction Over Disputes)	37
ბანცხადება დაზღვევის (Disclosure)	38
ბაჟონება (Leakage)	38
ბარანტია (Guarantee)	38
ბარანტია საერთო ავარიისას (General Avarege Guarantee)	39
ბარანტია საქსპორტო კრედიტების (Export Loans Guarantee)	39
ბარიგება (Transaction)	39
ბაჟიცვა (Strike)	39
ბაჟუჭება (Deterioration)	40
ბაჟსაჭხვა (Bruising)	40
ბაჭვითვის პრინციპი შეჯახებისას (Knock for Knock)	40
ბეჭვის შეჯახება (Collision)	41
ბემომფლობელი (Shipowner (S/O))	41
ბემის მრეწველი მიქრძობა (Nationality of Vessel)	41
ბენერალური პოლისი (General Policy)	42
ბენერალური ტვირთი (General Cargo)	42
ბენერალური შემთხვევა ტარიფებისა და ვაჭრობის შესახებ	42
ბვალვა (Drought)	42
ბრიგალი (Squall)	43
ბრძელვადიანი დაზღვევა (Long Term)	43
ბუდვილი (Goodwill)	43
დაზღვევა (Insurance)	44
დაზღვევა ავადმყოფობისაგან (Health Insurance)	45
დაზღვევა ავტოსატრანსპორტო საშუალებების	45
დაზღვევა ავტოტრანსპორტის მფლობელთა სამოქალაქო	46
პასუხისმგებლობის (Motor Third Party Liability Insurance)	46
დაზღვევა ატომური რისკების (Nuclear Perils)	47
დაზღვევა ბარგის (Baggage Insurance)	47
დაზღვევა გარკვეულ ანაკამდე მიღწევის შემთხვევაში	47
დაზღვევა ბემვის (Ship Insurance)	48
დაზღვევა დროებითი გადასდისუნარიანობის (დელკრძღრე)	48
დაზღვევა დეკოჭიტების (Endowment Insurance)	49
დაზღვევა დროებითი შრომისუნარიანობისაგან	49
დაზღვევა ეკოლოგიური რისკების (Ecological Risks Insurance Policy)	49
დაზღვევა კონტაინერების (Containers Insurance)	50

დაზღვევა კრედიტების (Credit Insurance)	50
დაზღვევა მოგების დაკარგვისაგან (Loss of Profits Policy)	51
დაზღვევა ნაღდი ფულის გადატანის დროს (Cash in Transit Policy)	51
დაზღვევა პოლიტიკური რისკების (Political Risks Insurance)	51
დაზღვევა პროფსიული პასუხისმგებლობის	52
დაზღვევა რენტის (Annuity, Rent Insurance)	52
დაზღვევა საზარყო მკონომიკური რისკების	52
დაზღვევა საზღვაო რისკების (Marine Insurance)	53
დაზღვევა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის (Liability Insurance)	53
დაზღვევა სამხედრო რისკების (War Risks Perils)	53
დაზღვევა საოჯახო ქონების (Household Insurance)	54
დაზღვევა საპენსიო (Pension Insurance)	54
დაზღვევა სიცოცხლის (Life Assurance)	54
დაზღვევა ტვირთების (Cargo Insurance)	55
დაზღვევა უბედური შემთხვევისაგან (Accident Insurance)	55
დაზღვევა ფრახტის (Freight Insurance)	56
დაზღვევა წარმოების მუშაობის შეწყვეტისაგან	56
დაზღვევის ზედამხედველობა (Insurance Supervision)	56
დაზღვევის წესები (Policy Rules, Insurance Rules)	57
დაზღვეული (Insured)	57
დამატებითი პროტესტი (Extended Protest)	58
დამატებითი სლიპი (Attachment Slip)	58
დამატებითი უზრუნველყოფა (Additional Securities)	58
დამატებითი ხარჯები (Extra Charge)	58
დაზღვევი (Insured, Policyholder)	58
დაზღვევის მონაწილეობა მზღვეველის მოგებაში (In Profit)	59
დარღვევა დაზღვევის პირობების (Break of Contion)	59
დარღვევა კონტრაქტის პირობების (Break of Contract)	59
დატვირთვა (პრემიის არარისკობრივი ნაწილი)	60
დაუდევრობა ბროკერის (Negligence of Broker)	60
დაუძვეველი ძალა (Force Majeure, Act of God)	60
დახურვა (Close out)	60
დახურული წილი (Close Line)	61
დაღუპვა მილიანო, სრული (Total Loss)	61
დეკლარაცია (Declaration)	61
დეკოვერი (Decover)	61
დემურაჟი (Demurrage)	61
დეპოზიტების დაზღვევის ფედერალური კორპორაცია	62
დეპოზიტი (Deposit)	62
დეპოზიტ პრემია (Deposit Premium)	62
დეპო პრემია (Depo Premium)	63
დიმიზი-ჩარტერი (Dimise Charter)	63
დივიდენდი (Dividend)	63
დისბურსმენტის ანგარიში (Disbursement Account)	63
დისბურსმენტის ხარჯები (Disbursements)	63
დისკონტირების გამრავლი (Present Value Factor)	63
დისკავაჟი (General Avarage Adjustment)	64

ღისკაშერი (Average Adjuster)	65	
ღისკაჩი (Dispatch)	65	
ღოკუშენძები აქცეპტის სანაცვლოდ (Documents Against Acceptance)		65
ღოშიცილი (Domicile)	65	
ღროპობითი საღაზღვევო ღოკუშენტი (Binder_65)		
ელ ვალორემი (Ad Valorem)	66	
ეკონომიური სიჩქარე (Economy Speed)	66	
ეპიდემია (Epidemic)	66	
ერთიანი შეფუთვა (Multi Packed)	66	
ერთობლივი დათვალიერება ტვირთის (Joint Cargo Survey)		66
ეროვნული რეჟიმი (National Treatment)	66	
ეფექტური თარიღი (Effective Data)	67	
ექსპედიტორი (Forwarding Agent)	67	
ექსტრა ზრახტი (Extra Freight)	67	
ექსცედენტი (Surplus)	67	
ექსტრაპოლაცია (Extrapolation)	68	
ექსტრა პრემია (Extra-Premium)	68	
ვალუტა ღაზღვევის (Currency of Insurance)	69	
ვალუტირებული პოლისი (Valued Policy)	69	
ვალუტის დათქმა (Currency Clause)	69	
ვარანტი (Warrant)	69	
ვერიტასის ბიურო (Bureau Veritas)	69	
ზარალი (Claim, Loss)	70	
ზარალი გადარჩენილი ქონების რეალიზაციიდან (Salvage Loss)	70	
ზარალი დაუშვებელი (Outstanding Loss)	70	
ზარალი ნაწილობრივი (Partial Loss)	70	
ზარალი საერთო ავარიის (General Average Loss)	71	
ზარალი საპარაულმო (Suppose Loss)	71	
ზარალი, გამომწვეული ვანსების დეკლარაციი ან ბაზრის დაპარპობით		71
ზარალი, რომელიც არ ანაზღაურდება (Excluded Losses)	71	
ზარალიანობა (Loss Ratio)	71	
ზარალიანობა საღაზღვევო თანხის (Multilation, Severe Injury)	71	
ზარალის ანაზღაურების მართლზომიერების დასაბუთება	72	
ზარალის მსხვედენტი (Excess of Loss)	72	
ზარალის ლიკვიდაცია (Settlement of Losses)	72	
ზარალის შემცირება (Minimizing Loss)	73	
ჰვავი (Avalanche, Snow-slip)	73	
ზიანი (Damage, Injury)	73	
ზომა, ოდენობა ინტერესის (Extent of Interest)	74	
ზომა, ოდენობა მფლველის პასუხისმგებლობის	74	
ზომიერი ღანას არჯები შეკეთებისათვის (Reasonable Cost of Repairs)		74
თავისუფალი დაყრებისა და დაკავებისაგან	75	
„თავიზელი“ გადაზღვევის ხელშეკრულებების (Bouquet of Treaty)	75	
თაიმ ჩარტერი (ღრობითი ჩარტერი) (Time Charter)	75	
თანაღაზღვევა (Co-Insurance)	75	
თანაღაზღვევი (Co-Insured)	76	
თანაზღვევითი (Co-Insurer)	76	

თვითაღლვება (Spontaneous Combustion)	77	
თვითდაზღვევა (Self Insured)	77	
თვითფულვეველი (Self-Insurer)	77	
ინდექსაცია (Indexation)	78	
ინდოსამენტი (Endorsement, Assignment)	78	
ინდოსანტი (Endorser)	78	
ინტელექტუალური საკუთრება (Intellectual Property)	78	
ინტერესი (Interest)	78	
ინტერესი არასრული (Non-full Interest)	79	
ინტერესი გაყიდველის (Seller's Interest)	79	
ინტერესი გემთფლობელის (Ship Owner's Interest)	79	
ინტერესი სრული, მთლიანი (Full Interest)	79	
ინტერესი ფულვეველის (Insurer's Interest)	79	
ინტერესი მფლობელის (Owner's Interest)	79	
ინტერესის გადაცემა (Attachment of Interest)	80	
ინფორმაციის მიწოდება (Representation)	80	
იორკ-ანტვერპენის წესები (York-Antwerp Rules)	81	
იტალიის რეისტრი (Registro Italiano)	81	
იურიდიული ქმედება, რომელიც სცილდება	81	
სელფპრულების პირობებს (In Fort)	81	
იურიდიული ხარჯები (Leagale Expenses)	81	
იურისდიქცია (Jurisdiction)	82	
იურისდიქცია სხვა ქვეყნის (Foreign Jurisdiction)	82	
იქვევითი დაყოფება (Demurrage)	82	
იქვევითი ზმნორმირებული დაყოფება (Detention)	82	
კანონი საზღვაო დაზღვევის შესახებ (Marine Insurance Act)	83	
კარანტერის გეგმა (Carpenters Plan)	83	
კარგო, ტვირთი (Cargo)	83	
კასკო (Casco, Hull Insurance)	84	
კატასტროფული ხასიათის რისკი (Catastrophical Risk)	84	
კვტვი კომპანია (Captive Company)	84	
კერძო ავარია (Particular Avarage)	84	
კლარირება (Clear)	85	
კლასიფიკაციის საზოგადოება (Classification Societies)	85	
კლასიფიკაცია ტვირთების (Classification of Cargoes)	85	
კლირინგი (Clearings)	85	
კონვესორი (Convasser)	86	
კონვერსია (Conversion)	86	
კონოსამენტი (Bill of Lading)	86	
კონოსამენტი დაზღვეული (Insired Bill of Lading)	87	
კონოსამენტი სუვითა (Clean Bill of Lading)	87	
კონსტრუქციული მთლიანი დაღუპვა (Constructive Total Loss)	87	
კონტრგარანტია (Counter Guarantee)	88	
კონტრაგენტი (Counter-Darty)	88	
კონტრიბუცია (Right of Contribution)	88	
კონტრიბუციის განაწილების წესი (Contribution Rules)	88	
კონტრიბუციის დივიდენდი (Contributory Dividend)	89	

კონტრიბუციის კაპიტალი (Contributory Value)	89
კონტროფერი (Counter Offer)	89
კონფისკაცია (Confiscation)	89
კოტირება (Quotation)	90
კოვერნოტი (Cover Note)	90
კრედიტორი, მპირაჰენი (Mortgager)	90
კუმულაცია (Cumulation)	90
ლათინოამერიკული ასოციაცია სამქსპორტო	91
კრედიტების დაზღვევის	91
ლიდერი (Leading)	91
ლიდერი სავარაუდო (Proposed Lead)	91
ლიდერის გაყოლა (Follow the Leader)	91
ლივერკულის ანდერაიტერების ასოციაცია	92
ლიმიტების ცხრილი (Table of Limits)	92
ლიმიტლი (Limited, LTD)	92
ლიმიტი დაზღვევის (Limit of Insurance)	92
ლიმიტი ავტორის პასუხისმგებლობის (Limit of Indemnity)	93
ლიმიტი სადაზღვევო ანაზღაურების (Limit of Coverage)	93
ლიცენზია სადაზღვევო საქმიანების (License)	93
ლოიდსი (Lloyd's)	93
ლოიდსი გერმანული (Germanisher Lloyd)	94
ლოიდსის აგენტები (Lloyd's Agents)	94
ლოიდსის ანდერაიტერების ასოციაცია	95
ლოიდსის კრატტიკა (Custom of Lloyds)	95
ლოიდსის საარბიტრაჟო შეთანხმება (Lloyd's Arbitration Agreement)	95
ლოიდსის საზღვაო რეგისტრი (Lloyd's Register of Shipping)	95
ლოიდსის სინდიკატი (Lloyd's Syndicate)	96
ლონდონის ავტორიტეტების ინსტიტუტი	96
მაკროეკონომიკური მაჩვენებლები (Macroeconomic Indicators)	97
მანიფესტი (Manifest)	97
მარკირება (Handling Symbols)	97
მატერიალური გარემოება (Material Circumstance)	98
მაქსიმალური შესაძლო ზარალი	98
მაქსიმუმი (Maximum)	99
მემორანდუმი (Memorandum)	99
მესამე მხარე (Third Party)	99
მეწყობი (Landslide)	99
მშენი დაგება (Lightning)	100
მზღვეველი (Insurer, Underwriter)	100
მინდობილობა (Power of Attorney, Proxy)	100
მიწისძვრა (Earthquake)	100
მოგება მოსალოდნელი (Anticipated Profit)	101
მოკლევადიანი დაზღვევა (Short Term Insurance)	101
მონაწილეობის წილი (Part of Participation)	101
მოსარგებლემ (Beneficiary)	102
მსხვერპი (Breakage)	102
მხარეთა ურთიერთდაპირისმართება სადაზღვევო	102

შემოს მქვეის დამტომისას	102	
მწვანე ბარათი (Green Card)	103	
ნაბულისსემვი ბარანტი (Implied Warranty)	104	
ნაბულისსემვი პირბები (Implied Condition)	104	
ნაწიცი დამთვლელი (Tallyman)	104	
ნაწილობრივი ინტერესი (Partial Interest)	104	
ნაწილობრივი ზარალი (Partial Loss)	104	
ნაწილობრივი ზარალი გემზე (Partial Loss of Ship)	105	
ნაწილობრივი ზარალი ტვირთზე (Partial Loss of Goods)	105	105
ნებაყოფლობითი დაზღვევა (Voluntary Insurance)	105	
ნეტო აბსოლუტური (Net Absolutely)	105	
ნეტო განაკვეთი (Net Rate)	105	
ნეტო დანაკვეთი (Net Line)	107	
ნეტო პრემია (Net Premium)	107	
ნეტო ღირებულება (Net Value)	107	
ნიპონ კოიჯი კიოკო (Nippon Koji Kyokou)	107	
ნიუ-იორკის ანდერაიტერების კომიტეტი	107	
ნონ-სტანდარტი (Non-standart)	108	
ნონ-ფორფაიტი (Non-forfait)	108	
ნორვეგიის ვერიტასი (Norske Veritas)	108	
ნოტიისი, შეტყობინება (Notice)	108	
ნოუ-ჰაუ (Now-how)	108	
ობიექტი დაზღვევის (Subject Metter Insured)	109	
ომის რისკი (War Risk)	109	
ორაზროვნება (Ambiguity)	110	
ორგავი დაზღვევა (Double Insurance)	110	
ოქროს დამტვა (Gold Clause)	111	
პასუნსემგებლობის აცილება (Avoidance)	112	
პასუნსემგებლობის დაზღვევა (Liability Insurance)	112	112
პირადი დაზღვევა (Personal Insurance)	112	
პირველი რისკის პრინციპი (First Risk Claim)	112	
პირბებითი ფრანშიზა (Conditional Franchise)	113	
პოლისი (Policy)	113	
პოლისი შერეული (Mixed Policy)	114	
პოლისის ანულისება ურთიერთშეთანხმებით (Mutual Cancellation)	114	114
პოლისის გადაცემა (Assignment of Policy)	114	
პოლისის დუბლიკატი (Duplicate of Policy)	115	
პოლისის მფლობელი (Policyholder)	115	
პოლისის პირბები (Policy Terms)	115	
პორტფელი პრემიის (Premium Portfolio)	115	
პორტფელი სადაზღვევი (Portfolio of Risk)	115	
პორტფელური დაზღვევა (Portfolio Insurance)	116	
პრევენციული ღონისძიებები (Preventive Measures)	116	116
პრემია გადაუხდეელი (Unpaid Premium)	116	
პრემია გამოგეუხდეული (Earned Premium)	116	
პრემია გამოუგეუხდეული (Unearned Premium)	116	
პრემია დამატებითი (Additional Premium)	117	

პრემია მინიმალური (Minimum Premium)	117	
პრემია სადაზღვევო (Premium Income)	117	
პრემია, რომელიც ექვემდებარება დაზუსტებას (Adjustable Premium)		118
პრემიის დაბრუნება (Return of Premium)	118	
პრემიის დაბრუნება დაზღვევის ანუღირების შემთხვევაში	118	
პრეტენზია (Claim)	119	
პრეცედენტი (Precedent)	119	
პრიორიტეტი (Priority)	119	
პროპორციული განაწილება ღირებულების	120	
პროპორციული სადაზღვევო უზრუნველყოფა	120	
პრო რატა (Pro Rata (ლათ.))	121	
პროფესიული გადაამჯავველი (Professional Reinsurer)	121	
პროცენტო გაუფასურების (Percentage of Depreciation)	121	
პული (Pool)	122	
რებატი (Rebate)	123	
რაიდერი (Rider)	123	
რეინვესტირება და სარიხსობრივი კონტროლი	123	
რეგრესი (Recovery)	123	
რეკონსტრუქციული სადაზღვევო თანხა	124	
რეზერვები აუნაზღაურებელი ზარალების	124	
რეზერვი ზარალის (Claim Reserve)	124	
რეზერვი მათემატიკური (Mathematical Reserve)	125	
რეზერვი პრემიის (Premium Reserve)	125	
რეზერვი სადაზღვევო (Insurance Reserve)	126	
რეზერვი ტექნიკური (Technical Reserve)	127	
რეინვესტირება დივიდენდების (Reinvestment of Dividend)	127	
რეის ჩარტერი (Voyage Charter Party)	127	
რეისის განსორციელება (Prosecution of a Voyage)	127	
რეიტინგი (Rating)	127	
რეკაპიტულაცია (Recapitulation)	128	
რეკვიზიტები (Essential Elements)	128	
რეკლამაცია (Complaint Claim)	128	
რენტაბელობა დაზღვევის (Profitability of Insurance)	128	
რეგრესიული ღონისძიებები	129	
რეტროცედენტი (Retrocedent)	129	
რეტროცესია (Retrocession)	129	
რეტროცესიული ხელშეკრულება (Retrocession Treaty)	129	
რისკ მენეჯმენტი (Risk Management)	129	
რისკების დაყოფა, რისკების განაწილება (Spreading the Risk)	130	
რისკების შერჩევა (Selection of Risks)	130	
რისკი (Risk)	131	
რისკი ირიბი, არაპირდაპირი (Non-direct Risk)	132	
რისკი ობიექტური (Objective Risk)	133	
რისკი სუბიექტური (Subjective Risk)	133	
რისკი ტექნიკური (Technical Risk)	133	
რისკი შემთხვევითი (Contingency Risk)	134	
რისკის დაღობვა (Attachment of Risk)	134	

რისკის გაღმავლება (Ceding Company)	134	
რისკის მდგომარეობა (Risk Situation)	135	
რისკის მიმღები (Cession Company)	135	
რისკის მცირე თანხაზე დახურვა (Short Closing)		135
რისკის ოდენობა (Amount of Risk)	135	
რისკის რეალიზაცია (Realization of Risk)		135
რისკის ხარისხი (Degree of Risk)	135	
რისკობრიობის პრემია (Required Premium)	136	
რიტორნი (Ritorno)	136	
რომის კონვენცია (Rome Convention)	136	
საავიაციო დაზღვევა (Aviation Insurance)	137	
სააქციო სადაზღვევო საზღვაოლოება (Join-Stock Insurance Company)		137
სადაზღვევო ანაპრემია (nsurance Free)	138	
სადაზღვევო ანაზღაურება (Insurance Indemnity)	138	
სადაზღვევო დოკუმენტაცია (Insurance Dokumentation, Insurance Form)		138
სადაზღვევო ველი (Market Capacity, Portfolio)	140	
სადაზღვევო თანხა (Sum Insured)	140	
სადაზღვევო მოვლენა (Insurance Event)	140	
სადაზღვევო საქმიანობა (Insurance Activity)	140	
სადაზღვევო უზრუნველყოფის სისტემა (Coverage)	140	
სადაზღვევო ღირებულება (Insurance Value, Value of Risk)	141	
სადაზღვევო შემთხვევა (Accident Losses, Insurance Occurrence)		141
სადაზღვევო შენატანის განაკვეთი (Cost Protection)	142	
სამთბო ავარი (General Average)	142	
საპალდებულ დავაზღვევა (Obligatory Insurance)	142	
საპალუტო შეზღუდვა (Currency Restriction)	142	
საპასო ზარალი (Cash Loss)	143	
საპუტიარი დაკავება (Retention)	143	
სამედიცინო დაზღვევა (Health Insurance)	143	
სამოქალაქო პასუხისმგებლობა (Legal Liability)		143
საქმის (Penalties)	144	
საოჯახო დაზღვევა (Family Insurance)	144	
სარჩელი (Suit, Claim, Action)	144	
სასარჩელი ვადა (Limitation of Action Prescription)		145
სატარიფო მანქანის პრაქტიკა	145	
სახელმწიფო დაზღვევა (State Insurance)	145	
სეგმენტაცია (Segmentation)	145	
სერტიფიკატი აქციის (Share Certificate)	145	
სერტიფიკატი გადასღის უნარიანობის	146	
სერტიფიკატი სადაზღვევო (Certificate of Insurance)		146
სერტიფიკატი წარმოშობის (Certificate of Origin)		146
სერტიფიკატი წონის (Certificate of Weight)	146	
სერტიფიკატი ხარისხის (Certificate of Quality)	146	
სერი (Series)	146	
სესის სპეციალური უფლებები (Special Drawing Rights, SDR)		147
სიკვდილიანობა (Mortality)	147	
სიკვდილიანობის ცხრილი (Mortality Tabel)	148	

სიმულაცია (Simulation)	148	
სპანდინავიური კული საზღვაო დაზღვევის	148	
სიცოცხლის ინდუსტრიული დაზღვევა (Industrial Life Insurance)	149	
სლიპი (Slip)	149	
სლოგანი (Slogan)	149	
სოციალური უზრუნველყოფა (Social Security)	149	
სოციოლოგიური გამოკვლევა (Sociological Research)	150	
სპეციალური პირობები (Special Terms)	150	
სპეციფიკაცია (Specification)	150	
სპინი (Spin off)	151	
სტატისტიკა დაზღვევის (Insurance Statistics)	151	
სტივედორი (Stevadore)	151	
სტიმული (Inducement)	152	
სტიქიური უბედურება (Natural Catastrophe)	152	
სტორნი (Storno)	152	
სუბროგაცია (Subrogation)	153	
სუბროგაციის აქტი (Subrogation Form)	153	
სუსტიტუტი (Substitute)	154	
სუპერინტენდენტი (Superintendent)	154	
სურვეერი (Surveyor)	154	
სუფთა (Clean)	154	
ტანდემი, ჭილი გადასაღწევლის მიზნებზე (Profit Commission, Bonus)	155	
ტარი (Package)	155	
ტარიფი სადაზღვევო (Insurance Tariff)	155	
ტარიფი ტარის (Tariff for Tare Carriage)	156	
ტენდერის ღათქმა (Tender Clause)	156	
ტერიტორია დაზღვევის (Insurance Territory)	156	
ტვირთვების არევა (Mix of Cargo)	157	
ტვირთვების სატარიფო ნომერული	157	
ტვირთი (Cargo)	157	
ტვირთი პარცელური (Parcel Cargo)	158	
ტვირთის დაზიანება სხვა ტვირთით (Damage by other Cargo)	158	
ტვირთის დაზიანება ტენით (Sweat Damage)	158	
ტვირთის პარტია, პარცელი (Parcel of Goods)	159	
ტვირთის ტრანსპორტაბელის უზრუნველყოფა	159	
ტონა (Ton)	159	
ტონა გრძელი, ინგლისური (Long Ton)	159	
ტონა მოკლე, ამერიკული (Short Ton)	159	
ტონა რეგისტრის (Register Ton)	160	
ტრავმა (Trauma, Injury)	160	
ტრანსპორტირების აქტი (Carrier's Statement)	161	
ტრიპლიკატი (Triplicate)	161	
უბედური შემთხვევა (Accident)	162	
უბედური შემთხვევისგან დაზღვევის ორგანიზაციების	162	
ასოციაცია (Accident Offices Association)	162	
უზგო-უკვლოდ დაკარგვა გემის (Missing Ship)	162	
უპირობო ვრანშიზა (Unconditional Deductible)	163	

ურთიერთდაზღვევა (Mutual Insurance)	163	
ურთიერთდაზღვევის კლუბები (Protection and Indemnity Clubs)		164
უფლებამონაცვლელ (Successor)	164	
უფლებამონაცვლელეობა (Succession)	165	
უშუალო მიზეზი (Proximate Cause)	165	
უძრავი ობიექტი (Fixed Object)	165	
ფაქტიური მთლიანი დაზღვევა (Actual Total Loss)		166
ფორს-მაჟორი (Force Majeure)	166	
ფრანშიზა (Deductible, Franchise)	166	
ფრახტი (Freight)	167	
ფრახტი მოსალოდნელი (Anticipated Freight)		168
ფრახტის ავანსი (Advance Freight)	168	
ფრახტის განაკვეთი (Rate of Freight)	168	
ფრახტის ერთეული (Freight Unit)	168	
ფრახტის ინდექსი (Freight Indexes)	169	
ფრახტის ნაწილობრივი დაკარგვა (Partial Loss of Freight)		169
ფრახტის ორღერი, ფრახტირების განკარგულება	169	
ფრახტის რისკი (Freight at Risk)	169	
ფრახტის ტონაჟი (Freight Ton)	170	
ფრახტის ხელშეკრულება (Contract of Affreightment)		170
ფრონტინგ კომპანია (Fronting Company)	170	
ფრონტირება (Fronting)	170	
ქარბორბაღა (Tornado, Sandstorm, Waterspout)		171
ქარბუქი (Snowstorm)	171	
ქარიშხალი (Storm, Gale)	172	
ქარიშხალი ქლიერი (Hurricane)	172	
ქვითა დაზღვევის (Quota in Insurance)	172	
ქონების დაზღვევა (Property Insurance)	173	
ქონების დაკავება (Lien)	173	
ქურდობა (Stealing, Thieving)	173	
ღირებულება აღდგენითი (Restoration Cost)	174	
ღირებულება საცვლელი (Substitute Cost)	174	
ყაჩაღობა (Brigandage)	175	
ყველა რისკი (All Risks)	175	
ყინვა (Light Frosts)	175	
ყოველდღიური ინდექსი (Daily Index)	175	
შეზღუდული ბაზარი (Limited Market)	176	
შეთანხმება ლიდერის შესახებ (Liading Underwriter Agreement)		176
შემთხვევითი მოვლენა (Random Event)	176	
შემთხვევითი სიღირებულება (Random Variable, Chance Vaziabile)		176
შემოსავლიანობის ნორმა (Income Norm)	176	
შემცვლელი ხარჯები (Substituted Expenses)	177	
შეპირპირი სარჩელი (Counter Action)	177	
შესატანი სადაზღვევო (Insurance Free)	177	
შესატანი ავანსის სანითი (Advance Call)	177	
შესატანი დამატებითი (Supplementary Call)	178	
შესატანი საბანკო (Catastrophe Call)	178	

შეფუთვა ხელახალი (Repacking)	178	
შეცდომითი დეკლარირება (Wrongful Declaration)		178
შეცვლა ადმინისტრაციის (Change of Management)		178
შეცვლა გვერდობის (Change of Ownership)	179	
შიდა ღირებულება (Domestic Value)	179	
შინაგანი ნაკლი (Inherent Vice)		179
შომავი (Shomage)	179	
შტორმი (Storm, Gale)	179	
ჩარტერი (Charter Party)	180	
ჩარტერი სუფთა (Clean Charter)		180
ჩარტერი ღია (Open Charter)	180	
ცემენტი (Cedent)	181	
ცესია (Cession)	181	
ცესიონერი (Cessionary)	181	
ცილიზირება სარეზერვო რეზერვების (Zilmerization of Reserves)		181
ცუნამი (Tsunami)	181	
ცვეთა (Depreciation)	182	
ძარცვა (Robbery)	183	
წვიმა კვიციანი (Heavy Shower)	184	
წვრილგანი ქურდობა (Pilferage)	184	
წუნდება (Checking of Quality of Goods)	184	
წყალდიდობა (Flood, Inundation)	184	
ხანძარი (Fire)	186	
ხარჯები განსაკუთრებული, არარეგულური		186
ხარჯები საკუთარი უფლებების დასაცავად		187
ხარჯები სპეციალური (Special Charges, Particular Charges)		187
ხელსაყრელი დროშა (Flag of Convenience)	187	
ხელშეკრულებების მოქმედების ვადა (Validity Period)		187
ხელშეკრულების ძალაში შესვლა (Valadity Date of Treaty)		188
ჰააგის წესები (Hague Rules)	189	
ჰეჯინგა (Hedging)	189	
ჰიბრიდული პოლისი (Hibrid Policy)	189	
ჰოლდინგი (Holding Company)	189	
სამართალშორისი სადაზღვევო პრაქტიკაში		
მიღებული ტერიტორიის შემოკლება		190

ღვინე ხანდაზმე

სადაზღვევო გარემოების განმარტებითი ლექსიკონი

2011