

Министерство образования и науки Российской Федерации

Государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Оренбургский государственный университет»

В.В. Владимиров, Е.В. Коробейникова, М.В. Полякова

СТРАХОВАНИЕ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ

Рекомендовано Ученым советом Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Оренбургский государственный университет» в качестве учебного пособия для студентов, обучающихся по программам высшего профессионального образования по специальности 080105 - Финансы и кредит (специализация «Страхование»)

Оренбург
ИПК ГОУ ОГУ
2010

УДК 368(075.8)
ББК 65.271-01я73
В 57

Рецензенты

директор филиала ОАО СО «АФЕС» Н.А. Епифанов
профессор, доктор экономических наук Н.И. Парусимова

Владимиров, В.В.

В57 Страхование в системе международных экономических отношений: учебное пособие / В. В. Владимиров, Е. В. Коробейникова, М. В. Полякова; Оренбургский гос. ун-т. – Оренбург: ОГУ, 2010. – 543 с.

ISBN

В учебном пособии раскрыты основы страхования в системе международных экономических отношений. Рассмотрена специфика основных видов страхования, используемых во внешнеэкономической деятельности, особенности подходов к заключению договоров страхования с использованием правил, применяемых в отечественном страховании, по условиям международных соглашений.

Учебное пособие предназначено для студентов, получающих высшее профессиональное образование по специальности 080105- Финансы и кредит (специализация «Страхование»), а также для использования аспирантами и специалистами, занимающихся страховым делом.

В 0605010204

ISBN

УДК 368(075.8)

ББК 65.271-01я73

© Владимиров В.В.,
Коробейникова Е.В.,
Полякова М.В., 2010
© ГОУ ОГУ, 2010

Содержание

Введение.....	11
1 Место и роль страхования в системе МЭО.....	13
1.1 История возникновения страхования внешнеэкономической деятельности.....	13
1.2 Участие российских страховщиков на международном страховом рынке.....	17
1.3 Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности.....	20
1.4 Страхование и нормы международного частного права.....	21
1.5 Международная торговля. Процесс управления рисками в международной торговле.....	24
1.6 Экономическое значение международной торговли.....	28
1.7 Страхование экспортных кредитов.....	30
1.8 Другие виды страхования внешнеэкономической деятельности.....	31
1.9 Контрольные вопросы.....	32
1.10 Тесты.....	33
2 Транспортное страхование в системе международно-экономических отношений.....	38
2.1 История транспортного страхования.....	38
2.2 Понятие и виды транспортных средств, используемых в системе МЭО.....	39
2.3 Страхование наземного транспорта.....	41
2.3.1 Страхование автотранспортных средств.....	41
2.3.2 Зеленая карта.....	47
2.3.3 Страхование железнодорожного подвижного состава.....	48
2.4 Морское страхование.....	51
2.4.1 Понятие морского страхования.....	51
2.4.2 Страхование судов.....	53
2.4.3 Страхование ответственности судовладельцев.....	58
2.4.4 Аварийный комиссар.....	59
2.4.5 Авария на морском транспорте.....	62
2.4.6 Характеристика общей и частной аварий и распределение убытков.....	63
2.4.7 Клубы взаимного страхования.....	70
2.5 Авиационное страхование.....	72
2.5.1 История авиационного страхования.....	72
2.5.2 Объекты и субъекты авиационного страхования.....	73
2.5.3 Правовые аспекты страхования авиационных рисков.....	76
2.6 Страхование космических рисков.....	79
2.6.1 История создания космического страхования.....	79

2.6.2	Виды страхования космической деятельности.....	82
2.6.3	Сущность, основные понятия и особенности космических рисков.....	87
2.7	Порядок осуществления проекта страхования космических рисков.....	90
2.8	Контрольные вопросы.....	101
2.9	Тесты.....	103
3	Страхование грузов.....	113
3.1	Место грузов в международном разделении труда.....	113
3.2	Классификация страхования грузов.....	114
3.3	Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность.....	115
3.4	Условия транспортировки и страхования грузов.....	120
3.5	Классификация по сложности перевозки грузов.....	123
3.6	Тарифы по страхованию грузов используемые в отечественной и зарубежной практике.....	127
3.7	Морская перевозка.....	131
3.8	Виды и условия международных торговых договоров.....	133
3.9	Договор страхования грузов.....	141
3.10	Минимизация убытков при транспортировке застрахованных грузов.....	148
3.11	Страхование контейнерных перевозок.....	151
3.12	Контрольные вопросы.....	156
3.13	Тесты.....	157
4	Страхование технических рисков.....	163
4.1	Объекты страхования относящиеся к внешнеэкономической деятельности.....	163
4.2	Страхование строительно-монтажных рисков.....	167
4.2.1	Причины и необходимость страхования строительно-монтажных рисков.....	167
4.2.2	Особенности страхования строительно-монтажных рисков.....	171
4.2.3	Объекты страхования и их оценка. Страховые суммы и лимиты ответственности.....	173
4.2.4	Страхование послепусковых гарантий.....	178
4.2.5	Страхование ответственности перед третьими лицами при строительно-монтажных работах.....	181
4.3	Страхование электронного оборудования.....	183
4.4	Страхование новой техники и технологии.....	185
4.5	Страхование строительных машин, механизмов и временных сооружений.....	189
4.6	Контрольные вопросы.....	191
4.7	Тесты.....	191
5	Страхование ответственности в системе МЭО.....	197

5.1	История страхования ответственности.....	197
5.2	Сущность и назначение страхования ответственности.....	198
5.3	Классификация видов страхования ответственности.....	202
5.4	Договор страхования ответственности.....	204
5.5	Порядок предоставления иска на возмещение ущерба.....	210
5.6	Ответственность, страхуемая судовладельцем.....	212
5.6.1	Ответственность перед третьими лицами.....	212
5.6.2	Ответственность за столкновение с другими судами.....	213
5.6.3	Ответственность за утрату и повреждение имущества.....	213
5.6.4	Ответственность за загрязнение нефтью и другими веществами.....	214
5.6.5	Ответственность по грузу.....	214
5.6.6	Ответственность по договорам буксировки.....	215
5.6.7	Ответственность за удаление остатков кораблекрушения.....	215
5.6.8	Ответственность за штрафы.....	216
5.7	Страхование ответственности операторов портов и терминалов стивидорских компаний.....	217
5.8	Страхование ответственности таможенных перевозчиков.....	219
5.9	Страхование ответственности владельцев воздушных судов перед третьими лицами.....	224
5.10	Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.....	226
5.11	Страхование ответственности за качество продукции.....	237
5.12	Страхование профессиональной ответственности.....	245
5.13	Страхование ответственности за вред, причиненный загрязнением окружающей среды.....	247
5.14	Контрольные вопросы.....	253
5.15	Тесты.....	253
6	Страхование коммерческих, финансовых рисков и рисков неисполнения обязательств в системе МЭО.....	263
6.1	Страхование коммерческих и финансовых рисков в системе страховых услуг.....	263
6.2	Финансовые и коммерческие риски.....	276
6.3	Управление финансовым риском одна из функций страхования.....	283
6.4	Общая характеристика и порядок страхования рисков неплатежа.....	284
6.5	Страхование кредита в системе международных торговых, коммерческих и инвестиционных сделок.....	286
6.6	Страхование внешнеэкономических инвестиционных проектов.....	288
6.7	Мировая практика страхования финансовых инвестиций.....	293
6.8	Страхование ответственности за неисполнение обязательств.....	297
6.9	Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве.....	301
6.10	Страхование финансовых рисков, связанных с потерей работы.....	305

6.11	Страхование от политических и экономических рисков.....	307
6.12	Страхование лизинговых операций.....	311
6.13	Контрольные вопросы.....	316
6.14	Тесты.....	317
7	Хеджирование финансовых рисков – как инструмент страхования без участия страховщиков.....	325
7.1	Хеджирование финансовых рисков – финансовый инструмент внешнеторговых сделок.....	325
7.2	История хеджа.....	326
7.3	Хеджирование.....	329
7.4	Хеджирование продажей.....	333
7.5	Хеджирование покупкой.....	335
7.6	Использование хеджирования на международных торговых площадках.....	337
7.7	Что дает хеджирование.....	338
7.8	Опционы как один из инструментов хеджирования.....	340
7.9	Хеджирование ценовых и курсовых рисков.....	341
7.10	Хеджирование процентных рисков.....	344
7.11	Хеджирование рисков по опционным позициям.....	346
8	Перестрахование в системе МЭО.....	348
8.1	История возникновения перестрахования.....	348
8.2	Российский перестраховочный рынок.....	354
8.3	Основные виды страхования и перестрахования, осуществляемые зарубежными страховщиками.....	356
8.4	Сущность перестрахования.....	361
8.5	Основные методы создания сбалансированного страхового портфеля.....	365
8.6	Законодательная база перестрахования.....	371
8.7	Организация перестрахования в страховых компаниях.....	372
8.8	Система передачи риска.....	375
8.9	Структура договора перестрахования.....	377
8.10	Содержание договора перестрахования и виды договоров.....	378
8.10.1	Договор перестрахования принцип возмездности.....	378
8.10.2	Сущность договоров факультативного и облигаторного перестрахования.....	380
8.11	Активное и пассивное перестрахование.....	387
8.12	Пропорциональное перестрахование.....	388
8.13	Непропорциональное перестрахование.....	395
8.14	Страховой и перестраховочный пул.....	399
8.15	Роль перестрахования в повышении финансовой устойчивости	

	страховщика.....	400
8.16	Выбор перестраховщика.....	401
8.17	Государственное регулирование перестраховочной деятельности.....	404
8.18	Роль перестрахования в функционировании международного страхового рынка.....	412
8.19	Перспективы развития отечественного рынка перестрахования.....	414
8.20	Контрольные вопросы.....	421
8.21	Тесты.....	422
9	Страхование выезжающих за границу	426
8.1	Необходимость и виды страховых услуг для выезжающих за границу.....	426
9.2	Страхование медицинских расходов при выезде за границу.....	427
9.3	Страхование от несчастных случаев.....	429
9.4	Страхование багажа.....	430
9.5	Страхование расходов, связанных с невозможностью совершить поездку.....	431
9.6	Страхование медицинских расходов для выезжающих за границу через международную систему бронирования «Старт – Амодеус	432
9.7	Контрольные вопросы.....	432
9.8	Тесты.....	433
10	Всемирная торговая организация: основные аспекты.....	435
10.1	История создания, основные цели и принципы ВТО.....	435
10.2	Функции и структура ВТО.....	438
10.3	Процедура присоединения к ВТО. Значение ВТО в современном мире.....	439
10.4	Российский страховой рынок на пороге вступления в ВТО.....	442
10.5	Страховщики и их проблемы при вступлении России в ВТО	450
10.6	Контрольные вопросы.....	457
10.7	Тесты.....	458
	Список использованных источников.....	462
	Приложение А Полис страхования автотранспортных средств	475
	Приложение Б Акт осмотра автотранспортного средства.....	476
	Приложение В Заявление о страховании воздушного судна.....	477
	Приложение Г Договор страхования воздушного судна.....	481
	Приложение Д Полис страхования воздушного судна.....	483
	Приложение Е Таблица удельных весов стоимости составных частей воздушных судов в страховой сумме.....	485
	Приложение Ж Заявление – анкета о страховании строительного-монтажных работ.....	486

Приложение И Ставки страховых платежей по страхованию строительного-монтажных работ.....	489
Приложение К Приложение к договору страхования строительного-монтажных работ.....	490
Приложение Л Заявление о страховании ответственности судовладельцев.....	492
Приложение М Договор страхования ответственности судовладельцев.....	496
Приложение Н Полис страхования ответственности судовладельцев.....	500
Приложение П Правила страхования гражданской ответственности авиаперевозчика.....	503
Приложение Р Заявление на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	513
Приложение С Правила добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.....	515
Приложение Т Категории опасных производственных объектов, в отношении которых должно осуществляться страхование.....	527
Приложение У Примерные страховые тарифы по страхованию ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасных производственных объектов (без учета опасных веществ, находящихся на объекте).....	528
Приложение Ф Примерные страховые тарифы для типовых представителей опасных веществ на опасном производственном объекте.....	530
Приложение Х Принципиальная схема инвестиционных и инновационных финансовых рисков.....	532
Приложение Ц Принципиальная схема банковских и валютных рисков.....	533
Приложение Ч Полис страхования ответственности за неисполнение обязательств.....	534
Приложение Ш Договор страхования ответственности за неисполнение обязательств.....	536
Приложение Щ Десять крупнейших перестраховщиков в 2004 г.....	541
Приложение Э Структура и основные показатели крупнейших международных страховых перестраховочных брокерских компаний.....	542
Приложение Ю Динамика российского страхового рынка в 2004 -2008 гг.....	543

Введение

Конец XX и начало XXI века - период активизации интеграционных процессов, происходящих в мировом экономическом сообществе. Практически все страны испытывают процессы проникновения капитала. Мировой рынок обогащается новыми странами его участниками и новыми видами торгово-экономических отношений. В настоящее время последовательный рост товарооборота участников мирового рынка, интеграция, налаживание торгово-экономических отношений с новыми странами являются одними из важнейших показателей, характеризующих экономико-политическое положение страны в мировом сообществе.

Интеграция – это не только движение капитала – это в первую очередь создание капиталоемких отраслей, соответственно и рабочих мест. Это выход на новые технологии и развитие науки, и создание наукоемких направлений.

Вступление России в ВТО это очередная ступень вхождения в мировое экономическое сообщество со сложившимися мировыми нормами и правилами, дальнейшее растущее взаимопроникновение капитала.

Естественно будут расти межгосударственные торгово-коммерческие обороты, соответственно и возможные риски.

Определенное место в защите от вероятных рисков отводится страхованию.

В курсе «Страхование в системе международных экономических отношений» отводится определенное место знакомству с международными нормами и правилами, международными соглашениями по перевозкам наземным, воздушным и водным транспортом, условиями возможных ущербов и регрессных исков.

Практически правила по видам страхования идентичны в мировом страховом сообществе, поэтому при изучении курса «Страхование в системе международных экономических отношений» российскими страховщиками используются в основном правила, действующие в условиях российского

страхового рынка по сделкам, заключаемым с совместными предприятиями, действующими на территории Российской Федерации и некоторыми странами ближнего зарубежья.

По экспортно-импортным сделкам заключение договоров страхования производится с учетом требований международных норм и правил, а также норм и требований, действующих в соответствующих зарубежных странах.

Особую группу составляют международные торговые договоры СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС, требования и условия страхования этих сделок.

Определенное место при изучении курса «Страхование в системе международных экономических отношений» отводится морскому страхованию, его специфичности в заключении договоров, их отслеживанию и порядку возмещения ущерба. Страхованию лиц, выезжающих за рубеж, месту перестрахования, взаимодействие с зарубежными перестраховщиками по размещению крупных рисков.

Основная задача курса – дать необходимый минимум знаний, необходимых при страховании внешнеэкономической деятельности, особенности подходов к заключению договоров страхования с использованием правил, применяемых в отечественном страховании, познакомить с международными соглашениями, относящимися к страховой деятельности, урегулированию возможных убытков.

Авторы не ставили своей целью дать исчерпывающие ответы на все вопросы, касающиеся страхования внешнеэкономической деятельности.

Учебное пособие ориентировано на государственный общеобразовательный стандарт и может быть использовано в процессе обучения на экономических специальностях по специализации «Страхование».

1 Место и роль страхования в системе МЭО

1.1 История возникновения страхования внешнеэкономической деятельности

Наиболее древним из всех видов страховой деятельности является морское страхования. И это естественно, поскольку в древности наиболее широкая и оживленная торговля происходила по морским путям и потому в большей мере была подвержена стихии и тем бедствиям, которые та могла принести. Рождение страхования теряется в глубокой древности. Полагают, что страхование от морских опасностей было известно городам Леванта уже в 900-700-х годах нашей эры. В средние века в Ломбардии и Франции морское страхование существовало уже как развитый институт. Один из законов города Пизы, изданный в 1378 г., ссылается на практику морских портов Флоренции и Генуи. Самый старый известный нам страховой полис был выдан в Генуе 23 октября 1347 г. Этот полис был оформлен в форме заемного письма на сумму 107 фунтов серебра, которую получатель займа обязался возвратить, если корабль «Санта Клара» не прибудет в течение 6 месяцев из Генуи на Майорку. Из текста заемного письма видно, что получатель займа, то есть страховщик, принял на себя определенный риск: «Я лично беру на себя риск и ответственность за вышеуказанную сумму денег, пока названное судно не прибудет на Майорку» [55].

С перенесением в начале XVII столетия центра международной торговли из Средиземноморья в Англию и Голландию морское страхование получило там широкое развитие. Из оригинала одного из сохранившихся до наших времен страховых полисов, датированного 20 января 1660 г., видно, что страхованием в те времена покрывались не только грузы, перевозимые из одного порта в другой, но и сами суда, на которых они следовали. В частности, в указанном полисе несколько лондонских купцов приняли на себя в сумме 900 фунтов стерлингов риск гибели судна и перевозимого им различного товара в

количестве 250 т от Лиссабона до Венеции по ставке 0,4 % страховой премии. Страхованием в отношении судна покрывался риск с момента прибытия судна в Лиссабон, во время стоянки в этом порту, погрузки на него груза, плавания судна до Венеции и стоянки его на якоре в течение 24 ч, а в отношении грузов – до тех пор, пока они не будут выгружены на берег в Венеции [55].

Полис предусматривал различные морские и неморские опасности: нападение пиратов, войны, арест и конфискацию какими-либо кораблями, принцами или народами, к какой бы национальности те ни принадлежали, злоумышленные действия капитана и команды, а также все другие потери, убытки и несчастья, которые могли произойти с грузом или их частью.

В составленном в Руане и опубликованном в 1761 г. сборнике установлений, относящихся к мореплаванию и морской торговле, приведен текст французского страхового полиса 1630 г.

Первая весьма удачная попытка систематизировать разрозненные страховые законы была сделана в 1681 г. во Франции в известном морском ордонансе Людовика XIV. Она знаменательна тем, что на основе ее развивалось в дальнейшем морское страховое право главнейших европейских государств. При Наполеоне I часть ордонансов, касавшихся страхового дела, вошла в известный Торговый кодекс 1807 г., принятый рядом европейских государств как образец страхового права.

В 1847 г. были разработаны Гамбургские условия морского страхования, пересмотренные затем в 1867 г.

Особый интерес представляет история морского страхования в Англии, где большую роль в его развитии сыграла своеобразная организация, известная под названием «Английский Ллойд».

История возникновения «Ллойда» очень характерна. После перемещения центра морской торговли из Италии в Лондон ломбардские купцы перенесли в северную столицу и привычный для них ритуал заключать морские и торговые сделки в уличных кафе. Одно из таких кафе близ Тауэры в Лондоне, посещаемое преимущественно моряками, принадлежало некоему Эдуарду

Ллойд. Пользуясь сведениями, полученными от посетителей, Ллойд в 1696 г. начал выпускать три раза в неделю специальный листок под названием «Новости Ллойда», в котором помещал сведения о приходе и уходе морских судов, цены на колониальные товары, котировку страховых ставок и другую полезную для моряков и страховщиков информацию. Издание под названием «Lloyd's List» с 1734 г. выходит по сей день ежедневно [101].

Со временем завсегдатаи кафе объединились в своеобразную организацию и стали совместно участвовать в покрытии морских рисков, подписывая под полисом ту сумму, в размере которой каждый из них несет ответственность. После смерти Ллойда организацию возглавил Юлиус Ангерштейн, ставший, по существу, истинным создателем теперешнего «Ллойда» и известный под именем «отца Ллойда».

В 1871 г. специальным актом парламента «Ллойд» был преобразован. В него вошли как страховщики, так называемые подписчики (андеррайтеры) «Ллойда», так и нестраховщики – брокеры. С этого времени «Ллойд» стал выступать в качестве страховой корпорации. Через 40 лет в 1911 г. парламент разрешил «Ллойд», помимо морского страхования, заниматься всеми другими видами страхования. Корпорация функционирует так и в наши дни [55].

До недавнего времени в корпорации «Ллойд» насчитывалось более 32 тыс. индивидуальных страховщиков, среди которых десятую часть составили иностранцы. Все они объединены в 430 синдикатов, во главе каждого из которых стоял андеррайтер, подписывающий (берущий) риск от имени синдиката. В дальнейшем риск распределялся между членами синдиката.

Членом синдиката «Ллойд» мог стать лишь тот, кто обладал определенным собственным состоянием (имуществом), оцениваемым до последнего времени в сумме не менее 100 тыс. английских фунтов (иностранцев членом – не менее 135 тыс. фунтов), которое могло быть обращено в оплату возможного убытка по принятому риску. Более того, член синдиката, принимая на себя риск, должен был внести $\frac{1}{4}$ принятой ответственности в банк в качестве депозита.

С 1987 по 1993 гг. «Ллойд» и весь лондонский рынок переживали тяжелые убытки, которые привели к кардинальным изменениям в капитале и организационной системе «Ллойда». Сотни индивидуальных страховщиков, не выдержав убытков, покинули корпорацию. В 1994 г. принципы «Ллойд» были существенно пересмотрены: теперь его членами могли стать (и стали) компании «с ограниченной ответственностью» - так называемые корпоративные члены.

По данным на конец 1994 г. «Ллойд» насчитывал 17624 индивидуальных и 95 корпоративных членов, объединенных в 179 синдикатов. В настоящее время синдикат объединяется на один страховой год, затем полностью разъединяется и объединяется во вновь создаваемый синдикат. Страховой год в синдикате равен трем календарным годам. При разъединении прибыли и убытки полностью распределяются между членами синдиката, понятие несправедливой прибыли отсутствует. Заявленные, но не оплаченные до конца срока действия синдиката убытки переходят к синдикату – преемнику через систему перестрахования.

Страховые возмещения «Ллойд» выплачивает из специального фонда, формируемого из страховой и перестраховочной премии и полученного на них инвестиционного дохода. Кроме того, фонд может пополняться за счет целевых взносов членов «Ллойда». В 1993 г. размер фонда составил 19,7 млрд. фунтов стерлингов. В случае недостаточности средств в фонде «Ллойд» может обратиться в резервный фонд, образуемый за счет обязательных депозитов, вносимых членами синдикатов с собираемых ими страховых премий. Внешние члены (лично не участвующие в операциях «Ллойда») должны теперь иметь состояние не менее 250 тыс. фунтов. В 1994 г. минимальный депозит был равен 50 % собираемой брутто-премии, но не менее 1,5 млн. фунтов. А в целом депозиты и резервы составили в 1993 г. 4,7 млрд. фунтов [109].

В системе «Ллойда» существуют и иные активы – центральный фонд, собственные средства, «стоп-лосс» фонд и другие, которые, не будучи

формально гарантированными фондами, по сути являются таковыми и гарантируют клиентов от несостоятельности членов «Ллойда».

Следует отметить, что корпорация «Ллойд» через своих агентов и сюрвейеров, работающих во всех значительных портах мира, оказывает страховщикам, страхователям и всем заинтересованным в морском предприятии услуги информационного, консультативного и практического характера, ведет регрессивные дела против лиц, виновных в повреждениях груза или судна во время перевозок. Сертификат агента «Ллойда», выданный в любом уголке света, повсеместно принимается как солидный и квалифицированно составленный документ.

Наряду с «Ллойдом» важную роль в деле морского страхования, установления условий ответственности страховщиков и ответственности тарификации рисков играет «Институт Лондонских страховщиков» - основанная в 1884 г. организация морских страховых обществ. Главная задача этого института заключается в унификации и установлении стандартных «оговорок» и условий страхования. «Институт Лондонских страховщиков» устанавливает ставки военного риска, которые применяют практически все страховщики мира.

1.2 Участие российских страховщиков на международном страховом рынке

3 февраля 1931 г. в системе Госстраха было создано Правление, сосредоточившееся исключительно на вопросах иностранного страхования. С преобразованием структуры Госстраха в 1936 г. его функции передаются созданному на его базе Управлению иностранных операций (УИНО).

В августе 1946 г. в Венгрии были организованы «Восточно-Европейское генеральное акционерное общество» и «Европейское страховое общество по страхованию грузов и багажа». Первое принадлежало советским

организациям полностью, втрое – на 70 % . (Позднее, в апреле 1950 г. эти общества были преданы правительству Венгрии в соответствии с постановлением совета Министров СССР от 25 апреля 1950 г.).

16 ноября 1947 г. Совет Министров СССР принял постановление об образовании «Управления иностранного страхования СССР» и с 1 января 1948 г. Ингосстрах начал самостоятельную деятельность.

С этого времени Ингосстрах осуществляет контроль за деятельностью страховых обществ с участием СССР в ГДР, Венгрии и Румынии. В 1948 г. при Восточно-Европейском обществе было создано перестраховочное бюро в Вене. В 1985 г. на базе страховых обществ «Виктория», «Ватра-Дорней», «Трансильвания», «Национале» и «Компанише Европана», ранее контролируемых и руководимых советской стороной, было учреждено Советско-румынское страховое общество «Совромстрах». В 1952 г. в Берлине создано генеральное страховое общество «Шостофаг».

В 1953-1955 годах представительства Ингосстраха открываются в Пакистане, Египте и Афганистане, в 1963 г. в Мали, в 1971 г. на Кубе, в 1973 г. в КНДР, в 1978 г. в Ираке, в 1980 г. во Вьетнаме [55].

Основными задачами этих представительств являлись защита интересов Ингосстраха за рубежом, выполнение аварийно-комиссарской и сюрвейерской функций.

В 1967 г. с целью сострахования на паритетных началах грузов, поставляемых по межправительственным советско-индийским соглашениям, в Бомбее было создано советско-индийское смешанное Страховое бюро, соучредителями которого выступили Ингосстрах и индийская корпорация по страхованию жизни (ЛИК).

В течении почти полувековой деятельности Ингосстрах значительно расширил круг своих операций. Если в 1948 г. он проводил всего 5 видов страхования (страхование экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузов, каско, судов, страхование от огня, гражданской ответственности и

перестрахование), то уже к 1972 г. количество видов страхования возросло до 20.

С 1972 г. Ингосстрах начал операции по некоторым весьма перспективным видам страхования: ответственности судовладельцев, строительно-монтажному страхованию, авиационному и многим другим. Получили развитие операции по кредитному страхованию, страхованию имущества и ответственности предприятий, страхованию космических рисков. К последним этапам расширения деятельности Ингосстраха за границей относятся открытия учреждений в Голландии (1990) и США (1991), а также представительства в Турции (1995). Первое действует в качестве аварийного комиссара, второе как консультационное бюро для деловых американских партнеров России.

Перестройка управления внешнеэкономическими связями, а в дальнейшем перестройка всей экономической жизни, демонополизация страхового дела придали новый импульс развитию иностранного страхования в России.

К середине 1991 г. Ингосстрах преобразуется в акционерное страховое общество открытого типа.

Сегодня Ингосстрах представляет собой крупный концерн, обладает развитой инфраструктурой. В состав головной конторы входят 8 оперативных управлений и 9 самостоятельных отделов.

За рубежом действуют 19 заграничных учреждений: 11 в дальнем зарубежье, в основном, в Европе, а также в США, Индии и Турции и 8 – в ближнем [55].

Полис Ингосстраха признан более чем в ста странах мира, а многие выработанные им правила страхования включены в список эквивалентов Международной торговой палаты.

Ингосстрах является постоянным членом ряда международных союзов страховщиков – Международного союза морского страхования, Международного союза авиационных страховщиков, Международного союза

страховщиков технических рисков, Федерации страховщиков афро-азиатских стран – и постоянным участником ежегодного Международного рандеву перестраховщиков в Монте-Карло и немецких транспортных страховщиков в Баден-Бадене. Ингосстрах и его заграничные учреждения являются членами ряда двусторонних торговых палат и принимают активное участие в их работе. Сотрудники Ингосстраха не раз избирались на руководящие должности влиятельных международных страховых институтов.

В настоящее время группа Ингосстраха поддерживает договорные отношения с более чем 500 страховыми компаниями мира, в том числе с такими известными, как Швейцарское, Мюнхенское, Кельнское перестраховочные общества, французская компания «Скор», американская «Пруденшнл», английская «Ллойд» [55].

В настоящее время круг страховых компаний, помимо Ингосстраха, значительно расширен. Практически все крупнейшие российские страховые компании принимают участие в страховании экспортно-импортных грузов, страховании лиц выезжающих за границу, страховании по «Зеленой карте» и другие.

Находит свое применение вхождение российских страховых компаний в состав крупнейших зарубежных страховых корпораций. Цель вхождения – проникновение в зарубежный страховой рынок, работа по единым мировым страховым правилам. К их числу относится РОСНО вошедшее в состав корпорации «Альянс».

1.3 Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности

Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности – комплекс видов страхования, обеспечивающих защиту интересов

отечественных и зарубежных участников тех или иных форм международного сотрудничества.

Объекты страхования – экспортно-импортные грузы перевозящие их транспортные средства, строительно-монтажные риски, экспортные кредиты, международные торгово-промышленные и иные выставки, создаваемые в России и за рубежом совместно с иностранными фирмами, имущество действующих на нашей территории иностранных компаний, работающих за рубежом организаций, страхование гражданской ответственности российских и иностранных участников экономического сотрудничества, иностранные инвестиции, туристы и автотуристы, совместные предприятия.

Страхование как правило добровольное, но необходимость его заключения оговаривается в договорах и контрактах, в которых указывается конкретная сторона заключающая договор страхования проплачивающая его.

В товарных или имущественных контрактах затраты по страхованию вносятся в цену товара или проводимых услуг.

1.4 Страхование и нормы международного частного права

Под нормой международного права понимается правило поведения, которое признается государствами и другими субъектами международного права в качестве юридически обязательного.

Содержание норм международного права составляют права и обязанности, которыми наделяются государство и другие субъекты международного права. Вступая в отношения между собой, субъекты международного права реализуют свои права и соблюдают обязанности, устанавливаемые международно-правовыми нормами [37].

Исходя из содержания международно-правовой нормы, субъект международного права может судить как о своем возможном и должном поведении, так и о возможном и должном поведении других субъектов

международного права. Тем самым международно-правовая норма упорядочивает поведение участников международных отношений, то есть выполняет регулирующую роль во взаимоотношениях субъектов международного права.

Ряд норм международного права называют принципами. Хотя это те же международно-правовые нормы, но одни из них издавна назывались принципами, другие стали называться так в силу своей значимости и роли в международно-правовом регулировании.

Среди принципов выделяют основные принципы международного права, составляющие фундамент международного правопорядка. Нарушение государством какого-либо основного принципа может рассматриваться международным сообществом как посягательство на весь международный правопорядок. К основным относятся принципы суверенного равенства, невмешательства во внутренние дела, запрета применения силы или угрозы силой, соблюдение международных обязательств, мирного разрешения международных споров и др. [105].

Процесс, способы и формы создания норм международного права отличаются от создания норм внутреннего права.

В международных отношениях нет каких-либо законодательных органов, которые могли бы принимать правовые нормы без участия самих субъектов системы международного права.

В процессе участия в международном общении, постоянно вступая в отношения друг с другом, субъекты международного права не только действуют в соответствии с существующими нормами международного права, но и вносят необходимые уточнения, дополнения и изменения в них, а также создают новые нормы. Таким образом, создание международно-правовых норм это непрерывный процесс.

Единственным способом создания международно-правовых норм является соглашение субъектов международного права. Только субъекты международного права придают тем или иным правилам своего поведения

качество юридической обязательности. В сущности, любое правило поведения субъектов международного права, даже если оно не обладает качеством юридической обязательности, основывается на соглашении этих субъектов.

Соглашение субъектов международного права относительно международно-правовых норм может быть явно выраженным или молчаливым. В первом случае соглашение называется договором, а во втором – обычаем. Соответственно, и нормы, содержащиеся в договорах, являются договорными нормами, а содержащиеся в обычаях – обычными правом (обычаем).

Договоры заключаются субъектами международного права в письменной форме и дают четкие, конкретные формулировки международно-правовых норм. Заключая договор, субъекты международного права преследуют цель создания международно-правовых норм, которые направлены на регулирование отношений между ними [105].

Процесс создания обычных норм является сложным процессом. В п. 1 «в» ст. 38 Статуса Международного суда ООН обычай определяется как «доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы». Это определение означает, что международным обычаем, составляющим норму международного права, может стать такое правило поведения субъектов международного права, которое образовалась в результате повторяющихся однородных действий [4].

Решения международных организаций и других объединений, выражающие согласованные позиции государства, могут явиться отправным моментом для образования обычая.

Обычные нормы имеют такую же юридическую силу, что и договорные нормы.

1.5 Международная торговля. Процесс управления рисками в международной торговле

Внешняя торговля является важной и исторически самой первой формой международных экономических отношений. Она представляет собой обмен товарами между государственно-оформленными национальными хозяйствами.

Природно-климатические условия, содержание недр, сложившиеся экономико-хозяйственные традиции в мировом сообществе различны и по сути определяют их хозяйственную деятельность, выделяя приоритеты их экономического развития и внешнеэкономических отношений, в том числе и международную торговлю.

В современных условиях в международной торговле участвуют все субъекты мирового хозяйства. В ее основе лежит международное разделение труда. Развитие международной специализации производства и углубление названного разделения труда порождают многообразие форм и направлений международной торговли. Глубокое воздействие на нее оказывает научно-техническая революция, ускорившая качественное преобразование всех элементов производительных сил и производственных отношений.

Участие в международной торговле ведет к интенсификации воспроизводственного процесса по ряду направлений: усиливается специализация, создается возможность организации массового производства, повышается степень загрузки оборудования. Активное участие в международной торговле создает условия для ускорения прогрессивных структурных сдвигов в национальных хозяйствах. В силу этого наиболее высокие темпы экономического развития характерны для тех стран, где быстро расширяется внешняя торговля.

Место международной торговли в системе международных экономических отношений определяется тем, что во-первых, через нее реализуются результаты всех форм мирохозяйственных связей – вывоза капитала, производственной кооперации, научно-технического сотрудничества.

Во-вторых, развитие международной торговли товаров в конечном счете определяет динамику международного обмена услугами. В-третьих, рост и углубление межрегиональных и межгосударственных взаимосвязей выступают важной предпосылкой международной экономической интеграции. В-четвертых, тем самым международная торговля способствует дальнейшему углублению международного разделения труда и интернационализации хозяйственных связей.

Заключаемые международные договоры по товарообменным операциям, вложением капитала в инвестиционные и инновационные проекты, строительство объектов за рубежом в рамках торгово-экономических соглашений при их реализации подвержены различным рискам и требуют определенной экономической защиты.

Страхование внешнеэкономических рисков связано с решением проблем защиты валютных интересов нашей страны, которые охватывают экспортно-импортные операции, отечественные имущественные интересы за границей, туризм и автотуризм, имущественные интересы иностранных физических и юридических лиц в нашей стране, деятельность совместных предприятий.

Международными соглашениями в порядке защиты заключаемых сделок от непредсказуемых событий были разработаны и внедрены условия продажи и страхования грузов. Эти условия изложены в договорах СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС.

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

Преимущество сделок «СИФ» состоит в том, что для выполнения ее условий не требуется физической передачи товаров покупателю, а только вручение ему всех предусмотренных в условиях сделки

товарораспорядительных документов. Имея эти документы, покупатель может распорядится товарами до его получения, реализовать его «против документов» и тем самым ускорить оборот капитала.

Экономическая сущность сделки «СИФ» заключается и в том, что покупатель, перекладывая заботу о перевозке и страховании на продавца, в любом случае должен получить сохраненный груз или компенсацию за него. И если продавец не обеспечил адекватного страхования, то убытки, которые не будут подлежать оплате страховщиком, должен возместить покупателю продавец.

Банки, через которые ведутся расчеты по сделкам купли-продажи на условиях «СИФ», предъявляются к товарораспорядительным документам самые строгие требования. Все документы, в том числе и страховые, по своему содержанию должны полностью соответствовать условиям аккредитации.

В международной практике при сделке «СИФ» большое внимание обращается на выбор продавцом страховщика. Обеспечивая страховое покрытие по проданным товарам, продавец не может практически и юридически гарантировать того, что при возникновении убытка покупатель получит сумму страхового возмещения, поскольку это обстоятельство находится вне контроля продавца и зависит от многих факторов: условия страхования, объем страхового покрытия, причины убытка и т.д.

Своевременная передача покупателю страхового полиса является обязанностью продавца, невыполнение которой может иметь юридические последствия.

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

По сделке КАФ продавец должен заключить за свой счет договор морской перевозки до места назначения, указанного в контракте, и доставить груз на борт судна, отправить его, получить за свой счет коносамент и другие документы, выдаваемые в стране отправления (свидетельство о происхождении товара, сертификаты качества и т.д.), обеспечить таможенную очистку товара

на вывоз, сообщить об этом покупателю и своевременно направить ему указанные документы.

Обязанность страхования лежит на покупателе.

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

При импорте товаров российская сторона должна быть заинтересована в покупке товара на условиях сделки FOB, по которой исключается оплата услуг иностранного экспортера по перевозке и страхованию товара.

Сделки FAS – от английского выражения «Свободно вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (free alongside ship) [37].

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

Наиболее развито морское страхование судов и грузов в корпорации Ллойд. Но Ллойд не одинок. Морским страхованием занимается подавляющее большинство зарубежных транснациональных страховых компаний.

В России среди лидеров морского страхования, в т.ч. экспертно-импортного страхования грузов, выступают универсальные компании «Ингосстрах», «РОСНО», «ВЕСТА», «ВСК», «УралСиб».

В страховании грузов, связанных с нефтью и продуктами ее переработки, специализируются компании «ЮКОС-Гарант», и «Лукойл», риски по грузам РАО «Норильский никель» страхует компания «Интеррос-Согласие», а комбинат «Северсталь» - «Шексна». На грузах военного характера специализируются компании «Жива», и «Русский страховой центр».

Защита заключаемых сделок не ограничивается перечисленными договорами. Круг договоров сделок и, соответственно, договоров страхования значительно шире. Следует помнить, что выезд за границу по всевозможным причинам и различными видами транспорта, это своего рода международная сделка, требующая защиты.

Да и само страхование и перестрахование крупных рисков у зарубежных перестраховщиков – это своего рода участие в международных торговых соглашениях. Практически, российский страховщик за определенную плату (премию) продает зарубежному перестраховщику часть застрахованного им риска, этим самым он защищает себя.

1.6 Экономическое значение международной торговли

Внешние факторы в настоящее время являются решающими в развитии экономик большинства стран, определяют, в частности, структуру их производства и темпы экономического роста.

Государственная монополия внешней торговли служила надежной защитой народного хозяйства от потрясения на мировых финансовых рынках, гарантировала стабильный платежеспособный спрос на отечественную продукцию, по крайней мере на внутреннем рынке, и обеспечивала относительно небольшую дифференциацию уровней жизни между различными регионами.

Экономическая модель с государственной монополией внешней торговли рассматривается как сдерживающая экономический рост, препятствующая использованию в интересах национальной экономики и населения страны тех возможностей, которые дают так называемые рыночные свободы. Более того, даже наличие косвенных ограничений внешнеторговой деятельности преподносится нередко как результат лоббирования интересов отдельных отраслевых или территориальных групп.

Вместе с тем позитивные стороны экономической модели с государственной монополией внешней торговли намного превосходят ее

возможное негативное воздействие на национальную экономику. Отметим главные из них:

- большие гарантии своевременных поставок товаров и услуг и осуществления платежей, следствием чего являются более предпочтительные условия оплаты и предоставление займов;

- минимальные транспортные и торговые издержки (меньше посредников, возможные закупки крупными партиями и непосредственно у производителей);

- более высокое качество импортной продукции (государственные организации не ориентируются на закупки товаров кустарного и полукустарного производства);

- к минимуму сводятся возможности криминализации сферы (заключение фиктивных договоров, искажение цен, утечка экспортной выручки);

- исключаются потери для национальной экономики из-за конкуренции отечественных поставщиков между собой на внешнем рынке;

- исключаются аналогичные потери из-за конкуренции между собой фирм, занимающихся импортом [66].

Типичная особенность экономики с государственной монополией внешней торговли – отсутствие прямой зависимости между ценами внешнего рынка и ценами на аналогичные товары на внутреннем рынке. Разница между ценами этих рынков образует весомую статью доходов государственного бюджета. Относительная независимость внутренних и мировых цен приводит к тому, что конъюнктурные колебания мировых цен не отражаются на ценах внутреннего рынка и лишь оказывают влияние на состояние торгового баланса страны.

В реальной экономике с государственной монополией внешней торговли производители экспортной продукции, обеспечивающей большие доходы государственного бюджета, как правило, оказываются в привилегированном по сравнению с другими отраслями положении. Это выражается прежде всего в

повышенном внимании к ним правительства, в выделении значительных ресурсов из государственного бюджета для расширения производства и т.д.

В рыночной экономике с государственной монополией внешней торговли также могут приниматься решения об изменении внутренних «закупочных» и «отпускных» цен на экспортируемую или импортируемую продукцию, что неизбежно вызовет и соответствующие изменения цен на внутреннем рынке. Но такие решения принимаются исходя из общенациональных интересов, если есть основания считать, что они скажутся на национальной экономике в целом позитивно.

1.7 Страхование экспортных кредитов

В современных условиях большое значение во внешнеэкономических отношениях имеет страхование кредитов или страхование риска неплатежа, по условиям которого страховая компания гарантирует кредитору своевременную оплату поставок товаров, оборудования или оказанных услуг ими в кредит.

Страхование экспортных кредитов призвано защищать наших экспортеров от экономических и политических рисков, которые могут сделать невозможным выполнение иностранными покупателями своих контрактных обязательств.

По условиям договора страховая компания гарантирует своевременную оплату поставок товаров, оборудования или оказанных услуг им в кредит. Из объема ответственности страховщика, как правило, исключаются случаи неоплаты или задержки в платеже если они явились следствием нарушений условий контракта.

Страхование экспортных кредитов за рубежом осуществляется специализированными учреждениями и обществами, которые обычно принадлежать государству или в которых государство имеет контрольный пакет акций.

В Великобритании «Индемнити», и «Ллойд», в Германии – «Гермес», во Франции «Кафас».

При страховании экспортных кредитов применяется так называемый срок ожидания платежа, согласно которому страховое событие и выплата по нему наступает обычно через 60-90 дней после окончания срока действия контракта.

Тарифы индивидуальны по каждому контракту и по согласованию сторон в зависимости от видов, объемов и сроков поставок, объемов кредита, сроков и методов его погашения.

1.8 Другие виды страхования внешнеэкономической деятельности

Зарубежные кредиторы страхуют в необходимых случаях от риска неплатежа займы, предоставленные российским предприятиям и организациям. Страхуются также промышленные и другие объекты, сооружаемые в нашей стране с помощью или иностранными фирмами, и объектов, стоящих за границей при нашем содействии.

В объем покрытия по этому виду страхования входят: страхование строительно-монтажных рисков, машин от поломок, послепусковых гарантийных обязательств, страхование ответственности за ущерб, причиненной подрядчику и третьим лицам в период монтажных, пусконаладочных работ и гарантийного срока эксплуатации оборудования, страхование ответственности устроителей выставок за вред, который может быть причинен третьим лицам, в частности посетителям.

Страхованием охватывается имущество и персонал наших посольств и других организаций осуществляемых свою деятельность за границей.

Основным страховщиком внешнеэкономической деятельности долгое время оставался «Ингосстрах».

Операции по иностранному страхованию (перестрахованию) носят специфический характер, основываются на международном страховом праве, требуют образования валютных фондов и подготовку соответствующих кадров.

В настоящее время ряд крупнейших российских страховых компаний проводят отдельные виды страхования внешнеэкономической деятельности. РОСНО, Ресо-Гарантия и многие другие занимаются главным образом страхованием туристов и автотуристов, страхованием совместных предприятий с долей иностранного капитала, иностранные инвестиции вкладываемые в российскую экономику. Развитие последней занимает сейчас особое предпочтительное место, ибо государством прилагается много усилий для привлечения иностранного капитала, и соответственно, расширяется страховое поле по его защите.

1.9 Контрольные вопросы

1 История возникновения страхования в системе внешнеэкономической деятельности.

2 Корпорация «Ллойд». История создания, основы деятельности.

3 Место корпорации «Ллойда» на мировом страховом рынке.

4 Ингосстрах. История создания и сфера деятельности.

5 Каково участие российских страховщиков на международном страховом рынке?

6 Что является объектами страхования ВЭД.

7 Что понимается под международными правилами и нормами.

8 Порядок разработки и принятия международных правовых норм и правил.

9 Что понимается под международными правами, нормами, что под обычаями и что под соглашениями.

10 Каково отличие международных правовых норм от международных правовых принципов?

11 Принципы международной торговли, ее место в международных экономических отношениях.

12 Виды договоров международных торговых сделок.

13 Отличительные особенности основных международных торговых договоров.

14 Что из себя представляет сделка: франко-граница, франко-завод, франко-склад, франко-вагон.

15 Экономическое значение международной торговли.

16 В чем отличие и особенности модели государственной монополии от рыночных принципов во внешнеторговых отношениях.

17 Принципы и условия страхования экспортных кредитов.

1.10 Тесты

1 Внешнеэкономическая деятельность это:

- а) участие в международных авиационных салонах;
- б) участие в международных симпозиумах по правам человека;
- в) подписание межгосударственных договоров по продаже-покупке военной техники.

2 Первый договор страхования имущества официально зарегистрирован:

- а) в Лондоне;
- б) в Генуе;
- в) в Берне.

3 Страховщик имеет право отсрочить выплату страхового возмещения в случае, если:

- а) у него имеются обоснованные сомнения в правомочности страхователя на получение страхового возмещения;
- б) отсутствия средств на расчетном счете страховщика;

- в) возбуждено уголовное дело против страхователя;
- г) утрачено доверие к страхователю.

4 Можно ли отнести перечисления средств в оффшорную зону к внешнеэкономической деятельности:

- а) да;
- б) нет.

5 Коносамент – это:

- а) двусторонний договор перевозки, заключенный в пользу владельца груза;
- б) двусторонний договор перевозки, заключенный в пользу третьего лица (получателя груза);
- в) аварийный сертификат, составленный аварийно-комиссарскими компаниями.

6 Кто проводит учет и анализ существенных факторов, от которых зависит состояние объекта страхования и как называется этот процесс:

- а) страховщик и страхователь, реализация риска;
- б) страховщик, учет рисков обстоятельств;
- в) страховщик, регистрация риска;
- г) нет правильного ответа.

7 Страховая защита - это:

- а) защита социальной среды;
- б) защита имущественных интересов;
- в) защита от событий произошедших по умыслу страхователя.

8 Можно ли отнести к внешнеэкономической деятельности создание совместных предприятий:

- а) да;
- б) нет.

9 Внешняя торговля обеспечивает:

- а) высокие темпы экономического развития;
- б) вывоз капитала, производственную кооперацию;
- в) динамику международного обмена услугами;
- г) сдерживание экономической интеграции.

10 По договору КАФ:

- а) фрахтует судно продавец;
- б) подвозит груз к судну продавец;
- в) грузит товар на судно покупатель;
- г) страхует груз покупатель.

11 По договору ФОб:

- а) фрахтует судно продавец;
- б) подвозит к борту судна груз покупатель;
- в) грузит на борт покупатель;
- г) страхует груз продавец.

12 По договору СИФ:

- а) фрахтует судно покупатель;
- б) подвозит к борту судна груз продавец;
- в) грузит на борт покупатель;
- г) страхует покупатель.

13 По договору ФАС:

- а) фрахтует судно покупатель;
- б) подвозит к борту продавец;
- в) грузит продавец;
- г) страхует покупатель.

14 Корпорация «Ллойд» была создана в :

- а) Гамбурге;
- б) Генуе;
- в) Лондоне;
- г) Гааге.

15 «Ллойд» в качестве страховой корпорации существует с :

- а) 1696 г.;
- б) 1734г.;
- в) 1871г.;
- г) 1911г.

16 «Ингосстрах» официально был создан в :

- а) 1931г.;
- б) 1933г.;
- в) 1946г.;
- г) 1948г.;
- д) 1953г.

17 Способом создания международно-правовых норм является:

- а) соглашение субъектов международного права;
- б) двусторонние встречи президентов;
- в) постановления ЕЭС.

18 Международная торговля способствует:

- а) международному разделению труда;
- б) сдерживанию развития научных открытий в странах импортерах;
- в) увеличению рабочих мест стран экспортеров;
- г) сдерживанию качественных преобразований производительных сил.

19 Государственная монополия внешней торговли обеспечивала:

- а) более высокое качество импортной продукции;
- б) заключение фиктивных сделок;
- в) снижение конкуренции между собой отечественных поставщиков;
- г) уменьшение числа посредников;
- д) зависимость между ценами внешнего рынка и ценами на аналогичные товары на внутреннем рынке.

2 Транспортное страхование в системе международно-экономических отношениях

2.1 История транспортного страхования

Наиболее древним из всех видов страховой деятельности является морское страхование так как в древности наиболее широкая и оживленная торговля происходила по морским путям и потому в большей мере была подвержена стихии и тем бедствиям, которые та могла принести. Полагают, что страхование от морских опасностей было известно городам Леванта уже в 900 - 700 годах до нашей эры. В средние века в Ломбардии и Франции морское страхование существовало уже как развитый институт.

Один из законов Пизы, изданный в 1318 году, ссылается на практику морских портов Флоренции и Генуи. Самый старый известный как страховой полис был выдан в Генуе 23 октября 1347 года [37].

Этот полис был оформлен в форме заемного письма на сумму 107 фунтов серебра, которую получатель займа обязался возвратить, если корабль «Санта Клара» не прибудет в течение 6 месяцев из Генуи на Майорку. Из текста письма видно, что получатель займа, то есть страховщик, принял на себя определенный риск: «Я лично беру на себя риск и ответственность за вышеуказанную сумму денег, пока названное судно не прибудет на Майорку».

В конце 16 века центром морского страхования становится Англия. Первый статус, регулирующий морское страхование, издан в Лондоне в 1601 г. Договоры и сделки часто заключались в кофейнях. Популярной была кофейня Эдуарда Ллойда. В конце 17 века здесь издавались рукописные листы, содержащие сведения о мореходности застрахованных кораблей. В конце первой четверти 18 века эти сведения стали печататься как Lloyds List.

В 1771 г. посетители кофейни Ллойда решили объединиться в ассоциацию морских страховщиков и стали вести свою регистрацию судов. В свою очередь, судовладельцы тоже образовали ассоциацию. В конце концов

обе ассоциации объединились и стали издавать с 1834 г. Lloyds Register of British and Foreign Shipping.

Еще в 1779 году был выработан полисный формуляр Ллойда и целых сто лет он не изменялся. В связи с тем, что транспортное дело сильно видоизменялось, к полисным условиям было создано множество полисных оговорок. Список важнейших оговорок стал публиковаться Лондонским институтом страховщиков.

Именно этот документ в основном регулирует взаимоотношения страховщиков и страхователей в транспортном страховании. На его основе созданы национальные условия морского страхования («Marine Insurance Act» 1906 г. - Англия, VVG 1919 г. - Германия) [37].

Именно потому, что транспортное страхование зародилось как морское, в сухопутном и воздушном страховании немало терминов страхования морского и сохранены все основные черты (судно именуется уже не судном, а перевозочным средством).

2.2 Понятие и виды транспортных средств используемых в системе МЭО

В практике международных торговых и экономических отношений особое место занимает транспорт, как средство обеспечивающее своевременную доставку продукции обусловленную в международных контрактах и торговых договорах.

В зависимости от вида товаров, страны поставщика и потребителя, срочности доставки пассажиров и грузов используются наземные, водные (морские) и воздушные виды транспорта, сохранность которых обеспечивается страхованием.

Страхование средств транспорта (каска) - вид страхования, где объектом выступают механизированные и другие средства транспорта. Проводится на

добровольной основе. По действующим правилам на страхование принимаются наземный, водный и воздушный транспорт, прошедший регистрацию в установленном порядке в соответствующих государственных органах.

К объектам страхования относятся: автомобили, в т.ч. с прицепами промышленного производства; мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, моноарты, снегоходы; моторные, парусные и гребные лодки; катера и яхты, корабли всех видов, используемые в качестве перевозки пассажиров и грузов; самолеты, вертолеты, планеры, аэрокосмическая техника; паровозы, тепловозы, электровозы, вагоны, цистерны и платформы различной модификации и назначения.

Страховое возмещение выплачивается в случае повреждения или гибели транспортного средства в результате аварии, пожара, взрыва, града, землетрясения, обвала, оползня, наводнения, паводка, провала под лед, крушений подвижного железнодорожного состава, попадания птиц в турбины при взлете и посадке самолетов, невыход на орбиту либо аварийный сход с нее космических объектов и ряд других непредсказуемых случайных факторов.

Средства транспорта страхуются по адресу, указанному в страховом свидетельстве, а также во время нахождения его в пути и на стоянках.

Основной договор страхования транспортного средства заключается сроком на один год либо от двух до 11 месяцев, дополнительный на срок, оставшийся до конца действия основного договора.

Страхование производится от:

- а) похищения транспортного средства;
- б) уничтожения либо гибели транспортного средства по полной стоимости (с учетом износа). При уничтожении за вычетом стоимости остатков, годных для дальнейшего использования. При гибели - по стоимости за вычетом износа (по страховой сумме);
- в) повреждения транспортного средства (ущерб) по стоимости ремонта.

В сумму ущерба включаются затраты по спасению транспортного средства и его транспортировки с места происшествия. Страховщик оплачивает

и расходы по проведению экспертной оценки результатов страхового события. К ущербу относится и похищение отдельных элементов, деталей и частей, входящих в комплектацию транспортного средства.

Страхование только транспортного средства, исключая перевозимое имущество, грузы и т.д., называется страхованием КАСКО.

При страховании транспортного средства с перевозимым грузом называется страхование КАРГО.

Транспортные средства можно разделить на три крупные группы: наземный, водный и воздушный. Каждая группа имеет свои специфические особенности по объектам страхования, методам эксплуатации, и вероятным рискам и их последствиям, соответственно в определении страховой суммы, ответственности страховщика и тарифа.

2.3 Страхование наземного транспорта

2.3.1 Страхование автотранспортных средств

Перевозки в пределах стран СНГ и ближнего зарубежья осуществляются преимущественно наземными видами транспорта, причём небольших партий и объёмов продукции предпочтение отдаётся автотранспорту как наиболее оперативному и мобильному.

В данном случае автотранспортные средства, используемые в международных перевозках, принадлежащие иностранным гражданам и дипломатическим представительствам страхуются в России по отечественным правилам страхования и по своей сути относятся к страхованию в системе международных экономических отношений.

Объектами страхования автотранспортных средств являются: автомобили всех марок, грузоподъемные средства на пневмоходу, тракторы, мотоциклы, мопеды, прицепы, троллейбусы, трамваи и т.д. Страхование автотранспорта производится на добровольной основе, страхуются

транспортные средства, подлежащие регистрации органами МВД. Договоры страхования заключаются с гражданами России, иностранными гражданами, проживающими на территории РФ, а также лицами без гражданства. Договор страхования (полис) заключается сроком на 1 год, но может заключаться от двух до 11 месяцев, дополнительный - на срок, оставшийся до конца действия основного договора.

Страхование автотранспортного средства проводится по месту прописки его владельца либо законного пользователя. Возраст водителя автотранспорта не моложе 18 лет, мототранспорта - не моложе 16 лет. Они же могут выступать в роли страхователя.

Основными страхуемыми рисками при страховании автотранспортных средств являются:

- угон;
- ущерб и утрата транспортного средства от взрыва, пожара, а также хищение узлов и деталей с работоспособного транспортного средства;
- утрата товарной стоимости, страхованию подлежат автомобили возрастом не более 5 лет.

Не принимаются на страхование автотранспортные средства старше 10 лет, имеющие серьезные повреждения, коррозию кузова и разукомплектованные, не указанное в перечне дополнительное оборудование и багаж, не являющийся дополнительным оборудованием.

Варианты страхования различны, страхователь может выбрать полное или частичное возмещение ущерба, нанесенного в результате дорожно-транспортного происшествия, повреждения, уничтожения, утраты (угона) транспортного средства. В то же время не возмещаются убытки, возникшие в результате военных действий и других форс-мажорных обстоятельств.

Страхование только автотранспортного средства называется страхование КАСКО. В ряде случаев одним договором страхуется автотранспортное средство и водитель по гражданской ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам.

Страхование автотранспортного средства проводится на добровольных началах, в то же время страхование от несчастных случаев пассажиров междугородных автобусов и автобусов, совершающих рейсы с туристами в зарубежные страны и водителей транспорта, принадлежащего юридическим лицам, а также водителя по гражданской ответственности перед третьими лицами проводится в обязательной форме.

Наряду с автотранспортным средством проводится комбинированное страхование автомобиля, водителя, багажа и пассажиров по числу посадочных мест и осуществляется в двух вариантах:

- с полным возмещением ущерба и уплатой платежа по тарифу;
- с собственным участием страхователя в возмещении ущерба

(франшизой) на определенную сумму и уплатой платежа по тарифу.

По такому договору ущерб в размере франшизы не возмещается. Кроме того, водитель и страхователь считаются застрахованными на случай смерти при дорожно-транспортном происшествии (ДТП) с участием данного автомобиля.

Страхование автотранспортного средства проводится как по пакету полному рисков, так и по отдельно взятым рискам (см. приложение А).

При страховании автомобиля могут быть также застрахованы от несчастного случая водитель и пассажиры транспортного средства. Нередко правилами страхования предусматривается выплата страхового обеспечения лишь в случаях смерти застрахованных лиц в результате дорожно-транспортного происшествия или получения инвалидности I, II или III групп (см. приложение Б).

Страхование автотранспортного средства проводится на основании заявления, в котором он указывает принадлежность автомобиля, марку, госномер, номер кузова и двигателя, год выпуска и страхуемые риски. Заявление составляется в двух экземплярах.

При получении заявления страховщик (эксперт) проводит осмотр транспортного средства с составлением акта осмотра и отметок видимых

повреждений (нарушений) кузова на фрагментах, отраженных в заявлении. Акт осмотра составляется в двух экземплярах и вместе с заявлением является неотъемлемой частью договора (полиса).

Страховая сумма принимается на момент страхования с учетом коэффициента износа (принимаемого в зависимости от срока эксплуатации, марки принадлежности автомобиля, его фактического состояния), но не выше действующих рыночных цен.

Автомобили и другие средства транспорта могут быть застрахованы либо в размере их действительной стоимости (за вычетом износа), включая стоимость прицепа, либо (если это предусмотрено договором) на любую меньшую страховую сумму. Во втором случае страхование проводится по принципу пропорциональной ответственности. Дополнительное оборудование и предметы багажа автомобиля по желанию страхователя могут застраховаться вместе (в общей сумме) со средством транспорта или отдельно.

В страховых документах фиксируются сведения о транспортном средстве: марка автомобиля, модель, номер шасси, двигателя, год выпуска, мощность и объем двигателя, стоимость транспортного средства и дополнительного оборудования, цвет и регистрационный номер средства транспорта, количество мест, застрахованных в автомобиле, условия хранения транспортного средства, наличие сигнализации и др., а также цель использования транспортного средства (для бытовых и домашних целей, бизнеса, такси, участия в гонках и т.д.) На основании полученных сведений страховщик оценивает риски, включаемые в договор страхования, размер франшизы и другие условия договора.

Утаивание или искажение информации страхователем способно привести к тому, что страховщик может потребовать признать страховой договор недействительным (ст. 943 ГК РФ) [31].

Размер страховой премии рассчитывается по ставкам, установленным в зависимости от вида транспортного средства и варианта страхования. При страховании дополнительного оборудования и багажа размер страховой премии

увеличивается, но также зависит от страховой суммы и варианта страхования. Для привлечения страхователей и повторном безаварийном прохождении договора страховщик предлагает различные льготы (снижение тарифа, рассрочку платежей, льготный месяц и другие).

При заключении договора страховщик знакомит страхователя с правилами страхования.

При страховании от риска «Угон», как правило, страховщик часть ответственности оставляет за страхователем.

При наступлении страхового случая размер ущерба и сумма страхового возмещения определяются на основании страхового акта и приложенных к нему документов (органов МВД, пожарного надзора, следственных, судебных органов, медицинских учреждений и др.), подтверждающих факт и обстоятельства страхового случая (аварии, хищения, угона, пожара, неправомерных действий третьих лиц и т.д.), а при частичном повреждении средства транспорта помимо этого - на основании сметы на ремонт (восстановление). Страховое возмещение выплачивается в размере нанесенного ущерба (с учетом износа и стоимости неповрежденной части имущества), но не выше соответствующей страховой суммы, обусловленной страховым договором.

Возмещению не подлежат: умысел, грубая неосторожность, управление в состоянии опьянения, передача руля лицу, не имеющему прав.

При наступлении страхового случая страхователь обязан: принять все возможные меры к спасению автомобиля, пассажиров и багажа, предотвращению их дальнейшего повреждения и устранения причин, способствующих возникновению дополнительного ущерба; в случае аварии, пожара, взрыва, похищения автомобиля или его отдельных частей, деталей и принадлежностей, а также предметов багажа незамедлительно заявить об этом в компетентные органы (МВД, органы пожарного надзора); в течение суток или в иной установленный договором срок письменно заявить о любом страховом случае, произошедшем с транспортным средством, в страховую организацию

(поврежденный или другое транспортное средство) до его ремонта или остатки от него, а также поврежденные части, детали и принадлежности автомобиля и предметы багажа или остатки от них.

Во избежание мошенничества страховые организации практикуют факт ДТП проверять в журналах регистрации происшествий в ГАИ.

Страховщик обязан в день получения заявления осмотреть поврежденный автомобиль, составить по установленной форме страховой акт и в течение установленного договором срока произвести выплату страхового возмещения.

Страховое возмещение за угнанную автомашину выплачивается обычно не ранее, чем через два месяца после угона, т.е. по окончании срока предварительного расследования органами МВД с вручением страхователем в страховую организацию документов на автомашину, двух комплектов ключей и составлением договора абандон (передача прав собственности страховщика на угнанный автомобиль).

По договору страхования возмещается только ущерб, нанесенный непосредственно в результате страхового случая. Поэтому в калькуляцию (смету) на восстановительный ремонт не включается: стоимость техобслуживания и гарантийного ремонта; стоимость работ в связи с заменой деталей вследствие их изношенности, брака и т.п.; стоимость замены (вместо ремонта) узлов автомобиля из-за отсутствия отдельных деталей для ремонта этих узлов на ремонтных предприятиях.

Однако подлежат оплате и включаются в страховое возмещение затраты на транспортировку поврежденного автомобиля до ремонтной мастерской или его стоянки, фотографирование, составление калькуляции на ремонт и потерю товарного вида, если эти расходы произведены страхователем.

Страховое обеспечение выплачивается страхователю или выгодоприобретателям (либо наследникам).

2.3.2 Зелёная карта

Во многих зарубежных странах закон о дорожном движении включает в себя обязательство гарантийного страхования транспортного средства, которым предписывается выдача документов владельцу транспортного средства только при наличии справки от страховой компании о заключении соответствующего договора.

Законом предписывается минимальная сумма страхового покрытия от 39 млн. долларов в Швеции, 32 млн. дол. в Испании, 2 млн. дол. в Дании и Швейцарии, до 231 тыс. дол. в Германии.

В международной практике широкое применение нашло страхование гражданской ответственности водителей перед третьими лицами по так называемой Зеленой карте. Свое название получила от цвета соответствующего удостоверения. Начала действовать в Европе в начале 50-х годов прошлого столетия. Данный полис используется в 33 странах, из них 5 не европейских. Зеленая карта служит подтверждением наличия страхования на территории всех стран, участвующих в соглашении. Имея Зеленую карту, владелец автомашины может выезжать в любую другую страну, участвующую в системе, не приобретая на границе дополнительное страхование [55].

Основным элементом системы Зеленой карты являются национальные бюро. Они организуют контроль за наличием страхования при въезде автомашины в страну, решают со страховыми компаниями внутри страны и за рубежом, а также аналогичными бюро других стран вопросы, связанные с урегулированием претензий пострадавших, готовят необходимые нормативные документы. Непосредственным урегулированием и оплатой занимаются страховые компании, выдавшие Зеленую карту. Стоимость Зеленой карты зависит от вида транспортного средства и срока пребывания вне территории России.

2.3.3 Страхование железнодорожного подвижного состава

Страхование железнодорожного подвижного состава обеспечивает имущественные интересы страхователя, связанные с владением, распоряжением и использованием железнодорожным подвижным составом на случай повреждения, уничтожения или утраты подвижного состава, в том числе от противоправных действий третьих лиц. Страхованию подлежат:

- тяговый подвижной состав (локомотивы всех видов, дизельпоезда, автотрициклы, авто- и мотодрезины, мотовозы);
- вагоны (пассажирские, багажные, почтовые, почтово-багажные, рестораны, служебные, изотермические, специальные вагоны, крытые, полувагоны, платформы, цистерны, цементовозы, транспортеры, вагоны для перевозки скота, живой рыбы, битума, легковых автомобилей).

Договор страхования железнодорожного подвижного состава заключается сроком на один год и менее с юридическими лицами (собственниками или арендаторами железнодорожного подвижного состава). Его действие распространяется, как правило, на территорию России, но обязательства могут быть распространены на территории стран - членов СНГ и дальнего зарубежья с уплатой страховой премии по повышенному тарифу.

Страхование рисков повреждения и уничтожения железнодорожного подвижного состава в основном производится одновременно, но в отдельных случаях по согласованию со страховщиком может предоставляться отдельно по каждому риску.

Минимальная страховая сумма по рискам повреждения, уничтожения и утраты при страховании единицы подвижного состава не может быть, согласно Правилам страхования, ниже 40 процентов стоимости единицы нового подвижного состава.

Максимальная страховая сумма по риску повреждения при страховании единицы подвижного состава не может быть выше страховой (действительной) стоимости застрахованной единицы подвижного состава и устанавливается по

каждой единице подвижного состава по согласованию сторон. Под действительной стоимостью подразумевается стоимость единицы подвижного состава с учетом износа на момент заключения договора страхования. Страховая стоимость может быть определена как балансовая, если она ниже или равна действительной стоимости единицы подвижного состава, определенной страховщиком в соответствии с существующими ценами на рынке. Если в период действия договора страхования произошло повышение цен на железнодорожный подвижной состав, страхователь по согласованию со страховщиком может увеличить размер страховой суммы с доплатой страхового взноса за оставшийся срок действия договора страхования.

Размер страхового тарифа по договорам страхования зависит от степени риска, которая обуславливается рядом факторов (срок службы, тип и количество единиц подвижного состава и т.п.) и определяется при заключении договора страхования.

Страховое возмещение выплачивается в соответствии с договором страхования:

- при повреждении железнодорожного подвижного состава - из расчета стоимости его восстановления, которая определяется в следующем порядке: к стоимости запасных частей, деталей и принадлежностей прибавляется стоимость восстановительных работ, а затем вычитается стоимость остатков, пригодных для дальнейшего использования на момент страхового случая;

- при утрате, уничтожении железнодорожного подвижного состава выплачивается полная страховая сумма с учетом предыдущих выплат и за вычетом стоимости остатков, пригодных для дальнейшего использования или утилизации.

Сумма убытка оплачивается пропорционально соотношению страховой суммы и стоимости подвижного состава.

Если единица застрахованного подвижного состава утрачена (похищена), страхователю выплачивается страховое возмещение, причем перед выплатой составляется договор, по которому страхователь отказывается от

своих прав на застрахованный вагон либо обязуется в случае обнаружения застрахованного вагона возвратить страховое возмещение в установленный договором срок. Однако заявление о выплате и все необходимые документа (состав документов регламентирован правилами страхования) при наступлении страхового случая страхователь обязан представить страховщику не позднее установленного договором срока. В противном случае страховщик оставляет за собой право отказать в страховой выплате. Страховщик рассматривает все необходимые документы по страховому случаю в течение срока, установленного в договоре страхования (обычно 7-10 дней), составляет страховой акт либо представляет страхователю мотивированный отказ.

В выплате страхового возмещения может быть отказано в следующих случаях: если уничтожение или повреждение произошло в результате умышленных действий страхователя (либо лица, действовавшего по поручению или с ведома страхователя), установленных компетентными органами; если страхователь не предъявил страховщику или его представителю поврежденный подвижной состав до его ремонта, его остатки или фотографии аварийного подвижного состава с видимым железнодорожным номером; если ущерб полностью возмещен лицом, виновным в его причинении (если ущерб возмещен частично, в размере, меньшем, чем причитающееся страховое возмещение, выплата осуществляется с учетом сумм, полученных страхователем от виновного лица); если страхователь (или его представитель) нарушил правила перевозок грузов (например, загрузка непредусмотренным грузом и превышением норм загрузки подвижного состава); если ущерб нанесен в результате нарушений страхователем или его представителем Правил технической эксплуатации железных дорог; при утрате, уничтожении и или повреждении подвижного состава страхователь не представил все необходимые документы; если события произошли до начала или после окончания срока действия договор страхования; страхователь не выполнил или отказался выполнять условия договора страхования, а также в других случаях, установленных законодательством или правилами (договором) страхования.

2.4 Морское страхование

2.4.1 Понятие морского страхования

Международные инвестиционно – коммерческие и торговые контракты сопряжены со значительными объемами грузоперевозок. Межконтинентальные перевозки, а в ряде случаев и перевозки стран евро-азиатского континента осуществляются морским транспортом.

Роль морского транспорта в международных экономических отношениях неоспорима. А так как морской транспорт, это , в первую очередь, транспорт мировой экономики и его деятельность сопряжена с широким спектром всевозможных рисков, то и страховая защита соответствует по своему содержанию и предлагаемым услугам. По целому ряду страхуемых рисков, сопровождению договоров и урегулированию убытков страховщики мирового страхового рынка придерживаются мировых норм и правил, выработанных соответствующими мировыми соглашениями, в то же время не исключается использование правил и норм, действующих в стране страховщика.

Морское страхование - это крупнейшая отрасль, которая составляет основу транспортного страхования и охватывает сферы деятельности, выходящие за пределы морских перевозок, и в целом ряде случаев, обеспечивает покрытие рисков, связанных с перевозкой грузов как по морю, так и по воздуху и суше.

Морское страхование включает в себя страхование судов, грузов и фрахта, а также ответственности судовладельцев перед третьими лицами.

Страхование судов и грузов производится на базе стандартных условий (оговорок), в основу которых положены оговорки, выработанные Институтом лондонских страховщиков. Вопрос о том, какая из сторон согласно условиям соответствующих торговых сделок обязывается провести страхование, рассматривается и решается во время заключения этих сделок.

Страхование судов - страхование «каско» - относится только к самим транспортным средствам.

Сложилось так, что из всех видов перевозок грузов самой распространенной является перевозка морем, поэтому практически все торговые контракты содержат пункт о перевозке товаров морем. В этом случае страхуется не только груз, но и транспортное средство (карго), перевозящее груз. Предназначение морского страхования состоит в обеспечении защиты от морских рисков.

Участниками морского предприятия являются: грузовладелец, судовладелец, перевозчик. Все они подвержены риску понести убытки. Убытки могут достигать миллиардов долларов. Так как все участники осознают опасность крупных потерь, они передают риск страховщикам. Страхование позволяет сократить число аварий, так как страховщики стимулируют проведение превентивных мер. Несмотря на добровольный характер договоров морского страхования, они несут в себе элемент обязательности. Торговые контракты, включающие пункты транспортировки товара, как правило, предусматривают наличие страхового покрытия. Финансовую поддержку морского предприятия могут осуществлять акционеры, которые заинтересованы в благоприятном исходе.

Морское плавание всегда считалось одним из самых опасных занятий, потому что риски такого предприятия связаны с непредсказуемостью моря. Выделяют риски, подлежащие страховой защите, и нестрахуемые риски. Критерием при этом делении является неопределенность события. Например, груз, размещенный на палубе корабля, не страхуется, поскольку он находится в зоне воздействия воды.

Случайный характер опасности дополняется характеристикой других воздействий. Ущерб не должен быть вызван естественными свойствами товара, в противном случае он расценивается страховщиком как «неустранимый дефект» и не обеспечивается страховым покрытием. С учетом этого морские риски можно условно разделить на обычные и военные риски.

К обычным рискам относятся риски, возникающие из факта перевозки. Военные риски - это риски, лежащие вне условия перевозки.

2.4.2 Страхование судов

Страховые компании принимают на страхование любой общественный интерес, который связан с эксплуатацией судна от любых опасностей и случайностей, как во время плавания, так и в период постройки судна.

Объектами страхования являются имущественные интересы, связанные с владением, пользованием и распоряжением средствами водного транспорта (судна).

Объектом страхования может быть судно, его составные части и снаряжение, основное и вспомогательное оборудование. На особых условиях могут страховаться судовые баржи и лихтеры, установленное на судне оборудование, принадлежащее третьим лицам.

Страхование каско судов - вид морского страхования, обеспечивающий страховую защиту судовладельцев и иных лиц, имеющих отношение к эксплуатации судов в случае нанесения ущерба, гибели принадлежащих им или иным образом юридически связанных с ними судов, либо нанесение иного ущерба их имущественным интересам в связи с эксплуатацией судов.

Страхование судов по согласованию сторон обычно заключается на основании одного из нижеследующих условий:

- «страхование с ответственностью за гибель и повреждения». При страховании на этих условиях возмещаются убытки, произошедшие вследствие полной гибели судна и расходы по устранению повреждений корпуса судна, его машин и механизмов;

- «с ответственностью за гибель судна»;

- «с ответственностью за гибель судна, включая расходы по спасению»;

- «ответственностью за повреждение судна».

Не подлежат возмещению убытки, произошедшие вследствие умысла либо грубой неосторожности.

Страхование рисков на случай забастовок, «военных рисков», гражданских волнений осуществляется путем включения в полисы специальных разделов.

Договор заключается на срок (например, один год) либо на один рейс.

Заключение договора страхования судов происходит на основании письменного заявления страхователя, где сообщаются подробные сведения о судне, его типе, наименовании, годе постройки; страховая сумма не должна быть выше суммы стоимости самого судна; указывается срок или рейс, на который страхуется судно.

На страхование принимаются: корпус (англ. hull, нем. Kasko) судна с его машинами, оборудованием и такелажем (оснасткой), фрахт (плата за морскую перевозку груза), расходы по снаряжению и другие расходы, связанные с эксплуатацией судна, а также суда в постройке.

Страховая сумма страхуемого судна должна соответствовать действительной стоимости.

При недостраховании, когда страховая сумма ниже действительной, выплата по возможному ущербу пропорциональная принятой ответственности страховщиком. При превышении страховой суммы против действительной стоимости судна договор считается недействительным на величину превышения страховой суммы над действительной стоимостью. Страховая сумма может устанавливаться отдельно по каждому объекту или по их совокупности, указанных в договоре.

Как правило, в полисах по страхованию судов обязательно вносится оговорка, обязывающая страхователя немедленно сообщать страховщик) о всех авариях судна, относящихся к страховым событиям. Запросы на ремонт судна направляются фирмам, способным произвести ремонтно-восстановительные работы, но окончательное решение о месте ремонта согласовывается со страховщиком.

Страховой премией называется плата, которую страховщик взимает на страхование. Сумма страховой премии получается умножением ставки премии на страховую сумму. Ставки по страхованию судов могут различаться в связи с разнообразием видов, типов и классов судов и географическим расположением их эксплуатации. К старым судам применяются более высокие ставки. Твердые же тарифы ставок выбрать практически невозможно, поэтому в страховании судов используются индивидуальные ставки для каждого судна в зависимости от его типа, состояния, района плавания, времени года и других факторов.

При страховании судов используется франшиза.

Для судов старше 15 лет устанавливается дополнительная франшиза по повреждениям машины и оборудования судна на уровне основной франшизы.

Суда старше 25 лет, как правило, на страхование не принимаются за исключением случаев, когда они страхуются в составе флота.

Для судов старше 10 лет базисные ставки увеличиваются путём применения специальных коэффициентов [37].

В зависимости от стоимости судов ставки корректируются по принципу – чем дороже судно, тем ниже ставка.

Обычный срок страхования в международной практике составляет 12 месяцев.

Страховщик несет ответственность за ущерб, причиненный застрахованному судну в течение всего периода страхования и в районе плавания, которые согласованы в договоре страхования независимо от того, выполняет ли оно обычные рейсы, находится ли на ходовых испытаниях, оказывает ли помощь, буксирует судно и плавучие средства или осуществляет спасательные работы.

В стандартном договоре страхования судна (каско) включаются убытки судовладельцев, происходящие в результате:

- опасности, связанной с морским, речным, озерным и другим судоходством (штормы, затопление и переворачивание судна, столкновение или касание других судов, подводных, плавучих или неподвижных объектов

и т.д.);

- пожара, взрыва;
- кражи со стороны лиц, не относящихся к категории «страхователь»;
- выбрасывании имущества за борт;
- пиратства;
- поломки или аварии на ядерном реакторе или установке;
- столкновения с самолетом, аналогичными летательными аппаратами или предметами, выпавшими из них, а также столкновения с наземным транспортным средством, доком или портовым оборудованием или установкой;
- землетрясения, извержения вулкана или удара молнии.

Кроме того, возмещаются убытки, если не будет доказано «отсутствие должной заботливости» (want of due diligence) со стороны страхователя, судовладельца или оператора судна в следующих случаях:

- происшествие при погрузке, выгрузке или перемещении груза или бункера (топлива);
- взрыв котлов, поломка валов или скрытый дефект в машинном оборудовании или корпусе судна;
- небрежность со стороны капитана, офицеров, команды или лоцманов;
- небрежность со стороны ремонтных служб или фрахтователей, если они не являются страхователями по данному полису;
- баратрия (преднамеренное правонарушение в отношении судна) со стороны капитана, офицеров или членов команды;
- опасность загрязнения, которая обуславливает возмещение ущерба судну, нанесенного в результате действий официальных властей с целью предотвращения или уменьшения опасности загрязнения окружающей среды или прибрежных вод) и при существовании угрозы загрязнения.

При страховании на срок, если судно находится в плавании в момент окончания договора и терпит бедствие, то договор продляется до прибытия его в порт назначения, указываемый в договоре.

Если судно страхуется на рейс, то ответственность страховщика начинается с момента отдачи швартовых в порту отправления и оканчивается в момент пришвартования в порту назначения.

При выходе судна из пределов района плавания или при отклонении от обусловленного в договоре пути следования страхование прекращается. Оно не прекращается, если отклонение от пути или выход из района плавания был осуществлен с целью спасения человеческих жизней, судов и грузов.

О всех ставших известными страхователю случаях отклонения в пути следования, изменениях в страховом риске страхователь обязан уведомить страховщика.

При наступлении страхового случая страхователь или его представитель обязаны принять все зависящие от них меры к спасению и сохранению поврежденного судна, при необходимости обеспечить права регресса страховщика к виновной стороне. Факт аварии и причины ее возникновения должны быть зафиксированы в бортовом журнале, о прибытии в порт сделать заявление об аварии.

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

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

Факт страхового события и требование на возмещение ущерба должны документально доказываться страхователем.

Выплата страхового возмещения осуществляется страховщиком в размере всей страховой суммы в случае полной или конструктивной гибели судна и его пропажи без вести, на основании письменного заявления страхователя и страхового акта (аварийного сертификата), составленного по данным проведенной экспертизы с учетом стоимости пострадавшего судна на

момент наступления страхового случая. При выплате возмещения за пропавшее без вести судно (отсутствие известий о нем в течение 3-х месяцев, последнее известие в период действия договора) страхователь оформляет договор абандон (передача прав на пропавшее судно страховщику).

Если страховщик принял на себя абандон и выплатил страховую сумму, а объект страхования оказался не погибшим, то страхователь обязан возвратить полученную сумму и вступить в права владения этим имуществом.

Убытки от повреждений возмещаются с применением франшизы. Страхователь или выгодоприобретатель при получении страхового возмещения обязан передать страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства, связанные с убытком, и выполнить все формальности, необходимые для осуществления права регресса к виновной стороне.

При страховании целого флота обычно устанавливается средняя ставка для всего флота или для более точного расчета все суда этого флота группируются по общим однородным показателям, и в связи с этим ставка устанавливается для каждой такой группы отдельно.

2.4.3 Страхование ответственности судовладельцев

По мере того, как развивалось торговое судоходство, возрастало количество и разнообразие грузов, перевозимых морем, расширялась география торговых рейсов, возрастала насыщенность морских путей различными плавсредствами, так и увеличивалась величина материальной ответственности судов и их владельцев и пользователей за возможное причинение (по оплошности или случайности) физического или морального ущерба третьим лицам.

Страховая ответственность судовладельцев перед третьими лицами может подразделяться на:

- ответственность судовладельцев по отношению к плавающим объектам;

-ответственность судовладельцев, по отношению к недвижимым объектам;

- ответственность судовладельцев па. отношению к грузу;

- ответственность судовладельцев перед третьими лицами.

Если возникает ответственность перед третьими лицами, то страховщик частично или полностью возмещает ущерб, нанесенный в результате:

- вреда, причиненного любому другому судну или имуществу, находящемуся на другом судне;

- задержки или невозможности использовать другое судно или имущество, находящееся на нем;

- общей аварии, спасательных работ или обусловленного договором страхования спасания другого судна или имущества.

Однако при страховании ответственности по каско-полису исключаются убытки или расходы, относящиеся к другим видам страхования и возникшие в связи:

- с устранением или удалением препятствий, обломков, грузов или какого-либо другого предмета;

- с вредом, причиненным какому-либо недвижимому, личному имуществу либо вещи, за исключением других судов или имущества, находящегося на других судах.

2.4.4 Аварийный комиссар

Аварийным комиссаром является лицо (физическое или юридическое), к услугам которого прибегают страховщики для защиты своих интересов при наступлении страхового случая с застрахованным имуществом. Страховщик назначает аварийного комиссара как внутри страны, так и за границей. Имя почтовый и телеграфный адрес аварийного комиссара указываются страховщиком в страховом сертификате или полисе при выдаче его страхователю [37].

В обязанности аварийного комиссара входит:

- производить осмотр грузов в случае повреждения или недостачи;
- устанавливать характер, причину и размер понесенных убытков, а

также ответственную за убытки сторону;

- составлять и выдавать аварийные сертификаты;
- принимать участие в ликвидации последствий аварий;
- наблюдать за проведением предупредительных мероприятий,

обеспечивающих сохранность грузов.

Аварийный комиссар действует в строгом соответствии с инструкцией страховщика: проводит осмотр застрахованного имущества, устанавливает характер, причины и размер понесенного ущерба.

Перед проведением осмотра аварийный комиссар должен ознакомиться со всеми необходимыми и имеющимися в наличии у страхователя (грузополучателя) документами, относящимися к отправке груза, при этом, в первую очередь, следует изучить условия страхования, указанные в страховом полисе. (94)

Например, «Institute Cargo Clauses «А», «В», «С» (см. документацию корпорации «Ллойд» и «Института Лондонских страховщиков»). Аварийным комиссарам необходимо руководствоваться в своей деятельности следующими основными нормативными документами, регулирующими условия перевозки и возмещен ущерба: Уставом железных дорог, Кодексом торгового мореплавания, Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, Варшавской конвенцией об унификации правил воздушной перевозки грузов от 12 октября 1929 г. с Гаагскими дополнениями от 28 сентября 1955 г., международными правилами по толкованию торговых терминов «Инкотермс - 1990», а же комментариями к ним, инструкциями и прочими материалами, имеющими отношение к данному виду деятельности [55].

Аварийным сертификатом называется документ, подтверждающий характер, размер, причины убытков в застрахованном имуществе. По

результатам, проведенной работы аварийный комиссар составляет аварийный сертификат или доклад, который предоставляется страховщику.

Аварийный сертификат служит не более чем свидетельством убытка и не предрешает его обязательную оплату страховщиком. На основании аварийного сертификата страховщик принимает решение об оплате или отклонении претензии страхователя. В аварийном сертификате должно быть указано: кто и когда обратился за осмотром, где застраховано имущество, вид транспортного средства, описание товаросопроводительных документов, производилась ли перегрузка в пути, соответствует ли упаковка груза характеру перевозки, подробности убытка, причины его возникновения и т.д.

К аварийному сертификату прилагается следующий стандартный набор документов:

- оригинал страхового полиса;
- оригинал транспортного документа с необходимыми отметками (авто/авиа/железнодорожные накладные, коносамент);
- счет-фактура (инвойс);
- спецификация;
- упаковочный лист;
- претензия в адрес перевозчика;
- оригиналы акта-извещения и генерального акта и прочих документов при морской перевозке;
- коммерческий акт при железнодорожной или воздушной перевозках (иногда коммерческие акты прилагаются и при перевозке грузов автомобильным транспортом);
- счет за ремонт или замену;
- переписка заинтересованных сторон (ответы на претензии, письма о розыске груза, в необходимых случаях - документы и протоколы правоохранительных органов, пожарной инспекции и т. п.);
- экспертные заключения [37].

Аварийный комиссариат или назначенный им эксперт должен тщательно осмотреть имущество, зафиксировать повреждения, если это штучный товар - отметить количество поврежденного груза и произвести фотосъемку.

Функции аварийного комиссара выполняют аджастеры или агенты страховщиков. Аджастер - это физическое или юридическое лицо, представляющее интересы страховой компании в решении вопросов по урегулированию заявленных претензий страхователя в связи со страховым случаем. Аджастер осуществляет оценку риска после страхового случая, анализирует факты и рискованные обстоятельства страхового случая, составляет экспертное заключение для страховщика по материалам этого анализа, проводит работу в области риск менеджмента, может составлять расчет по распределению убытков между судном, грузом и фрахтом в связи с общей аварией.

2.4.5 Авария на морском транспорте

На судах морского флота аварийным случаем считается повреждение судна, приведшее к потере мореходности, и требующее не менее 48 часов на исправление повреждения; повреждение берегового судном, исправление которого требует вывода этого сооружения из эксплуатации на срок не менее 48 часов; нахождение на мели грузового судна не менее 48 часов или пассажирского – не менее 12 часов, независимо от наличия повреждений; любой аварийный случай, приведший к человеческим жертвам (морская катастрофа).

По данным Регистра английского Ллойда в течении года на 7-8 тысячах судов случаются значительные аварии не приводящие к катастрофическим последствиям. Почти каждый третий корабль возвращается в порт после длительного рейса с повреждениями корпуса, механизмов, оборудования или порчи грузов.

2.4.6 Характеристика общей и частной аварий и распределение убытков

Убытки, произошедшие от тех или иных случаев во время морской перевозки, морское право подразделяет на 2 вида: общую аварию и частную аварию.

Практическое значение такого подразделения заключается в том, что общая авария распределяется между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости. Частная авария не подлежит такому распределению, ее несет тот, кто ее потерпел, или тот, на кого возлагается ответственность за ее причинение.

Принципы общей аварии.

В ст. 232 КТМ дается следующее определение принципов общей аварии: «Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности» [37].

Таким образом, для того чтобы убыток был признан общей аварией, обязательно должны быть налицо следующие четыре условия: преднамеренность, разумность, чрезвычайность, а также подтверждение, что целью действий (капитана или спасателя) являлось спасение судна, фрахта и груза от общей для них опасности.

Под преднамеренностью подразумевается, что убыток произошел не от случайной причины, а явился следствием сознательного действия человека.

Под разумностью понимается, что преднамеренные действия оправдывались сложившейся обстановкой. Например, если судно после столкновения получило пробоину и капитан во избежание гибели преднамеренно посадил его на мель, то такая преднамеренность разумна, и убытки в данном случае признаются общей аварией.

Под словами «чрезвычайность», или «чрезвычайные убытки» понимаются затраты, которые не являются обычными эксплуатационными

расходами перевозчика или убытками, происходящими от выполнения обычных его обязанностей.

Такой подход обусловлен тем, что морское право строго разграничивает цель спасания и результаты спасания. Если имелось намерение спасти судно и груз, а в результате произведенных работ было спасено только судно или только груз (независимо от того, полностью или частично), то убытки будут признаны общей аварией.

При рассмотрении вопроса об общей аварии под словом «опасность» всегда понимается любая реальная опасность, которой подвергались судно и груз.

Основные виды общей аварии.

Случаи, когда пожертвования и расходы произведены намеренно и разумно для общего спасения при чрезвычайных обстоятельствах, весьма многообразны. Охарактеризуем наиболее типичные из них:

1 Убытки, вызванные выбрасыванием груза за борт. Очень часто судно бывает поставлено в такое положение (особенно при посадке на мель), когда наиболее эффективным способом избежать гибели или дальнейших повреждений является выбрасывание груза за борт. Ст. 234 КТМ устанавливает, что общей аварией признаются убытки, «вызванные выбрасыванием за борт груза и принадлежностей судна, а также убытки от повреждений судна и груза при принятии мер для общего спасения, в частности, вследствие проникновения воды в трюм через люки, открытые для выбрасывания груза или через другие сделанные для этого отверстия».

Убытком от общей аварии не признается только стоимость выброшенных за борт грузов, если они перевозились не в соответствии с морскими правилами, а также выбрасывание за борт самовозгорающихся грузов.

2 Убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожара. В Кодексе торгового мореплавания указано, что общей аварией признаются убытки, вызванные тушением пожара, вплоть до затопления судна для этой

цели. Однако под эту категорию не попадают убытки, которые были вызваны тушением пожара в отдельных частях судна или груза, охваченных огнем.

3 Убытки, связанные со снятием судна с мели. Иногда капитаны судов в силу тех или иных обстоятельств с целью спасения судна и груза вынуждены преднамеренно посадить судно на мель. Такая преднамеренная посадка и вызванные ею убытки в целях общего спасения судна, груза и фрахта признаются общей аварией. В остальных случаях при посадке на мель общей аварией признаются только те убытки, которые были вызваны мерами, принятыми для снятия судна с мели в целях общего спасения. Такими убытками являются: выбрасывание груза за борт, форсированная работа машины и возникшие в связи с этим убытки в машинах, котлах и двигателях судна.

Помимо этого на общую аварию могут быть отнесены чрезвычайные расходы, вызванные форсированием машин, например, перерасход топлива, смазочных материалов, воды и т. д.

4 Расходы, вызванные заходом судна в порт-убежище и возвращением оттуда. Наличие общей аварии признается также в тех случаях, когда судно в интересах всего морского предприятия вынуждено было зайти в порт-убежище или порт погрузки. К категории общей аварии применяются при этом следующие виды убытков и расходов:

- если заход или возвращение вызваны несчастным случаем или чрезвычайными обстоятельствами, общей аварией признаются только расходы, связанные с возвращением или заходом и обратным выходом из этого порта (чисто портовые - лоцманские, карантинные и другие сборы);

- расходы, которые были произведены в порту-убежище по выгрузке груза, его хранению и страхованию от огня, а также по обратной погрузке его на судно, если все эти операции были необходимы для исправления повреждений и целях безопасного продолжения рейса;

- расходы по оплате жалования и закупки продовольствия для экипажа, а также стоимость израсходованных топлива и предметов снабжения в течение

излишнего времени задержки судна в порту-убежище и продления срока рейса до окончания ремонта судна;

- дополнительные расходы по буксировке судна в порт ремонта или расходы по перегрузке и переотправке груза;

- расходы по временному исправлению судна в порту-убежище в целях общего спасения или вследствие повреждения, причиненного пожертвованием при общей аварии;

- в случае, если судно будет признано негодным к дальнейшему плаванию, на общую аварию будут отнесены лишь те расходы, которые были произведены до момента признания судна таковым.

Формы обеспечения платежей по общей аварии.

Аварийная подписка. При наличии общей аварии необходимо до выдачи груза в порту назначения получить от всех без исключения грузополучателей аварийные подписки, содержащие их обязательства, объявить стоимость груза и уплатить причитающуюся долю груза по диспаше. Следует помнить, что такие подписки совершенно необходимо получить до начала выдачи груза независимо от того, кто является его получателем. Их отсутствие может затруднить или сделать невозможным взыскание грузополучателя доли аварийного взноса, причитающегося с груза по раскладке [37].

Распределение общей аварии между участниками морской перевозки грузов.

После оформления основных документов по общей аварии судовладелец и грузовладельцы передают их диспашеру с предложением составить диспашный расчет. Такой расчет составляется по установленному порядку на основании соответствующих законов об общей аварии, требовании относительно способа и места составления диспаши и того законодательства, которое было обусловлено в договоре фрахтования или страховом договоре.

Поэтому для страховщика диспаша, составленная не в том месте, где ее следовало составить, или не на основании тех законоположений и обычаев, которые соответствуют конкретному случаю, не является обязательной.

Ст. 246 КТМ гласит: «Наличие общей аварии устанавливается, и расчет по ее распределению (диспаша) составляется по заявлению заинтересованных лиц диспашерами, обладающих знаниями и опытом в области морского права» [58]. Диспашеры действуют на основе Положения, утвержденного президиумом Торгово-промышленной палаты. Порядок и способ составления диспаша в Российской Федерации и возможность ее опротестования изложены в Кодексе торгового мореплавания.

Порядок составления диспаша. Диспашер приступает к составлению диспаша на основании заявления заинтересованной стороны с представлением документов характеризующих сущность происшествия, сумму убытков и расходов, а также пожертвованного имущества, в том числе копия морского протеста, выписка из судового журнала, аварийные подписки, подлинные счета на произведенные расходы, копия спасательного контракта, если имело место спасение, копии актов осмотра судна и груза сюрвейерами, сведения о стоимости судна и груза в момент окончания рейса, сведения о ремонте судна, произведенном после аварии, копии чартеров и коносаментов и т. д.

Постановление диспашера о роде аварии. После рассмотрения заявления и приложенных документов диспашер должен вынести постановление о роде аварии, то есть признать аварию общей или частной. Это постановление рассылается всем заинтересованным сторонам (судовладельцу, грузовладельцам, страховщикам судна и груза).

Оценка имущества. На основании представленных материалов диспашер определяет общую стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии после окончания рейса.

Кроме того, исключаются все расходы, признанные частной аварией, которые были произведены в отношении этого имущества после акта общей аварии.

Определение убытков общей аварии. Изучив и оценив представленные материалы, диспашер определяет, какие убытки, расходы и пожертвования относятся на общую аварию, какие - на частную или являются обычными расходами, относимыми на счет судна или груза.

Распределение убытков. Признанные общей аварией убытки и расходы распределяются между имуществом (судном, грузом и фрахтом) соразмерно их стоимости. Для этого определяется контрибуционный дивиденд, то есть соотношение между общей аварией и стоимостью имущества, участвующего в покрытии общей аварии (контрибуционным капиталом), и соответственно общая авария развёрстывается между имуществом (судном, грузом и фрахтом) пропорционально стоимости. На основании исчисленных сумм производится расчет между сторонами [94].

Диспашер подписывает диспашу и указывает дату ее составления. В соответствии с действующим законодательством диспаша считается законченной с момента подписания ее диспашером и приложения печати и имеет силу доказательства. КТМ устанавливает двухгодичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из общей аварии. Если исчисление суммы иска зависит от расчетов по общей аварии, то течение давностного срока приостанавливается на время составления диспаши (с момента составления диспашером постановления о роде аварии до дня окончания диспаши). Если остающийся после составления диспаши срок исковой давности меньше 6 месяцев, то он удлиняется до этого срока.

Частная авария.

В отличие от общей аварии законодательство РФ не дает определения сущности частной аварии. Ст. 237 КТМ лишь указывает: «Убытки, не подпадающие под действие ст. 232, 243 и 235 настоящего Кодекса, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение» (гл. XIII). Далее, ст. 238 Кодекса гласит:

«Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в ст. 232 настоящего Кодекса:

1) стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза и груза, перевозившегося на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;

2) убытки, причиненные тушением пожара тем частям судна или груза, которые были в огне;

3) убытки, причиненные обрушением обломков частей судна, остатков рангоута или других предметов, ранее снесенных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием или иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) убытки, причиненные намеренной посадкой на мель при обстоятельствах, которые привели бы к посадке на мель независимо от принятых мер, однако убытки, причиненные снятием такого судна с мели, признаются общей аварией;

б) всякие убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и т. д.)» [58].

Таким образом, сущность частной аварии и ее отличие от общей аварии, по которой убытки распределяются между всеми сторонами, участвующими в морском предприятии, можно сформулировать так: убыток, относящийся к частной аварии, является следствием случайных обстоятельств, относится только к грузу, или только к судну, или только к фрахту без связи с другими элементами морского предприятия. Подобный убыток несет тот, кто его потерпел, или тот, на кого падает ответственность за его причинение.

2.4.7 Клубы взаимного страхования

Морское страхование включает в себя и страхование ответственности судовладельцев, которым покрывается большое количество рисков, включая такие как: смерть, телесные повреждения и увечья, причиненные экипажу судна и работникам портов, ответственность за загрязнение моря нефтепродуктами, ответственность за последствия морских аварий и т.д. Страхование ответственности судовладельцев производится, как правило, не коммерческими страховыми компаниями, а на принципах взаимного страхования путем объединения судовладельцев в клубы взаимного страхования.

По договору страхования судов (каско) страховщиком, как правило, принимается на страхование ответственность судовладельцев за столкновение судов, только в пределах 3/4 размена возможного ущерба, а 1/4 остается на риске судовладельца как своеобразная франшиза. Поэтому судовладельцы стали искать выход из сложившегося положения и объединились в своеобразные организации, которые ставили своей целью возмещение убытков на коллективной основе. Форма такого коллективного страхования заключалась в том, что страхователи - владельцы судов создавали общий страховой фонд, из которого возмещались убытки, возникшие у того или иного участника этого страхования.

Взаимное страхование ответственности судовладельцев получило широкое распространение. В настоящее время в мире действует около 70 таких клубов, крупными считаются клубы Англии, Норвегии, США, Швеции. Самым главным принципом деятельности этих клубов является то, что они не преследуют цели извлечения прибыли из своих операций, а призваны лишь защищать своих участников от понесенных убытков [33].

Руководящим органом такого клуба является совет директоров, избираемый из представителей судовладельцев. Совет собирается по мере

надобности для решения принципиальных вопросов страхования и финансовой политики.

Финансовую базу клубов составляют взносы его членов, из которых формируются страховые фонды, предназначенные для оплаты возможных претензий к судовладельцам - членам клуба для покрытия расходов по ведению дела.

Размеры страховых взносов основываются на среднестатистических показателях убыточности за ряд лет и зависят от состава флотов, входящих в тот или иной клуб - типа судна, района плавания, объема страховой ответственности, а также требований национального законодательства в отношении ответственности судовладельцев за действия членов экипажа судна и его агентов.

Страховые взносы делят на три вида: предварительные, дополнительные и чрезвычайные.

Каждый финансовый год в таких клубах начинается с полудня 20 февраля каждого года и заканчивается в полдень 20 февраля следующего года.

В первый день такого года совет директоров устанавливает размер предварительного взноса.

В случае возникновения катастрофических убытков, на покрытие которых недостаточно средств клуба, прибегают к сбору чрезвычайных взносов.

Объем и виды ответственности судовладельцев, которые покрываются страхованием в клубах взаимного страхования, обычно в каждом отдельном случае зависят от правил того или иного клуба. Из всего этого можно сделать такой вывод, что хотя в клубах взаимного страхования могут быть застрахованы различные виды ответственности, каждый из клубов ограничивает круг своей ответственности только рисками, определенными в правилах этих клубов.

Клубы взаимного страхования в различных сочетаниях и объемах принимают на себя ответственность по следующим рискам:

- ответственность за потерю жизни, телесное повреждение, за болезни и репатриацию;
- ответственность за столкновение с другими судами;
- ответственность за вред, причиненный неподвижным или плавающим объектам;
- ответственность за повреждение судов, не вызванное столкновением;
- ответственность по договорам буксировки;
- ответственность по договорам и гарантиям;
- ответственность за удаление остатков кораблекрушения;
- расходы в связи с карантинном;
- ответственность за сохранность перевозимого груза;
- неполучение причитающейся с груза доли по общей аварии;
- доля судна по общей аварии;
- штрафы;
- порядок применения франшизы.

2.5 Авиаационное страхование

2.5.1 История авиаационного страхования

Авиаационный транспорт в современных условиях занимает существенное место в межгосударственном общении. Быстро растущий туристический бизнес, помощь странам при природных катаклизмах, развивающиеся чартерные авиарейсы, работа отечественных воздушных судов в других странах, далеко неполный перечень способов использования авиации. Пользуются внутренними и зарубежными авиатрассами.

Изучая историю авиаационной техники, легко заметить четыре этапа в ее развитии. Аналогичные этапы можно проследить в развитии авиаационного страхования.

- страхование корпусов самолетов и ответственности по винтовым самолетам до второй мировой войны и в первые послевоенные годы; лимиты ответственности довольно низкие, главным образом, из-за небольших размеров и вместимости самолетов;

- с середины 50-х годов страхование рисков ответственности и каско реактивных самолетов, которые пока еще не преобладали над винтовыми;

- с начала 70-х годов страхование огромных реактивных самолетов «джамбо-джет», вмещающих до 500 пассажиров каждый и способных совершать беспосадочные перелеты на расстояние более 10 тыс. км, таких как «Боинг-747», «Дуглас ДС10», «Аэробус А-300»;

- страхование рисков по сверхзвуковому реактивному пассажирскому самолету «Конкорд»; страхование рисков по космической технике.

В настоящее время финансовые последствия авиационной катастрофы могут быть весьма значительными. Крупнейший из современных самолетов стоит более 100 млн. долл. США, а компенсация за гибель пассажиров, находящихся на его борту, может достичь вдвое большей суммы.

Вероятность крупных убытков не ограничивается огромными пассажирскими самолетами. Маленький частный самолет может привести к гибели огромного реактивного лайнера. Выход из строя узла самолета, изготовленного небольшим вспомогательным предприятием, может стать причиной гибели полностью загруженного аэробуса.

2.5.2 Объекты и субъекты авиационного страхования

Авиационное страхование включает в себя комплекс видов страхования, используемых при страховании воздушных судов и перевозимых ими грузов, аэродромного оборудования и обслуживания, гражданской ответственности авиаперевозчика по отношению к пассажирам, экипажу, службам наземного обеспечения полетов, ответственность перед третьими лицами при падении воздушного судна, производителей летательных аппаратов, космической

техники на всех этапах ее изготовления, транспортировки, запуска и выполнения космических программ.

Объектом авиационного страхования может быть любой имущественный интерес, связанный с эксплуатацией воздушных судов.

Основными страхователями воздушных судов в настоящее время являются коммерческие авиаперевозчики юридические и физические лица, использующие воздушные суда на правах собственности, аренды или пользования, занимающиеся многими видами воздушных работ, аэроклубы, различные организации, фирмы, занимающиеся продажей и перепродажей авиатехники.

Кроме того, свои воздушные суда страхуют промышленные и коммерческие компании, имеющие собственные авиатранспортные службы для перевозки персонала и грузов (см. приложение В).

К числу страхователей на авиационном страховом рынке также относятся операторы коммерческих авиакомпаний, операторы, осуществляющие «воздушные работы» и операторы «воздушных такси»; корпоративные организации авиационных операторов; производители самолетов, комплектующих изделий, а также запасных частей к ним; владельцы или управляющие аэропортов.

Страховыми рисками в авиационном страховании являются гибель (полная или конструктивная), пропажа без вести или повреждение воздушного судна в результате происшествия, имевшего место в период действия страхования.

Страховым случаем является свершившееся событие, предусмотренное договором страхования, с наступлением которого наступает обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Страхование воздушных судов специфично с точки зрения кумуляции риска. В комплекс страховой ответственности страховщика могут входить: страхование самого воздушного судна (каска), пассажиров и летного состава, груза и ответственность владельцев воздушного судна перед третьими лицами.

Объектом страхования является имущественный интерес страхователя, связанный с сохранностью воздушного судна: его корпуса, включая крылья и хвостовую часть, шасси, электрических, гидравлических систем, навигационного и радиооборудования, установленного внутри или на корпусе воздушного судна, а также частей, снятых с воздушного судна, на то время, пока на нем не установлены аналогичные части взамен снятых (см. приложения Г,Д).

Застрахованными могут быть ВС, имеющие свидетельство государственной регистрации, сертификата годности ВС или иные, заменяющие их документы.

По договору страхования страховщик обязан возместить в денежной или в натуральной форме размер ущерба, нанесенного по любым причинам в течение периода страхования во время нахождения воздушного судна в полете, при рулении, на стоянке с выключенными двигателями - на земле или на воде (для гидропланов и других воздушных судов с поплавковым шасси).

Полное страхование самолета со всем оборудованием предусматривает случаи ущерба, возникшие на поверхности земли, воды или льда, в воздухе или транспортировке с помощью других транспортных средств и включает утрату (гибель) или другой ущерб для самолета, возникающие при аварии в процессе полета и рулежки, явлениях естественного характера (буря, молния, затопление), пожаре или взрыве, хищении или другом ущербе (см. приложение Е).

Не покрывается ущерб вследствие износа, коррозии, конструктивных дефектов, поломки электрооборудования или механической поломки отдельных механизмов, деталей и частей, если такой ущерб не явился следствием гибели или повреждений, вызванных пожаром, молнией, взрывом, ударом, столкновением воздушного судна с другим воздушным судном или с прочими объектами, злоумышленных действий третьих лиц. Если в результате естественного износа какой-либо детали повреждается воздушное судно,

возмещается ущерб, причиненный объекту страхования, за вычетом стоимости этой детали.

Страхование не действует при использовании ВС в незаконных целях или в целях, не соответствующих указанным в договоре, нахождении ВС вне географических районов эксплуатации, пилотировании лицами, не указанными в договоре, транспортировке ВС любым транспортным средством, за исключением транспортировки после повреждения, после страхового случая штатным буксировочным средством по аэродрому; взлете и посадке на не соответствующих требованиям для данного типа ВС аэродромах; при перегрузках ВС и нарушением его центровки; при выпуске в полет заведомо неисправного ВС.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон, но не может превышать реальную стоимость ВС в день заключения договора страхования. При заключении договора страхования может быть установлена франшиза.

Страховая премия зависит от: типа ВС, года выпуска ВС, географического района его эксплуатации, уровня квалификации летных экипажей, срока на который заключен договор и иных факторов.

Договор страхования заключается на основании заявления страхователя с приложением документов, подтверждающих его принадлежность и летной годности ВС или иных заменяющих их документов.

2.5.3 Правовые аспекты страхования авиационных рисков

Существует три аспекта, в которых обнаруживается конкретная зависимость авиационного страхования от права.

Во-первых, в большинстве авиационных полисов оговаривается, что страхователь должен быть знаком с соответствующим законодательством, касающимся требований к навигации и безопасности полетов. Во-вторых, законодательно провозглашена ответственность, которую несут лица, официально признанные операторами самолетов, по отношению ко всем

третьим лицам. В-третьих, юридическая практика и прецеденты, действующие в гражданском праве различных стран, оказывают влияние на процедуру заявления убытков и на степень - и по емкости и по сумме - ответственности оператора самолета или производителя за причиненный ущерб.

Законодательство по навигации и безопасности полетов Большая часть авиационных перевозок - международные. Права и обязанности, налагаемые отдельными, государствами на операторов самолетов, определены Чикагской конвенцией 1944 г., которую подписало большинство стран. Чикагская конвенция обязывает правительства стран-членов обеспечить право перелета над их территорией и создание необходимых условий для воздушной навигации. Конвенцией была учреждена Международная организация гражданской авиации (ИКАО) для постоянного контроля за развитием всех сфер, так или иначе связанных с авиационными перевозками и полетами.

Законодательство, регулирующее юридическую ответственность операторов самолетов.

Характер этих законов определяется международными соглашениями, положения которых введены в национальные законодательства.

Ответственность перед пассажирами при международных перевозках

Варшавская конвенция 1929 г. устанавливает параметры ответственности воздушного перевозчика перед пассажирами.

Принятая конвенция с рядом поправок и уточнений практически действует по настоящее время.

В ряде стран положениям изложенным в конвенции и Гаагском протоколе о воздушных перевозках придана сила закона с установлением лимита ответственности. В тоже время лимит ответственности не одинаков. Каждая страна определяет свой лимит и условия его исполнения.

Ответственность перед третьими лицами.

В практике авиационного страхования под третьими лицами понимаются все лица кроме тех, кто летит в данном самолете (последние считаются пассажирами), и тех, с кем взаимоотношения перевозчика или

производителя основываются на деловом контракте (например, экипаж, рабочие и служащие компании или предприятия и т. п.) Таким образом, третьими лицами обычно принято считать тех, кто находится на земле, а также владельцев, экипаж и пассажиров другого самолета, с которым данный самолет может: столкнуться, повредить его и т. п.

Одной из первых попыток достичь международного соглашения относительно юридической ответственности операторов самолетов перед третьими лицами на земле была Римская конвенция 1952 г. [23].

В настоящее время, подавляющее большинство стран требуют от авиакомпаний, чтобы авиалайнеры и другие воздушные суда, пролетающие над их территорией были застрахованы по гражданской ответственности за возможный ущерб, который может быть нанесён в случае падения воздушного судна территории места падения. Ответственность устанавливается каждой страной и исчисляется, как правило, в размере не менее 50 млн. долларов.

Ответственность за перевозимые грузы.

Варшавская конвенция 1929 г. и Гаагский протокол 1955 г. включают условие, согласно которому воздушный перевозчик несет ответственность за гибель или повреждение груза при международных перевозках, включая гибель в результате задержки перевозки. Лимит ответственности устанавливается в зависимости от веса груза и составляет 250 золотых франков за килограмм [23].

Общая ответственность.

Существует широкий круг видов ответственности, которые регулируются не специальными актами, а актами, прецедентами и принципами общего законодательства. Вообще, законодательства, регулирующего ответственность производителей, владельцев аэропортов и членов экипажа самолетов перед третьими лицами, как такового не существует. И поскольку их ответственность не регламентируется законом (не установлен лимит возмещения), в отличие от ответственности перевозчика, которая лимитируется законом, и не позволяет получить возмещение сверх лимита, это может

побудить лиц, понесших ущерб, обратить претензии именно против производителей самолетов или владельцев аэропортов.

2.6 Страхование космических рисков

2.6.1 История создания космического страхования

Достижение стратегических целей в области космической деятельности, эффективное использование и развитие потенциала ракетно-космической промышленности в значительной степени зависят от уровня обеспечения безопасности ракетно-космических комплексов, космической и производственной деятельности предприятий и организаций ракетно-космической промышленности. Развитие новых технологий, рост промышленного производства, использование опасных производств и высокорисковых видов деятельности при усилении конкуренции приводят к авариям и катастрофам космических средств, сопровождающимся значительными материальными, экологическими и социальными последствиями, гибелью людей. Космическая деятельность относится к опасным видам человеческой деятельности.

Исторически международный рынок космического страхования выделился из рынка авиационного страхования, как наиболее близкого в техническом отношении. Поэтому многие положения авиационного страхования были унаследованы страховщиками космических рисков и адаптированы к специфике космической деятельности.

Характерной особенностью космических программ является их очень высокая стоимость, достигающая десятков и сотен миллионов долларов США. Поэтому изначально в мировой практике космического страхования преобладает сострахование, что позволяет максимально снизить размеры

комиссионного вознаграждения посредникам и тем самым сократить затраты страхователя. Такой подход был воспринят и российским страховым рынком.

С другой стороны, космическая деятельность характеризуется высокой вероятностью убытка, особенно на стадиях запуска и вывода в означенное космическое пространство. Как зарубежная, так и отечественная статистика по количеству аварийных ситуаций на указанных стадиях только подтверждает высокий риск страховщика. Последний фактор имеет решающее значение при определении уровня ставок страховых премий, расчетные значения которых на международном рынке космического страхования могут достигать 25 % [61].

Начиная с 1965 г. осуществляется страхование, как запусков отдельных космических аппаратов, так и целых космических программ, включая разработку и запуск серии спутников, проведение различных экспериментов в космосе, а также жизнь и здоровье космонавтов и наземного персонала, потери доходов, политические риски, ответственность перед третьей стороной и прочее.

В условиях, когда гарантии, предоставляемые государством средствами федерального бюджета участникам космической деятельности, значительно ослабли, необходимость создания эффективной страховой защиты от рисков космических проектов и ракетно-космической промышленности не вызывает сомнений.

До 90-х годов XX века вопросы организации страхования космических рисков в отечественной науке и практике не поднимались в силу отсутствия космической деятельности и возмещения ущерба от космической деятельности за счет госбюджета. Лишь после начала рыночных реформ появились предпосылки для развития и внедрения системы страхования в ракетно-космической промышленности.

Переход к управлению космической деятельностью рыночными методами требует разработки, создания и внедрения системы страхования космических рисков как особой формы экономических отношений между субъектами космической деятельности.

Страхование космических рисков (космическое страхование) направлено на компенсацию ущерба при создании, производстве и эксплуатации объектов космических средств и осуществлении космической деятельности.

В России рост интереса страховых компаний к страхованию космической деятельности отмечается с начала 90-х годов. Этому способствовали: разработка и совершенствование необходимой законодательной базы (законов РФ «О страховании», «О космической деятельности» и ряда других законодательных актов); значительность масштабов отечественной космической деятельности; привлекательность страхования космических рисков, характеризуемая значительными размерами страховых сумм, относительно высокими тарифами и страховыми взносами и др.

Космические технологии России в зависимости от их целевого применения подразделяются на народно-хозяйственные, научные и оборонные. К космическим проектам относят космические системы связи, навигации, дистанционного зондирования Земли, метеонаблюдений, космического мониторинга и т.д. К технологиям, осуществляемым в интересах науки, относятся проекты изучения космического пространства. Следует отметить, что часть технологий имеет смешанный характер.

Первый договор страхования космической деятельности, заключенный в 1965 году, был договором страхования гражданской ответственности по возмещению третьей стороне убытков, причиненных в период предстартовой подготовки. Однако, основные подходы к страхованию космических запусков были выработаны страховыми компаниями только в 1968 году. За прошедший с момента выдачи первого страхового полиса период значительно повысился уровень страхового обеспечения космической деятельности, которое представляет в настоящее время широкий спектр услуг страхования [62].

Рынок космического страхования является отраслевым и узкоспециализированным. В территориальном аспекте он представляет собой

совокупность взаимосвязанных национальных страховых рынков, объединенных в единую мировую систему. В качестве национальных рынков выделяют американский, европейский и российский страховые рынки, что обусловлено наличием у страны-представителя конкурентоспособных средств выведения.

В России страхование космических рисков производится в соответствии с Законом «О страховании космической деятельности», в котором ст. 25 гласит: «Организации и граждане, которые используют (эксплуатируют) космическую технику или по заказу которых осуществляется создание и использование (эксплуатация) космической техники, производят обязательное страхование жизни и здоровья космонавтов, работников объектов космической инфраструктуры, а также ответственности за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу других лиц в порядке и на условиях, которые установлены законом».

Вопрос ответственности за причинение ущерба при осуществлении космической деятельности отражены в ст. 30 Закона: «Ответственность за вред, причиненный космическим объектам РФ при осуществлении космической деятельности на территории РФ или за ее пределами, за исключением космоса, возникает независимо от причинителя такого вреда» [61].

2.6.2 Виды страхования космической деятельности

Страхование космической деятельности, так или иначе, включает практически все виды страхования и должно осуществляться на всех этапах жизненного цикла ракетно-космической техники. Следует отметить, что механизм страхования космических объектов на этапе их создания практически не отличается от механизма соответствующих видов страхования любой другой техники. Здесь могут быть застрахованы риски, связанные: с ошибками проектирования и изготовления космических средств, технические риски, перевозимые грузы, ущербы имущества предприятий космической отрасли при

испытаниях ракетно-космической техники, пожарами и стихийными бедствиями и пр.

Этап запуска и эксплуатации ракетно-космической техники, характеризуется наиболее значительными возможными ущербами и рисками это:

- широкая номенклатура и высокая стоимость космических объектов и привлекаемых для их эксплуатации материальных средств, многочисленность обслуживающего персонала;

- сложность, многоэтапность и разнообразие выполняемых работ при реализации процессов эксплуатации космических средств, в т.ч. работ с повышенной степенью опасности;

- достаточно высокая вероятность возникновения различных происшествий, вызванных недостаточно высокими характеристиками надежности качества изготовления ракетно-космической техники, а также ошибками персонала.

Эти особенности определяют большое разнообразие рисков, возникающих при эксплуатации ракетно-космической техники. Применительно к этому этапу при подготовке договоров страхования могут рассматриваться помимо имущественных также финансовые, экономические потери, вред, нанесенный здоровью и жизни людей, а также окружающей среде при авариях и катастрофах, связанных с ракетно-космической техникой.

Страховые случаи с ракетно-космической техникой классифицируются в зависимости от характера и степени тяжести возможных последствий на катастрофы, аварии, поломки (отказы) техники, несчастные случаи (в т.ч. с гибелью людей), незапланированные прекращения выполнения задач при использовании космической техники.

Одна из возможных классификаций и общая характеристика видов страхования ракетно-космической техники представлена на рисунке 2.1.



Рисунок 2.1 - Классификация видов страхования ракетно-космической техники

Кроме имущественного страхования, в классификацию страхования космической деятельности включают также страхование ответственности и личное страхование. В имущественном страховании выделены две группы: страхование основных образцов космической техники на различных этапах их использования и страхование средств наземной базы эксплуатации.

При разработке программы страхования исходными данными служат условия контракта, по которым будет осуществляться конкретный космический проект, а также дополнительные сведения:

- наименование, назначение, общие характеристики и краткое техническое описание объекта страхования с приложением сертификата установленной формы;
- дата и место запуска объекта страхования;
- наличие лицензии на использование и/или эксплуатацию объекта страхования в период действия договора страхования.

На сегодняшний день спектр услуг в области космического страхования весьма широк и как элемент внешнеэкономической деятельности занимает существенное место в межгосударственных экономических отношениях.

Страхование производственного цикла создания космического аппарата. Здесь возмещается ущерб, возникший в результате повреждения или гибели изделия или несоблюдения сроков его изготовления по причине перерыва в производстве.

Страхование космического аппарата, ракеты-носителя или их составных частей на этапе транспортировки на территорию космодрома.

Страхование предстартовых рисков защитит страхователя на случай повреждения или гибели космического аппарата на территории космодрома во время хранения, сборки в монтажно-испытательном комплексе, предстартовой проверки бортовой аппаратуры и других подготовительных операций, направленных на последующее осуществление запуска.

Страхование запуска космического аппарата и вывода его на орбиту. Традиционно этот этап подразделяется на три фазы: собственно запуска, то есть с момента отрыва ракеты-носителя от стартовой установки и до момента отделения орбитального спутника от последней маршевой ступени; выведения спутника на расчетную орбиту или точку стояния; проверок работы бортовых систем и ввода в эксплуатацию в течение оговоренного периода. Предусматривается возмещение убытков вследствие полной или частичной гибели спутника в результате произведенного запуска.

По данному виду страхования ответственность наступает с момента санкционированной подачи команды на запуск ракеты-носителя с пульта управления стартового комплекса и заканчивается в момент наступления одного из следующих событий:

а) осуществление вывода космического аппарата на расчетную орбиту и окончание проведения контрольных проверок работоспособности бортовой аппаратуры согласно эксплуатационной документации;

б) истечение оговоренного договором страхования периода со дня запуска объекта страхования;

в) истечение оговоренного договором страхования периода со дня наступления страхового случая, повлекшего за собой требование на выплату страхового возмещения в размере страховой суммы;

г) истечение срока действия или прекращение договора страхования.

Страхование эксплуатации космического аппарата на орбите. Данное покрытие также предполагает полную или частичную гибель и обеспечивает возмещение ущерба в случае непредвиденного сокращения срока службы спутника вследствие перерасхода топлива, нарушения работоспособности источников питания, в том числе солнечных батарей, потери ориентации спутника, ухудшения качества приема-передачи или отказа каналов связи.

Период страхования устанавливается, как правило, 12 месяцев с момента ввода в эксплуатацию. Договор может быть продлен на следующий срок, при этом условия страхования пересматриваются в зависимости от состояния объекта страхования.

Ответственность оканчивается также со дня наступления страхового случая, повлекшего за собой требование на выплату страхового возмещения в размере страховой суммы.

Страхование возвращения космического аппарата на поверхность Земли. По данному виду страхования возмещаются убытки от полной гибели и повреждения возвращаемого космического аппарата или его части во время спуска с орбиты на поверхность Земли. Ответственность наступает с момента включения двигателей космического аппарата во время нахождения последнего на расчетной орбите для осуществления маневра по сходу с орбиты и оканчивается в момент завершения посадки.

Правила страхования наземных объектов не очень отличаются от страхования строительно-монтажных объектов. Страхование ответственности перед третьими лицами за ущерб, причиненный им при эксплуатации

космической техники, может быть связан с возникновением обязанности страховщика осуществить страховую выплату в случаях:

- падения элементов ракеты космического назначения вне зоны отчуждения вследствие как случайных факторов, так и при возникновении аварийной ситуации;

- возникновение экологической катастрофы при аварии ракеты космического назначения с токсичными компонентами топлива. Договор страхования ответственности защищает как страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему исков о компенсации ущерба, причиненного третьей стороне, так и имущественные интересы третьих лиц, поскольку у виновной стороны может не оказаться достаточных средств, чтобы оплатить убытки.

Страхование жизни и здоровья астронавта является обязательным элементом выполнения полетов пилотируемых космических аппаратов.

2.6.3 Сущность, основные понятия и особенности космических рисков

Космической деятельности, как любой сфере жизнедеятельности человечества, связанной с целенаправленным преобразованием человеческой природы, свойственны специфические риски ее осуществления по сравнению с так называемыми «массовыми» рисками. Во-первых, для космических рисков не характерна однородность, поэтому к их анализу, управлению и оценке не применимы статистические подходы. Хотя часть рисков всё же можно отнести к устойчивым совокупностям и в рамках этих совокупностей применить единые правила анализа. Во-вторых, риски осуществления космической деятельности имеют заметный кумулятивный характер. В силу этой специфики при их анализе используются в основном инженерные методы.

Рассматривая страхование как экономическую категорию применительно к сфере космической деятельности, в качестве основных ее признаков выделяют наличие космического риска в сочетании индивидуальных и групповых страховых интересов участников космической деятельности. Риск есть объективная категория существования человечества. С точки зрения теории страхования риск, реализуемый через страховой интерес, создает предпосылку возникновения страхового правоотношения. Его количественные и качественные характеристики и признаки определяют содержание и границы страховой защиты.

Космический риск представляет собой гипотетическую возможность нанесения ущерба имущественным интересам участников космической деятельности и другим лицам в процессе ее осуществления. Негативное влияние космического риска связано: с одной стороны, с вредоносными факторами на всех этапах жизненного цикла космической техники, с другой - с ответственностью, обусловленной возникающими экономическими отношениями, регулируемые гражданским правом.

Система космического страхования может покрывать риски по двум направлениям. Во-первых, с позиции предоставления всесторонней страховой защиты субъекта космической отрасли; во-вторых, организация страхового покрытия по конкретному космическому проекту на всех стадиях его реализации. Различие заключается в цели организации страховой защиты: в первом случае страховое покрытие необходимо для непрерывного и бесперебойного обеспечения уставной деятельности хозяйственного субъекта, а во втором - непрерывной реализации космического проекта. В страховое покрытие включается различный объем ответственности страховщика, хотя факторы риска практически неизменны. Поэтому идентификация и анализ качественных характеристик космического риска в зависимости от направления их страхового покрытия не имеет принципиального значения.

Фазы разработки и изготовления космических средств наиболее продолжительные и капиталоемкие. Основными факторами риска при

осуществлении разработки (модификации) космической техники является невыполнение (несвоевременное, некачественное) договорных обязательств и профессиональная ответственность конструкторов космической техники (наличие конструктивных недостатков).

Эксплуатация представляет собой наиболее долговременный и насыщенный самыми сложными и различными по своей специфике технологическими операциями этап, с точки зрения страхования наиболее рискованный. Специфику этапа эксплуатации космической системы составляет возрастание роли так называемого «человеческого» фактора и качественное содержание

С точки зрения страхования, эксплуатационные процессы космических средств целесообразно рассматривать в части ракетно-космической техники и в части наземной космической инфраструктуры. Объектом, наиболее подверженным риску, является космическая инфраструктура космодромов. Ввиду того, что оборудование наземной базы эксплуатации космодрома является государственной собственностью, возмещение возможного ущерба гарантируется средствами федерального бюджета. Единственным механизмом покрытия ущерба коммерческого проекта является страхование. В качестве объектов риска выступают целевые компоненты космодрома.

Этап эксплуатации ракет космического назначения состоит из транспортирования элементов ракет космического назначения, их хранения и запуска, а также функционирования орбитальных средств. Этапам хранения и транспортирования присущи риски гибели, утраты и повреждений в космической технике. Ущерб при этом колеблется в пределах 5-25 % от стоимости космических средств. Размер страховых тарифов в данном случае колеблется в пределах 1 % от страховой суммы.

Осуществление пуска ракеты и выведение орбитального средства - самый рискованный этап в статистике космических рисков. Он характеризуется наибольшей вероятностью реализации и значительным ущербом. Основопологающим фактором при оценке риска в этом случае выступает

надежность средства выведения. Размер страхового тарифа при этом колеблется в пределах 12-20 %.

При оценке степени готовности орбитального средства к применению по целевому назначению основными факторами риска является качественное выполнение предыдущих фаз запуска, а также надежность аппаратуры орбитального средства. Страховой тариф здесь составляет порядка 8-12 %.

Результатом целевого применения космической системы является получение космической продукции (услуги), которая реализуется ее потребителями на платной основе. Космический проект окупается при длительном функционировании космической системы. Фаза получения космической продукции подвержена рискам, обусловленным, с одной стороны, уровнем устойчивости функционирования космической системы и конъюнктуры рынка космической продукции, а также экономической ситуацией - с другой.

В процессе орбитального функционирования орбитальные средства подвергаются рискам внутреннего и внешнего происхождения. Риски внутреннего происхождения характеризуются отказами бортовой аппаратуры, к внешним можно отнести неблагоприятное воздействие компонентов космического пространства (радиационное, атмосферное, вибрационное, температурное и пр.). Ставки страховых тарифов здесь составляют от 5 % до 8 %.

Стадии производства и эксплуатации космической техники характеризуются повышенным риском нанесения ущерба окружающей среде - экологические риски.

2.7 Порядок осуществления проекта страхования космических рисков

Обеспечение страховой защиты этапов пуска РКН и эксплуатации КА на орбите – наиболее трудоемкий, сложный и высокочувствительный процесс.

Головному исполнителю проекта (страхователю) следует начинать организацию процесса страхования указанного этапа посредством первичного обращения на страховой рынок примерно за 15-12 месяцев до пуска РКН с целью получения страхового покрытия типа «пуск+12 месяцев эксплуатации». Примерный порядок выполнения работ по размещению на рынке риска пуска РКН и эксплуатации КА на орбите следующий:

1) международный перестраховочный брокер получает поручение от лидирующего страховщика или страхователя обратиться на международный рынок перестрахования для получения оценки риска лидерами – перестраховщиками. Это означает, что перестраховочный брокер наделяется на данном этапе эксклюзивными полномочиями и данный риск не может быть одновременно представлен на рынке другим брокером;

2) организовывается техническая презентация риска перестраховщикам, в рамках которой перестраховщики получают определенный объем технической и контрактной информации, необходимой для первичного ознакомления с риском;

3) далее брокер проводит работу с перестраховщиками, лидирующим страховщиком и головным исполнителем проекта по составлению договора страхования и детальному определению условий и стоимости перестрахования. На данном этапе важнейшую роль играют быстрые и качественные ответы страховщика и страхователя на технические вопросы перестраховщиков;

4) после согласования условий страхования заключается договор страхования и соответствующие ему договоры перестрахования и уплачиваются страховая и перестраховочная премии;

5) уплата перестраховочной премии обычно происходит следующим образом:

- депозитная премия в размере 10 % от страховой премии за год до пуска (либо в момент подписания договора страхования);

- остаток премии в размере 90 % за 45 дней до пуска [61].

После окончания первого года эксплуатации КА на орбите и предоставлении отчета о его техническом состоянии новые условия страхового покрытия эксплуатации КА на орбите могут быть представлены перестраховщиками по соответствующему запросу.

В дополнение к страхованию имущественных наземных рисков, рисков пуска и эксплуатации на орбите пусковой организацией должна быть застрахована ответственность перед третьими лицами при пуске РКН. Кроме того, операторы космической систем приобретают страхование гражданской ответственности эксплуатации на орбите своих КА (в том числе группировок).

Страховой брокер участвует в разработке программы управления рисками и (или) подтверждает, что предполагаемое страхование будет действующим на требуемый момент, подтверждает надежность, финансовую устойчивость и платежеспособность международных перестраховщиков, организует презентацию проекта перестраховщикам международного страхового рынка, проводит предварительное размещение рисков на международном рынке и формирует рыночные ставки перестраховочных премий.

Международный брокер может порекомендовать исполнителю космического проекта другого, более подходящего лидирующего страховщика. Поэтому «слабые» страховые компании часто относятся настороженно к участию брокера в управлении рисками, стараются подвергнуть сомнению его роль или поставить его под свой контроль.

На международном страховом рынке институт брокеров давно сложился и является его неотъемлемой частью.

К настоящему времени выработаны определенные процедуры организации страхования космических рисков, которые предполагают последовательное выполнение исполнителем проекта, брокером и головным страховщиком ряда основных этапов и работ для организации страхового обслуживания космических проектов.

Этап 1-й. Выбор исполнителем проекта головной (лидирующей) отечественной страховой компании (лидирующего страховщика) (рисунок 2.2).

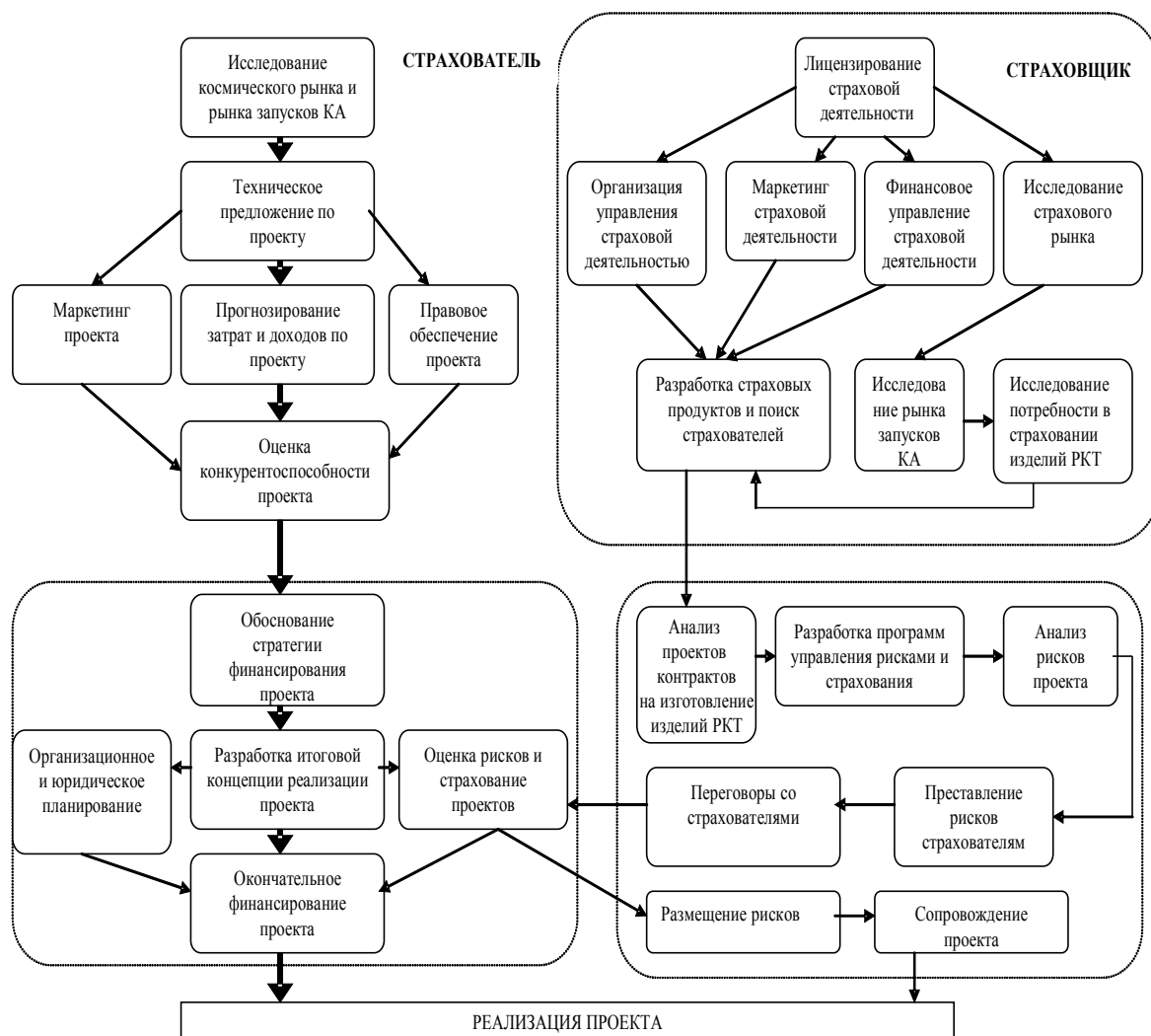


Рисунок 2.2 – Схема взаимодействия исполнителя проекта и лидирующего страховщика при организации страхования космического проекта [62]

При этом исполнитель проекта должен провести:

- разработку критериев оценки отечественных страховых компаний;
- проведение переговоров с различными страховыми компаниями;
- анализ финансовой устойчивости и платежеспособности страховых компаний;
- анализ преимуществ и недостатков использования кэптивной страховой компании или внешней страховой компании (общества взаимного страхования);

- выбор страховой компании (рисунок 2.3).



Рисунок 2.3 – Схема финансового управления и организации страховой компании при страховании космических рисков [62]

Этап 2-й. Выбор исполнителем проекта совместно с лидирующим страховщиком международного перестраховочного брокера для размещения рисков проекта на международном рынке перестрахования (подписание соглашения о конфиденциальности с перестраховочным брокером).

В связи с незначительной финансовой емкостью отечественного рынка страхования космических рисков, при организации страхования необходимо участие международного брокера, а, учитывая значительную величину страховых сумм, представляется необходимым, чтобы исполнитель проекта имел полное представление об условиях перестрахования местного страховщика международными перестраховщиками, а также о рейтинге и платежеспособности международных перестраховщиков.

Поэтому можно рекомендовать следующую последовательность действий исполнителя проекта при организации страхования космических рисков:

- выбор лидирующего страховщика (возможно путем проведения конкурса) с учетом условий страхования, предварительно полученных брокером от участников международного страхового рынка;

- выбор международного брокера для оказания консультационных услуг российскому страхователю;

- окончательное определение международным брокером условий страхования отечественной страховой компанией и международным рынком страхования и осуществление международным брокером размещения рисков.

Страховой брокер должен разработать для исполнителя проекта и лидирующего страховщика наиболее эффективную программу страховой защиты, предложить исполнителю проекта провести необходимые предупредительные мероприятия с целью уменьшения вероятности наступления страхового случая и размера возможного ущерба, обеспечить заключение договоров в финансово устойчивых компаниях, предоставляющих оптимальные условия по объемам страховой ответственности и величине перестраховочных премий, помочь правильно оформить договор страхования.

При полном соблюдении отечественного законодательства такой подход обеспечивает исполнителю проекта:

- прямой доступ к источнику определения условий страхования (перестрахования) и возможность влиять на эти условия;
- полный доступ ко всей совокупности параметров страхования и перестрахования, а также усиление позиции исполнителя проекта в процессе осуществления страхования;
- сохранение в руках исполнителя проекта контроля над организованным и продуманным обращением на международный рынок.

В идеальном случае, исполнитель проекта и лидирующий страховщик выбирают и назначают брокера до того, как производится первоначальное обращение на международный рынок. Критериями выбора могут быть:

- вес брокера на международном страховом рынке;
- опыт страхования рисков космической деятельности;
- объем портфеля управляемых брокером рисков;
- знание российской специфики, языка и законодательства;
- умение создавать и продвигать новые страховые продукты;
- предоставление дополнительных услуг, облегчающих финансирование проекта.

В случае если исполнитель проекта поручает поиск брокера различным местным страховым компаниям, то это формирует у участников международного страхового рынка мнение о неопределенности маркетингового подхода и отсутствии продуманной позиции страхователя по защите своих страховых интересов (рисунок 2.4).

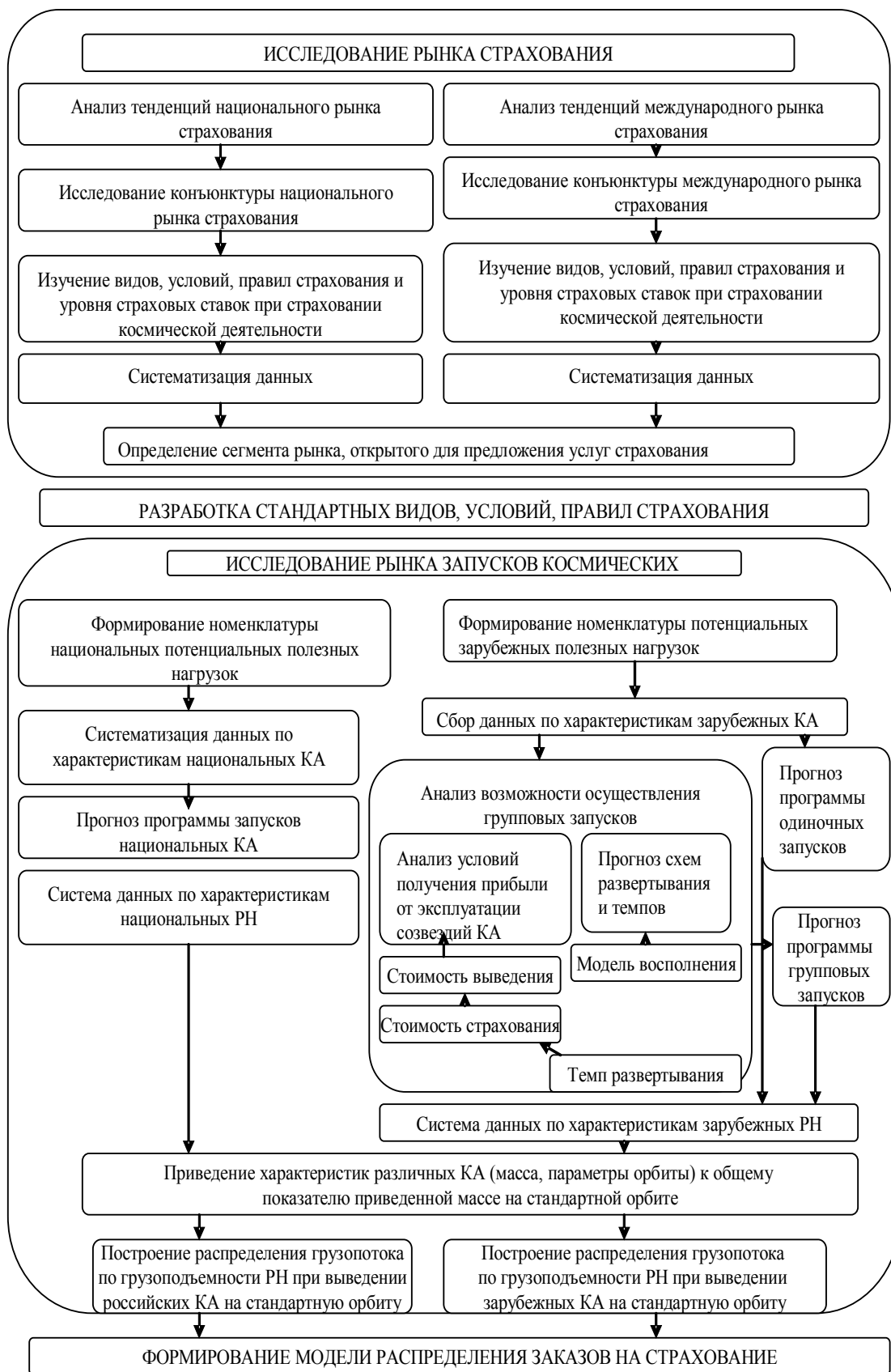


Рисунок 2.4 – Схема исследования рынка страхования рисков космических проектов [62].

Выбор надежной, финансово устойчивой и платежеспособной компании имеет важнейшее значение при организации страхования рисков космического проекта. В случае необоснованного выбора страховой компании участники проекта приобретают дополнительный риск – риск банкротства страховщика т.е. происходит увеличение рисков проекта.

Основными критериями выбора страховой компании должны являться:

- наличие лицензии на осуществление соответствующей страховой деятельности;

- включение страховой компании, объединений страховщиков в единый государственный реестр, а также включение брокера в реестр страховых брокеров;

- платежеспособность компании;

- размер уставного капитала;

- размер собственных средств;

- размер страховых резервов;

- соотношение активов и обязательств;

- выполнение нормативов по размещению страховых резервов;

- рентабельность страховых операций;

- показатели убыточности страховой суммы;

- разумная тарифная политика;

- диверсификация деятельности;

- наличие сбалансированного страхового портфеля;

- ограничение ответственности по отдельным рискам;

- структура размещения страховых резервов;

- активное использование практики перестрахования;

- опыт проведения операций страхования и перестрахования космических рисков;

- наличие рейтингов международного и российского рейтингового агентства;

- наличие рабочих контактов с известным международным брокером;

- объем портфеля застрахованных рисков;
- выполнение ранее взятых обязательств по страховым выплатам;
- предоставление дополнительных услуг, облегчающих финансирование проекта;
- организация страхового обслуживания;
- репутация страховщика;
- другие.

Этап 3-й. Предстраховая экспертиза (анализ проектов контрактов и условий осуществления космического проекта) космического проекта головной (лидирующей) отечественной страховой компанией и международным брокером.

Этап 4-й. Разработка головной (лидирующей) отечественной страховой компанией совместно с международным брокером и исполнителем проекта программы управления рисками проекта (рисунок 2.5).

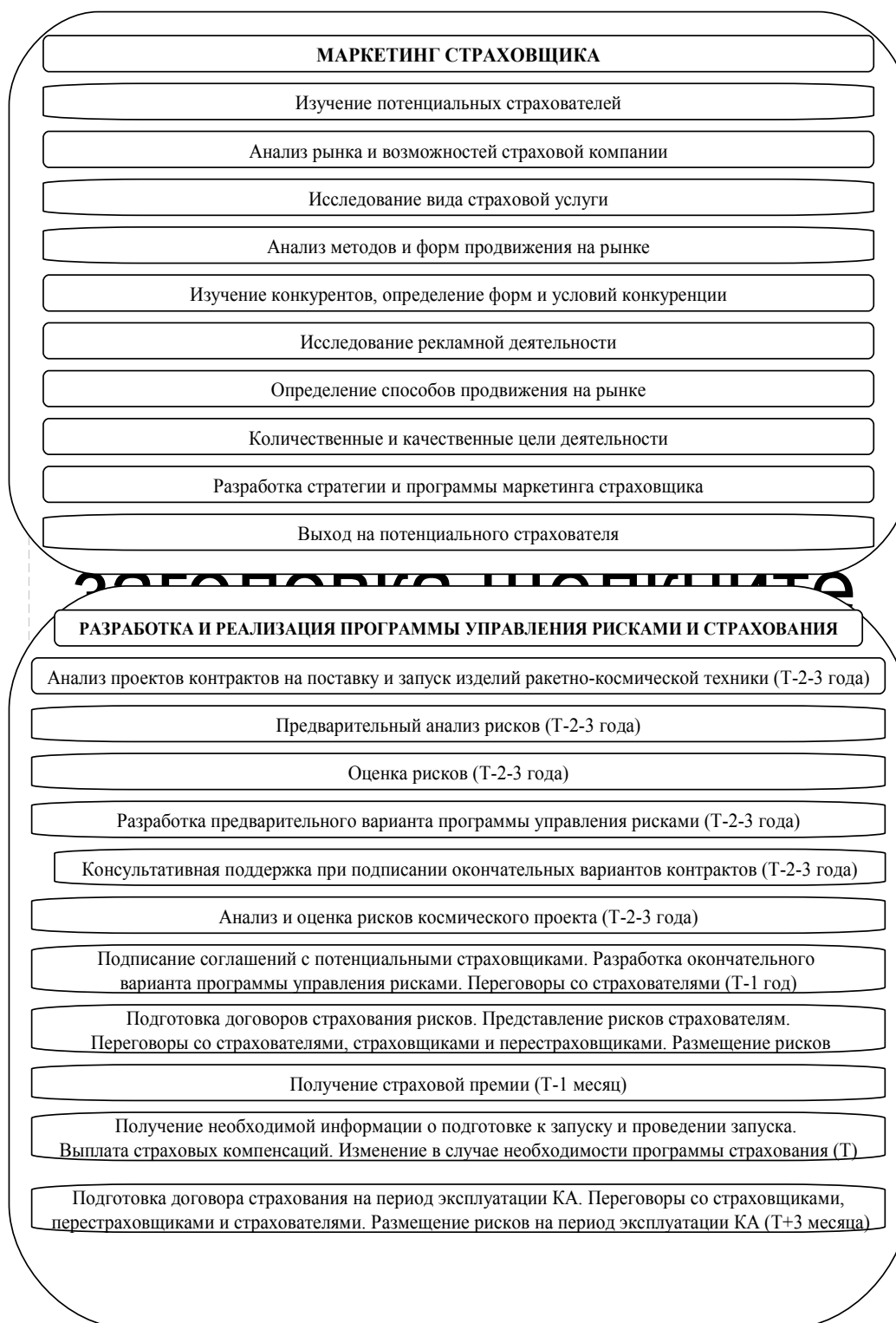


Рисунок 2.5 – Схема организации маркетинга и программы страхования лидирующего страховщика при страховании космических проектов [62]

Этап 5-й. Разработка головной (лидирующей) отечественной страховой компанией совместно с международным брокером и исполнителем проекта программы страхования рисков космического проекта.

Этап 6-й. Разработка головной (лидирующей) отечественной страховой компанией сострахования и перестрахования рисков проекта на российском страховом рынке (возможно, путем организации пула).

Этап 7-й. Окончательное определение международным брокером условий перестрахования международным рынком страхования.

Этап 8-й. Разработка, согласование и заключение договоров страхования, сострахования и перестрахования между исполнителем космического проекта, головной (лидирующей) отечественной страховой компанией, отечественными состраховщиками и перестраховщиками, международным брокером и международными перестраховщиками.

Этап 9-й. Осуществление международным брокером размещение рисков космического проекта на международном страховом рынке по договорам перестрахования.

Этап 10-й. Сопровождение головной (лидирующей) отечественной страховой компанией и международным брокером выполнение договоров страхования, сострахования и перестрахования.

Этап 11-й. При необходимости, исполнение обязательств головной (лидирующей) отечественной страховой компанией выплата страхового возмещения; прекращение договора страхования).

2.8 Контрольные вопросы

1 Что входит в понятие транспортного страхования? Виды транспортного страхования, их краткая характеристика.

2 Каков порядок страхования автотранспорта? Документы, необходимые при заключении договора страхования и на выплату страхового возмещения.

3 Каков порядок оформления страхового возмещения при угоне, ДТП?

- 4 Что из себя представляет комбинированное страхование автотранспортного средства?
- 5 Страхование железнодорожного транспорта.
- 6 История развития морского страхования.
- 7 Дайте характеристику страхования морского транспорта, его особенности, страхуемые риски.
- 8 Морские перевозки, их значение в ВЭД.
- 9 Возможные риски при морских перевозках.
- 10 Виды страхования, используемые в морском страховании. Краткая характеристика.
- 11 Что из себя представляет страхование «КАРГО», «КАСКО», «Фрахта», «ответственности».
- 12 В чем суть коносамента, его назначение и роль в морском страховании.
- 13 Аварийный сертификат – назначение и роль в морском страховании.
- 14 Страхование «КАСКО» - условия, возможные риски.
- 15 Порядок заключения договора морского страхования.
- 16 Что из себя представляют общая и частная аварии, порядок их оформления и возмещение ущерба.
- 17 Что из себя представляет институт общей и частной аварии?
- 18 Аварийный комиссар его место и роль в страховой деятельности.
- 19 Страхуемые риски при страховании ответственности судовладельца.
- 20 Правовые аспекты страхования авиационных рисков.
- 21 Объекты, подпадающие в группу авиационных рисков. Виды договоров страхования.
- 22 Страхование воздушных судов, основные условия договоров страхования. Условия заключения договоров.
- 23 История создания космического страхования.
- 24 Виды и особенности договоров космического страхования.
- 25 Сущность, основные понятия и особенности космических рисков.

2.9 Тесты

1 Договор страхования наземных транспортных средств заключается на срок:

- а) до 1 года;
- б) на 3 года;
- в) на 3 месяца.

2 Возмещение ущерба в соответствии с договором страхования по событию с транспортным средством производится при:

- а) дорожно-транспортном происшествии;
- б) повреждении автомобиля во время спортивного пробега;
- в) уничтожении автотранспортного средства во время уличных волнений и демонстраций.

3 При комбинированном страховании автотранспортного средства, водителя, багажа и пассажиров выплата ущерба производится при:

- а) ДТП с повреждением автомобиля, травмами водителя и пассажиров;
- б) получении травмы пассажиром на плановой стоянке.

4 Какие из ниже перечисленных рисков подлежат страхованию при заключении договора страхования автотранспортного средства:

- а) повреждение автотранспортного средства в результате взрыва и пожара;
- б) хищение;
- в) имущественные потери при дорожно-транспортном происшествии;
- г) утрата товарной стоимости.

5 При заключении договора страхования железнодорожного подвижного состава по рискам повреждения, уничтожения и утраты сумма составляет:

- а) не ниже 80 % стоимости единицы нового подвижного состава;
- б) не ниже 60 %;
- в) не ниже 40 %.

6 Договор абандон – это:

- а) договор на принятие объекта на страховую защиту;
- б) договор на передачу прав страховщику на утраченный объект страхования при выплате страхового возмещения.

7 Страховать автотранспортное средство может лицо, достигшее:

- а) 16 лет;
- б) 18 лет;
- в) 20 лет.

8 При страховании автотранспортного средства страховую сумму назначает:

- а) страхователь;
- б) страховщик;
- в) страхователь по согласованию со страховщиком, если сумма, названная страхователем ниже названной страховщиком.

9 По какому риску при страховании автотранспортного средства ответственность по ущербу несут как страховщик, так и страхователь:

- а) ущерб;
- б) хищение;
- в) утрата товарной стоимости.

10 При передаче, продаже застрахованного транспортного средства другому лицу:

- а) договор прекращает свое действие;

б) страховое свидетельство передается новому владельцу с переоформлением в течение месяца;

в) договор может переоформиться на другое транспортное средство того же вида.

11 Договор подвижного железнодорожного состава заключается с юридическими лицами на срок:

а) не менее, чем на 2 года;

б) до одного года;

в) менее одного года.

12 К подвижному железнодорожному составу относится:

а) локомотивы;

б) мотодрезины;

в) контейнеры;

г) цементовозы.

13 В страхование «КАРГО» при морских перевозках входит:

а) страхование корпуса судна;

б) страхование перевозимых грузов;

в) страхование ответственности судовладельцев.

14 Коносамент – это:

а) двусторонний договор перевозки, заключенный в пользу владельца груза;

б) двусторонний договор перевозки, заключенный в пользу третьего лица (получателя груза);

в) аварийный сертификат, составленный аварийно-комиссарскими компаниями.

15 Договор страхования морского судна прекращает свое действие согласно срока, указанного в договоре, если:

- а) судно находится в плавании;
- б) судно терпит бедствие и стоит на приколе в порту убежища или захода;
- в) судно находится в порту назначения.

16 Страховщик несет ответственность за убытки судовладельца:

- а) происшедшие только в районе плавания и оговоренному договором рейсу;
- б) в период действия договора с судном, находящимся в любой точке акватории мирового океана.

17 Страхование КАСКО судов – это:

- а) страховая защита судовладельцев и пользователей судов от гибели или повреждения судов;
- б) страхование грузов, перевозимых судном.

18 Суброгация – это:

- а) подбор необходимых документов судовладельцем на выплату страхового возмещения;
- б) переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требования возмещения убытка к третьему лицу, причинившему ущерб страхователю.

19 Возмещение убытка при страховании ответственности судовладельца перед третьими лицами производится по рискам:

- а) вред, причиненный любому другому судну или имуществу, находящемуся на другом судне;
- б) вред, причиненный какому-либо неподвижному личному имуществу,

либо вещи, за исключением других судов или имущества, находящемуся на других судах;

в) смерть, физическая травма или болезнь.

20 Кто проводит учет и анализ существенных факторов, от которых зависит состояние объекта страхования и как называется этот процесс:

а) страховщик и страхователь, реализация риска;

б) страховщик, учет рисков обстоятельств;

в) страховщик, регистрация риска;

г) нет правильного ответа.

21 Являются ли синонимами понятия «страховой полис» и «страховой договор»?

а) да;

б) нет;

в) страховой полис лишь подтверждает наличие страхового договора;

г) страховой полис остается в страховой компании, а страховой договор выдается страхователю.

22 Договор страхования прекращается в случае:

а) истечения срока действия договора;

б) при неуплате страховых взносов 3 месяца подряд;

в) изменения правил страхования в страховой компании;

г) увольнении страхового агента, заключившего договор.

23 Для заключения договора страхования необходимо:

а) предоставить страхователем страховщику заявление в установленном виде;

б) ознакомиться с условиями страхования⁴

в) предоставить отчет о финансово-хозяйственной деятельности страхователя (юридического лица);

г) предоставить бизнес-план страхователя (юридического лица) на предстоящие три года.

24 Что не относится к обязанностям страховщика?

а) ознакомит страхователя с правилами страхования;

б) при наступлении страхового случая выплатить страховое возмещение;

в) продлить договор страхования при истечении срока его действия;

г) не разглашать сведения о страхователе.

25 Страхователь обязан:

а) при заключении договора сообщить страховщику о всех известных ему обстоятельствах, связанных с объектом страхования;

б) продлить договор страхования при истечении срока его действия;

в) не заключать страховой договор по другому виду страхования в другой страховой компании;

г) каждый месяц предоставлять в страховую компанию данные о своих доходах, необходимые для расчета сумм страховых взносов.

26 Договор страхования должен вступить в силу (при наличной форме уплаты взносов):

а) со следующего дня после уплаты взносов;

б) с момента уплаты взносов;

в) с первого числа следующего месяца;

г) с первого числа месяца, в котором был уплачен взнос.

27 Укажите связь понятий «страховой полис» и «страховой договор»:

а) страховой полис – это письменно оформленный страховой договор;

б) страховой полис подтверждает наличие страхового договора;

в) страховой полис остается в страховой компании, а страховой договор выдается страхователю.

28 При страховании воздушного судна по риску «С ответственностью за повреждение ВС, включая расходы по спасению», выплаты производятся по:

а) восстановлению поврежденного судна;

б) затратам, связанным с гибелью ВС;

в) необходимым и целесообразным расходам по спасению ВС;

г) затратам, связанным с нанесенным ущербом окружающей среде в результате страхового случая;

д) затратам, связанным с устранением повреждения ВС, исполнявшего испытательные полеты.

29 При страховании ВС по риску «С ответственностью за гибель, пропажу без вести и повреждение ВС», выплаты производятся при:

а) полной конструктивной гибели ВС;

б) повреждении ВС, эксплуатируемого в условиях, не предусмотренных его назначением;

в) косвенных убытках страхователя, в том числе носящих характер упущенной выгоды;

г) проведении необходимых и целесообразных расходов по спасению ВС;

д) повреждении или гибели ВС от прямого или косвенного звукового воздействия.

30 При страховании ВС «С ответственностью за гибель и пропажу без вести ВС» выплаты производятся, если:

а) при приземлении исправного ВС использовались участки, не предназначенные для этих целей;

б) повреждение или гибель ВС произошло в результате оставления его

без присмотра в открытом виде и обеспечения его безопасности;

в) гибель ВС произошла из-за отказа двигателя.

31 В случае неуплаты в срок очередного взноса по застрахованному ВС:

а) ответственность страховщика прекращается, начальный взнос страховой премии не возвращается;

б) ответственность страховщика прекращается и четверть начального взноса страховой премии возвращается страхователю;

в) страхователь может возобновить действие договора, уплатив неустойку в размере 10 % от полной суммы страховой премии и оставшуюся часть страхового платежа.

32 Будут ли являться страховыми событиями по застрахованным ВС:

а) повреждение ВС демонтированными частями ВС во время ремонтных или регламентных работ;

б) внесении конструктивных изменений, повлекших за собой изменение типа ВС;

в) попадание при полете в работающий двигатель птицы и выход его из строя;

г) механическое повреждение, разрыв электропроводки, гидравлических и пневматических соединений в ходе нормальной эксплуатации двигателя и связанных с ним устройств, если это не повлекло за собой повреждение других частей ВС;

д) причинение ущерба грузу, перевозимому застрахованным ВС.

33 Страховщик несет ответственность по договору страхования с частично выплаченным по нему страховым возмещением до конца срока действия договора:

а) по полной первоначально принятой ответственности;

б) в пределах разницы между страховой суммой, обусловленной договором страхования и суммой выплаченных по нему страховых возмещений.

34 При страховом событии с ВС страхователь обязан:

- а) своевременно представить достоверную информацию и документацию по запросу страховщика;
- б) отказаться в пользу страховщика от имущества, по которому выплачено страховое возмещение;
- в) доказать наличие страхового случая и размер понесенного ущерба.

35 Не принимаются претензии при частной аварии ВС:

- а) когда убытки и расходы касаются застрахованного оборудования, установленного на ВС и не являющегося собственностью страхователя;
- б) когда повреждение ВС произошло в результате его транспортировки на аэродроме.

36 Субъектом ответственности перед третьими лицами при авиаперевозках являются:

- а) владелец, эксплуатирующий ВС;
- б) владелец, передавший ВС в аренду;
- в) лица, эксплуатирующие ВС.

37 При страховании гражданской ответственности авиаперевозчика страховыми рисками являются:

- а) гибель, недостача или повреждение зарегистрированного груза в период перевозки на борту ВС;
- б) повреждение или гибель груза при его транспортировке для загрузки ВС;
- в) травмы, полученные пассажиром при посадке в ВС;

г) повреждение и гибель объектов в результате падения на них ВС.

38 Выплаты при страховании ответственности владельца ВС не будут производиться в случае:

а) имущественный вред возник из-за непреодолимой силы военных действий;

б) пропажи или повреждения зарегистрированного груза до его загрузки в ВС;

в) травмы, полученной пассажиром при выходе его с ВС.

39 Первый договор страхования космической деятельности был заключен:

а) в 1957 году;

б) в 1960 году;

в) в 1965 году;

г) в 1968 году;

д) в 1972 году.

40 Можно ли отнести к космическому страхованию:

а) страхование космонавтов;

б) страхование транспорта для перевозки ракетно-космических комплексов;

в) страхование космических запусков.

41 Страхование космического аппарата на орбите обеспечивает защиту от:

а) частичных или полных отказов аппаратуры космического аппарата;

б) ошибок, заложенных в программу полет, выявленных по данным телеметрии;

в) преждевременного схода аппарата с орбиты.

3 Страхование грузов

3.1 Место грузов в международном разделении труда

Существующая современная система разделения труда в производстве продукции любых видов по широкому ассортименту, особенности экономические и климатические стран мирового сообщества и отдельных регионов создают предпосылки в преимущественном развитии в производстве, либо произрастания определенных видов сырья создавая его избыток на внутреннем рынке. В то же время они (регионы, страны) испытывают недостаток в других видах сырья.

В каждом регионе и стране просматриваются преимущественные направления в развитии определенных сфер производства, соответственно выпускаемой продукции, удовлетворяющей как внутренний спрос, так и возможности к экспортированию. Возникают торговые отношения, как на региональном, так и на мировом уровне, что естественно обуславливает транспортировку грузов.

Транспортировка грузов - довольно длительный период, когда продаваемый товар уже выпал из поля зрения продавца, но еще не попал в поле зрения покупателя. Согласно статистике, наибольший ущерб приходится на кражи и недостачу груза в процессе его транспортировки, в то же время ущерб от повреждения груза в пути в несколько раз меньше.

В настоящее время страхование грузов во время транспортировки является одним из основных элементов внешней торговли, а страховой полис - неотъемлемой частью любой сделки.

Однако роль страхования и его значение в различных типах внешнеторговых сделок неоднозначны.

В международной торговой практике существует большое число договорных условий поставки товаров. Внешнеторговые учреждения, хозяйственные организации и предприятия, занимающиеся торговлей,

используют, хотя и неодинаково часто, большинство из них: СИФ, КАФ, ФОБ, ФАС, франко-завод, франко-вагон, франко-склад, франко-граница, с оплатой перевозки с судна, с пристани, а в последнее время СИП, ФОТ, ФОА и другие.

3.2 Классификация страхования грузов

Вековая международная практика, отечественный опыт определили четкую классификацию страхования грузов как одним из распространенных видов имущественного страхования во внешнеторговой деятельности.

По характеру перевозимых грузов их страхование подразделяется на:

- страхование генеральных грузов (генгрузов). Генгрузы - термин внешнеторговых операций - включает грузы, упакованные в стандартную, общепринятую тару, не требующую особых условий перевозки;
- страхование наливных, насыпных, наваленных грузов;
- страхование сельскохозяйственных и других животных;
- страхование «специс» (драгоценные металлы, банковские банкноты, монеты).

Исходя из способа транспортировки выделяются:

- наземное страхование (перевозка железнодорожным и автомобильным транспортом);
- страхование грузов при перевозке водными путями;
- комбинированное страхование.

С точки зрения народно-хозяйственных интересов страхование грузов во внешнеторговой деятельности классифицируется на:

- страхование экспортных грузов;
- страхование импортных грузов.

Страховые случаи в страховании грузов классифицируются следующим образом: во-первых, это результат стихийного бедствия, проявления природных сил: землетрясения, наводнения, урагана, оползня и т.д. Все эти риски, являющиеся следствием действия природных сил, относятся к категории

непредвиденных обстоятельств. В абсолютном большинстве случаев страховщик отвечает за их последствия. Исключения представляют физико-химические процессы: усушка, утруска и т.д.

Страховые случаи второй категории - это результат человеческой деятельности. Они определяются как риск, исходящий от третьих лиц. Другими словами, лиц, осуществляющих перевозку грузов, а также лиц, не имеющих отношения к перевозке грузов (например, злоумышленники).

3.3 Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность

В связи со спецификой работы, ориентированной на страховое обслуживание внешней торговли, страховым организациям чаще приходится иметь дело с международными, автомобильными, железнодорожными, воздушными и морскими перевозками. Эти перевозки в своем большинстве регулируются международными конвенциями по каждому из перечисленных видов перевозок.

Автоперевозки регулируются международной конвенцией КДПГ (или, как принято ее называть, CMR), принятой европейскими государствами в 1956 году. Всякая перевозка по условиям этой конвенции оформляется автонакладной с большими буквами CMR в середине листа накладной.

С практической точки зрения страховую компанию больше всего должны интересовать сроки предъявления претензий и исков по несохраненной перевозке. Сроки исковой давности установлены 1 год со дня выдачи груза, а в случае утраты всего груза – с тридцатого дня по истечении согласованного срока доставки, а если таковой не был согласован - с шестидесятого дня со дня принятия груза к перевозке. Очень существенным является то, что согласно п. 1 ст. 31 CMR иск может быть предъявлен как в суд страны отправления груза, так и суд страны назначения. Предъявление претензий перевозчику

приостанавливает срок исковой давности вплоть со дня получения ответа на претензию. При этом такое приостановление срока давности может быть неограниченно долгим.

Важно отметить, что при выдаче груза всякое замечание по поводу его неудовлетворительного состояния или ненадлежащего качества, адресованное перевозчику, должно быть сделано грузополучателем в письменном виде не позднее чем через 7 дней со дня принятия груза. При перевозке по накладной CMR такое замечание можно сделать непосредственно на накладной. В противном случае бремя доказывания вины перевозчика будет лежать на грузополучателе (или, соответственно, на страховой компании), а вина перевозчика не будет резюмироваться.

Конвенция CMR удобна и тем, что она применяется даже и тогда, когда одна из стран (назначения или отправления груза) не является участником этой конвенции. Достаточно участия хотя бы одной стороны.

Железнодорожные перевозки осуществляются и регулируются:

1 В странах Евроазиатского континента действуют две основные международные железнодорожные конвенции: СМГС (среди стран бывшего соцлагеря) и Котиф. В соответствии с этими конвенциями установлена солидарная ответственность железных дорог, то есть такая, когда в принципе претензия может быть предъявлена к одной из железных дорог при фактической вине железной дороги другой страны и отвечать по претензии и иску должна та дорога, к которой такие требования предъявлены. После удовлетворения претензий или иска железные дороги производят взаиморасчеты.

2 В России и большинстве стран СНГ действует Устав железных дорог СССР, соблюдение норм которого о порядке предъявления претензий и исков строго обязательно; невыполнение, казалось бы, несущественных требований может повлечь правомерный отказ со стороны железной дороги.

3 По международной конвенции Котиф и по Уставу железных дорог СССР до заявления иска предъявление претензий обязательно.

4 Нормативными актами, регулирующими отношения между железными дорогами, установлены сокращенные претензионные и исковые сроки: по СМГС – претензионный и исковой срок 9 месяцев, а по Котиф – годичный срок исковой давности без обязательного соблюдения претензионного порядка урегулирования разногласий по несохраненной перевозке.

В претензионно – исковой работе с железными дорогами необходимо руководствоваться ст. 168 – 173 УЖД. Согласно закону РФ «О страховании» и УЖД к страховой компании переходит право требования к железной дороге лишь от тех лиц или организаций, которые согласно УЖД имеют право предъявлять к ней претензии и иски.

УЖД строго ограничивает круг таких лиц:

- в случае утраты всего груза это грузополучатель, грузоотправитель, их вышестоящие организации и транспортно – экспедиционные организации при условии передки им такого права грузоотправителем или грузополучателем;

- в случае недостачи, порчи или повреждения груза это грузополучатель, грузоотправитель только при условии передачи ему прав грузополучателем, их вышестоящие организации или транспортно – экспедиционные организации; при этом грузоотправитель при передаче такого права должен в свою очередь иметь свидетельство переуступки права от грузополучателя [55].

Поэтому очень важно, чтобы перед предъявлением претензии к страховой организации о выплате страхового возмещения грузовладелец должен получить переуступочные надписи на железнодорожных накладных от одного лица к другому. Без переуступочной надписи предъявить претензию невозможно.

При принятии закона РФ «О страховании» страховые организации не входят согласно ст. 192 УЖД в перечень лиц по переуступке требований и соответственно не могли выставлять иски через суды железной дороге по возмещению ущерба по застрахованному грузу. С принятием закона суды считают, что такое право у страховых компаний имеется, и иски к судебному разбирательству принимаются.

Претензии по грузам могут быть заявлены в течение 6 месяцев, и должны быть рассмотрены в течение 3 месяцев. Иски могут быть предъявлены по месту нахождения управления железной дороги в двухмесячный срок со дня получения ответа железной дороги на претензию или со дня истечения трехмесячного срока, установленного для ответа на претензию.

Все сроки исчисляются со дня выдачи груза, когда и обнаруживается несохраненная перевозка. При обнаружении факта недостачи или повреждения груза станция железной дороги должна составить коммерческий акт с подробным изложением характера несохранности груза. Составление коммерческого акта – очень важный момент, ибо от того, насколько правильно и подробно он составлен, зависит и дальнейшая судьба требований к железной дороге. Это касается и всех коммерческих актов, составляемых на транспорте. На практике же нередки случаи, когда железная дорога отказывается от составления коммерческого акта или внесения исправлений в неверно составленный акт. Такой отказ необходимо обжаловать в течение 24 часов начальнику отделения железной дороги.

При международных перевозках, где задействованы железные дороги разных стран, нужно исходить из требований тех конвенций, ссылки на которые даются в конкретной железнодорожной накладной. Бывают случаи, что груз на какой-либо узловой станции, передается одной дорогой другой. Там же выдается и другая накладная. Значит, нужно внимательно следить за тем, имелись ли в новой накладной какие-либо отметки о ненадлежащем состоянии груза при передаче его одной дорогой другой. Кроме внесения таких отметок в накладную при передаче может составляться и коммерческий акт. Если эти условия надлежащим образом не выполнены, то принимающая железная дорога не будет нести ответственность. Отсутствие таких пометок или отсутствие коммерческого акта говорит о том, что груз принят в надлежащем состоянии.

Воздушные перевозки регулируются конвенцией, унифицирующей некоторые правила касающиеся международных воздушных перевозок,

подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года; Воздушным кодексом СССР; Правилами международных перевозок (утвержденными Министерством гражданской авиации СССР) [23].

Заключение договора воздушной перевозки груза удостоверяется выдачей авиатранспортной накладной. По своей юридической значимости она тождественна коносаменту. Самым важным для страховщика в этой накладной является оборотная сторона, где указаны условия перевозки. Страховщик должен уделить самое пристальное внимание положению о сроках претензионного и искового порядка урегулирования спора по поводу несохранной перевозки. Согласно ст. 26 и 29 Варшавской конвенции до предъявления иска перевозчику соблюдение претензионной стадии урегулирования разногласий обязательно. Теми же статьями установлено, что при повреждении груза претензия должна быть заявлена в течение 14 дней со дня его выдачи, а при утрате – в течение двух лет. Срок исковой давности установлен продолжительностью в два года. Таким образом, претензионный срок по утрате груза совпадает с общим сроком исковой давности.

Однако, ряд зарубежных авиакомпаний, несмотря на положения Варшавской конвенции, установили сроки предъявления претензий по недостаткам целых мест от 120 до 160 дней. Это в принципе противоречит конвенции. Аэрофлот таких сокращенных сроков не установил.

Документами, обосновывающими претензию к авиакомпании, являются:

- оригинал авианакладной;
- коммерческий акт;
- счета и спецификации на груз;
- при необходимости – акт осмотра аварийного комиссара. При

несохраненной перевозке грузополучатель еще до заявления страховой претензии должен заявить претензию авиакомпании с приложением указанных документов. Если отечественная авиакомпания не ответила на претензию по утрате или повреждению груза в течение 4 месяцев, то можно, согласно

Правилам международных перевозок грузов, считать груз утерянным и обращаться с иском в судебные органы.

Ограничение ответственности авиаперевозчика устанавливается не за целое место, а за вес. Размер такого ограничения – 20 долл. США за 1 кг. утраченного или поврежденного груза. Приказом по Аэрофлоту такой же предел установлен и для отечественных авиаперевозчиков.

При заявлении обратных требований авиаперевозчику важно:

- соблюсти сроки исковой давности;
- исходить из пределов ответственности за 1 кг груза;
- иметь на руках копию претензии, заявленной грузополучателем авиакомпании (и, желательно, ответ на нее).

3.4 Условия транспортировки и страхования грузов

Страхование перевозимых грузов – необходимый элемент международных торговых контрактов. Договор страхования груза обычно дополняет торговый контракт и договор перевозки, регулирующие взаимоотношения между владельцем груза и владельцем судна. Перевозка груза осуществляется на основании коносамента – контракта между грузовладельцем и перевозчиком.

Как правило, международные торговые договоры и инвестиционные контракты включают в себя большие объемы перевозимых грузов (потребительские товары, машины, оборудование и другие материальные ресурсы) с соответствующим использованием определенных транспортных средств и определенных подходов к страхованию грузов.

Карго страхование предусматривает покрытие груза только на время его передвижения. Объектами страхования Карго являются:

- 1) сам груз;
- 2) возросшая стоимость (включая прибыль);
- 3) комиссионные посредникам;

- 4) таможенная пошлина;
- 5) непредвиденные обстоятельства, связанные с фрахтом.

При принятии грузов на страхование учитываются все фактора риска, которые могут повлиять на объем покрытия или на ставку страхового тарифа.

Основные факторы, учитываемые андеррайтером при исчислении тарифной ставки:

1) тип груза:

- повышенная восприимчивость к некоторым видам ущерба;
- стоимость товара и страховая сумма;

2) упаковка:

- обычная или контейнерная;
- насыпной или наливной груз;
- перевозка в трюме или на палубе;

3) планируемая транспортировка:

- вид транспорта: автомобильный, железнодорожный, морской, авиационный или смешанный;

- опасности при перевозке;
- конкретные проблемы в портах или на других участках перевозки;

4) продолжительность рейса. Чем дольше груз в пути, тем выше риск;

5) время года. Воздействие атмосферных явлений в разные сезоны года неодинаковы. Муссоны, ураганы, бури, тайфуны, торнадо, проявляющиеся в определенное время года;

6) судно, которое будет использовано:

- возраст и тоннаж;
- тип и пригодность для перевозки данного груза;
- флаг, классификация.

Моральный облик страхователя и данные о прежнем опыте страхования также принимаются во внимание страховщиком. Учитывается также размер страхового покрытия и страховая франшиза.

Существуют следующие варианты оценки перевозимого имущества:

- 1) стоимость груза в пункте отправления с учетом ожидаемой прибыли;
- 2) стоимость в месте назначения. Подразумевается цена товара на момент прибытия в порт назначения, т.е. рыночная цена на товар в этой стране;
- 3) страховая стоимость определяется на основании особых положений, зафиксированных в договоре купли-продажи. В случае убытка выгодоприобретатель должен доказать цену товара;
- 4) восстановительная стоимость.

Страховое покрытие включает долю в общей аварии, расходы на непредвиденные мероприятия.

Покрытие предоставляется на весь путь транзита груза по принципу «от склада до склада» с учетом всех возможных видов транспортировки, а не только морской перевозки.

Страховой защитой груз обеспечивается после выгрузки в последнем пункте в течение 60 дней. Этот срок может быть увеличен или уменьшен в зависимости от соглашения между страхователем и страховщиком.

Страховое покрытие осуществляется в зависимости от выбранной оговорки «особого характера перевозок»:

1) оговорка «А» - обозначается как покрытие «от всех рисков». Гарантирует защиту от всех потерь, вызванных внешними, случайными событиями, включая пиратские нападения, исключая военные риски;

2) оговорка карго «В» - покрывает риски: пожара, взрыва, посадки на мель, затопления, захвата, переворачивания, схода с рельсов наземных видов транспорта, столкновения (не на воде), затраты на выгрузку на месте бедствия, землетрясения, извержения вулкана, удара молнии, увлажнения водой, полной гибели упаковки в процессе погрузки;

3) оговорка карго «С» - покрывает риски пожара или взрыва посадки на мель, затопления, переворачивания.

Покрытие по оговоркам «В» и «С» предоставляются в том случае, если страхователь доказал, что событие относится к страховым. Оговорки «А», «В»,

«С» покрывают убытки, вызванные жертвой по общей аварии и выбрасыванием груза за борт при бедствии.

3.5 Классификация по сложности перевозки грузов

В практике отечественных и международных автомобильных перевозок груза установлены определенные параметры сложности перевозок с характеристикой условий перевозок, что в свою очередь является одним из определяющих условий при определении величины тарифа при страховании груза.

Условия перевозки изделий различными видами транспорта могут быть трех видов.

Условия легкие (Л):

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

Условия средние (С):

- перевозки автомобильным транспортом с общим числом перегрузок не более четырех – по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием (дороги 1-й категории) на расстоянии 200-1000 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категории) и грунтовым дорогам на расстояние более 50 км со скоростью 40 км/ч;
- перевозки различными видами транспорта – воздушным, железнодорожным транспортом в сочетании их между собой и с

автомобильным транспортом, отнесенным к условиям транспортирования Л с общим числом перегрузок 3-4 или к настоящим условиям транспортирования; водным путем (кроме моря) совместно с перевозками, отнесенными к условиям транспортирования Л, с общим числом перегрузок не более четырех.

Условия жесткие (Ж):

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

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

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

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

- ящики дощатые крупного габарита с обшивкой древесноволокнистыми плитами, решетчатые, включая обрешетки;

- ящики фанерные (толщина фанеры до 3 мм), из гофрированного или сплошного клеенного картона;

- барабаны фанерные (толщина фанеры не более 4 мм), металлические (толщина листов стали не более 0,4 мм);

- мешки бумажные многослойные, полиэтиленовые, тканевые, бумажно- пленочная обертка, чехлы, связки, потребительская тара.

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

Условия транспортирования изделий в зависимости от воздействия климатических факторов установлены ГОСТ 15150-69 (СТ СЭВ 458-77 и 460-77). Сроки транспортирования и промежуточного хранения при перегрузках не должны превышать 1 месяца для условий транспортирования Л, 3 месяца – для условий С и 6 месяцев – для условий Ж. Допускается увеличивать срок транспортирования и промежуточного хранения изделий при перегрузках за счет сроков нахождения в стационарных условиях.

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

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

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

- легкое (Л);

- среднее (С);
- усиленное (У).

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

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

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

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

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

1) КУ-3А – упаковка с применением чехла из полиэтиленовой пленки толщиной 0,15 мм и осушителя;

2) КУ-3Б – усиленная по сравнению с КУ-3А упаковка с применением осушителя, в которой, помимо этого, усиление достигается путем применения двойного чехла, утолщения материала чехла или менее газо- и паропроницаемого чехла, футляра, пенала;

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

Каждая предыдущая категория упаковки является облегченной по сравнению с последующей.

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

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

3.6 Тарифы по страхованию грузов, используемые в отечественной и зарубежной практике

Тарифная политика при страховании грузов имеет свою специфическую основу, связанную с характеристикой транспортируемого груза, дифференцированную по видам и категориям груза, используемым видам транспортировки (наземная, водная и воздушная) и конкретного транспортного средства, расстояния перевозимого груза.

В российской практике страхования при страховании экспортных и импортных грузов с ответственностью «от всех рисков» по укрупненным группам товаров в зависимости от видов транспортных средств и расстояния в соответствии с условиями международных торговых договоров СИФ, КАФ, ФАБ, ФОС сложились следующим образом.

Тарифы по страхованию грузов с ответственностью «от всех рисков» представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Тарифы по страхованию грузов с ответственностью «от всех рисков»

Вид груза	Вид транспорта и расстояние, км			
	Автомоб до 1500 км	Железнодорож. до 5000 км	Морской до 10000 км	Авиация до 10000 км
1	2	3	4	5
1 Прокат, сырье	0,2-0,45	0,2-0,45	0,15-0,4	-
2 Лес	0,3-0,5	0,25-0,5	0,2-0,5	-
3 Бумага	0,3-0,6	0,25-0,6	0,25-0,55	0,2-0,5

Продолжение таблицы 3.1

1	2	3	4	5
4 Химия, полимеры	0,3-0,6	0,25-0,55	0,2-0,5	0,15-0,45
5 Техника, оборудование	0,35-0,75	0,3-0,65	0,25-0,6	0,2-0,55
6 Мебель	0,45-0,75	0,35-0,7	0,3-0,69	0,25-0,6
7 ТНП	0,55-0,8	0,45-0,75	0,4-0,7	0,35-0,65
8 Прод. товары	0,55-0,85	0,45-0,8	0,4-0,75	0,35-0,7
9 Оргтехн., оптика	0,55-0,8	0,45-0,8	0,4-0,75	0,35-0,7
10 Спирт, напитки	0,6-0,9	0,55-0,85	0,5-0,8	0,45-0,75
11 Опасные грузы	0,85-2,0	0,85-2,0	0,85-2,0	0,7-1,5

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

В страховании транспортируемых грузов нет установленного премиального тарифа, как в других видах страхования. Премия зависит от объективных и субъективных условий, которые страховщик должен индивидуально учитывать.

Важным условием при установлении страховой премии является род груза (товара). В настоящее время в отечественном страховании сложилась определенная классификация грузов (товаров) для приема на страхование. Деление производится на три группы в зависимости от степени риска.

Группы опасных грузов (товаров) при страховании приведены в таблице 3.2

Таблица 3.2 - Группы опасных грузов (товаров) при страховании [120]

Группа груза (товара)	Вид груза
1	2
Группа А – повышенный риск	Драгоценные металлы, ювелирные изделия, произведения искусства, промышленная и бытовая электроника, медицинская техника, пушнина и изделия из меховой промышленности, стекло и прочие изделия из него, а также прочие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых высок из-за их высоких потребительских качеств, физических и естественных свойств.

Продолжение таблицы 3.2

1	2
Группа Б – средний риск	Технологическое оборудование, запасные части, общемашиностроительная продукция, сельхозтехника, продукты питания, продукция хозяйственного назначения, обувь, одежда, мебель, парфюмерия, фармацевтическая и химическая продукция, а также другие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых не очень высок.
Группа В – малый риск	Металлопрокат, метизы, древесина, бумага, стройматериалы, трубы, уголь, руда, нефть, а также другие грузы, риск гибели, повреждения или кражи которых незначителен из-за их физических и естественных свойств.

Как свидетельствуют данные, приведенные в таблице 3.3, наиболее типичные грузы (товары) подразделяются на три группы соответственно большей или меньшей опасности их перевозки в зависимости от ценности, прочности и громоздкости. Следует отметить, что при подобной классификации в соответствующие группы сведены довольно разнородные грузы (товары).

Таблица 3.3 - Страховые тарифы по видам транспорта и группам риска груза [120]

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

Приведенные группы риска можно использовать только для установления базисных или исходных ставок (таблица 3.4), к которым следует применять надбавки и скидки в зависимости от различных причин и

обстоятельств. В частности, для объема ответственности страховщика имеют существенное значение те ограничительные формулировки, которые в соответствии с условиями страхования включены в полис.

Примечания

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

2 Данные тарифы приведены при перевозках на дальность до 1000 км

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

4 Базисные ставки рассчитаны на перевозку грузов отечественными транспортными средствами.

С точки зрения сохранности грузов наиболее эффективной является транспортировка в специальных контейнерах, которая также обеспечивается страховой защитой. Объектом страхования являются сами контейнеры, как емкости для помещенных в них грузов.

Страховые тарифы, ввиду большого разнообразия факторов, которые необходимо учесть, состоят из базовой страховой премии и надбавки, устанавливаемой страховщиком самостоятельно. Базовая страховая премия рассчитывается дифференцированно по видам транспорта и условиям ответственности. Размер надбавки к базовой страховой премии устанавливается страховщиком с учетом степени принимаемого на страхование риска.

Таблица 3.4 - Базовые ставки премии по страхованию грузоперевозок [120]

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

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

3.7 Морская перевозка

Основными нормативными материалами, которыми следует руководствоваться при ведении дел по морским перевозкам, являются: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 24 августа 1924 г., заключенная в Брюсселе (с последующими изменениями под названием «Гаагские правила»); Конвенция ООН о морской перевозке грузов, утвержденная в Гамбурге 30 марта 1978 г. (так называемые Гамбургские правила) и Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г. [58].

Договор морской перевозки грузов заключается в двух иных формах: в форме чартера и в форме коносамента. Существуют типовые формы чартеров и коносаментов. Причем чартеры чаще всего регулируют взаимоотношения между фрахтователем и фрахтовщиком по поводу порядка использования судна: на время, на рейс, на срок аренды и т. д. Коносаменты чаще всего различают по характеру груза, в отношении перевозки которого заключается договор. Различают, например, коносаменты зерновые, лесные, нефтеналивные и пр.

В практике страховых компаний чаще всего приходится иметь дело с перевозками грузов на основе коносамента. Поэтому мы остановимся на этом типе договора несколько подробнее.

Коносамент - двусторонний договор перевозки, заключаемый в пользу владельца груза. Однако он может быть и в пользу третьего лица, как правило, получателя.

Коносамент выполняет в линейном судоходстве три функции:

- 1) договор морской перевозки грузов;
- 2) доказательство приема груза;
- 3) товарораспорядительный документ.

Право по коносаменту можно передать другим лицам или неопределенному кругу лиц путем переуступочной надписи (индоссо). Обратная сторона коносамента содержит условия договора морской перевозки.

Применимое законодательство - важное условие договора. Если в условии договора не указано, какая именно морская конвенция применяется, то должно применяться законодательство по месту рассмотрения спора, что не всегда благоприятно для той или иной стороны.

В подтверждение того, что груз принят к перевозке в надлежащем состоянии и количестве, коносамент должен быть «чистым», то есть без пометок капитана, указывающих на те или иные недостатки груза. Наличие таких пометок может усугубить положение отправителя, так как с подобным коносаментом он не сможет получить деньги с выставленного в его пользу аккредитива покупателя, не сможет получить кредит в банке под товары в пути и т. п. Перевозчик же заинтересован в том, чтобы ему было заявлено как можно меньше претензий от грузополучателя за состояние доставленного груза. Поэтому он в принципе заинтересован любым образом снять с себя ответственность.

3.8 Виды и условия международных торговых договоров

В международной практике морских перевозок действует ряд традиционных условий поставки товаров. В них оговариваются и вопросы страхования грузов.

Это условия обозначены аббревиатурами СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС.

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

При продаже товаров на условиях СИФ экспортер обеспечивает дополнительный приток иностранной валюты в страну, так как в цену на продаваемый товар включена стоимость фрахта и страхования. Сделка на условиях СИФ выгодна для российских экспортеров, так как после погрузки товара на борт судна он становится собственностью покупателя [107].

По условиям СИФ продавец доставляет груз в порт. Грузит, зафрахтовывает и оплачивает фрахт, страхует груз и высылает документы покупателю. Покупатель, имея документы, может распоряжаться грузом до его прибытия. Сделки СИФ широко используются в международной практике, и проходит ее совершенствование в вопросах толкования с соответствующей выработкой рекомендаций и созданием уточняющей документации, специфичных для отдельных стран, видов перевозимых товаров, типовых запродажных контрактов и другое.

Рассматривается вопрос установления единых правил и единого толкования по некоторым понятиям и терминам.

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

По сделке КАФ продавец должен заключить за свой счет договор морской перевозки до места назначения, указанного в контракте, и доставить груз на борт судна, отправив его, получить за свой счет коносамент и другие документы, выдаваемые в стране отправления (свидетельство о происхождении товара, сертификаты качества и т.д.), обеспечить таможенную очистку товара на вывоз, сообщить об этом покупателю и своевременно направить ему указанные документы.

Обязанность страхования лежит на покупателе.

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

При импорте товаров российская сторона должна быть заинтересована в закупке товара на условиях сделки FOB, по которой исключается оплата услуг иностранного экспортера по перевозке и страхованию товара, тем самым устраняется утечка валюты за рубеж.

Сделки FAS - от английского выражения «свободно вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (free alongside ship) [37].

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

Наиболее развито морское страхование судов и грузов в корпорации Ллойд. Но Ллойд не одинок. Морским страхованием занимается подавляющее большинство зарубежных транснациональных страховых компаний.

В России среди лидеров морского страхования, в т.ч. экспертно-импортного страхования грузов, выступают универсальные компании «Ингосстрах», «РОСНО», ВЕСТА, ВСК, УралСиб.

В страховании грузов, связанных с нефтью и продуктами ее переработки, специализируются компании «ЮКОС-Гарант» и «Лукойл», риски по грузам РАО «Норильский никель» страхует компания «Интеррос-Согласие», а комбинат «Северсталь» - «Шексна». На грузах военного характера специализируются компании «Жива» и «Русский страховой центр».

В таблице 3.5 представлено сравнение международных торговых договоров и договоров перевозки грузов.

Помимо морского, перевозки грузов часто осуществляются железнодорожным или автомобильным транспортом. Следовательно, и торговые сделки заключаются на условиях, выработанных специально для этих видов перевозки: франко-завод, франко-склад, франко-вагон, франко-граница.

По договору купли-продажи «франко-граница» продавец указывает цену, включающую в себя цену товара, транспортировки и другие расходы до момента доставки товара в обусловленный в договоре пограничный пункт. Таким образом, продавец несет все расходы, падающие на товар, и все риски, которым он может подвергаться до момента передачи его покупателю на обусловленной пограничной станции. Продавец обязан за свой счет произвести и таможенную очистку.

Таблица 3.5 – Сравнительная таблица международных торговых договоров и договоров перевозки грузов

Наименование проводимых работ (действий) участниками торговых сделок	СИФ	КАФ	ФОБ	ФАС
1	2	3	4	5
Продавец продает товар покупателю	+	+	+	+
Продавец доставляет товар к судну	+	+	+	+
Продавец фрахтует судно до места назначения перевозимого груза	+	+	-	-
Продавец оплачивает фрахт	+	+	-	-
Продавец доставляет груз на борт судна	+	+	+	-
Покупатель фрахтует судно	-	-	+	+
Продавец страхует груз до места назначения	+	-	-	-
Покупатель страхует груз до места назначения	-	+	+	+
Ответственность продавца:				

Продолжение таблицы 3.5

1	2	3	4	5
перевозимого груза до сдачи его покупателю (до порта назначения)	+	-	-	-
до погрузки и на момент погрузки груза на судно	+	+	+	-
до погрузки груза на борт	-	-	-	+
Ответственность покупателя:	-	-	-	-
с момента принятия груза в порт) назначения	+	-	-	-
с момента окончания загрузки судна в порту отправления	-	+	+	-
с момента доставки груза продавцом на причал	-	-	-	+

По договору купли-продажи на условиях франко-вагон продавец обязан доставить товар до вагона, заказанного им, или до согласованной станции отправления груза; погрузить за свой счет товар в вагон и нести все расходы и все риски, которым может подвергаться товар до момента передачи железной дорогой вагона, в который погружен товар, или момента, когда товар передан железной дороге; обеспечить за свой счет упаковку товара и оплатить все расходы по проверке товара (проверка качества, меры, веса, счета), необходимой для погрузки товара или передачи его железной дороге.

Продавец также обязан без промедления уведомить покупателя о погрузке товара или передаче его железной дороге, предоставить ему все документы, предусмотренные договором. Как правило, по условиям этого договора предоставление страхового полиса не оговаривается. Значит, страхование товара может быть осуществлено и той, и другой стороной. Таможенная очистка по вывозу товара ложится на покупателя.

Условия франко-завод и франко-склад в практике российских организаций встречаются весьма редко. В обязанности продавца на этих условиях входит поставить товар на склад завода или обусловленный в договоре склад в намеченный срок в упакованном виде и нести все расходы и риски, связанные с этим, как и расходы, вызываемые проверкой товара (качества, меры, веса, счет), необходимой для представления товара в распоряжение покупателя; а также заблаговременно сообщить покупателю,

когда товар будет предоставлен в его распоряжение, и содействовать последнему в получении обычных документов, которые могут потребоваться ему для вывоза и/или ввоза товара. Все остальные заботы о товаре и риски, связанные с ним, ложатся на покупателя.

Во все вышеназванные договоры купли-продажи, разумеется, можно вносить изменения или особые указания, но надо иметь в виду, что в этом случае договор перестает соответствовать международным обычаям и на них (обычай) не должно быть ссылки.

В различных странах в процессе применения международных правил вырабатывались собственные условия, приспособленные к устоявшимся местным традициям. В Англии, например, существовало 70 типов запродажных контрактов по зерну, 40 проформ по торговле растительным маслом, большое количество проформ по торговле сахаром, табаком, хлопком, мукой, лесом и другими товарами.

Большую работу по унификации и кодификации торговых обычаев разных стран провела еще в 20-е годы Международная торговая палата. В результате этой работы в 1936 г. вышел в свет сборник международных правил по толкованию применяемых торговых терминов, известный под названием «Инкотермс» [37].

«Инкотермс - 90» - международные правила толкования торговых терминов. Вступили в силу с 1 июля 1990 г., заменив Инкотермс – 80. Содержат 13 терминов. Они отражают базисные условия в контракте купли – продажи и устанавливают базис цены в зависимости от того, включаются ли расходы по доставке в цену товара. Базисные условия поставки вырабатываются Международной торговой палатой и носят факультативный характер.

Использование «Инкотермс» зависит от согласия участников контракта купли-продажи. Если условия контракта не совпадают с условиями «Инкотермс», предпочтение отдается положениям, зафиксированным в контракте. В настоящее время в «Инкотермс» входят следующие условия поставки.

1 С завода (ex works, EXW); место указано. Этот термин означает, что продавец обязан предоставить товар (франко-завод) в распоряжение покупателя в срок, указанный в договоре, в пункте поставки в том месте, которое обозначено в договоре для его погрузки в средства перевозки, предоставляемые покупателем. В свою очередь покупатель берет на себя все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара с территории продавца до места назначения.

2 Франко-перевозчик (franco carrier, FCA); место указано. Этот термин означает, что продавец выполняет свое обязательство по доставке, когда он передает товар, очищенный для экспорта, в распоряжение перевозчика, указанного покупателем, в обозначенном месте или пункте. Покупатель должен взять на себя поставку товара, все расходы и ответственность за риски, которым может подвергнуться товар, с момента его погрузки в транспортное средство, уплатить цену товара, указанного в договоре. Данное условие может быть использовано для любого средства перевозки.

3 Франко вдоль борта судна (free along side, FAS); указан порт отгрузки. По этому условию продавец обязан разместить товар вдоль борта судна в месте погрузки, указанном покупателем. Покупатель несет все расходы и риски, связанные с товаром, с момента размещения груза вдоль борта судна. Условия ФАС требуют, чтобы очистил товары для вывоза, т.е. совершил все экспортные формальности. Условие ФАС может быть использовано только для морских и речных перевозок.

4 Франко-борт (free on board, FOB); указан порт отгрузки. Термин означает, что продавец выполняет свое обязательство по доставке, когда товар передан через поручень судна в названном порту отгрузки. При этом покупатель несет все расходы и риски, связанные с товаром, с этого момента, т.е. он нанимает судно, страхует товар в пути и т.п. Условие FOB может использоваться только для морских и речных перевозок.

5 Стоимость и фрахт (cost and freight, CFR); указан порт назначения. Данное условие означает, что продавец должен оплатить стоимость товара и

фрахт, т.е. помимо уплаты за товар должен произвести также расходы, связанные с наймом судна для доставки этого товара в указанный порт назначения. При этом все расходы и риски, связанные с товаром, переходят от продавца к покупателю с момента, когда товар передан через борт судна в порту погрузки. Экспортные формальности для вывоза товара осуществляет продавец. Условие может быть использовано только для морских и речных перевозок.

6 Стоимость, страхование и фрахт (cost, insurance and freight, CIF); указан порт назначения. Это условие предусматривает те же обязательства продавца, что и по условиям CFR, но с тем добавлением, что он должен обеспечить морское страхование груза против риска покупателя утраты или ущерба товара во время перевозки. С этой целью продавец заключает договор страхования и оплачивает страховую премию. Очистка товара для экспорта лежит на продавце. СИФ применяется для морских и речных перевозок.

7 Перевозка оплачена до... (carriage paid to, CPT; freight carriage paid to FCP); указано место назначения. Условие означает, что продавец оплачивает фрахт за перевозку товаров до места назначения. Риск ущерба товарам или утраты их, а также любые дополнительные расходы, имеющие место после того, как товары были доставлены перевозчику, передаются от продавца покупателю.

Условие CPT требует, чтобы произвел экспортную очистку товара для вывоза. CPT применяется для любого вида перевозок, включая комбинированные.

8 Перевозки и страхование оплачены до ... (carriage and insurance paid to, CIP); указано место назначения. По этому условию продавец несет те же обязательства, что и по CPT, но с тем добавлением, что продавец должен обеспечить страховку груза против риска покупателя утраты или ущерба товаров во время перевозки. Поэтому продавец заключает договор о страховании и выплачивает страховую премию. Условия CIP требуют, чтобы продавец очистил товары до вывоза, уплатив соответствующие налоги и сборы.

Данное условие применяется для любого вида перевозок, включая комбинированные.

9 Доставлено за границу (delivered at frontier, DAF); указано место сдачи груза на границе. По этому условию продавец за свой счет обязан предоставить товар в распоряжение покупателя в согласованном месте поставки на границе в день или в срок, обусловленный в договоре купли-продажи, выполнить формальности для экспорта товара, взять на себя все риски до момента передачи товара покупателю на границе. Это условие используется, когда товары перевозятся по железной дороге или автотранспортом. Однако DAF может применяться и для других видов перевозок.

10 Доставлено с судна (delivered ex ship, DES); указан порт назначения. Продавец по этому условию доставляет товар в указанный порт назначения и предоставляет его покупателю с борта судна неочищенным для ввоза, берет на себя все расходы и риски, связанные с доставкой товара в указанный порт назначения. Покупатель принимает поставку товара с судна в указанном порту назначения, производит импортную очистку товара, берет на себя все расходы и риски с момента принятия товара от продавца, оплачивает продавцу его затраты на оформление свидетельства о происхождении товара и консульской фактуры. Данное условие применяется только при морских и речных перевозках.

11 Доставлено на причал, пошлина уплачена (delivered ex Quay, duty paid, DEQ); порт назначения указан. Это условие означает, что продавец обязан предоставить товар покупателю на причал в указанном порту назначения очищенным для ввоза. Продавец берет на себя все риски и расходы, включая пошлины, налоги и другие сборы, связанные с доставкой товара к месту назначения. Покупатель обязан принять товар на причале порта назначения, как только он будет предоставлен продавцом в его распоряжение, взять на себя все расходы и риски с момента принятия товара на причале и т.д.

12 Доставлено с неоплаченной пошлиной (delivered duty unpaid, DDU); указано место назначения. По этому условия продавец доставляет товар до

места в стране ввоза, указанного в контракте купли-продажи. Продавец несет все расходы и риски, связанные с доставкой товара, за исключением пошлин, налогов и других официальных сборов, производимых при ввозе а также расходов и рисков, связанных с выполнением таможенных формальностей. Покупатель оплачивает любые дополнительные расходы и берет на себя любые риски, вызванные несвоевременной очисткой товаров для ввоза. Данное условие может быть использовано независимо от вида перевозки.

13 Доставлено с оплаченной пошлиной (delivered duty paid, DDP); указано место назначения. Это условие означает, что обязан поставить товар в указанное место в стране ввоза в день или срок, обусловленный в договоре купли-продажи. Продавец берет на себя все риски и расходы, включая оплату пошлин, налогов и другие затраты на доставку товара, очищенного для ввоза. Покупатель обязан принять товар в указанном месте назначения. Покупатель несет все риски и расходы, связанные с товаром, с момента, когда он предоставлен в его распоряжение продавцом в указанном месте назначения.

3.9 Договор страхования груза

Современная внешняя торговля и морские перевозки, равно как и межрегиональные перевозки, не могут обходиться без страхования.

Как правило, в торговых договорах и контрактах вписывается пункт, предопределяющий страхование груза, страхователя груза, а в ряде случаев и условия страхования.

В основу страхования груза заложен имущественный интерес владельца груза, либо лица материально ответственного за его сохранность.

Страховым интересом страхователя, т.е. предметом его договора о страховании со страховщиком, является груз, плата за перевозку и ожидаемая прибыль.

Участниками отношений по перевозке груза выступают отправитель груза (грузоотправитель), получатель груза (грузополучатель), перевозчик

(транспортная организация либо владелец индивидуального транспорта), экспедитор - лицо, координирующее перевозки груза.

Страхование груза берет свое начало в средние века как морское страхование грузов и является одним из важных видов морского страхования.

Договор страхования груза - «карго» - заключается либо на перевозку конкретно определенного груза, либо на определенный отрезок времени.

Суть договора страхования - гарантировать страхователю защиту от наступления случайных, непредвиденных обстоятельств, приводящих к утрате и повреждению груза.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя. В заявлении указываются:

- данные и реквизиты страхователя;
- ориентировочная дата отправки и прибытия, срок хранения груза;
- наименование груза, его принадлежность и стоимость, упаковка (штуки, насыпь, налив);
- условия перевозки (транспорт, маршрут, охрана и т.д.);
- условия хранения;
- условия страхования (страховая сумма, риски);
- информация об убытках.

Страховая компания договор может заключать с осмотром и составлением описи и указанием всей информации по грузу, а также и без осмотра в зависимости от вида и способа перевозки груза.

Ответственность за правильность информации о грузе несет страхователь. Он должен сообщать страховщику о всех заключенных или заключаемых договорах по данному грузу, принимать все меры предосторожности, сообщать страховщику, как только это станет ему известно, о всех существенных изменениях в риске, незамедлительно сообщать страховщику место нахождения утраченного груза если последний найден.

При определении объема ответственности страховщика применяются три стандартных вида условий:

- «с ответственностью за все риски». По этому условию страховщиком компенсируются все убытки в результате повреждения или полного уничтожения грузов вследствие аварии, либо любой другой причины, кроме: военных рисков, прямого или косвенного воздействия радиации, особых свойств груза, а также умысла и грубой небрежности страхователя. По договоренности сторон большинство исключенных из объема ответственности рисков может быть принято на страхование за дополнительную премию и на особых условиях;

- «с ответственностью за частную аварию». Возмещению подлежат убытки в результате пожара, взрыва, выброса судна на берег, посадки на мель, затопления, опрокидывания, схода с рельсов погрузочных кранов, пропажи судна без вести, воздействия различных природных бедствий и т.д.;

- «без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения». По этим условиям ответственность страховщика распространяется примерно на те же случаи, что и в предыдущем условии, но возмещению подлежат лишь убытки от полного уничтожения всего или части груза, в случае крушения или столкновения судов, опрокидывания, посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне.

По договоренности между сторонами в стандартные условия договора страхования могут быть внесены изменения и уточнения, такие как: ответственность за хранение груза при перевалке груза, промежуточное складирование груза или временное его хранение в пункте назначения. По дополнительным договорам груз может быть застрахован на это время по рискам: пожар, взрыв, просадка грунта, залив грунтовыми водами, водами отопительной и водопроводной систем, стихийные бедствия и другие риски присущие имущественному страхованию.

По дополнительным условиям может страховаться груз с ответственностью за риски хранения, по которым страхуется имущество.

Не подлежат возмещению убытки, явившееся следствием:

- умысла или грубой неосторожности страхователя,

выгодоприобретателя;

- ненадлежащей упаковки или укупорки грузов и отправки грузов в поврежденном состоянии, нарушений требований к формированию укрупненных грузовых мест;

- изменения температурно-влажностного режима;

- перевозки вместе с застрахованным грузом опасных грузов, требующих особых мер предосторожности или запрещенных к перевозке;

- повреждения груза червями, грызунами, насекомыми и др.;

- по форс-мажорным обстоятельствам;

- задержки в доставке груза и изменения цен;

- производственных дефектов груза;

- получения груза в пункте назначения лицом, на то не уполномоченным;

- неправильного, несвоевременного или неполного оформления перевозочных документов.

Каждый вид груза подвержен своим специфическим рискам. Насыпные по характеру риска отличаются от наливных грузов, продукты питания - от оборудования и сложной техники, химикаты - от продукции легкой промышленности, поэтому подходы к оценке риска в зависимости от состава груза, транспортного средства и способа размещения на нем, срока и географии транспортировки требуют в своем большинстве индивидуального подхода, как в оценке риска, так и в расчете тарифной ставки.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон на основании документов купли-продажи, подтверждающих стоимость груза.

Если стоимость груза документально не подтверждена, то она не должна превышать рыночную на момент заключения договора, при этом при расчете используются объемные или количественные показатели страхуемого груза и его состояния на момент принятия на страхование.

Страховая премия определяется индивидуально исходя из установленной тарифной ставки с учетом вида перевозимого груза, его

упаковки, периода и способа перевозки или хранения, места нахождения груза при перевозке водным транспортом (в трюме или на палубе), дальности перевозки, района плавания и специализации судов и т.п.

По соглашению сторон устанавливается франшиза, как правило, она соответствует норме естественной убыли.

Страховщик несет ответственность в пределах страховой суммы, и начинается она с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и в течение всей перевозки до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный пункт назначения, указанный в страховом полисе.

Одним из первых требований порядка взаимоотношений сторон при наступлении страхового случая является обязанность страхователя известить страховщика или его представителя о наступлении страхового случая, принять меры к спасению груза и минимизации возможного ущерба. Страхователь должен предоставить возможность страховщику производить осмотр поврежденного груза и при необходимости обеспечить страховщика необходимыми документами для предъявления регрессного иска к виновнику причинения ущерба.

При наступлении страхового события страхователь представляет документы на выплату, включающие в себя:

- полис, железнодорожные накладные на перевозимый груз и другие перевозочные документы;
- заявление на страховое возмещение с описанием произошедшего события с приложением;
- справки о возбуждении уголовного дела или другого официального документа, подтверждающего факт страхового события;
- акт осмотра груза, составленного аварийным комиссаром, акт экспертизы, оценки, аварийный сертификат и т.п. в зависимости от характера груза, способа перевозки и подходов в оценке ущерба.

В течение 3-х суток после получения необходимых документов страховая компания оформляет материалы на выплату.

Страховщик должен возместить страхователю все произведенные им расходы по предотвращению или уменьшению убытков, возникших в результате страхового случая. Размер убытка определяется представителем страховщика с участием страхователя. В случае появления разногласий каждая из сторон может потребовать, чтобы убыток был определен независимой экспертизой.

Ущерб возмещается в размере пропорционально принятой ответственности страховщиком по застрахованному грузу.

Права на груз, по которому произведена выплата, переходит страховщику по договору абандон, (передача прав страховщику на утраченный груз).

Правилами страхования предусматривается следующее:

страховщик может отсрочить выплату по свершившемуся событию в случаях:

- если он не уверен в правомочности страхователя на получение страхового возмещения;

- если возбуждено уголовное дело против страхователя и ведется расследование обстоятельств, приведших к возникновению убытков;

- при утрате доверия к страхователю при несоблюдении им правил или получении возмещения от третьих лиц.

Договоры на страхование грузов могут заключаться как на каждую отправку, так и генеральный договор на страхование всех грузов. Срок не устанавливается.

По каждой отправке страхователь обязан сообщить основные сведения об отправляемых грузах, пунктах отправления и назначения, видах перевозочных средств, а также информировать страховщика обо всех изменениях в риске.

Существенное значение для оценки степени несохранности груза имеет документ, составленный в порту прибытия. В порту назначения могут выдаваться два документа, свидетельствующие о состоянии доставленного груза. Первый составляют портовые власти или прочие организации, уполномоченные в соответствии с местными законами и обычаями на выполнение такой работы (таможенные службы, агенты судовладельца и грузополучателя и т. д.). Такой документ составляется по обычаям данного порта.

Второй документ - это аварийный сертификат («survey report»), который составляется аварийно-комиссарскими компаниями лишь по просьбе и за счет лица, обратившегося за осмотром. Смысл его в независимой оценке причин, размера и места наступления ущерба. Чаще всего он составляется в страховых целях.

Обоснованную претензию перевозчику и иск страховая компания может заявить в течение года со дня выдачи груза, а груз не выдан, со дня, когда он должен быть выдан.

Главным документом, обосновывающим размер требования страховой компании, является аварийный сертификат. Он составляется одним из назначенных страховой компанией аварийных комиссаров по просьбе грузополучателя. Услуги аварийного комиссара оплачиваются грузополучателем и затем компенсируются ему страховой компанией вместе с оплатой страховой претензии.

Согласно закону (ст. 393 Гражданского кодекса РФ) ущерб должен быть возмещен его причинителем полностью. Поэтому, предъявляя требования к перевозчику, следует стремиться к тому, чтобы надлежащим образом обосновать их, что удается не всегда, ибо у перевозчика обычно находится масса причин, чтобы снять с себя ответственность.

Не грузовладелец обязан доказывать вину перевозчика, а наоборот, перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины.

Существенным фактором при предъявлении претензий и исков морскому перевозчику является установленное законом ограничение его ответственности - тот предел, выше которого перевозчик не несет ответственности при любой форме его вины.

Для заявления претензии морскому перевозчику должны быть представлены следующие документы:

- оригинал коносамента;
- оригинал страхового полиса;
- счета;
- спецификации;
- акты приемки груза в порту назначения;
- аварийный сертификат;
- суброгационная расписка.

Описанный выше порядок предъявления претензий морскому перевозчику, естественно, не охватывает всех нюансов этой работы. В каждом конкретном случае следует обращаться к законам и справочной литературе.

3.10 Минимизация убытков при транспортировке застрахованных грузов

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

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

- а) место назначения груза;
- б) путь от экспортера до получателя;
- в) каким транспортным средством осуществляется доставка груза;

- г) где осуществляется перевозка и какими средствами;
- д) предполагается ли контейнерная отправка;
- е) в каком месте судна размещается груз;
- ж) условия в порту назначения (время ожидания до разгрузки судна);
- и) заключительная транспортировка груза к месту назначения (дорожные условия);
- к) условия разгрузки и перемещения грузов в пункте назначения;
- л) условия складирования;
- м) климатические условия при транспортировке и в пункте назначения (влажность воздуха, температурные колебания и т.д.).

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

Упаковка обычно не влияет на возрастание стоимости перевозимых грузов, но порой существенно увеличивает непроизводственные расходы. В то же время экономия на упаковке значительно повышает риск транспортных убытков, что обязывает упаковочные и экспедиторские организации обращать внимание отправителя на вероятные нагрузки на трассе и предлагать осуществлять упаковку надлежащим образом.

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

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

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

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

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

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

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

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

- наименование получателя;

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

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

Из-за неудовлетворительно оформленной маркировки могут возникнуть неприятные последствия:

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

3.11 Страхование контейнерных перевозок

Международная практика последних десятилетий показала, что перевозка в контейнерах является наиболее эффективным способом транспортировки грузов, особенно в международной торговле. Вопросам контейнеризации в России также придается большое значение.

Морские контейнерные перевозки внешнеторговых грузов в нашей стране стали интенсивно развиваться, начиная с 70-х годов. Именно в это время в практику международных морских перевозок были внедрены

крупнотоннажные 10-, 20-, 30- и 40-футовые контейнеры, стандартизированные типоразмеры которых были одобрены большинством стран мира [58].

Организация в России контейнерной транспортной системы потребовала создания специализированного подвижного состава: судов контейнеровозов, удлиненных железнодорожных четырехосных платформ для перевозки одновременно трех 20-футовых контейнеров, автомобильных полуприцепов и тягачей. Сооружены специализированные контейнерные станции и причалы (терминалы), оборудованные высокопроизводительными перегрузочными средствами большей грузоподъемности и автоконтейнеровозами. На контейнерных линиях практикуется последовательная перевозка морским, железнодорожным и автомобильным транспортом. По международной Транссибирской контейнерной линии осуществляется транзит крупнотоннажных контейнеров через территорию России.

Перевозка в контейнерах была введена с целью, во-первых, сократить время и расходы на перегрузочные операции и, во-вторых, обеспечить большую сохранность грузов.

В результате разработки соответствующих стандартов для международных перевозок контейнер стал рассматриваться уже не просто как многоразовая тара.

Разнообразие грузов, поддающихся контейнеризации, привело к необходимости создания специализированных контейнеров, которые вписывались бы в стандарты, разработанные международной организацией по стандартизации (ИСО) для универсальных контейнеров. Сейчас такие контейнеры широко используются на международных линиях.

В настоящее время на международных грузовых линиях используются следующие виды специализированных контейнеров:

- сухогрузные контейнеры с нестандартным размещением дополнительными дверями, боковые двери, двери неполной длины и т. д.;
- открытые контейнеры, используемые под крупногабаритные грузы, в которых для удобства погрузочно-разгрузочных работ нет верхней и/или

боковых панелей. Открытые панели таких контейнеров закрывают брезентом, Для перевозки особо громоздких тяжеловесных грузов используются контейнерные платформы стандартных размеров без боковых стенок;

- складные контейнеры. Это обычно сухогрузные контейнеры, которые при перевозке порожними могут складываться. В сложенном виде четыре таких контейнера занимают столько же места, сколько один обычный, позволяя снизить расходы при перевозке порожняка;

- изотермические контейнеры. Используются в основном для перевозки в них пищевых грузов. Термоизоляция, которой покрыты стенки этих контейнеров, ограничивает теплообмен с окружающей средой. Большинство изотермических контейнеров оснащено автономной холодильной системой или оборудовано устройством для подключения к общей холодильной установке на контейнеровозе;

- рефрижераторные контейнеры, которые относятся к изотермическим, но оснащены более мощной автономной холодильной установкой. Это достаточно дорогие агрегаты, так как помимо охлаждения груза они могут поддерживать в контейнере определенный микроклимат;

- контейнеры-цистерны, получившие в последние годы широкое распространение. Они предназначены для транспортировки жидких, газообразных и сыпучих грузов, и поэтому их габариты соответствуют стандартам ИСО для сухогрузных контейнеров.

Эффективность использования контейнеров на международных грузовых линиях повысилась после принятия в 1972 г. Таможенной конвенции, существенно облегчившей их транзитное движение через государственные границы. Конвенцией обеспечивается беспрепятственный провоз контейнеров через территорию государства при условии надлежащей конструкции контейнера и сохранности таможенных пломб.

В своём большинстве предприниматели и коммерческие фирмы используют арендованные контейнеры и приобретаемые по лизинговым сделкам.

Арендатор обязан также застраховать контейнеры на период аренды от огневых рисков, пропажи и общей аварии.

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

В страховом полисе должно быть оговорено, что в случае утраты контейнера арендатор должен возратить лизинговой компании соответствующую сумму, составляющую определенный процент от суммы первоначальной стоимости контейнера и расходов по его приобретению. Аналогично решается вопрос, если арендатор просто решает оставить контейнер в своей собственности.

Срок аренды начинается с непосредственного поступления контейнера в распоряжение арендатора и заканчивается при возврате его в исправном состоянии в терминал лизинговой компании. Если к моменту возврата контейнер оказывается в неисправном состоянии, срок продлевается до окончания ремонта, в случае утраты - до получения компанией соответствующей суммы.

В отличие от морского страхования, страхование контейнерного комплекса - относительно новая сфера деятельности, которая ставит много проблем, и страховым компаниям приходится уделять значительное внимание развитию и оптимизации страховой политики в этой сфере.

В страховании контейнеров основную массу убытков, не считая страховых случаев, затрагивающих целую партию контейнеров (обвал штабеля, гибель контейнерова и т.д.), составляют индивидуальные повреждения, которые в массе своей повторяются.

При рассмотрении отдельных претензий по возмещению убытков, связанных с ремонтом или гибелью контейнера, страховщик определяет размер покрываемой части убытка, исходя из оговорок, предусмотренных во всех

правилах страхования. При этом решение о размере возмещения по претензии в каждом отдельном случае, как будет показано ниже, носит достаточно субъективный характер.

Для рассмотрения претензий требует от страхователя перечисленные ниже документы:

- акт осмотра независимым сюрвейером или его штамп по оценке ремонта (в случаях, оговоренных в договоре страхования);

- последнюю обменную расписку. Этот документ выдается при смене видов транспорта на пути следования контейнера и служит для установления конкретного виновника повреждений. На практике страховщики сталкиваются с большими трудностями при затребовании этого документа;

- квитанцию о продаже на лом (в случае полной конструктивной гибели контейнера) с указанием его стоимости;

- письмо-претензию.

Следует добавить, что согласно правилам должны быть представлены любые документы и сведения в отношении конкретного страхового случая, которыми располагает страхователь или его агенты, иначе претензия может быть отклонена.

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

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

При страховании контейнеров на других условиях, которые принято сокращенно называть «от полной гибели», возмещаются только убытки гибели контейнеров, а также падающая на контейнеры доля по общей аварии, расходы

по спасению контейнеров и предотвращению или уменьшению убытков, подлежащих оплате по условиям страхования. Затраты на ремонт контейнеров (кроме случаев общей аварии) по данному условию страхования возмещению не подлежат. В остальном оба вида условий совпадают.

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

Как и при всяких работах с тяжеловесными грузами, работы по обработке, транспортировке, перевалке и складированию контейнеров могут быть связаны с причинением материального или физического ущерба третьим лицам, который по закону должен быть возмещен виновной стороной.

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

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

3.12 Контрольные вопросы

1 Виды сделок используемые в МЭО.

2 В каких случаях государству выгоднее чтобы сделки МЭО заключались по системе СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС и почему.

3 Факторы риска, учитываемые при страховании грузов.

4 Варианты оценки и принимаемой ответственности при страховании груза.

5 Что из себя представляет оговорки «А», «В» и «С» при страховании груза?

6 Порядок заключения и риски при страховании груза.

7 Что из себя представляет сделка франко-граница.

8 В чем суть и преимущество контейнерных перевозок.

9 Виды контейнерных перевозок используемых в международных торговых отношениях.

10 Порядок оформления выплат по страховым событиям.

3.13 Тесты

1 Можно ли отнести к страховым событиям при страховании грузов:

- а) повреждение груза при дорожно-транспортном происшествии;
- б) несоответствие упаковки, в результате порчи груза;
- в) пропажа груза вместе с транспортным средством;
- г) внутренняя порча, усушка, гниение;
- д) несоответствие груза в упаковке предъявленным сопроводительным документам.

2 Страховыми рисками на условиях «С ответственностью за частную аварию» являются:

- а) пропажа груза вместе с перевозочным средством;
- б) повреждение и гибель груза в результате подмочки забортной водой;
- в) ненадлежащей упаковки или укупорки груза;
- г) убытки от повреждений или гибели груза при погрузке или выгрузке груза;
- д) изменение температурно-влажностного режима.

3 При страховании на условиях «Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения» страховыми событиями являются:

- а) убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения перевозочных средств;
- б) убытки от повреждения груза при повреждении судна льдом;
- в) повреждение груза червями, грызунами или насекомыми;
- г) повреждение перевозимого застрахованного груза вместе с опасным грузом, запрещенным для перевозки.

4 При страховании на условиях «С ответственностью за частную аварию» ущерб не возмещается произошедшую вследствие:

- а) отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками;
- б) кражи, грабежа или недопоставки груза;
- в) повреждение груза вследствие крушения;
- г) посадки судна на мель;
- д) задержки в доставке грузов и изменении цен.

5 Можно ли отнести к страховым событиям при страховании «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения» риски:

- а) повреждение груза при ударе перевозочного средства о неподвижный предмет или столкновение с другим перевозочным средством;
- б) обесценение груза вследствие загрязнения или порчи тары при целостности наружной упаковки;
- в) выбрасывания за борт и смытия волной палубного груза;
- г) все необходимые меры, принятые для спасения груза или тушении пожара;
- д) недостача груза при целостной наружной упаковке.

6 Страховая сумма устанавливается в размере:

- а) суммы, указанной в заявлении страхователя;

- б) по соглашению сторон;
- в) суммы, подтвержденной перевозочными документами.

7 При превышении объема перевозимого груза над заявленной страховой суммой по договору:

- а) объем ответственности страховщика будет соответствовать объему перевозимого груза;
- б) объем ответственности страховщика определяется пропорционально отношению заявленной суммы к объему перевозимого груза.

8 При заключении договора страхования груза страхователь представляет:

- а) заявление;
- б) перевозочные документы, подтверждающие объемы и характер груза;
- в) документы на перевозочное средство;
- г) документ, подтверждающий факт оплаты страховой премии

9 Договор страхования прекращает свое действие:

- а) при доставке груза в место назначения и выгрузке его из перевозочного средства;
- б) по истечении указанного в договоре срока, но груз еще находится в пути следования;
- в) при выплате страхового возмещения в размере страховой суммы;
- г) в случае принятия судом решения о признании договора недействительным с момента его заключения.

10 Будет ли произведена выплата ущерба по застрахованному грузу, если страхователь:

- а) принял меры для уменьшения убытка и спасения застрахованного груза;

б) представил аварийному комиссару возможность проведения осмотра поврежденного груза;

в) не представил железнодорожные накладные и акт осмотра груза аварийным комиссаром;

г) не представил выписки из судового и машинного журнала;

д) передал документы страховщику на право регресса.

11 Экспертиза поврежденного груза проводится за счет:

а) страховщика;

б) страхователя;

в) стороны, потребовавшей ее проведение.

12 Груз считается пропавшим без вести:

а) при морских перевозках, если со времени запланированного прибытия прошло 60 суток;

б) при железнодорожных перевозках – не выдан по требованию грузополучателя в течение 45 суток;

в) при автоперевозках не выдан по требованию грузополучателя при городских грузоперевозках в течение 15 дней со дня приема груза;

г) при автоперевозках, если груз не обнаружен при розыске в течение 120 суток.

13 Страховщик имеет право отсрочить выплату страхового возмещения в случае, если:

а) у него имеются обоснованные сомнения в правомочности страхователя на получение страхового возмещения;

б) отсутствия средств на расчетном счете страховщика;

в) возбуждено уголовное дело против страхователя;

г) утрачено доверие к страхователю.

14 Договор страхования считается недействительным с момента его заключения, если:

- а) это предусмотрено действующим законодательством РФ;
- б) не указан порядок проплаты страхового платежа;
- в) он заключен после события, признанного страховым случаем;
- г) не указан порядок страхового возмещения.

15 Договор страхования груза вступает в действие :

- а) с момента подписания договора;
- б) с момента проплаты страхового платежа;
- в) с момента погрузки его в транспортное средство.

16 При договоре сделке СИФ продавец:

- а) фрахтует судно, доставляет товар к борту;
- б) доставляет товар к борту и грузит;
- в) фрахтует судно, доставляет товар к борту и грузит его;
- г) фрахтует, доставляет и грузит товар на судно и страхует груз.

17 При сделке ФОб продавец:

- а) фрахтует судно, доставляет товар и грузит его на борт;
- б) доставляет товар и грузит его на борт;
- в) фрахтует судно и страхует груз.

18 При импорте для государства выгоднее сделка:

- а) ФОб;
- б) КАФ;
- в) СИФ;
- г) ФАС,

19 Коносамент это:

- а) двусторонний договор перевозки, заключенный в пользу владельца груза, либо получателя груза;
- б) документ необходимый для растоможки груза;
- в) документы решающие перевозку груза.

20 Договор абандон это:

- а) документ подтверждающий величину пропавшего груза;
- б) документ означающий разбирательство в утраченном грузе;
- в) передача прав собственности груза страховщику на величину утраченного груза.

4 Страхование технических рисков

4.1 Объекты страхования, относящиеся к внешнеэкономической деятельности

Бурное развитие внешне-экономической деятельности, подписание и осуществление многомиллиардных международных контрактов, с участием широкого межгосударственного участия в них, таких как северный и южный газовые потоки по дну Балтийского и Черного морей, транзит туркменского и узбекского газа с включением в российскую газовую сеть, строительство нефтепровода Восточная Сибирь – Находка и в сторону Китая с участием японского и китайского капиталов, освоение шельфа Шитохманского газа нефтеносного месторождения в Баренцевом море, создание автомобильных заводов по созданию автомобилей зарубежных марок на территории Российской Федерации, создание авиаконцерна по производству гражданских аэробусов с участием Узбекистана и Украины, и целый ряд других заключенных со странами пяти континентов.

В своем большинстве контракты заключены не на потребительские товары, а по созданию капиталобразующих отраслей, как в России, за счет иностранных инвесторов, так и за рубежом в строительстве производственных мощностей с участием российского капитала.

Как правило, поступление инвестиций осуществляется путем строительства и укомплектования объекта оборудованием страной производящей оборудование и инвестирующей создание объекта в соответствии с контрактом, оборудование не только поставляется, но и ведутся его монтажные и пусконаладочные работы. В контрактах зачастую оговариваются и техническое обслуживание поставленного оборудования.

Таким образом, круг объектов осуществляемых по внешнеэкономическим контрактам как внутри России за счет иностранных инвесторов, так и контрактов России по выполнению заказов за рубежом

достаточно широк. Риски по их осуществлению велики и непредсказуемы. Отсюда можно сделать вывод, что страхование технических рисков – включает комплекс страхования рисков, связанных со строительными и эксплуатационными работами, страхование строительно-монтажных рисков, страхование машин от поломок, страхование послепусковых гарантийных обязательств, страхование электронного оборудования и др.

Строительно-монтажное страхование в еще большей степени, чем страхование имущества предприятий, связано с огромными страховыми суммами ущерба и очень зависит от перестрахования. Поэтому перестраховщики определяют его «лицо» в решающей степени. Самый авторитетный перестраховщик строительных и вообще технических рисков – Мюнхенское перестраховочное общество.

Так же, как и в страховании имущества предприятий, страхователи здесь – только юридические лица, однако их круг намного уже. Тарификация в этом страховании строго индивидуальная и практически проводится во взаимодействии с перестраховщиками, договоры – свободного построения, хотя стандартные международные формы договоров существуют и применяются широко. Рассмотрение претензий еще сложнее, нестандартное, дольше, чем в страховании имущества предприятий, и часто требуют участия инженеров-экспертов. Доля этого страхования в общем сборе премий невысока. Невелико и число компаний, которые им занимаются, требования же к их профессионализму очень высоки.

Реальный круг потенциальных страхователей – иностранные компании и российские крупные подрядчики, управляемые по западным стандартам, а также западные девелоперы. Кроме того, важным источником бизнеса могут быть местные власти (городские, областные, районные), которые всегда в большей или меньшей степени контролируют строительство на своих территориях и способны сильно влиять на решения о страховании строительства.

Кроме того, переговоры о страховании отличаются исключительно долгим циклом – для крупных проектов они могут продолжаться один – два года, пока готовится договор подряда (пытаться вести переговоры после его подписания уже поздно). Переговоры могут останавливаться и затем возобновляться, и так не один раз.

Страхователями в строительном-монтажном страховании могут быть все участники инвестиционного процесса:

- подрядчики (прежде всего генеральные подрядчики, а субподрядчики в основном только пользуются страховой защитой, но не покупают сами);
- заказчики;
- инвесторы.

При этом страхование всегда заключается в пользу подрядчика. Реально главный партнер для этого страхования – подрядчик, потому что именно деньги дает заказчик – и он всегда имеет право и возможность вмешаться в выбор страховщика и обсуждение условий договора, и участвовать в решении вопроса о страховании – даже тогда, когда все переговоры вел подрядчик. Практически те же права у инвестора – ведь он есть по существу «важнейшая часть» заказчика, выполняет одну из его ключевых функций.

Мотивация страхователей в основном прямая – защита от ущерба, но может быть и косвенной, если страхования требует инвестор, или только заказчик (но не подрядчик), или кредитующий проект банк, или местные власти.

Как правило в контрактах на проведение строительном-монтажных работ указывается конечная цель как будут производиться работы и в каком состоянии будет сдаваться объект.

Существует две формы определения сдаваемого объекта «Под ключ» и «Поставка и контроль». По условиям сдачи «Под ключ» интерес в страховании у подрядчика ибо он сам приобретает материалы, комплектующие и оборудование для строительства и монтажа и отвечает за их сохранность. По условиям «Поставки и контроль» заказчик обеспечивает подрядчика

материалами, комплектующими и оборудованием. Естественно в этом случае его интерес в страховании строительных работ за исключением страхования ответственности и от несчастного случая.

Зарубежными и российскими законодательно-правовыми нормами установлено обязательное страхование имущества и гражданской ответственности по объектам иностранного подчинения, совместным предприятиям по правилам страхования страны, создающей этот объект.

Соответственно страны – страховщики при страховании объектов, относящихся к категории внешнеэкономической деятельности проводят страхование по своим, лицензированным органами страхового надзора, правилам. Но это не означает, что это догма. Существует ряд норм и положений, регламентирующих внешнеэкономическую деятельность, которым придерживаются страховщики на мировом страховом рынке.

В основном это связано с международными торговыми договорами, правилами перевозки и ответственности перевозчиков, разрешением конфликтов, присущим морским, воздушным и наземным перевозкам, а также ответственности лиц, прямо или косвенно связанных с внешнеэкономической деятельностью.

Исходя из вышесказанного ряд видов страхования в предлагаемом учебнике изложено в соответствии с действующими правилами лицензированными органами государственного страхового надзора Российской Федерации.

4.2 Страхование строительного-монтажных рисков

4.2.1 Причины и необходимость страхования строительного-монтажных рисков

С каждым годом число объектов, создаваемых за счет и при непосредственном участии иностранных инвесторов растет.

Характер содержания и виды возводимых объектов самые различные, начиная от крупных производственных комплексов, вплоть до вложения капитала в малый и средний бизнес, в систему АПК.

Практически все вложения в обязательном порядке сопряжены со строительством и монтажом оборудования. Отсюда потребность в страховании объектов в процессе их создания и пуско-наладке постоянно увеличиваются.

Для капитального строительства с его длительным инвестиционным циклом, значительной ресурсоемкостью и постоянной зависимостью от природных и техногенных воздействий необходима всесторонняя безопасность его подразделений. Современный уровень развития страхования создает предпосылки для организации системы страхового сопровождения производственной и хозяйственной деятельности подрядных фирм по аналогии с проектным и научным сопровождением, которое является обязательным для строительства сложных объектов.

Страхование в строительном комплексе должно соответствовать экономическим особенностям производственной деятельности подрядных подразделений; учитывать сложные, порой уникальные природные, технические и технологические условия возведения объектов. В этой связи страховая деятельность должна быть организована как система, структура и функциональные связи которой наиболее эффективно соответствуют цели – комплексной защите строительных организаций и объектов от рисков.

Строительно-монтажные, ремонтно-восстановительные и реставрационные работы - это целое направление предпринимательской

деятельности, определенное место в которой занимают иностранные фирмы, имеющее свою специфику по организации работ, количеству задействованных субъектов в лице подрядчиков и субподрядчиков, в сроках исполнения работ и особенностях в принятии ответственности по выполненным работам, возможных рисках и природы их происхождения, числу используемых видов страхования.

В настоящее время страхование строительных рисков является составной и неотъемлемой частью любого строительного инвестиционного процесса и позволяет на всех его стадиях – от разработки технико-экономического обоснования до пуска объекта в эксплуатацию – не только компенсировать страхователю внезапные и непредвиденные убытки, возникающие при строительстве, но и защитить капиталовложения в строительство. Кроме того, страхование позволяет экономить финансовые средства за счет отказа от создания резервных фондов на случай возникновения ущерба, что дает возможность подрядчику направлять эти средства на другие нужды. Если наступит страховой случай, восстановление объекта может быть произведено значительно быстрее за счет компенсации страховщиком дополнительных расходов, связанных со срочной доставкой стройматериалов, техники, платой расходов по расчистке территории и сверхурочными работами.

Для строительных организаций предложены все необходимые виды страхования, объединенные в комплексную программу:

- строительно-монтажных работ (СМР);
- гражданской ответственности при выполнении СМР,
- профессиональной ответственности строителей,
- послепусковых гарантийных обязательств.

Страхование рисков при строительстве и монтаже по международной классификации относятся к страхованию технических рисков (technical lines insurance) или так называемому «инженерному страхованию» (engineering insurance) [63].

Страхование строительно-монтажных рисков вызвано в первую очередь тем, что незначительные ошибки и упущения как на стадии проектирования, так и при проведении строительно-монтажных работ приводят к необратимым последствиям, вплоть до разрушения, или в лучшем случае, разборке и демонтажу объектов, что в конечном итоге ведет к колоссальным материальным, людским и финансовым потерям.

Если проследить мировую статистику аварий, то она отмечает ежегодно по 800-1000 крупных аварий, приносящих значительные жертвы. Падают 8, 9, 12 этажные дома, срезаются перекрытия, разрушаются производственные здания, мосты, плотины и многое другое.

Только за последние 7-10 лет по России имеем массу случаев серьезных разрушений, приводящих к многочисленным катастрофическим, материальным и людским потерям. Отдельные случаи доводятся средствами массовой информации, а многие известны только в местах их происхождения.

Рушатся и проваливаются дома в Москве. Например, 13-14 мая 1998 г. на ул. Большая Дмитровка провалился дом по причине неисправности водопровода. Вода промыла грунт с образованием пустоты. Дом сполз в образовавшийся котлован, в соседних домах появились трещины.

15 ноября 2002 года во Владивостоке строители, пробивавшие в центре Владивостока скважины под бетонные опоры автомобильного моста, буром пробрили трубу городского водовода метрового диаметра, оставив без воды значительную часть города и подтопив стоящие в низинах одноэтажные жилые дома и другие объекты.

7 августа 2003 г. в Москве рабочие фирмы «Донстрой» при проведении строительных работ повредили три кабельные линии. В результате чего на 1 час оказались обесточены шесть трансформаторных подстанций и без электричества остались посольства Швеции, Румынии, Болгарии, Венгрии и КНДР.

Вечером в 19:15 в субботу 14 февраля 2004 года, в самом крупном в Европе аквапарке «Трансенваль Парк», расположенном на юго-западе Москвы

в микрорайоне Ясенево, где в этот момент находилось около 1300 человек, рухнул купол над бассейном, под которым находилось от 270 до 470 человек. По данным МЧС РФ, площадь обрушения составила свыше 5 тыс. кв. м, погибли 28 человек. Более 100 человек получили различные травмы, из них 68 были госпитализированы. Комплекс занимал площадь 20200 квадратных метров, вмещал 2000 посетителей и включал в себя бассейны с быстрой и медленной водой, водные аттракционы, установку для серфинга, а также ресторан, кафе, боулинг, бильярдную, магазин сопутствующих товаров, камеру хранения, тренажерный зал, салон красоты, спортивный бассейн и несколько бань. Согласно выводам московской комиссии, причиной обрушения крыши аквапарка стали ошибки при проектировании кровли архитектурной мастерской «Сергей Киселев и партнеры», которая не учла радиальные и сдвиговые деформации, повлекшие за собой такие уровни сдвигов, при которых 11-я колонна могла просто выскочить из своей опоры.

Подобных причин много - это слабые грунты, старые водопроводные и канализационные сети с утечками воды и образованием водяных линз и провалом грунта, особенно в грунтах с карстовыми пустотами. Это недостаточно добросовестные изыскания грунтов под строящиеся объекты, неквалифицированные рекомендации изыскателей, это невыполнение требований по забивке свай, ошибки в расчетах и монтаже фундаментов и других, относящихся к категории скрытых работ.

Не случайно постановлением Правительства от 25.03.96 г. № 351 п. 5к записано требование: при лицензировании строительно-монтажной деятельности предоставлять в лицензионные органы справки от страховых компаний, подтверждающих о проводимом страховании строительно-монтажных рисков.

4.2.2 Особенности страхования строительного-монтажных рисков

Страхование строительного-монтажных рисков имеет целый ряд своих специфических особенностей, среди которых:

- многомиллионные контракты и система их перестрахования. Только убедившись в качестве проекта как с точки зрения его конструктивных и технологических требований, организации работ и квалификации подрядчиков и субподрядчиков, возможно полное и надежное перестрахование. Строительно-монтажные работы в настоящее время имеют интернациональную тенденцию. Заказчики и подрядчики - представители различных стран, поэтому вопрос надежного перестрахования занимает особое место;

- экспертиза объекта. Процесс проектирования начинается с выбора площадки и изыскания при новом строительстве, оценке объекта, его состояния при реконструкции и реставрации. От того, как качественно будут проведены эти работы, зависит и качество самого проекта, ибо ошибки и упущения на первоначальной стадии проектно-изыскательских работ приведут к серьезным последствиям при проведении строительного-монтажных работ.

Процесс страхования строительного-монтажных работ длительный и начинается как правило за 2-3 месяца до момента заключения контракта на строительство и подписания договора страхования. Получение необходимой документации, обсуждение и экспертиза проектно-сметной документации проходит как минимум от 2-3-х недель до 6 и более месяцев в зависимости от объемов и особенностей предстоящего к строительству объекта;

- стоимость страхования при проектировании закладывается в стоимость объекта и отражается в проектно-сметной документации;

- в строительном-монтажном страховании возможны генеральные полисы – правда, не как договоры страхования (как в страховании грузов), а как рамочные соглашения, где определяются стандартные условия отдельных договоров. Договоры при этом нужно оформлять обязательно. Генеральные полисы удобны для тех случаев, когда подрядчик выполняет достаточно

большое число сравнительно коротких и однотипных договоров подряда – например, по реконструкции цехов, ремонту офисов, специализированным работам (кровельным, гидроизоляционным, дорожным, монтажу лифтов). Для страховщиков и особенно для продавцов генеральные договоры очень привлекательны – они позволяют получать стабильный поток бизнеса при относительно небольших трудозатратах. Исполнение каждой выполненной работы оформляется актом и заносится в ведомость полиса. Внесение объема выполненных работ в полис можно производить и при завершении работ по конкретному объекту (см. приложения М, Н, П);

- страхование строительно-монтажных рисков производится с организациями, имеющими лицензию на право проведения строительно-монтажных и проектных работ.

Строительно-монтажное страхование является высокоспециализированным видом страхования. Оно не терпит шаблонов. Разнообразие отраслей промышленности, сооружаемых объектов даже в пределах одной отрасли делает практически невозможным унифицированный подход к тому или иному риску. Нельзя, конечно, сравнивать строительство жилого здания с морскими платформами по добыче нефти и газа, но даже каждое жилое здание и каждая платформа имеют свои индивидуальные особенности, требующие детальной оценки риска на конкретной территории.

Если в транспортном страховании имущества и грузов можно употребить классификацию рисков по направлению транспортировки, по категории грузов, в автостраховании - по марке автомашины, объему цилиндров, в имущественном страховании - по видам и состоянию объекта, то в строительно-монтажном страховании такой классификации не существует, и каждый риск оценивается индивидуально.

Строительно-монтажные операции являются наиболее капиталоемкими. Повышается роль фирм, специализирующихся на строительстве капитальных объектов. Растет цена контрактов по строящимся объектам, инфляционные

процессы ведут к увеличению стоимости сырья, топлива и материалов, усложнению технологических процессов.

Страхование строительно-монтажных рисков по сравнению с другими видами страхования предполагает вовлечение большого числа заинтересованных сторон. В крупном контракте обычно задействованы проектировщики, транспортники, консультанты, строители, изготовители технологического оборудования, шефмонтажеры и т.д., что с юридической точки зрения представляет иногда большие сложности. Определение вины той или иной стороны по производственному ущербу зачастую делает необходимым широкое привлечение юридических служб. Иногда судебные разбирательства тянутся долгое время, что отрицательно отражается на результатах страхования, так как в момент возмещения убытка в результате инфляции сумма его значительно возрастает. Для рассмотрения вопросов, связанных со страхованием строительно-монтажных рисков, необходимо, прежде всего, четко представлять себе, что собираемся страховать, какова предполагаемая будет страховая ответственность, какие возможные риски в целом по строительно-монтажному комплексу, на каких условиях будет проводиться страхование, применяемые тарифы по конкретному объекту страхования и другие особенности применительно к каждому страховому объекту.

4.2.3 Объекты страхования и их оценка. Страховые суммы и лимиты ответственности

Объектами строительно-монтажного страхования считается все имущество, находящееся на строительной площадке, а именно:

- сам объект строительства или монтажа – независимо от степени его готовности;
- строительные материалы – в том числе предоставленные заказчиком;

- оборудование и комплектующие, которые подлежат монтажу;
- строительная техника (стационарная и передвижная);
- временные здания и сооружения вместе с находящимися в них

имуществом, иногда включая личные вещи строителей (обычно это склады, бытовки, гаражи, часто жилье для строителей);

- existing property (существующее имущество) – здания, сооружения, стоявшие на площадке до начала строительства; это могут быть и помещения, подвергающиеся капитальному ремонту и реконструкции, и готовые цехи, в которых происходит монтаж, и просто затронутые строительством (и потому включенные в границу площадки, а не отгороженные от нее) здания.

Страховая сумма по каждому виду имущества определяется следующим образом:

- для временных зданий и сооружений, existing property и строительной техники, так же как в страховании имущества, - как страховые восстановительные стоимости за минусом совокупного износа и не должна превышать реальную рыночную стоимость;

- для всего остального общей страховой суммой (лимитом ответственности) считается конкретная стоимость готового объекта.

Такое положение сложилось не сразу, и оно удобно обеим сторонам договора. Стоимость готового объекта – это максимум стоимости, который отмечается на площадке (в конце строительства он фактически есть), и до окончания строительства можно рассматривать его как максимальный лимит остатка товаров и незавершенного производства. Недострахования при этом не возникает.

В тоже время общая ответственность дифференцируется в соответствии с объемом выполняемых работ. Фактически страховая компания отвечает по страховым событиям в объемах соответствующих объему выполняемых работ.

В состав конкретной стоимости входит:

- стоимость строительных материалов;
- стоимость монтируемого оборудования;

- стоимость проектирования;

-стоимость работ по строительству и монтажу (включая подготовительные и вспомогательные площадки и т.п., плату за использования техники).

Кроме того, объектами страхования при проведении строительно-монтажных работ служат страхование пуско-наладочных работ, после пусковых гарантий, ответственности перед третьими лицами, от несчастного случая.

Оценка риска в строительно-монтажном страховании – дело весьма творческое. Объекта еще нет, смотреть заранее нечего – договор же заключается еще до приема площадки от заказчика. Так что осмотры можно (и нужно) устраивать постфактум, но на условиях договора это уже не отразится. Поэтому анализ и оценка проводится камерально (выражаясь языком геологов) – по документам, на основании данных вопросников и дополнительной информации, которую удастся получить андеррайтерам (в том числе от перестраховщиков).

Следует подчеркнуть, что в строительно-монтажном страховании больше, чем в страховании имущества предприятий, имеет значение субъективного фактора – репутации подрядчика, его опыта, политики в отношении заявления претензий.

Существенными факторами для определения степени риска является: характер сооружаемых объектов, виды основных и вспомогательных материалов, применяемых при производстве строительно-монтажных работ, состав строительной техники, величина и охраняемость строительной площадки, ее местоположение, характеристика грунта, подверженность наводнениям, землетрясениям и другим факторам, негативно влияющим на процесс строительства и эксплуатации объекта.

Наиболее характерные риски в строительно-монтажной деятельности:

- стихийные бедствия;

- огневые риски;

- ошибки строительства;
- другие непонятные риски.

При страховании строительно-монтажных рисков, проводится экспертиза проектно-сметной документации, исследование грунтов стройплощадки, метеоусловия и другие природно-климатические и технические факторы отражающие характер возможного проявления риска.

В зависимости от объекта страхования, его состояния, вероятности риска применяются из опыта целого ряда отечественных и зарубежных страховщиков, соответствующие тарифные ставки:

- по страхованию временных зданий и сооружений – обычные годовые ставки, как для имущества, и примерно в тех же рамках – от 0,2 % до 0,5 % в год;

- по страхованию existing property – также годовые, как несколько увеличенные ставки для данного типа зданий;

- по страхованию строительной техники – годовые, квартальные или месячные ставки (техника может использоваться короткое время и затем вывозиться), типичные ставки от 0,8 % до 1,2 % от страховых сумм (стоимости техники) в год;

- по страхованию гражданской ответственности – от 0,01 % до 0,09 % от контрактной стоимости строительства;

- по страхованию строительно-монтажных работ – от 0,1 % до 0,7 %, разумеется от контрактной стоимости; самые типичные ставки для строек дольше года – от 0,3 % – до 0,35 %;

- по страхованию послепусковых гарантий и обязательств – менее 0,1 % от той же контрактной стоимости.

При страховании строительно-монтажных рисков в обязательном порядке используется франшиза.

В договоре строительно-монтажного страхования есть целая система франшиз, касающаяся разных частей страховой защиты. Они, как правило, влияют и на величину страховой премии, но в умеренной степени, так как их

собственные размеры довольно стандартны. В самом полном варианте предусматриваются франшизы:

- базовая («при ущербе в ходе строительного-монтажных работ») – относится ко всем убыткам в рамках страхования строительного-монтажных работ, кроме оговоренных иначе в других местах (обычная величина – 5 – 10 тыс. долларов);

- по убыткам во время испытательного периода (обычная величина – 20 – 50 тыс. долларов);

- по ущербу от землетрясения (обычная величина – 50 – 100 тыс. долларов);

- по убыткам от кражи (обычная величина – 200 – 1000 долларов);

- по убыткам от кражи личных вещей строителей (обычная величина – 100 – 200 долларов). Франшизы 2-5 также относятся к страхованию строительного-монтажных работ;

- по ущербам временным зданиям и сооружениям (обычная величина – 1 – 2 тысячи долларов);

- по ущербу existing property (обычная величина – 1 – 5 тысяч долларов);

- по убыткам в течение послепускового периода (обычная величина – 10 – 20 тысяч долларов);

- по случаям материального ущерба при страховании гражданской ответственности (к ущербу жизни и здоровью франшиза не применяется – как и в других страхованиях ответственности) (обычная величина – 500 – 2000 долларов).

Территорией страхования считается строительная площадка. До ее отвода начинать страхование не принято.

Периодом страхования считается период строительства по контракту. Если оно затягивается – страхование продлевается, но за дополнительную премию, обычно пропорциональную основной премии. Продление на 1 – 3 месяца может предоставляться бесплатно [63].

Приостановка строительства влечет за собой и приостановку защиты, что довольно неприятно для подрядчика, если на стройке остаются какие-то ценности. Поэтому стороны часто договариваются о ее частичном сохранении.

4.2.4 Страхование после пусковых гарантий

Страхование после пусковых гарантий - возмещение страховщиком лицу, в пользу которого заключено страхование, расходов, обусловленных гарантийными обязательствами перед покупателем и связанных с гибелью или повреждением объектов страхования вследствие недостатков, допущенных при производстве СМР и пуско-наладочных работ, но выявленных в период гарантийной эксплуатации.

Объектами страхования могут быть сооружения, материалы, оборудование, находящееся в месте завершения СМР, обозначенным и в договоре страхования и поставленные лицам, в пользу которых заключено страхование.

Страхование предоставляется подрядчику либо субподрядчику в силу условий оговоренных договорами страхования.

Существует определение причины на включение и покрытие интересов субподрядчиков до момента сдачи объекта. После сдачи объекта покрывать их интерес не рекомендуется, если только контактом не оговорено, что при наступлении страхового случая субподрядчик должен осуществить соответствующие ремонтные или наладочные работы на строительной площадке, так называемое покрытие визитов. Объем ответственности подрядчика по данному покрытию может варьироваться от контракта к контракту в зависимости от интереса подрядчика в застрахованной собственности, т.е. от того, является ли он проектировщиком, производителем, поставщиком или строителем.

При любой форме покрытия послепусковой гарантии стоимость исправления дефекта или стоимость замены дефектного узла полностью не покрывается.

Основная цель - возместить подрядчику финансовые потери, независимо от того, вызвал ли дефект страховой случай, в результате которого возник убыток, т.е. покрытие предоставляется только по дополнительным расходам подрядчика, которые возникли в результате дефекта.

Обычно подрядчик покупает одну из трех форм страхования послепусковой гарантии: только «визит», ограниченное страхование, ответственность за все дефекты.

«Визиты» - покрытие убытков от повреждений в уже смонтированном оборудовании, причиненных подрядчиком или его рабочими во время нахождения на строительной площадке с целью выполнения ремонтных или наладочных работ в период послепусковой гарантии, предусмотренных контрактом.

Цель - возместить подрядчику финансовые потери, связанные с восстановлением объекта (имущества), которому нанесен ущерб при пусконаладочных работах рядом находящегося объекта. Тариф не менее 0,03 % от цены контракта. Тариф годовой.

Ограниченное страхование послепусковой гарантии - покрытие «визитов» плюс ответственности подрядчика послепусковой гарантии за повреждения, причиненные любой частью работ, дефектами, возникающими в результате действий или упущений подрядчика на строительной площадке в период, покрытый общими условиями строительно-монтажного страхования. Например, одна секция объекта была сдана и находилась в стадии послепусковой гарантии, на другой секции производились какие-либо работы, где произошел страховой случай и нанес повреждение первой секции. По условиям контракта подрядчик несет ответственность за убытки, произошедшие в результате дефектов, которые возникли по его вине.

Ставка по этому виду страхования должна варьироваться в зависимости от сложности устанавливаемого оборудования и степени его ценности, должна быть соотнесена с предыдущими объемами работ на строительной площадке. Как правило, она может быть 5-10 % от общей ставки страхования строительно-монтажных работ, но минимальная ставка должна быть не ниже 0,05 % от цены контракта.

Ответственность за все дефекты, включая «визиты», - покрытие ответственности подрядчика согласно условиям контракта за ущерб, причиненный во время производства работ и происшедший вследствие ошибок в проектировании, неправильной сборки или использования неисправных или недоброкачественных материалов на любой стадии строительства, вплоть до брака, поступившего от поставщика.

При определении объема и срока предоставляемого покрытия необходимо тщательно рассмотреть возможность предъявления регрессных претензий поставщикам.

Для определения ставки необходимо к ставке «по визитам» приплюсовать ставку за производственные, строительные и операционные дефекты. Полученная ставка должна базироваться на годовой ставке по поломке машин и взрывам для оборудования, идентичного устанавливаемому. В тех случаях, когда страхуемая ответственность не распространяется на сам процесс работы оборудования или на контроль за его работой, т.е. ответственность ограничена ответственностью за производственные, строительные или монтажные дефекты, может быть предоставлена скидка в среднем 10 %, но она не должна превышать 25 % от стандартной ставки.

Применяется франшиза, которая в 3-5 раз выше других видов риска СМР, т.к. страхуются последствия ошибок СМР.

Период испытания при пуско-наладке очень рискоопасный. Договор действует до момента подписания акта приемки объекта и полного выполнения объемов СМР, заложенных в контракте или по истечении срока действия

контракта. При продлении контракта составляется дополнительный договор или соглашение.

4.2.5 Страхование ответственности перед третьими лицами при строительномонтажных работах

При проведении строительномонтажных работ вероятность нанесения вреда жизни и здоровью третьих лиц, их имущественным интересам велика. Защита от исков пострадавших осуществляется через страхование. Характер рисков весьма разнообразен и их проявление зачастую не ограничивается только стройплощадкой, а простирается на некоторое расстояние от нее. В любом случае строительная площадка должна быть огорожена и обозначена предупредительными знаками, но появление на ней лиц, непосредственно не работающих на ней невозможно. Это визитеры, надзорные службы, это транспорт, заходящий на нее и на прилегающую территорию. В этом случае риск жизнь и здоровье, а при проведении свайно-забивных работ, взрывных работ, колебания почвы ведут к разрушениям и трещинам вблизи расположенным объектам, падение башенных кранов может привести к гибели или травмам людей, а имуществу, на которое упал, повреждение либо уничтожение.

Отсюда можно характеризовать страхование как ответственность перед третьими лицами при строительномонтажных работах – за вред, причиненный личности и имуществу третьих лиц в результате несчастных случаев при производстве строительномонтажных и пуско-наладочных работ, также и в ходе гарантийного срока эксплуатации и является дополнительным страхованием к договору страхования строительномонтажных рисков или страхованию гарантийных обязательств, а также независимо от этих страхователей [12].

При котировке риска должны быть учтены возможность распространения пожара, воздействие ураганов на высокие незаконченные

конструкции, обвалы в результате землеройных работ, забивки свай или бурения, осушения или случайного проникновения воды и т.д., а во время испытаний - влияние взрывов, разрывов, выхода из строя электрической сети и т.д.

Как правило, при проведении этого вида страхования страховщик принимает на себя ответственность за вред, причиненный и имуществу третьих лиц в результате несчастных случаев при производстве строительномонтажных и пуско-наладочных работ и в ходе гарантийного срока эксплуатации. Страхование может быть заключено дополнительно к страхованию строительномонтажных рисков и/или страхованию гарантийных обязательств, а также независимо от этих страхований. Страхование заключается в пользу страхователя и в пользу лица, указанного в договоре страхования, если на него может быть возложена ответственность за причинение вреда.

Когда на строительной площадке работы ведутся несколькими подрядчиками и полис покрывает интерес всех заинтересованных сторон, в раздел страхования гражданской ответственности вводится оговорка о перекрестной ответственности с тем, чтобы каждая застрахованная сторона имела одинаковое покрытие, как если бы они были застрахованы отдельно. Поэтому, чем больше подрядчиков выполняют работы на строительной площадке, тем вероятнее возникновение убытков по перекрестной ответственности, в связи с чем в случае нескольких производителей работ необходимо некоторое увеличение ставки премии. Основным источником убытков при перекрестной ответственности является ущерб, нанесенный строительному оборудованию, поэтому существенным моментом является определение франшизы по материальному ущербу при перекрестной ответственности, которая, как правило, должна быть такой же, как при страховании обычных строительномонтажных рисков.

Ущерб подлежит возмещению при условии:

- ответственность за причинение вреда лежит на лице, в пользу которого заключен договор;

- ответственность этого лица определена законодательством страны производства строительно-монтажных и пуско-наладочных работ и гарантийного срока эксплуатации;

- вред причинен в прямой связи с проведением названных выше работ;

- несчастный случай и ущерб произошел на территории страхового покрытия.

Оплачиваются и судебные издержки. Не подлежит возмещению ущерб при:

- форс-мажорных обстоятельствах;

- умышленных действиях и грубой небрежности.

Лицензия на проведение СМР дается при условии наличия справки страховой компании о страховании строительно-монтажных рисков (Постановление Правительства РФ от 25.03.1996 г. № 351 п. 4к).

Тарифная ставка ответственности в размере ~ 20 % от базовой ставки СМР, общая на весь комплекс СМР и не подлежит разбивке по видам.

4.3. Страхование электронного оборудования

Производится как дополнение к страхованию имущества юридических и физических лиц. Страхуемым имуществом является электронное оборудование включающее в себя: телекоммуникационную, копировальную, множительную; измерительные приборы, фото-, кино-, видеотехнику и т.п. Объектом страхования могут быть также целесообразные расходы по срочной перевозке частей и материалов, необходимых для восстановительных работ.

На особых условиях могут быть застрахованы:

- передвижное и переносное оборудование;

- носители информации и информация;

- оборудование взятое в аренду или лизинг;

-оборудование переданное в аренду или лизинг, от гибели или повреждения вследствие умысла или грубой неосторожности арендатора или его персонала;

- внешняя проводка и внешние сооружения;

- наземные кабели;

Во всех случаях страхованию не подлежат:

- предметы подлежащие периодической замене ;(ленты, плёнки, клише, порошок и т.п.)

- быстро изнашивающиеся в процессе эксплуатации предметы (лампы, источники излучения, предохранители, фильтры и т.п.)

- материалы, расходуемые в процессе производства.

Типичными страхуемыми рисками электронного оборудования являются повреждения и выход из строя в результате: внезапного прекращения подачи электроэнергии из магистральных сетей электроснабжения; короткого замыкания в сети либо резкого повышения силы тока или напряжения; воздействия индукционных токов и других аналогичных причин; дефектов материалов; ошибок в конструкции, изготовлении или монтаж застрахованного оборудования.

На дополнительных условиях с особыми оговорками может страховаться электронное оборудование, используемое в экспериментальных и исследовательских работах.

Во всех случаях не подлежит возмещению ущерб, явившейся следствием: дефектов оборудования известных страхователю до момента заключения договора ; выработка ресурса эксплуатации; устранение возникших ущербов в течение гарантийного срока службами его обслуживающими.

Предприниматель страхует электронное оборудование по месту указанному в заявлении, в случае его изъятия для ремонта или профилактических работ эти действия должны быть оговорены договором.

Страховая сумма - балансовая, восстановительная, но не выше реальной рыночной на момент заключения договора, устанавливается по соглашению сторон.

Возмещение ущерба может производиться в соответствии с условиями договора в денежной форме, а также посредством замены или ремонта поврежденного оборудования.

4.4. Страхование рисков новой техники и технологии

Как правило, по контрактам заключенным с иностранными инвесторами поступает новое оборудование подлежащее монтажу на вновь вводимых, реконструируемых и модернизируемых объектах. Естественно, всякое новое в технике и технологии не исключает возможные риски, которые возможны к страхованию.

Страхование данных рисков можно разделить на два направления:

1) страхование самой техники, установок, технологических линии и т.п. на случай их выхода из строя, нарушение работы, гибели, то есть защита прямых убытков;

2) страхование от непредвиденных, неблагоприятных последствий, вызванных внедрением технических и технологических новинок. Здесь имеют и место опосредованные (косвенные) убытки в виде дополнительных расходов и неполученной прибыли.

Страхование новой техники и технологии проводится от рисков, связанных с их использованием. К таким рискам относятся: ошибки в конструкции машин и разработке технологии; в подборе материалов или в их изготовлении; скрытые дефекты, которые не могли быть выявлены при испытаниях; отказ измерительных регулирующих или предохранительных приборов; повышение напряжения и давления; короткое замыкание; ошибки при обслуживании техники и технологической линии; небрежность; злой умысел отдельных лиц и другие причины.

Особенность данного страхования заключается в возмещение потерь, возникающих вследствие случайной ошибки или непреднамеренных действий лиц которые имели необходимую профессиональную подготовку для работы с новой техникой и технологией. Если же к управлению были допущены неподготовленные люди, то возникновение убытков нельзя считать непредвиденным. Страхование не предусматривает покрытие убытков вследствие пожаров, взрывов и других рисков, страхуемых в имущественном страховании. В данном виде страхования франшиза, как правило, обязательна.

Разновидностью страхования технических рисков является страхование всех монтажных рисков (EAR). В основу этого вида страхования положена идея обеспечения страхового покрытия всех рисков, которые возникают при монтаже машин, механизмов, а также при возведении стальных конструкций.

Страхователями по данному виду страхования могут быть все стороны, для которых в связи с монтажом объектов возникает риск, например:

- изготовитель или поставщик монтажного объекта, если монтажные работы осуществляются им самим или под его ответственность;
- фирмы, которым поручено производство монтажа;
- покупатель монтажного объекта;
- кредитор.

По данному виду страхования страхуются монтаж и пробный пуск всех видов машин, механизмов и конструкций, например турбин, генераторов, паровых котлов, компрессоров двигателей внутреннего сгорания, электродвигателей, трансформаторов, выпрямителей, коммутационных устройств, станков, насосов, подъемников, кранов, транспортёров, канатных дорог, печатных и бумагоделательных машин, текстильных станков, воздушных линий, трубопроводов, цехов, емкостей, судов, стальных мостов, силовых установок, фабрик и заводов, в состав которых входят такие объекты, как электростанции, сталеплавильные агрегаты, химические установки, доменные печи, целлюлозно-бумажные комбинаты, текстильные фабрики, а также установки для производства других потребительских товаров.

Страхование всех монтажных рисков обеспечивает весьма полное страховое покрытие, построенное по методу исключения. В международной практике таковым являются: убытки, возникшие в результате ошибок в конструкции, дефектов материалов или ошибок, допущенных при изготовлении; повреждения в результате умышленных действий или грубой неосторожности застрахованного или его представителя, претензии по неустойкам и недостаткам оказанных услуг, прочие имущественные убытки повреждения в результате военных или иных событий, волнений, ареста имущества по решению органов власти, повреждения в результате забастовок, мятежа, а также повреждения вызванные ядерной энергией.

Технические риски проявляются в форме аварий по причине внезапного выхода из строя машин и оборудования или сбоя в технологии производства. Проблемой технических видов страхования являются оценка частоты аварий и способов оценки ущерба от них.

Технические риски имеют универсальный характер, т.е. защищают объект от множества причин ущерба. Причинами могут быть ошибки управления, монтажа, нарушение технологии, небрежность в работе и т.д., которые приводят к преждевременным отказам и выходу их из строя. Технические риски могут нанести ущерб имуществу, жизни и здоровью людей, финансовым интересам предприятия, вследствие перерыва в производстве и сверхнормативных затрат.

С другой стороны, технические риски подразделяются по видовому составу основных и оборотных фондов, в которых они проявляются:

- машины и оборудование - промышленные риски; здания, сооружения, передаточные устройства – строительные (строительно-монтажные) риски;
- транспортные средства - транспортные риски ;
- сельское хозяйство - риски заболевания животных и растений, падёж скота, порча урожая и т.д.

Объектом страхования технических рисков выступают машины, технические и технологические установки, которые после окончания испытаний и пробного пуска признаны пригодными к работе.

Особенностью страхования технических рисков является возмещение потерь, возникших по вине отдельных лиц. Убытки подлежат возмещению, если они возникли вследствие случайной ошибки или непреднамеренных действий лиц, которые имели необходимую профессиональную подготовку для работы с новой техникой и технологией.

Для каждого вида страхования определяется: страхуемые риски, страховая сумма, страховая стоимость, резерв страхования, особые формы страховых отношений, место и время происхождения события, и нахождение объекта страхования, методы определения взносов (премий) страхования и порядок их уплаты, условия освобождения от ответственности, порядок спорных вопросов.

Страхование технических рисков не предусматривает конкретных убытков от пожаров, взрывов, стихийных природных явлений, поскольку они включены в ответственность по страхованию основных и оборотных фондов предприятий. Как и при других видах страхования не могут возмещаться убытки от военных действий, забастовок, конфискации имущества и т. д. Конечно, любая страховая организация по желанию страхователя может объединить в одном договоре страховую защиту от технических и огневых рисков.

Страхование новых машин и др. технических средств, как правило, имеет дело с высокоценными объектами.

Размер ставок страховых платежей целесообразно устанавливать по типам технических установок. Для этого возможно использование соответствующих статистических данных. Но они подлежат корректировке с учётом общих тенденций к изменению риска при внедрении новой техники и технологии также экспертной прогнозной оценки риска по каждому объекту.

Однако, здесь и немалые особенности. Ведь страхование от простоя производства рассчитано на возмещение сложившегося среднего уровня прибыли. А внедрение новой техники и технологии обусловлено стремлением увеличения прибыли, в тоже время и увеличение вероятности риска.

4.5 Страхование строительных машин, механизмов и временных сооружений

Страхование строительных машин и механизмов проводится в соответствии с правилами страхования имущества по списку-перечню объектов и оборудования, подлежащего страхованию, но именно в стоимостном выражении.

Исключение составляют оборудование и механизмы, установленные на шасси автомобиля (пневмоходу). В этом случае вступает в силу страхование автомобилей и автогражданской ответственности по отдельным договорам страхования.

Исключаются из страхового покрытия технологически изнашиваемый и расходуемый инструмент в процессе эксплуатации, в то же время страхуется ущерб от огня и противоправных действий третьих лиц.

Любой механизм и оборудование страхуются от непредсказуемых внешних факторов и выплаты производятся, но не от внутренних поломок машин, механизмов, оборудования.

Не страхуются механизмы и оборудование на плавающих средствах (баржа, пантон), работа в тоннелях. Как исключение можно страховать с целой серией оговорок и дополнительных условий, чтобы максимально сократить вероятную выплату по страховому риску.

При страховании оборудования ответственность берется по полной восстановительной стоимости механизма (прейскурантной цене). Но восстановление должно не улучшать, а восстанавливать утраченную стоимость.

Территория страхования - строительная площадка- должна быть огорожена и в ее пределах идет страховое покрытие, что вне ее, то не подлежит покрытию, но могут быть оговорки в договоре по расширению периметра за пределы огороженной территории, но при этом оговариваются маршрут и время, в течение которого событие признается страховым (рабочее время). Перерасчета страховой премии за неработающее оборудование не производится. Оговаривается расчистка завалов и приведение площадки к проведению дальнейших СМР. Выплаты в пределах оговоренной ответственности. Франшиза - безусловная в процентах или фиксированная в суммовом выражении, может быть в процентах, но в пределах какой-то суммы.

Бесследное необъяснимое исчезновение инструмента не возмещается.

Ставка зависит от характера оборудования, применяемого для строительства того или иного объекта, типа контракта, периода строительства, базы определения стоимости для расчета ставки премии, а также от того, будет ли премия исчисляться из стоимости строительного оборудования, находящегося на строительной площадке в определенный период, или из средней стоимости оборудования, находящегося на строительной площадке в течение всего периода строительства.

За исключением мелких контрактов с небольшим сроком строительства ставка должна исчисляться на годовой базе, и по завершению строительства должен быть произведен перерасчет премии. Ставки могут быть от 0,75 % до 1,5 % в год при минимальной франшизе в 1 % от стоимости наиболее дорогих механизмов (башенные краны, компрессоры и т.д.)

Временные здания, сооружения и бытовки страхуются как строения. Страховая сумма берется по остаточной стоимости с учетом износа, но не выше реальной стоимости. Применяется безусловная франшиза. Тариф принимается с учетом характера страхуемого объекта, его состояния, степени защищенности и срока страхования.

4.6 Контрольные вопросы

1 Какие объекты относятся к объектам страхования технических рисков относящихся к внешнеэкономической деятельности.

2 Строительно-монтажные работы и их риски – составная часть внешнеэкономической деятельности.

3 Участники страхования строительно-монтажных рисков.

4 В чем сказывается необходимость страхования СМР.

5 В чем отличие страхования СМР от обычного имущественного страхования.

6 Случаи и порядок заключения генеральных полисов СМР.

7 Особенности страхования СМР.

8 Виды страхования используемые в комплексе СМР.

9 Контракты на проведение СМР их составные части.

10 Возможные риски при проведении СМР.

11 Порядок тарификации СМР. Используемые тарифы при страховании СМР.

12 Франшиза, виды и влияние на величину тарифу.

13 Страхование монтажных рисков.

14 Страхование послепусковых гарантий. Цель, виды рисков.

15 Страхование ответственности перед третьими лицами при СМР.

Порядок и условия договора страхования.

16 Страхование рисков новой техники и технологии.

17 Страхование электронного оборудования.

18 Страхование строительных машин, механизмов и временных сооружений.

4.7 Тесты

1 Договор страхования строительно-монтажных работ заключается на:

а) 12 месяцев;

- б) время действия контракта;
- в) 6 месяцев.

2 Стоимость страхового платежа СМР производится:

- а) за счет прибыли;
- б) включена в стоимость контракта и относится на себестоимость.

3 Генеральный полис страхования СМР заключается по:

- а) страхованию одного крупного объекта;
- б) страхованию многих часто повторяющихся однородных объектов.

4 Договор СМР заключается только:

- а) со строительно-монтажными и изыскательными организациями;
- б) с любыми организациями, желающими производить строительно-монтажные работы;
- в) со строительно-монтажными, пуско-наладочными и изыскательными организациями, имеющими лицензию;
- г) с проектными организациями.

5 Страхование объекта «Под ключ» - это:

- а) страхование объекта с обозначением срока страхования;
- б) страхование подрядчика и строящегося объекта на срок полной его готовности и сдачи его заказчику в эксплуатацию;
- в) страхование строящегося объекта, комплектуемого заказчиком.

6 Интерес подрядчика в страховании объекта:

- а) сдаваемого по типу «Поставка и контроль»;
- б) сдаваемого по типу «Под ключ».

7 По договору страхования СМР подлежит возмещению:

- а) ущерб, возникший в результате небрежности и ошибок рабочих, техников, инженеров;
- б) ущерб, возникший в результате экспериментальных или исследовательских работ;
- в) ущерб, возникший в результате небрежности и умысла третьих лиц;
- г) ущерб, возникший в результате умышленных действий и грубой неосторожности страхователя.

8 Возмещение ущерба при поломке оборудования на строительной площадке производится в размере:

- а) Восстановительной стоимости, приводящей оборудование в первоначальное состояние;
- б) замены деталей и узлов, улучшающих технические характеристики оборудования.

9 По договору СМР страхуется оборудование:

- а) на пневмоходу;
- б) на гусеничном ходу;
- в) передвигающееся по рельсам;
- г) на пантонах.

10 Страхование послепусковых гарантий – это:

- а) страхование объектов на период монтажа;
- б) возмещение ущерба лицу, в пользу которого заключено страхование, обусловленное гарантийными обязательствами.

11 Страхование ответственности перед третьими лицами при производстве СМР – это:

а) ответственность только перед лицами, непосредственно занятыми на строительной площадке;

б) ответственность перед любыми лицами, находящимися на стройплощадке или в зоне, указанной в договоре;

в) ответственность за ущерб, нанесенный имуществу юридических и физических лиц при проведении строительно-монтажных работ.

12 При страховании строительно-монтажных работ страховое возмещение не выплачивается, если страхователь:

а) продолжает эксплуатировать имущество, нуждающееся в ремонте;

б) не уплатил страховую премию в оговоренные договором страхования сроки;

в) полностью получил возмещение ущерба от лица, виновного в его причинении;

г) препятствовал страховщику в определении обстоятельств возникновения ущерба.

13 В случае заключения договора с применением франшизы, на что может рассчитывать страхователь со стороны страховой компании:

а) освобождения от уплаты страхового взноса;

б) увеличении страхового возмещения в результате наступления страхового случая;

в) в России никаких льгот не предусмотрено;

г) скидки страхового взноса.

14 Косвенный убыток – это:

а) первичный ущерб;

б) производственный ущерб;

в) непредвиденный ущерб.

15 Совокупность рисков, при которых большее количество застрахованных объектов или несколько объектов со значительными страховыми суммами могут быть затронуты одним и тем же страховым случаем, в результате чего возникает очень большой убыток – это:

- а) реализация риска;
- б) кумуляция риска;
- в) неопределенный ущерб.

16 Под франшизой понимают:

- а) оговорку, вносимую в договор страхования;
- б) высылаемый перестрахователем потенциальным перестраховщикам документ с предложением на перестрахование;
- в) часть убытка, не подлежащая возмещению со стороны страховщика;
- г) передачу риска другому юридическому лицу.

17 При безусловной франшизе ущерб выплачивается:

- а) полностью;
- б) в части превышающей франшизу.

18 Объектами страхования электронного оборудования являются:

- а) компьютеры;
- б) силовые трансформаторы;
- б) факсы;
- г) ксероксы;
- д) силовые электрощиты.

19 Страхование новой техники и технологии включает в себя:

- а) страхование от ошибок в конструкции;

- б) страхование от пожара;
- в) страхование от скрытых дефектов;
- г) страхование от вывода из строя оборудования малоопытным персоналом.

20 К техническим рискам относятся:

- а) выход из строя оборудования в результате внезапного отключения электроэнергии в процессе производства;
- б) выход из строя оборудования в результате пожара;
- в) ошибки монтажа;
- г) поломка оборудования в результате обрушения здания.

5 Страхование ответственности в системе МЭО

5.1 История страхования ответственности

Страхование ответственности в зарубежной страховой практике применяется чуть более 100 лет. Развитие страхования ответственности идет вместе с техническим прогрессом и подкрепляется различными законами и нормативными актами, так как затрагивает практически все сферы жизнедеятельности.

Элементы страхования ответственности (освобождение от обязательств) просматривались в Древнем Риме. В греческом праве можно найти элементы страхования ответственности.

Впервые в современном виде страхование ответственности встречается во Франции в первой половине 19 века. Оно относилось к страхованию от несчастного случая и каско-страхованию лошадей и машин.

В 1837 г. в Гамбурге было принято обязательное страхование эмиграции.

Импульсом для развития страхования ответственности в качестве самостоятельной отрасли послужило быстрое промышленное развитие. Фабричный способ производства, развитие транспорта повлекли за собой увеличение рисков, даже с человеческими жертвами. Государства стали законодательно принимать меры по защите населения от возможных производственных ущербов. В 1871 г. в Германии был принят закон об ответственности за причинение вреда на железных дорогах. 1871 и 1875 годы положили начало созданию обществ взаимного страхования по страховой защите ответственности руководителя. В Англии страхование ответственности берет свое начало с 1880 года.

Начало XX века характеризуется развитием правовой базы. В 1900 г. в Германии действует ГК законов по многократному увеличению ответственности по рискам за причинение вреда в частной сфере, Закон об

автомобильном транспорте (1909 г), закон о воздушном транспорте (1922 г.) благоприятно воздействовали на создание новых специализированных отраслей, увеличивая потребность в страховании. Окончательно страхование ответственности утвердилось в 30-х годах, наибольшая активность в послевоенный период [55].

Страхование ответственности за рубежом стоит в первой шеренге самых распространенных видов страхования, как по набору видов страхования, так и по охвату страхованием.

Причинами достаточно активного распространения этого вида страхования за рубежом являются:

- 1) осознание гражданами своих прав;
- 2) рост благосостояния населения и соответственно увеличение платежеспособности и вероятности размеров ущерба;
- 3) увеличение числа факторов, вызывающих ущерб;
- 4) рост случаев причинения ущерба;
- 5) новые инициативы законодательной власти;
- 6) возможность широкого толкования в судопроизводстве категории ущерба и как следствие этого получение права на возмещение ущерба;
- 7) расширение сферы применения закона юриспруденции.

С расширением сферы человеческой деятельности страхование ответственности будет все больше охватывать сферу своего влияния, особенно в защите окружающей природной среды, страховании различного рода рисков технологического характера.

5.2 Сущность и назначение страхования ответственности

В России страхование ответственности стало заметно развиваться только в последнее десятилетие XX века.

Экономическая основа страхования ответственности в условиях жестких законов рыночной экономики связана с постоянной денежной

ответственностью граждан или юридических лиц (организаций, компаний, фирм, акционерных обществ и т.д.) за эти действия. Многие виды, необходимой для нормального функционирования общества деятельности, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, а также возможность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков, о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны, система страхования ответственности защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Именно поэтому во многих странах ряд видов деятельности, таящих в себе постоянную угрозу для общества, подлежат обязательному страхованию. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой организации. Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис. В противном случае наступает уголовная ответственность.

Непосредственной целью страхования ответственности является страховая защита экономических интересов потенциальных причинителей вреда.

Страхование ответственности можно разделить на следующие виды:

а) страхование гражданской ответственности - страхование ответственности перед третьими лицами водителей автотранспортных средств, предпринимателей перед работающими по найму, авиаперевозчиков, судовладельцев;

б) страхование профессиональной ответственности - данный вид страхования действует, как правило, в отношении следующих профессий - врач, бухгалтер, адвокат, архитектор, инженер, аудитор, нотариус и другие

профессии индивидуального труда. Целью данного вида страхования является покрытие ответственности за нанесение имущественного ущерба в результате ошибочных действий представителей вышеназванных профессий;

в) страхование ответственности за качество продукции - страхование ответственности производителей продукции перед ее потребителями в случае, если в результате потребления продукции из-за ее плохого качества потребителю был нанесен имущественный ущерб.

Особое место в страховании занимает страхование гражданской ответственности. Гражданский кодекс РФ в главе 59 определяет, что вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению лицом, причинившим вред, в полном объеме. Аналогично юридическое лицо или гражданин возмещает вред, причиненный работниками при исполнении своих трудовых обязанностей. Наконец, юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В этой ситуации заключение договора страхования гражданской ответственности обеспечивает страховую защиту лиц, которые стали участниками правовых взаимоотношений по возмещению причиненного ущерба.

Суть страхования гражданской ответственности заключается в том, что страховщик, получая страховые взносы от страхователя, берет на себя обязательство возмещать убытки потерпевшим, которые именуется третьими лицами, в случае возникновения у них права на получение компенсации от страхователя в связи с причинением в результате его действия какого-либо вреда третьим лицам. Таким образом, страхование ответственности, в отличие от других видов страхования, выполняет двойную функцию: с одной стороны, оно ограждает страхователя от материальных потерь в случае необходимости

возмещения причиненного им вреда третьим лицам, а с другой стороны, - обеспечивает потерпевшим получение причитающейся им компенсации.

За рубежом по целому ряду видов страхования ответственности используется обязательное страхование. Тем самым страхование играет роль гаранта в том, что пострадавшим юридическим и физическим лицам будет обеспечено возмещение причиненного им вреда, вызванного деятельностью страхователя, в отношении которого действует страховое покрытие, независимо от возможностей причинителя вреда компенсировать его.

Наиболее распространенным случаем проведения страхования гражданской ответственности в обязательной форме является страхование ответственности владельцев автотранспортных средств.

Кроме того, в ряде стран в обязательном порядке проводится страхование ответственности предпринимателей перед своими работниками за причинение вреда здоровью во время выполнения служебных обязанностей, страхование ответственности товаропроизводителей за вред, причиненный загрязнением окружающей среде, некоторые виды страхования профессиональной ответственности и др. При этом в каждой из стран набор видов страхования, проводимых в обязательной форме, индивидуален и зависит от национального законодательства, уровня развития страхования и других факторов.

Общие требования проведения большинства видов страхования гражданской ответственности в значительной степени схожи между собой. Поэтому страховые организации разрабатывают и лицензируют общие условия проведения страхования, дополняя их специальными условиями по конкретным видам данной отрасли страхования.

Различают следующие группы страхования ответственности перед третьими лицами:

- страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- страхование ответственности работодателей за ущерб здоровью их

работников при выполнении ими своих трудовых обязанностей;

- страхование общегражданской ответственности - ответственность за исполнение законом обязательств по возмещению ущерба, причиненного третьим лицам;

- страхование профессиональной ответственности (врачи, юристы, нотариусы, аудиторы, риелторы, страховые брокеры и др.);

- страхование ответственности производителя товаров, услуг, качество которых причинило вред потребителю.

В целом это широкий спектр страховых услуг. Остановимся на некоторых.

5.3 Классификация видов страхования ответственности

В соответствии со ст. 931 ГК РФ по договору страхования ответственности могут быть застрахованы риски ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причиненного вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена.

По условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ утвержденным приказом Росстрахнадзора от 19 мая 1994 года (с изменениями на 14 мая 1997 года) к блоку страхования ответственности относятся следующие виды страхования:

1 Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном

гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам в связи с использованием автотранспортного средства.

2 Страхование гражданской ответственности перевозчика – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием застрахованным, выступающим в качестве перевозчика, средства транспорта.

3 Страхование гражданской ответственности предприятий – источников повышенной опасности – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный окружающей среде и третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованным деятельности, представляющей опасность для окружающих.

4 Страхование профессиональной ответственности - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном

законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованным профессиональной деятельности:

- а) нотариальной деятельности;
- б) врачебной деятельности;
- в) иных видов профессиональной деятельности.

5 Страхование ответственности за неисполнение обязательств - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), являющегося должником, связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, по возмещению убытков, уплате неустойки кредитору в связи с неисполнением (ненадлежащим исполнением) застрахованным обязательства, в том числе договорного обязательства.

6 Страхование иных видов гражданской ответственности - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный им третьи лицам.

5.4 Договор страхования ответственности

Объектом страхования гражданской ответственности являются имущественные интересы страхователей, связанные с необходимостью

возмещения причиненного третьим лицам ущерба при осуществлении страхователем застрахованной деятельности.

По условиям договора страхования гражданской ответственности страховщик предоставляет страховую защиту на случай предъявления страхователям третьими лицами претензий, заявляемых в соответствии и на основе норм гражданского законодательства, о возмещении вреда, причиненного им страховым случаем, наступившим в течение срока действия договора страхования и выразившимся в смерти, причинении вреда здоровью и уничтожении (повреждении) имущества.

При этом под страховым случаем понимается событие, повлекшее за собой причинение вреда третьим лицам, являющееся или могущее служить основанием, в соответствии с нормами гражданского законодательства для возникновения и предъявления требований третьих лиц к страхователю о возмещении причиненного им вреда, а также непосредственно связанное с деятельностью страхователя, страхование которой предусматривается договором страхования.

Договоры страхования ответственности заключаются, как правило, на основании письменного заявления страхователя, в котором он должен в соответствии с частью 1 ст. 944 ГК РФ сообщить о всех известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения риска по договору, и ответить на все поставленные страховщиком вопросы. При этом страховщики нередко предлагают для заполнения специальные анкеты, анализ ответов на вопросы которой позволяет определить возможность заключения договора страхования и предлагаемую степень риска по нему. Конкретные вопросы анкеты зависят от вида страхования, но в основном они охватывают следующие моменты:

- 1) общие сведения о страхователе (наименование или фамилия, адрес, банковские реквизиты, род деятельности и т.п.);

- 2) подробная характеристика деятельности (описание рабочих помещений, данные о количестве и квалификации сотрудников, характеристика

используемого оборудования, объем выпуска или реализации продукции транспортных средств и грузов и др.

3) характер взаимоотношений с другими страховыми организациями;

4) сведения о предъявляемых к страхователю претензиях третьими лицами в предыдущие годы, а также о случаях нанесения вреда третьим лицам, по которым можно ожидать предъявление исков;

5) условия, на которых страхователь желает заключить договор страхования (размер лимитов ответственности, франшизы, дополнения к типовым условиям и т.д.).

Заключение договора страхования обычно оформляется посредством выдачи страхователю страхового полиса.

Если после заключения договора будет установлено, что страхователь сообщил страховщику заведомо ложные сведения об обязательствах, имеющих существенное значение для оценки вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков, то страховщик вправе потребовать признания договора недействительным с применением последствий, предусмотренных ч. 2 ст. 179 ГК РФ, ч. 3 ст. 944 ГК РФ.

Договор страхования ответственности считается заключенным, когда между страхователем и страховщиком достигнуто соглашение по предметам (объектам) страхования, страховым рискам, страховой сумме, сроку страхования, по размеру платы за страховые услуги.

Страховая сумма в договоре страхования ответственности определяет предельный размер обязательств страховщика по возмещению убытков, причиненных страхователем третьим лицам или окружающей природной среде. Страховая сумма не имеет для установления предельного ее размера стоимостной базы в виде страховой стоимости, как это имеет место при страховании имущества, грузов, предпринимательских рисков и другое. Поэтому согласно части 3 ст. 947 ГК РФ при заключении договора страхования ответственности страховая сумма определяется по соглашению сторон. Исключение составляют договоры неисполнения обязательств.

Размеры тарифных ставок зависят от вида страхования гражданской ответственности, а внутри каждого вида от рода занятий страхователя, отрасли экономики, типа транспортного средства и т.п. Кроме того, на величину тарифной ставки влияет степень риска, присущая деятельности каждого отдельного страхователя. Поэтому страхователь и представляет страховщику сведения о характере своей деятельности, а в случае необходимости представитель страховщика анализирует степень риска непосредственно на месте деятельности или жительства страхователя, при этом учитываются, например, такие факторы, как площадь занимаемых помещений и их количество, площадь участка между зданиями и дорогой, месторасположения предприятия и т.д.

Тарифные ставки чаще всего устанавливаются в процентах или в абсолютной сумме. Последний вариант чаще всего используется в страховании ответственности владельцев средств транспорта, где устанавливается абсолютная величина страхового взноса за каждое транспортное средство. При установлении страхового взноса в процентах важно определить показатель, с которого исчисляются эти проценты (параметр риска). В качестве параметра риска чаще всего используются такие показатели, как объем доходов предприятия, фонд заработной платы, объем выпуска продукции, численность служащих характеристика груза и перевозочного средства. Наиболее часто применяемым показателем при страховании ответственности промышленных предприятий за загрязнение окружающей среды является величина доходов от реализации продукции, услуг и других видов деятельности. Он тесно увязывает объем деятельности предприятия и величину страховых взносов. При страховании торговых, ремесленных и других сравнительно некрупных организаций, особенно тех, где не всегда можно получить достоверные данные о величине доходов, в качестве параметра риска могут быть использованы фонд заработной платы или численность персонала.

Договором страхования, как правило, предусматривается, что страховые взносы рассчитываются на основе оценки величины соответствующих

параметров риска на предстоящий страховой год, и при этом анализируются и учитываются исследуемые данные прошлых периодов. По окончании данного года страхователь обязан сообщить страховщику фактические сведения о величине параметра риска. На основе представленных данных производится перерасчет размеров страховых взносов за истекший годичный период страхования, а разница между суммами страховых взносов, рассчитанных на основе оценочных и фактических данных, засчитывается в счет страховых взносов за следующий страховой период, возвращается страхователю, либо подлежит доплате страхователем страховщику. При этом в ряде случаев используется оговорка, в соответствии с которой возврат страховщиком страховых взносов страхователю не должен превышать определенной величины (например, 25 % полученных страховых взносов).

При наступлении страхового случая в соответствии с требованиями ч. 1 ст. 961 ГК РФ страхователь обязан в кратчайший срок подробно в письменном виде известить об этом страховщика. Такое же сообщение страховщику должно быть сделано в случае проведения компетентными органами расследования, возбуждения уголовного дела, наложения ареста, выдачи постановления о штрафе или возмещении ущерба, предъявления к страхователю других требований в связи со страховым случаем, включая назначение судебного разбирательства, а также при появлении у страхователя потребности в содействии со стороны страховщика при назначении адвокатов или получении иной правовой помощи.

Одновременно страхователь должен предпринять все возможные и целесообразные меры для выяснения причин, хода и последствий страхового случая, а также по предотвращению или уменьшению ущерба и по спасению жизни и имущества лиц, которым причинен ущерб. Если это возможно, страхователь должен запросить у страховщика инструкции, которые ему следует выполнять.

Страхователь обязан оказывать страховщику все возможные содействия в судебной и внесудебной защите, предоставлять всю доступную ему

информацию, позволяющую судить о причинах, ходе и последствиях страхового случая характере и размерах причиненного ущерба.

Нарушение страхователем обязанностей вследствие умысла или небрежности дает страховщику право отказывать в выплате страхового возмещения или, по крайней мере, уменьшить объем выплат в той степени, в какой указанные действия или бездействия страхователя привели к возникновению или увеличению суммы убытка.

Важное значение в страховании гражданской ответственности имеет порядок расчетов сумм ущерба и причитающегося к выплате страхового возмещения. При этом страховщик может рассчитывать сумму убытков самостоятельно или руководствоваться величиной иска, подлежащего возмещению причинителями вреда в соответствии с решением суда. На практике страховщики чаще осуществляют собственные расчеты сумм ущерба и возмещения, на основе которых, после согласования их с заинтересованными лицами (страхователями и пострадавшими), и производится выплата, как правило, лишь в том случае, когда не удастся согласовать размер возмещения между заинтересованными сторонами, прибегают к экспертным оценкам со стороны, в том числе и органов правосудия.

Убытки, подлежащие возмещению потерпевшим, чаще всего делятся на связанные с повреждением или утратой имущества и вытекающие из причинения вреда здоровью физических лиц. С другой стороны, убытки потерпевшего состоят из прямого действительного ущерба, включающего в себя понесенные потерпевшим расходы, а также стоимость утраченного или поврежденного имущества и неполученных им доходов. Кроме, того, в последнее время в ряде случаев потерпевшие получают возможность получить компенсацию за моральный ущерб.

Прямой действительный ущерб, связанный с потерями в имуществе, составляет убытки, явившиеся следствием уничтожения, повреждения, порчи, хищения, незаконного расходования имущества и т.д. Для возмещения такого ущерба потерпевшие должны оформить документы, подтверждающие наличие

ущерба и его размеры. Сумма ущерба определяется, как правило, следующим образом:

а) при полной гибели, уничтожении, пропаже имущества - в размере его стоимости на день страхового случая за вычетом стоимости имеющихся остатков, годных для производства или реализации;

б) при частичном повреждении имущества в размере затрат на его восстановление либо, если имущество не подлежит восстановлению, в размере разницы между стоимостью имущества до страхового случая и его стоимостью с учетом обесценения после страхового случая.

5.5 Порядок предоставления иска на возмещение ущерба

Для того чтобы предъявить иск по гражданской ответственности, необходимо наличие ущерба, а также вины или противоправного действия (бездействия) нарушителя, существование связи между ними.

Рассмотрим эти три условия подробнее.

Ущерб. Ущерб может быть физическим, моральным, финансовым, материальным и т.д.

К физическому ущербу относятся смерть, инвалидность физическая или умственная, временная нетрудоспособность, затраты по уходу, моральный ущерб. Материальным ущербом считается полное повреждение или частичное уничтожение, порча, незаконное расходование имущества и вещей. Финансовый ущерб - это лишение будущих доходов, возможной прибыли, права пользования чем-либо и т.д. Определение морального ущерба дано в ст. 151 Гражданского кодекса РФ, где указано: «Если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания) действиями, нарушающими его личные неимущественные права либо посягающие на принадлежащие гражданину другие нематериальные блага, а также в других случаях, предусмотренных законом, суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда». Моральный вред может

заключаться в нарушении деловой репутации, авторских прав, разглашения тайны частной жизни, врачебной тайны, временном ограничении каких-либо прав и т.д.

Вина. В большинстве типичных случаев сегодня нет необходимости доказывать вину, если она очевидна. Однако по спорным вопросам остается в силе необходимость доказательства вины потерпевшим.

Причинная связь. Потерпевший должен самостоятельно доказать, что именно в результате действия или бездействия какого-то лица он понес ущерб.

При урегулировании страхового случая при страховании ответственности важной особенностью является отношение треугольника между страхователем, страховщиком и потерпевшим (см. рисунок 5.1).

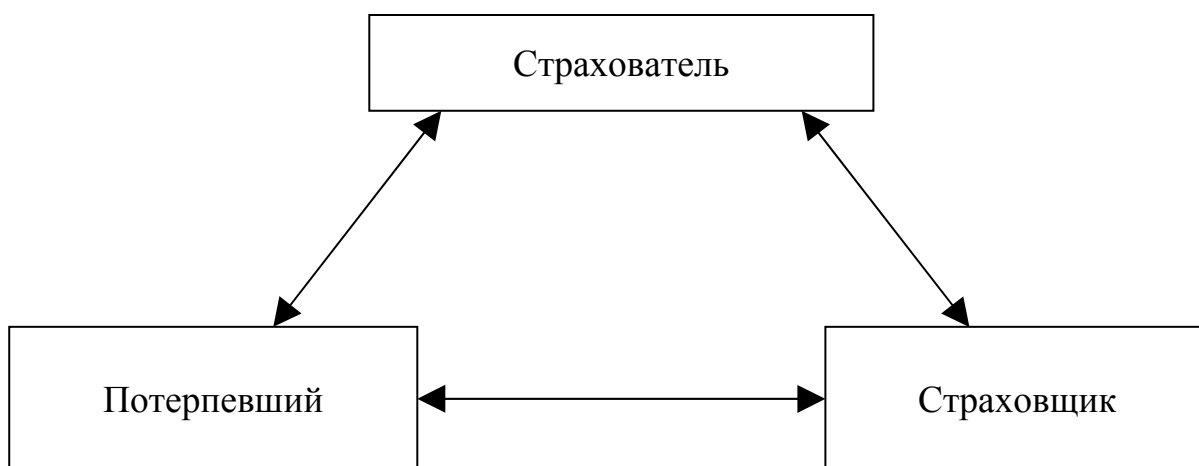


Рисунок 5.1 - Механизм действия страхования ответственности

Пострадавший заявляет о своих правах на возмещение ущерба, предъявляя иск к страхователю. Страхователь, в свою очередь, предъявляет иск к своей страховой компании, требуя выплаты страхового возмещения в соответствующей форме. Непосредственного правового отношения между страховщиком и потерпевшим нет. Но страховщик на основе договора страхования с лицом, причинившим ущерб, должен либо отклонить, либо удовлетворить претензии. Страховщик имеет полномочия вступить в переговоры с потерпевшим за своего клиента и давать от его имени все

необходимые объяснения. Если, по мнению страхователя и его страховщика, претензия является необоснованной, то страховщик должен вести судебный процесс от имени страхователя и за свой счет. Но при этом в договоре страхования может быть также предусмотрено собственное участие страхователя в покрытии судебных издержек.

5.6 Ответственность, страхуемая судовладельцем

Страхование ответственности судовладельцев является разновидностью морского страхования, которое регулируется главой 48 Гражданского кодекса РФ, главой XII КТМ и законом «Об организации страхового дела в РФ». Оно включает в себя также морское страхование грузов, судов, контейнеров, фрахта, страхование ответственности фрахтователей и операторов судов, страхование ответственности морских агентов и брокеров.

В морском страховании возмещаются убытки, происшедшие только по определенным причинам, именуемые страховыми рисками. Это те опасности и случайности, в виду возможного наступления которых устанавливаются обязательства в договоре страхования. Случаи возникновения убытков от указанных причин называются страховыми случаями. Таким образом, страховой риск – это вероятность наступления определенного события или происшествия. Перечень страховых рисков устанавливается (или ограничивается) договором страхования (см. приложения Л, М, Н).

5.6.1 Ответственность перед третьими лицами

По этим видам риска страхуется ответственность судовладельцев, обязанных компенсировать убытки связанные с причинением вреда членам экипажа, пассажирам, лицам занятым обработкой груза или другим лицам как на борту суда так и вне его. Под убытки попадают расходы, связанные с лечением, захоронением, репатриацией больного, направлением замены на

судно, а также выплата компенсации вследствие утраты трудоспособности либо потери кормильца.

К разряду страхуемых рисков относятся также повреждения и утрата личных вещей членов экипажа, пассажиров и других лиц на борту судна. Из перечня страхуемых личных вещей исключаются наличные деньги, ценные бумаги и драгоценности. Страхуются также убытки вследствие потери членами экипажа работы в связи с фактической или конструктивной гибелью судна, а также расходы по репатриации и посылке субинститута.

5.6.2 Ответственность за столкновения с другими судами

Страхованием традиционно покрывается $\frac{1}{4}$ ответственности, за столкновения исходя из того, что $\frac{3}{4}$ страхуется при страховании корпуса судна.

Одновременно с ответственностью за столкновение покрываются следующие убытки и расходы, вытекающие из столкновения судов и связанных с ними:

- удаление затонувшего имущества;
- повреждение любого имущества, кроме судов и имущества на них;
- убытки по грузу или другому имуществу на застрахованном судне, взносы по общей аварии или расходы по спасению, понесенные владельцами этого груза или имущества;
- убытки от причинения личного вреда, болезни, смерти третьих лиц;
- загрязнение любого имущества, кроме судов, с которыми сталкивается застрахованное судно, или имущество на них.

5.6.3 Ответственность за утрату и повреждение имущества

Под этим понимается ответственность за повреждение суднами имущества, находящиеся на суше или в воде, неподвижного или плавучего

(причалов, шлюзов, мостов, портовых сооружений, навигационного оборудования, подводных или других кабелей)

Под это же страхование попадает нарушение прав пользования этими объектами.

5.6.4 Ответственность за загрязнение нефтью и другими веществами

По этому виду страхования покрываются:

- ответственность за убытки, вызванные сбросом или утечкой с застрахованного судна нефти или любого другого вещества, либо вследствие возникновения угрозы такого сброса или утечки;

- расходы судовладельцев, понесенные вследствие его членства в ТОВАЛОП или любом другом соглашении, одобренном страховщиком;

- расходы по принятию разумных мер с целью избежания или уменьшения загрязнения либо любого другого убытка или ущерба вследствие загрязнения, а также ответственность за гибель или повреждение имущества, вызванные этими мерами;

- расходы или обязательства, возникающие в результате выполнения указаний или распоряжений какого-либо правительства или властей, если эти указания или распоряжения были даны для предотвращения или уменьшения загрязнения или угрозы загрязнения.

Страхованием покрывается не только танкеры, но и любые другие суда.

5.6.5 Ответственность по грузу

Речь идет только о грузе, предназначенном к перевозке, перевозимом или перевезенном на застрахованном судне. По этому виду страхования покрывается ответственность:

- за гибель, недостачу, повреждение или другие убытки, вытекающие из упущений судовладельца или лиц, за которых несет ответственность, при погрузке, размещении, укладке, перевозке, выгрузке или сдаче груза, а также из-за не мореходности застрахованного судна, если таковая возникла после начала морского предприятия;

- за убытки, связанные с неполучением или не востребованием груза грузовладельцем в порту разгрузки или месте его доставки;

- за убытки, связанные с перевозкой груза на судне ином, чем застрахованное, если такие убытки возникают на основании условий, сквозного или перегрузочного коносамента или иного договора, условиями которого предусматривается, что перевозка будет частично осуществляться на застрахованном судне.

5.6.6 Ответственность по договорам буксировки

Страхуется ответственность по обязательствам, возникающим из договора так называемой обычной буксировки, то есть в портах, на подходах к ним, при прохождении каналов и т. п. Ответственность по обязательствам при других видах буксировки страхуется, если условия буксировки заранее согласованы со страховщиком. В настоящее время общепринятыми условиями в мировой практике судоходства являются условия «Таукон» и «Таухайе» 1985г.

5.6.7 Ответственность за удаление остатков кораблекрушения

По этому виду страхования страхуется ответственность за убытки или расходы, связанные с подъемом, удалением, уничтожением или ограждением остатков судна, его груза и другого имущества на нем, при условии, что такой подъем обязателен по закону или убытки в любом случае будут взысканы с

судовладельца. Страхуется также ответственность за убытки, возникшие в результате действий по подъему судна и груза, и убытки, которые могут быть причинены присутствием неубранных остатков, включая и утечку нефти и других веществ с затонувшего судна. При подъеме судна и находящегося на нем имущества возмещается разница между стоимостью расходов по подъему и стоимостью остатков.

5.6.8 Ответственность за штрафы

Страхуются штрафы, которые могут быть наложены на судовладельца судом, арбитражем или другими компетентными властями. Наложённые на членов экипажа штрафы возмещаются только в том случае, если судовладелец обязан был заплатить или заплатил с согласия страховщика.

Обычный перечень страхуемых штрафов включает:

- штрафы за необеспеченность соответствия технического состояния судна, машин и оборудования требованиям безопасности;
- таможенные штрафы за недостачу или излишки груза, неправильное декларирование груза или ошибка в грузовой документации;
- штрафы за контрабанду или любое другое нарушение таможенных законов или постановлений;
- штрафы за нарушение законов или постановлений, регулирующих порядок иммиграции;
- штрафы за загрязнение нефтью или другими веществами;
- некоторые другие.

Не возмещаются штрафы за перегрузку судна или нарушения правил по конструкции и оборудованию судна, установленных Международной конвенцией 1973 г. По предотвращению загрязнения моря нефтью с судов и последующими протоколами к ней, а также законодательством тех стран, которые ввели на своей территории эту конвенцию [58].

Кроме перечисленных выше рисков, может быть застрахована также ответственность за убытки, связанные с карантином судов, отклонением (девиацией) судна от курса для высадки больного члена экипажа или передачи на берег беженцев или безбилетных пассажиров, спасением жизни на море, повреждением имущества на борту судна, долей судна по общей аварии, расходами спасателей, расходами по уменьшению убытков, а также судебными, арбитражными и другими подобными расходами (при условии, если они понесены с согласия страховщика).

При страховании ответственности правилами страхования или по договоренности сторон может быть установлено нижнее ограничение ответственности по возмещению убытков, так называемая франшиза страхователем заранее.

Из страхового покрытия всегда исключаются убытки, причиненные умышленными действиями или бездействием страхователя. Не покрываются страхованием само судно, его оборудование и судовые запасы, а также демередж, арендная плата, убытки, возникающие из-за прекращения договора фрахтования ввиду финансовой несостоятельности одной из сторон и т.п.

Ответственность судов-спасателей, землечерпалок, плавучих буровых вышек, подводных судов, пассажирских судов исключена из обычного страхования, но может быть застрахована на отдельных условиях

5.7 Страхование ответственности операторов портов и терминалов, стивидорских компаний

В связи с увеличением объема международных и внутренних перевозок все большее число российских и иностранных юридических лиц, являющихся стивидорами, операторами портов, терминалов, депо и складов обращаются в страховые компании за страхованием ответственности в связи с обработкой и хранением грузов.

Объектом в этих видах страхования является имущественные интересы страхователей, связанные с выполнением ими своих договорных обязательств перед клиентами.

По данным видам страхования типичными примерами неисполнения своих договорных обязательств, которые покрываются страхованием ответственности, являются следующие:

1) ответственность за груз, суда клиентов и иное имущество. В эту группу исков входят главным образом:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение груза и косвенные убытки, понесенные вследствие таких обстоятельств;

б) ответственность за физическую гибель или повреждение судов, самолетов или иного имущества клиента и косвенные убытки, понесенные вследствие таких обстоятельств;

в) ответственность за доставку грузов по неправильному адресу;

г) ответственность за задержку в обработке грузов, оборудования или судов;

д) ответственность за доставку груза не в соответствии с инструкциями о задержке выдачи груза или без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз;

2) ответственность перед третьими лицами. В эту группу входят:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение имущества третьих лиц (за исключением грузов и арендованного страхователем имущества) и косвенные убытки, имеющие место вследствие такой гибели или повреждения;

б) ответственность за смерть, травмы или заболевания любых третьих лиц (включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению) и косвенные убытки, имеющие место вследствие смерти, травмы, заболевания;

в) ответственность за смерть, травмы, заболевания служащих и

косвенные убытки, имеющие место вследствие этого;

3) страхование оборудования по обработке грузов. Эта группа включает в себя:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение застрахованного оборудования вследствие несчастного случая;

б) ответственность за обязательства по оплате подневных арендных платежей в отношении любой арендованной единицы застрахованного оборудования по обработке грузов, если в результате несчастного случая:

- возврат единицы оборудования арендодателю к первоначально согласованной дате возврата становится невозможным вследствие ее полной конструктивной гибели;

- возврат осуществляется позднее указанной даты вследствие возлагаемой на страхователя обязанности осуществить ремонт оборудования;

4) возмещение расходов. Страховщик возмещает:

а) необходимые и целесообразно проведенные страхователем расходы по предотвращению и/или уменьшению ущерба;

б) расходы по расследованию обстоятельств дела и защите интересов страхователя;

в) расходы по реализации имущества, груза или оборудования (за вычетом естественных издержек при реализации);

г) расходы в связи с карантином, дезинфекцией или фумигацией [58].

5.8 Страхование ответственности таможенного перевозчика

Существенное место в осуществлении международного продвижения товаров, в том числе инвестиционных контрактов занимают таможенные перевозчики.

Правила страхования ответственности таможенного перевозчика разработаны и применяются страховщиком в соответствии с законом Российской Федерации «О страховании». Таможенным кодексом, Положением о таможенном перевозчике, утвержденным приказом ГТК РФ № 20 от 18.01.94, приказом ГТК РФ № 517 от 06.10.94 и другими действующими нормативными актами таможенного законодательства [98].

Правила определяют условия и порядок заключения договоров страхования, регулируют взаимоотношения сторон договора страхования по заявлению, рассмотрению и урегулированию претензий в области страхования ответственности таможенного перевозчика перед таможенными органами и лицами, товары которых приняты к перевозке.

Субъектом страхования (страхователем) являются таможенные перевозчики, имеющие лицензию Государственного Таможенного Комитета Российской Федерации и осуществляющие перевозку грузов под таможенным контролем.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователей или ответственность перед таможенными органами и лицами, товары которых приняты к перевозке, связанные с выполнением ими своих обязанностей по перевозке грузов, в отношении уплаты ими таможенных платежей, штрафов и других денежных изысканий при утрате, недоставки товаров в таможенный орган назначения, а также в связи с нарушением таможенных правил.

Риски, включенные в страховое покрытие.

В объем страхового покрытия включаются следующие риски:

1) ответственность таможенного перевозчика перед таможенными органами за уплату таможенных платежей при утрате или не доставлении товаров в таможенный орган назначения;

2) ответственность таможенного перевозчика перед таможенными органами по штрафам или другим денежным изысканиям вследствие нарушений, допущенных должностными лицами или иными работниками таможенного перевозчика таможенных правил;

3) разумно произведенные расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба, по расследованию обстоятельств страхового случая и по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность за которые в соответствии с Положением о таможенном перевозчике возлагается на перевозчика.

Страхованием не покрывается ответственность перед таможенными органами, возникающая в результате:

1) всякого рода военных действий или военных мероприятий, и их последствий, гражданской войны, народных волнений, забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения груза по требованию военных или гражданских властей, актов саботажа или террористических актов;

2) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии или радиоактивных материалов;

3) умышленных действий или грубой небрежности страхователя или его служащих в отношении нарушения таможенных правил, правил и практики перевозки товаров и других требований п. 5 Положения о таможенном перевозчике;

4) перевозок следующих грузов:

а) слитков драгоценных металлов;

б) драгоценных камней;

в) банкнот, монет, дорожных и банковских чеков, облигаций,

платежных средств и ценных бумаг иного рода;

г) произведений искусства;

д) племенных животных;

5) перевозки, которые фактически осуществлялись другим таможенным перевозчиком.

Страховой полис, выдаваемый страховщиком страхователю при заключении такого договора страхования, представляет собой генеральный

(или открытый) полис, которым покрываются все перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем в течение оговоренного полисом периода страхования

В целях учета страховщиком застрахованных перевозок (рейсов) и расчета страховой премии страхователь сообщает страховщику в письменной форме (телекс, факс, телеграф, письмо) до начала или в течение 5 дней после окончания перевозки товаров следующую информацию:

- 1) дату начала перевозки;
- 2) таможенный орган отправления (пункт отправления);
- 3) таможенный орган назначения (пункт назначения);
- 4) дату окончания перевозки;
- 5) вид транспортного средства и его регистрационный номер;
- 6) наименование товара;
- 7) количество товара в тоннах;
- 8) стоимость товара в соответствии с документами;
- 9) расчетную или фактическую сумму полученного фрахта.

В целях полноты охвата страхованием всех перевозок товара (рейсов) в течение оговоренного полисом периода страхования и возможной корректировки сумм начисленной и оплаченной страховой премии страхователь ежеквартально направляет страховщику копию статистического отчета о всех возможных перевозках товаров, находящихся под таможенным контролем за отчетный период, направляемого в таможенные органы по утвержденной форме в соответствии с п. 8.5. Положения о таможенном перевозчике.

Нарушение страхователем данных требований дает страховщику право отказать в возмещении убытков страхователя по претензиям таможенных органов в отношении перевозок товаров (рейсов), не заявленных на страхование.

Порядок определения и оплаты страховой премии

Ставка страховой премии устанавливается в процентах от суммы ограничения ответственности страховщика (страховой суммы, начисляемой в соответствии с п. 2.1.2 Положения о таможенном перевозчике) [120].

Определение ставок премии осуществляется страховщиком для каждого страхователя индивидуально на основе информации, указанной в заявлении на страхование. При необходимости страховщик запрашивает у страхователя дополнительную информацию.

Взаимоотношение сторон договора страхования при заявлении, рассмотрении и урегулировании претензий.

Страхователь обязан немедленно, как только ему станет известно о наступлении страхового случая или о происшествии, последствия которого могут привести к возникновению ответственности страховщика по договору страхования, письменно известить об этом страховщика.

Если страхователь нарушит указанное требование, и не будет поставлен в известность о страховом случае или происшествии в течении 1 месяца с момента, когда страхователю станет об этом известно, страховщик имеет право отклонить требование о выплате страхового возмещения.

Страхователь не имеет права без письменного согласия страховщика давать обещания и делать предложения о добровольном возмещении ущерба, признавать полностью или частично свою ответственность.

Предотвращение и уменьшение последствий страхового случая.

При наступлении события, которое по условиям договора или по закону может быть признано страховым случаем, страхователь или его представитель предпринимает все возможные разумные меры по предотвращению или уменьшению ущерба.

Понесенные страхователем в этих целях расходы подлежат возмещению. Страховщик возмещает расходы страхователя по оплате основного убытка, в целях уменьшения которого они были понесены.

Если по вине страхователя вышеуказанные меры предприняты не были и сумма ущерба возрастает, имеет право уменьшить сумму возмещения расходов страхователя по урегулированию основного убытка [120].

5.9 Страхование ответственности владельцев воздушных судов перед третьими лицами

Как уже говорилось выше, в практике авиастрахования под третьими лицами подразумеваются все лица, кроме пассажиров находящихся в самолете, экипажа, а также других служащих владельцев самолета. Таким образом, страхование ответственности перед третьими лицами – это покрытие рисков, связанные с нанесением ущерба юридическим и физическим лицам, находящимся вне самолета. Наиболее уязвимыми из них оказываются владельцы, пассажиры и команды других самолетов.

Обычно полисы страхования авиационных рисков покрывают все убытки, которые могут причинить страхователь третьим лицам в результате использования самолета. Ответственность, следовательно, покрытие по полису не ограничиваются последствиями ущерба, нанесенного непосредственно самолетом, а предусматривают также случаи, как, например, выпадение из него людей или предметов.

Практически любой полис покрывает ответственность, связанную с таким косвенным влиянием самолета, как воздействие на объекты на земле в результате полета ниже дозволенного предела.

Однако во многих странах существуют соглашения, согласно которым некоторые виды ответственности не покрываются. В Великобритании, например, страховщики исключили из покрытия по полису виды ответственности перед третьими лицами, связанные с:

- 1) шумом и акустическим ударом;
- 2) электрическими или радиопомехами;

- 3) загрязнением воздуха, утечкой горючего;
- 4) радиацией и радиоактивным заражением.

Страхованием ответственности, возникающей при убытках, причиненных шумом, занимается довольно узкий круг компаний, да и их полисы не покрывают ответственности за причиняемые шумом «неудобства». Следует учесть, что в них всегда предусматривается лимит, ограничивающий сумму всех убытков, которые могут быть покрыты в течение периода действия полиса (см. приложение П).

Существует одно правило, следовать которому пытаются практически все авиационные страховщики мира. Оно заключается в том, что в стандартных полисах страхования ответственности перед третьими лицами из числа последних обычно исключаются члены семьи страхователя, служащие или подрядчики страхователя, а также пассажиры и команда самолета страхователя. Кроме того, не покрывается ущерб собственности страхователя или собственности, которая находится в его распоряжении.

В истории международных договоров не существует каких-либо общепринятых соглашений относительно минимального лимита ответственности перед третьими лицами, обязательного для страхования. Лимит выражается в фиксированной сумме по каждому убытку и представляет собой результат соглашения между страхователем и страховщиком, так как ответственность оператора перед третьими лицами на земле абсолютна. Часто в условия страхования включается оговорка о введении дополнительного лимита страхования ответственности перед третьими лицами, ограничивающего общую ответственность в течении одного года суммой, равной двум-трем лимитам по одному убытку. При переговорах со страхователем владелец самолета должен указать, в какие страны он собирается возить грузы или пассажиров, чтобы лимит ответственности перед третьими лицами, указанный в его полисе, был не менее лимита, предусмотренного законами той страны, в которую будет летать самолет.

В практике страхования авиарисков часто устанавливается лимит сверх лимитов первичного полиса («excess insurance»). В таком случае он выражается как единый лимит, который включает в себя также и ответственность перед пассажирами сверх первичного лимита ответственности перед ними.

Важное место в страховании ответственности перед третьими лицами, как и в любом другом страховании, занимает расчет ставок. В данном случае на ставку влияют такие факторы, как:

- географический район полетов;
- характер этого района (населенность, наличие промышленных объектов и т.п.).

5.10 Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств

Рост интенсивности дорожного движения, сопровождающийся ростом дорожно-транспортных происшествий, объективно требует организации страхования ответственности владельцев автотранспортных средств. Механическое транспортное средство- автомобиль, мопед, мотоцикл- выступает источником повышенной опасности, которая может причинить имущественный вред участникам дорожного движения (водителям и пешеходом).

По данным ГИБДД России совокупный ущерб от ДТП в 2000 году составил 191,7 млрд. рублей (госдоклад «О состоянии безопасности дорожного движения в РФ»). При этом гибель и ранение людей в результате ДТП были оценены в 117,8 млрд. рублей, что составило 2,8 % от ВВП России в 2000г. Повреждение транспортных средств составили 47,1 млрд. рублей, повреждение дорожного покрытия и инфраструктуры 25,6 млрд. рублей, убытки по грузам и утерянной прибыли 1,2 млрд. рублей.

Анализ причиненных факторов показывает, что основная доля ДТП (почти 50 %) происходит при наезде транспортного средства на пешехода, 25 % ДТП - столкновения, 12 % - опрокидывание. За 2000 год от ДТП погибло свыше 33 тысяч человек.

Ежегодный значительный прирост транспортных средств естественно ведет к увеличению числа ДТП и росту ущерба по всем показателям, в том числе и человеческим жертвам.

Во всех европейских странах ОЭСР (организация экономического сотрудничества и развития) страхование гражданской ответственности автомобилистов обязательное. Оно покрывает убытки, причиняемые людям в результате движения более 190 млн. зарегистрированных транспортных средств.

Самый значительный рынок - Германия, затем Италия, Франция, Исландия, Англия где взносы по обязательному страхованию составляют 65 % от общих поступлений по автотранспортному страхованию. Лимиты ответственности различные. Не застрахованные транспортные средства колеблются от 1 процента в Германии, Бельгии, Дании, Финляндии, Франции, Швеции до 4-6 % в Испании, Норвегии, Ирландии, Англии. Тарифные ставки устанавливает страховщик.

В настоящее время континентальные перевозки груза, пассажиров, туристов практически полностью осуществляются наземным автомобильным и железнодорожным транспортом.

Страны ближнего зарубежья широко пользуются услугами железнодорожного транспорта как привычной и отработанной системы, обслуживающей еще со времен советского Союза. Автомобильный транспорт, комфортабельные автобусы, большегрузные авторефрижераторы и автофуры, стали серьезными конкурентами в международных континентальных перевозках железнодорожному транспорту по своей мобильности, скорости доставки пассажиров и груза.

Значительно возрос поток туристов зарубежных и отечественных на собственном автомобильном транспорте.

В соответствии с международными требованиями весь въезжающий на территорию РФ и выезжающий зарубеж транспорт должен быть застрахованный по гражданской ответственности перед третьими лицами.

В России обязательное страхование автогражданской ответственности ведется с июля 2003 года.

В соответствии с законом РФ и правилами страхования отмечается что:

В России принят закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. № 40 ФЗ от 5.04.2002г.».

Основные положения этого закона введены в действие 1 июля 2003г.

В соответствии со ст. 1079 ГК РФ владелец автотранспортного средства несет ответственность за вред, причиненный им при эксплуатации транспортного средства: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств...), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности... Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или оперативного управления, на ином законном основании... ».

Обязательное страхование автогражданской ответственности производится на основании письменного заявления установленной формы с приложением для физических лиц паспорта, либо другого документа удостоверяющего личность, паспорта ТС, водительского удостоверения. Для юридических лиц: - свидетельство о регистрации юридического лица; водительского удостоверения лиц, допущенных к управлению по доверенности; доверенность на управление указанным в заявлении о заключении обязательного страхования транспортным средством, либо иной документ, подтверждающий право владельца этим транспортным средством (договор аренды, найма, проката и т.д.) (см. приложения Р, С).

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством возместить ущерб, нанесенный им третьим лицам в связи с использованием автотранспортного средства.

Страховым случаем является предъявление страхователю (застрахованному) имущественных претензий или исковых требований третьими лицами или их правопреемниками, заявленных в соответствии с нормами гражданского законодательства о возмещении ущерба в связи с ДТП по вине страхователя в период действия договора.

К страховым случаям, по которым производится выплата ущерба страховщиком, относятся: смерть, увечье или иное повреждение здоровья третьего лица, повреждение или уничтожение его имущества.

Страховое возмещение выплачивается на основании заявления страхователя, решения третейского, арбитражного или гражданского суда, документов соответствующих органов, которые подтверждают страховой случай, а также составленного страхового акта. Размер страхового возмещения определяется на основании соответствующих документов (врачебно-трудовых комиссий, органов социального обеспечения, решения суда и т.д.) о факте нанесения ущерба и его последствиях, а также с учетом справок, счетов и прочих документов, подтверждающих расходы.

В сумму страхового возмещения российскими страховщиками включаются:

- заработок, которого потерпевший лишился вследствие потери трудоспособности или уменьшения ее в результате причиненного увечья или повреждения здоровья;

- дополнительные расходы, необходимые для восстановления здоровья (санаторно-курортного лечения, протезирование и т.д.);

- доля заработка, которая приходилась на лиц, состоявших на иждивении потерпевшего;

- расходы на погребение;

- ущерб, причиненный имуществу.

Но как же быть человеку, понесшему урон от не установленного средства? На данный случай во всех странах Запада страховщиками образованы так называемые гарантированные фонды, из которых жертва может получить возмещение ущерба. В этот гарантированный фонд каждый страховщик, занимающийся страхованием автогражданской ответственности, отчисляет определенный процент от собранных страховых взносов по данному виду страхования. В законе об автогражданской ответственности в РФ также предусматривается создание подобного гарантированного фонда.

Страховщик не несет ответственность при:

1. умышленных действиях страхователя, направленных на наступление страхового случая;
2. умышленном преступлении страхователя;
3. передачи управления автотранспортным средством лицам, не допущенным к управлению согласно договору;
4. использовании автотранспортного средства для учебных и спортивных целей без согласия страховщика;
5. управлении автотранспортного средства в состоянии любой степени опьянения;
6. сдачи автотранспортного средства в аренду;
7. форс мажорных обстоятельствах;
8. управлении без водительских прав;
9. управлении неисправным автотранспортным средством.

Не подлежит возмещению ущерб:

-причиненный имуществу, находящемуся в транспортном средстве страхователя;

- причиненный пассажирам;
- нанесенный окружающей среде.

Возмещается только прямой ущерб, причиненный имуществу третьих лиц. На основании введенного закона «Об обязательном страховании

гражданской ответственности владельцев транспортных средств. № 40 ФЗ от 25.04.2002г. «все владельцы транспортных средств (физические и юридические лица) обязаны будут заключить договор страхования автогражданской ответственности».

Страховые суммы, предусмотренные законом, 400 тысяч рублей. А именно:

-в части возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью нескольких потерпевших – 240 тыс. рублей;

- при причинении вреда жизни и здоровью одного потерпевшего-160 тыс. рублей;

- причиненного имуществу нескольких потерпевших -160 тыс. рублей;

- причиненного имуществу одного потерпевшего – 120 тыс. рублей.

Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. № 40 ФЗ от 25.04.2002г. », приложениями к закону определен порядок исчисления страховых сумм и тарифных ставок.

Величина страхового платежа зависит от:

1) величины базовой ставки страхового тарифа. Базовые ставки зависят от типа транспортного средства и его принадлежности юридическому или физическому лицу. Базовая ставка исчисляется в рублях;

2) территории преимущественного использования транспортного средства, с использованием повышающего либо понижающего коэффициента и колеблется от 1,3 до 0,55 для городов и населенных пунктов областей и автономных республик:

- 1,8 для г. Санкт-Петербурга;

- 2,0 для г. Москвы.

По районам и городам Московской области повышающий коэффициент 1,7 и Ленинградской области 1,6

3) возраста, водительского стажа и количества пользователей, допущенных к управлению транспортным средством. Коэффициент колеблется от 1,0 до 1,7;

4) периода пользования транспортным средством;

5) мощности двигателя. Коэффициент колеблется от 0,6 до 1,6;

6) при отсутствии событий и выплат в страхуемом периоде вводится понижающий коэффициент и может достичь 0,5. В случае событий и выплат по ним применяется повышающий коэффициент.

Срок действия договора как правило 1 год. При меньших сроках тариф дифференцирован. Уплата платежа при краткосрочном страховании единовременная, при годовом может быть в рассрочку.

По договору страхования автогражданской ответственности страховщик берет на себя обязательство возместить в пределах лимита ответственности ущерб, который страхователь в силу закона обязан компенсировать потерпевшим третьим лицам за вред, причиненный их жизни, здоровью или имуществу.

При наступлении страхового события страхователь обязан принять все возможные меры по предотвращению и уменьшению вреда, незамедлительно сообщить в органы ГИБДД о дорожно-транспортном происшествии, сообщить пострадавшему о наличии договора страхования и адрес страховой компании в которой заключен договор страхования.

Водитель причастный к ДТП обязан заполнить бланк извещения о ДТП, в котором указывается количество пострадавших пассажиров. Бланк заполняется водителями двух транспортных средств, причастных к ДТП. При наличии разногласий между участниками ДТП они указываются в извещении.

Заполненные водителями участниками ДТП извещения о ДТП в течение 5 рабочих дней после ДТП должны быть вручены, либо направлены страховщику.

При произошедших событиях в отдаленных труднодоступных районах срок предоставления извещений о ДТП продлевается до 15 суток.

Заявление о страховой выплате потерпевший направляет страховщику с приложением оригиналов документов:

- справки о ДТП, выданную ГИБДД,
- извещение о ДТП, копию протокола об административном нарушении,
- документы, подтверждающие причиненный ущерб жизни и здоровью пострадавшего:

- упущенные доходы,
- осмотра поврежденного транспортного средства и величину

нанесенного ему ущерба.

Как правило, страховая компания проверяет факт происшествия в журнале регистрации ГИБДД.

Страховщик при получении заявления о наступлении страхового случая обязан составить акт установленной формы в присутствии обеих сторон дорожно-транспортного происшествия.

На основании акта составляется расчет ущерба, и после получения всех необходимых документов производится выплата ущерба пострадавшему в сумме причиненного вреда, но не выше лимита ответственности установленной законом РФ по каждому страховому случаю.

После выплаты возмещения договор страхования продолжает действовать до конца указанного срока в пределах лимита ответственности установленной законом РФ.

В выплате страхового возмещения может быть отказано:

- если страхователь управлял транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, а также без водительского удостоверения;

- если страховое событие произошло в результате умышленных действий страхователя, либо в результате сговора страхователя и потерпевшего.

При отказе в выплате страхового возмещения страховщик обязан письменно уведомить об этом потерпевшего в трехдневный срок.

Наряду с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств может использоваться и добровольная форма на величину, превышающую установленную законом страховую сумму.

При страховом возмещении страховая сумма уменьшается на величину выплат. Возможно дострахование.

При добровольном страховании в договоре возможен выбор одного из рисков. Договор заключается по заявлению страхователя с предъявлением техпаспорта и водительского удостоверения (прилагается к заявлению). В заявлении указываются все данные, касающиеся водителя, его отношения к транспортному средству, тип, марка и номера транспортного средства, вид и период страхования. Таким образом, страхователь и страховщик заключают между собой договор обязательного и, при необходимости, добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств за вред, причиненный третьим лицам при эксплуатации транспортных средств. Страховать свою ответственность могут дееспособные физические и юридические лица. Если договор заключается с юридическим лицом, то действие его договора распространяется на всех лиц, допущенных к управлению данным транспортным средством. А по договору, заключенному с физическим лицом, застрахованной считается автогражданская ответственность собственника автотранспортного средства или лица, управляющего автотранспортным средством по доверенности

Во многих зарубежных странах закон о дорожном движении включает в себя обязательство гарантийного страхования транспортного средства, которым предписывается выдача документов владельцу транспортного средства только при наличии справки от страховой компании о заключении соответствующего договора.

Законом предписывается минимальная сумма страхового покрытия от 39млн. долларов в Швеции, 32 млн. дол. в Испании, 2 млн. дол в Дании и Швейцарии, до 231 тыс. дол. в Германии.

В международной практике широкое применение нашло страхование гражданской ответственности водителей перед третьими лицами по так называемой Зеленой карте.

Система «Зеленая карта» (именуется по цвету единого страхового полиса) была сформирована и введена в действие в 1953 г. на основе международного соглашения о ее создании и применении 10 странами ЕЭС (Бельгия, Великобритания, Дания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, ФРГ, Франция). Для управления системой в 1953 г. был создан специальный орган Советбюро, а затем принят Генеральной ассамблеей в 1991г. Устав Совета бюро.

Универсальный договор 1995 г. объединил в системе «Зеленая карта» уже 37 государств, в том числе 18 западноевропейских, 7 ближневосточных, африканских и других стран, а также 10 бывших социалистических государств.

Зеленая карта служит подтверждением наличия страхования на территории всех стран, участвующих в соглашении. Имея Зеленую карту, владелец автомашины может выезжать в любую другую страну, участвующую в системе, не приобретая на границе дополнительное страхование.

Основным элементом системы Зеленой карты являются национальные бюро. Они организуют контроль за наличием страхования при въезде автомашины в страну, решают со страховыми компаниями внутри страны и за рубежом, а также аналогичными бюро других стран вопросы, связанные с урегулированием претензий пострадавших, готовят необходимые нормативные документы. Непосредственным урегулированием и оплатой занимаются страховые компании, выдавшие Зеленую карту. Стоимость Зеленой карты зависит от вида транспортного средства и срока пребывания вне территории России.

Международное соглашение устанавливает положения, служащие основой действия всей «конструкции» системы «Зеленая карта»:

- 1) об основных понятиях, в том числе «член системы», «страхователь», «автотранспортное средство» и т.д.
- 2) о порядке урегулирования претензий;
- 3) о порядке выдачи страховых полисов;
- 4) о порядке взаиморасчетов между национальными Бюро системы «Зеленая карта»

Каждое государство - участник системы «Зеленая карта» - обеспечивает действие этой системы путем:

- признания законности системы «Зеленая карта» и ее действия на территории всей страны;
- отражение в национальном законодательстве положения об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- обеспечения страхового покрытия по полису «Зеленая карта» иностранного владельца на территории данного государства-участника в объеме, установленном законодательством этого государства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Страховые тарифы по системе «Зеленая карта» устанавливаются российскими страховыми компаниями - посредниками иностранных страховщиков для выезжающих за рубеж на автотранспортных средствах в зависимости от лимита страхового покрытия или объема двигателя и срока пребывания на территории иностранного государства.

Вторая директива Совета Европы предусматривает лишь два случая отказа в страховой выплате по усмотрению национального Бюро страны, в которой произошел страховой случай:

- когда пострадавшее лицо может получить компенсацию через органы

социального обеспечения;

- если страховой случай произошел по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством иностранного владельца.

5.11 Страхование ответственности за качество продукции

Гражданская ответственность производителя товаров возникла первоначально как результат движения в защиту прав потребителей сначала в Америке, а потом в Европе. Европейское сообщество в 1985 г. создало директиву, по которой предполагалось в течение трех лет разработать закон об ответственности за производимый продукт.

Под понятием «гражданская ответственность производителя товара» понимается совокупность всех действий, в результате которых был произведен бракованный продукт, нанесший какой-либо ущерб после его поставки, в момент, когда сам производитель не имеет над продуктом непосредственного контроля.

То, что понятие ответственности производителя возникло недавно, вполне объяснимо. Развитие техники и технологии сделало возможным массовое производство огромного количества товаров, а реклама активно побуждала к их приобретению и потреблению. Если при ремесленном производстве товар изготавливался одним мастером, и можно было достаточно легко найти брак и ответственного за него, то сегодня ситуация в корне иная. В настоящее время только малая толика продуктов изготавливается вручную. Напротив, массовый конечный продукт является результатом нескольких процессов его обработки на различных стадиях (а зачастую и на нескольких производствах), на каждой из которых существует опасность создания некачественного продукта. При серийном производстве один неисправный агрегат может внести брак в целую серию продукта. Брак может находиться и в упаковке товара, и в инструкциях к нему. При серийном производстве ущерб, причиненный бракованным продуктом, может затронуть большое число людей.

Поэтому на Западе усилилась ответственность за произведенный продукт. В США в некоторых штатах уже действует принцип «ответственность следует за продуктом», который по своему действию равносителен чистой ответственности за причинение вреда (таблица 5.1).

Таблица 5.1 - Классификация страхования ответственности за качество продукции

Вид страхования	Существенные признаки
1	2
<p>Страхование ответственности товаропроизводителя (изготовителя)</p>	<p>Страхователи – юридические лица любой организационно-правовой формы и граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность.</p> <p>Объект страхования – имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за причинение вреда личности и имуществу потребителя (третьему лицу) вследствие не надлежащего исполнения страхователем обязанностей, предусмотренных действующим законодательством.</p> <p>Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный потребителю, за вред, причиненный его жизни и здоровью и/или моральный ущерб в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» в результате производства некачественной продукции.</p>
<p>Страхование ответственности продавца за качество продукции</p>	<p>Страхователи – продавцы (юридические лица – торговые организации и граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность). Объект страхования – имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за вред, причиненный личности и имуществу потребителя вследствие продажи реализуемых страхователем товаров с недостатками или не надлежащего исполнения им обязанностей, установленных законодательством или договором.</p> <p>Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный покупателю, за вред, причиненный его жизни и здоровью, моральный ущерб в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» в результате продажи некачественного товара.</p>

Продолжение таблицы 5.1

1	2
<p>Страхование ответственности исполнителя за качество выполненных работ и оказанных услуг</p>	<p>Страхователи – юридические лица и предприниматели, выполняющие работы и оказывающие услуги, следовательно, несущие ответственность перед потребителями за качество оказанных услуг. Объект страхования - имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за вред, причиненный потребителю вследствие передачи ему результатов работ (оказания услуг) с недостатками, а также ненадлежащего исполнения иных вытекающих из действующего законодательства или договора обязательств (в частности, обязанность возместить вред, причиненный страхователем личности и здоровью потребителя или третьему лицу, а также их имуществу, в том числе находящимся во владении (пользовании) природными объектами.</p> <p>Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный потребителям (третьим лицам), в том числе за вред, причиненный природным объектам, находящимся в их владении (пользовании) в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» вследствие недостатков выполненной работы (оказанной услуги), а также за вред, причиненный жизни и здоровью потребителей.</p>

В России ответственность производителя и продавца (товаров, работ и услуг) регулируется Гражданским кодексом РФ, Законом РФ «О защите прав потребителей», а также принимаемыми положениями и нормативными актами в соответствии с иными федеральными законами и правовыми актами РФ.

В соответствии с Законом РФ «О защите прав потребителей» установлена следующая ответственность:

1) ответственность изготовителя (исполнителя, продавца) за ненадлежащую информацию о товаре (работе, услуге), об изготовителе (исполнителе, продавце – ст. 12 Закона).

В соответствии с этой статьей потребитель вправе расторгнуть договор и потребовать полного возмещения убытков, если в результате получения

ненадлежащей информации он приобрел товар (работу, услугу), который не обладает необходимыми свойствами, или его потребитель не может в связи с этим использовать приобретенный товар по назначению, или ему по этой причине был нанесен вред жизни, здоровью, имуществу потребителя или природным объектам, находящимся в его собственности (владении);

2) ответственность продавца (изготовителя, исполнителя) за нарушение прав потребителей (ст. 13 Закона).

Продавец (изготовитель, исполнитель) несет ответственность, предусмотренную законом или договором за нарушение прав потребителей, в соответствии с которой он возмещает в полной сумме убытки, причиненные потребителю. Освобождение от ответственности возможно только в случае воздействия непреодолимой силы или по иным основаниям, предусмотренным законом;

3) имущественная ответственность за вред, причиненный вследствие недостатков товара (работы, услуг) (ст. 14 Закона).

Эта статья предусматривает возмещение в полном объеме за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потребителя вследствие конструктивных, производственных, рецептурных или иных недостатков товара (работы, услуг). Право требовать возмещение вреда признается за любым потерпевшим вне зависимости от того, находился он в договорных отношениях с исполнителем (продавцом) или нет. Если вред здоровью, жизни и имуществу потребителя был нанесен в связи с использованием для производства товара (выполнение работ, оказание услуг) определенных материалов, оборудования и иных средств, то изготовитель (исполнитель) несет ответственность независимо от того, позволял ли уровень науки и техники выявить их особые свойства или нет. Освобождением исполнителя от ответственности служат действия непреодолимой силы или нарушение потребителем установленных правил пользования, хранения или транспортировки товара (работы, услуги);

4) компенсация морального вреда (ст. 15 Закона)

При причинении морального ущерба изготовитель (исполнитель, продавец) компенсирует его при наличии собственной вины независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков. Размер компенсации определяется судом.

Круг лиц, несущих ответственность за продукт, достаточно широк. Поэтому для страховщика важно выяснить причину брака, определить, на какой стадии он возник и кто за него несет ответственность. Различают брак: производства, конструкторский, информационный, развития, хранения (захоронения) использованных продуктов.

Брак производства представляет собой отклонения от первоначально запланированных функций или размерностей и может касаться как одного, так и большого числа изделий. Брак может быть внесен в изделие по объективным и субъективным причинам: по причине отказа машины (например, посудомоечная машина дала сбой, и в бутылке осталось моющее средство) из-за работника (например, из-за невнимательности рабочего был неправильно смонтирован узел, блок, агрегат любой бытовой техники или автомобиля).

Квота ошибок неизбежное сопутствующее явление промышленного производства.

Конструкторский брак является типичным уже для всей серии. Здесь речь идет не о машинном, а о «человеческом отказе».

Информационный брак, о нем говорят в том случае, если сам продукт в порядке, но было сделано недостаточно предупреждений о возможных опасностях, которые связаны с его функционированием. Информационные ошибки относятся к указаниям по применению, в которых сообщалось недостаточно четко (или не сообщалось вообще) о возможных опасностях при использовании продукта, или к рекламе, в которой содержатся ошибочные данные о продукте.

Брак развития связан с тем, что к моменту производства или использования продукта уровень науки и техники не дает возможности увидеть будущие его недостатки. Это выявляется позднее по мере развития науки.

Брак при хранении (захоронении) использованных продуктов представляет опасность тогда, когда жизненный цикл продукта уже закончен.

Страхование ответственности изготовителя и продавца (исполнителя) за качество продукции (работ, услуг) может быть как добровольным (в России), так и обязательным (в ряде стран).

Страхователь заинтересован в страховании интересов, связанных со следующими непредвиденными расходами:

- 1) по выявлению опасных свойств продукции и их устранению;
- 2) по информированию потребителей об опасных свойствах находящейся в эксплуатации продукции;
- 3) по безвозмездному устранению недостатков продукции, выявленных в течение гарантийного срока (срока годности);
- 4) по замене продукции с недостатками, выявленными в течение гарантийного срока (срока годности);
- 5) по возврату денег потребителю вследствие соразмерного уменьшения цены на продукцию с недостатками и другие расходы [120].

Перед тем, как проводить страхование ответственности производителя, необходимо определить, что же в данном случае является продуктом. В индустриальных странах четко очерчен круг товаров, которые могут рассматриваться в качестве продукта.

К продукту относится каждое движимое имущество либо часть движимого или недвижимого имущества и электричество. Исключаются сельскохозяйственные природные ресурсы, такие как продукт земледелия, пчеловодства, рыболовства, животноводства, т.е. те продукты, которые не были подвергнуты первичной обработке (включая продукты охоты).

Круг лиц заинтересованных в данном виде страхования, достаточно широк. Сюда относятся в первую очередь предприятия, производящие различные продукты на различных стадиях, торговые фирмы – импортеры товаров, продавцы товаров, исполнители работ или услуг.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя по установленной страховщиком форме. Страхователь обязан предоставить страховщику номенклатуру изготавливаемой продукции, ответственность за качество которой страхуется, перечень основных потребительских свойств продукции, нормативные документы, содержащие требования к качеству продукции (ГОСТ, ОСТ, ТУ и др.), сведения о сертификации изготавливаемой страхователем продукции (товаров), копию сертификата или иной документ, удостоверяющий факт сертификации, техническую сопроводительную документацию (технический паспорт, инструкцию по эксплуатации и т.п.), справку о включении (невключении) изготавливаемой им продукции в Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации в соответствии с действующим законодательством, справку о предполагаемых объемах и сроках поставки изготавливаемой (застрахованной) продукции в период действия договора страхования, сведения о гарантийных обязательствах, сроках службы и годности, реализации и хранения и т.п., другие сведения, необходимые страховщику для оценки страховых рисков.

Действующее законодательство (ст. 1095 ГК РФ) не делает различий между основаниями для возникновения обязанностей возместить вред у продавца или изготовителя товара (работ, услуг) независимо от их вины и от того, состоит потребитель (потерпевший) с ними в договорных отношениях или нет. При этом под понятием «потребитель» понимают лицо, купившее товар (продукцию, услуги) с целью потребления, а не для дальнейшей реализации.

Страхование ответственности страхователя перед потребителем за качество продукции (товаров) осуществляется, если на товары, подлежащие обязательной сертификации, имеется сертификат соответствия; если страхователь имеет разрешение на реализацию товара, оформленное

установленным образом; если страхователь по требованию страховщика может представить документальное подтверждение факта соблюдения условий и правил торговли.

Размер страхового тарифа зависит от характера продукции, объема страховой ответственности, факторов, влияющих на качество продукции (услуг), рынка, на котором реализуется товар (отечественного или зарубежного).

Страхование ответственности за продукт (услугу, работу) наступает только в случае нанесения ущерба жизни, здоровью и имуществу потребителя, либо в случае морального ущерба.

По этому полису покрываются следующие риски:

1) ущерб, нанесенный третьим лицам вследствие взаимодействия, смешивания или обработки бракованного изделия с другими. В подобных случаях страховщики возмещают следующий ущерб:

- издержки, связанные с повреждением или уничтожением другого продукта;

- издержки производства, конечного продукта, исключая возмещение за бракованное изделие страхователя;

- издержки, возникшие дополнительно при необходимом устранении дефектов конечного продукта;

- издержки, связанные с недостатками продукта, в связи с чем он не может быть реализован вообще или может быть реализован с уценкой.

2) ущерб, связанный с дальнейшей обработкой или переработкой бракованного изделия третьими лицами;

3) ущерб, связанный с обменом бракованного продукта;

4) ущербы третьим лицам, возникшие в связи с браком изделий, произведенных, обработанных или переработанных на машинах и механизмах, созданных или смонтированных страхователем;

Исключаются из страхового покрытия претензии:

- 1) исходящие из изменения, уменьшения, последующего улучшения, поставки заменителя товара или поставки нового товара;
- 2) по выданным без ведома страховщика гарантийным обещаниям;
- 3) по ущербу, возникшему из-за преднамеренного отклонения от законодательных или служебных предписаний;
- 4) связанные с повреждением имущества продуктом, использование или воздействие которого не было достаточно апробировано.

Страхование ответственности производителя товара невозможно при отсутствии на предприятии отдела по контролю за качеством продукции. Это является необходимым условием для принятия риска на страхование [120].

5.12 Страхование профессиональной ответственности

Страхование профессиональной ответственности как подотрасль страхования ответственности включает в себя обширную группу видов страхования. Практически каждая профессия таит в себе элементы непредсказуемых случайностей, способных привести к ущербам, порой значительным, по отношению к третьим лицам. Ущерб по своему характеру, величине и по происхождению различны. Каждая профессия имеет свои особенности, значительно отличающиеся от других, соответственно и возможные риски специфичны к данной профессии. Объектом страхования является гражданская ответственность страхователя за ущерб, нанесенный жизни, здоровью и/или имуществу третьих лиц при добросовестном проведении ими профессиональной деятельности. Основанием для предъявления претензий могут служить ошибки и упущения, небрежность, допущенная со стороны страхователя при исполнении своих профессиональных обязанностей, если вред нанесен неумышленно (ст. 963 ГК РФ).

Факт наступления страхового случая, обстоятельства, приведшие к нему, ущерб, нанесенный третьему лицу, оценка ущерба – это вопросы, которые требуют особого подхода к их рассмотрению, соотносясь с профессиональными особенностями каждого события, причиненного лицом, совершающим свою профессиональную деятельность.

На страхование принимается гражданская ответственность страхователя при наличии у него документов, подтверждающих профессиональный уровень и лицензию на право проведения соответствующей деятельности.

Страхователями могут выступать как частнопрактикующие специалисты, так и юридические лица (общества, союзы, организации), но застрахованными являются конкретные специалисты, физические лица.

Установление факта страхового события и наступления по нему ответственности, как правило, решается судом, им же определяется величина ущерба и страхового возмещения. Не исключены случаи досудебного разрешения претензий, когда имеются бесспорные доказательства причиненного вреда страхователем и признанием им величины ущерба.

События не признаются страховыми, если они явились в результате преднамеренных действий или бездействия страхователя, направленных на причинение вреда третьему лицу, действий страхователя с нарушением законодательства и нанесением морального ущерба третьему лицу.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон либо по закону в виде конкретной суммы, выражающейся в рублях, или количества МРОТ, либо без ограничений. Договор страхования профессиональной ответственности заключается по заявлению страхователя. По соглашению сторон устанавливается лимит ответственности на один страховой случай, связанный с ущербом жизни и здоровью и/или связанный с имущественным ущербом. Договором предусматривается франшиза. Заключается договор, как правило, на срок не менее одного года.

В настоящее время в российской практике наиболее распространенными видами профессиональной ответственности является страхование частнопрактикующих нотариусов, врачей, реелтеров, аудиторов, охранников и некоторых других профессий. В зарубежной практике этот вид страхования находит широкое применение с достаточно обширным набором видов страхования. В перспективе в России просматривается активизация страхования профессиональной ответственности со значительным расширением страхуемых профессий [199].

5.13 Страхование ответственности за вред, причиненный загрязнением окружающей среде

XX век технического прогресса, бурного развития промышленности и транспорта, расширения инфраструктуры породил серьезнейшую мировую проблему, связанную с нарастающими темпами загрязнения окружающей природной среды.

Еще в середине прошлого века ученые на мировых и национальных форумах обостряли вопрос защиты природы, снижения вредных выбросов в атмосферу и водоемы, не допускать засоренность почвы производственными и бытовыми отходами, создавать системы очистки бытовых и производственных стоков, дымоотводящие объекты обеспечивать фильтрами, решать проблему с утилизацией и переработкой мусора. Это далеко не полный набор проблем связанных с защитой природной среды. Защита окружающей среды - это, в первую очередь, защита человека, его здоровья и генофонда. Это забота о будущих поколениях.

По данным на начало 90-х годов прошлого столетия в Росси ущерб, нанесенный природе, был компенсирован всего на 20 %, причем только 3 % за счет виновных, остальное за счет государства. Изношенный трубопроводный транспорт ведет к многочисленным порывам и заливам нефтепродуктами

значительных территорий с выводом из обращения земельных угодий, загрязнению поверхностных и подземных вод. Рекультивация поврежденных земель ведется крайне неудовлетворительно.

Огромный ущерб природной среде наносят кораблекрушения, особенно нефтеналивного флота с загрязнением акватории морей, океанов и прибрежных территорий.

Законодательство каждой страны предусматривает определенные требования по охране окружающей среды. В соответствии с этим в международных инвестиционных контрактах находят отражение вопросы, относящиеся к охране окружающей среды.

В Российской Федерации законодательная база по экологической защите еще не совершенна. Закона об обязательном страховании экологических рисков нет. Страхование ведется на добровольной основе. В то же время за рубежом (Германия, Великобритания, США и др.) существуют специальные законодательные акты об ответственности за загрязнение окружающей природной среды, что позволило выделить самостоятельный и специфический вид страхования ответственности и установить риски вреда от очистных сооружений, выбросов вредоносных веществ, дыма, испарений, неочищенных сбросов, свалок, захоронения токсичных веществ и радиоактивных отходов и т.п.

Принятый закон РФ «Об охране окружающей природной среды» заложил правовые основы введения экологического страхования. Основная цель страхования ответственности за загрязнение окружающей среды состоит в том, чтобы покрыть страхователю убытки, связанные с необходимостью возместить ущерб, который он нанес в результате внезапного, непредвиденного и неожиданного загрязнения земельных угодий, водной среды или воздушного бассейна, а также имущественным интересам третьих лиц, жизни и здоровью лиц, попавших в зону страхового события, произошедшего на территории действия конкретного договора. Возмещению по договору при страховом событии подлежит ущерб, связанный с гибелью или повреждением

имущества, недополученных доходов, убытков, связанных с ухудшением условий жизни, расходов по очистке загрязненных территорий и рекультивацией земель, судебных издержек и расходов по лечению и оздоровлению пострадавших. Не подлежат возмещению убытки, как-то связанные с генетическими последствиями; пострадавшим имуществом на территории страхователя и пострадавшим работникам на их рабочих местах вследствие форс-мажорных обстоятельств; нарушением страхователем законов и договорных условий; использованием оборудования неподготовленным персоналом; износом оборудования и его использованием сверх норматива; произошедшие по вине руководства страхователя и его должностных лиц (см. приложения Т, У, Ф).

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя, в котором указываются реквизиты и дается достаточно подробная и полная характеристика предприятия и выпускаемой им продукции, данные об основных выбросах и отходах, разрешенных предельно допустимых концентраций по ним, степень подверженности рискам и возможный ущерб по ним, имевшиеся случаи и предъявленные иски, данные об окружающей природной среде. Информация страхователя тщательно анализируется. Объект страхования непосредственно осматривается страховщиком. Характерными условиями страхования ответственности за вред, причиненный в результате загрязнения окружающей природной среды, являются:

- строгая оценка степени риска на основе предварительных обследований, проверок, инспекций объектов, подлежащих страхованию, представление дополнительных сведений для определения вероятности наступления страхового случая, а также убытков и возможных их размеров;

- предоставление страхового возмещения страхователям, связанным с теми отраслями, в которых особенно высока степень риска только при условии соблюдения ими предусмотренных в договорах страхования мер по предупреждению убытков, снижению степени риска;

-дифференциация размеров предоставляемого страхового возмещения в зависимости от вида загрязнения и причин, приведших к нему;

-исключение из договоров страхования рисков ответственности за ущерб, вызванный постоянными или повторяющимися выбросами загрязняющих веществ, а также выбросами в пределах, установленных законодательно или на уровне соответствующих ведомств норм и нормативов;

- исключение из объема обязательств возмещение расходов на превентивные мероприятия;

- установление лимитов ответственности по конкретным возможным видам загрязнения на основе программы предоставления страхового возмещения по фактам причинения ущерба с разделением предоставления страхового возмещения по уровням:

а) на уровне частных страховых компаний (создание страховых, пере страховочных пулов);

б) на государственном уровне (государственные гарантии, дотации, бюджетное финансирование);

в) на международном уровне (участие в соответствующих международных конвенциях и взаимное перестрахование между национальными пулами).

При экологическом страховании в ряде случаев для определения страховой суммы принимают объем выпускаемой продукции.

Экологическое страхование сопряжено с определенными трудностями в определении лимитов ответственности по отдельным рискам и выплатам страховых возмещений по одному страховому случаю. Это вызвано отсутствием достоверных статистических данных о количестве, характере событий и причиненном ущербе. В отчеты попадает незначительная часть от фактически произошедших событий, размеры нанесенного ущерба занижаются, что, естественно, не позволяет объективно подходить к расчету тарифных ставок. Многие из них индивидуальны и зависят от степени опасности

предприятия, технологии его производства. А так как статистических данных недостаточно, то не исключена вероятность завышения применяемых тарифов.

При заключении договора определяется лимит ответственности страховщика по каждому страхуемому риску, оговаривается размер франшизы [120].

5.14 Контрольные вопросы

1 Какова история возникновения страхования гражданской ответственности?

2 Назовите виды ответственности подлежащие страхованию, и дайте им характеристику.

3 Договор страхования ответственности, порядок его составления, основные разделы договора.

4 Страховая сумма, страховой тариф, порядок их определения, факторы, влияющие на их величину.

5 Порядок определения страховой выплаты и необходимые документы.

6 Возможные риски при страховании ответственности.

7 Каково законодательно-правовое обеспечение страхования ответственности?

8 Какие виды ответственности страхуются владельцами судов?

9 Возможные риски, по которым страхуется ответственность.

10 Какова сущность и виды штрафов, по которым судовладелец страхует свою ответственность?

11 В чем заключается страхование ответственности операторов портов? Виды страхуемых рисков.

12 Страхование гражданской ответственности перевозчиков. Объекты страхования, страховая сумма.

13 Страхование гражданской ответственности перевозчика авиационным транспортом. Порядок заключения договора страхования. Документы и порядок оформления и получения страховых возмещений.

14 Страхование гражданской ответственности перевозчика морским транспортом. Возможные риски, подлежащие страхованию

15 Международные автотранспортные перевозки. Возможные риски. Действующие международные соглашения по автоперевозкам.

16 Страхование ответственности таможенного перевозчика. Возможные риски. Порядок заключения договоров и системы регистрации перевозок.

17 Страхование ответственности владельцев воздушных судов перед третьими лицами. Виды ответственности, международные требования.

18 Страхование автогражданской ответственности. Риски, принимаемые на ответственность.

19 Страховая сумма при автогражданской ответственности. Выплаты по возможным рискам.

20 В каких случаях страховщик не несет ответственность при свершившихся событиях?

21 Порядок исчисления страховых платежей по автогражданской ответственности.

22 Порядок исчисления страхового возмещения при страховом событии по автогражданской ответственности.

23 Страхование по «Земельной карте». Суть и условия страхования. Порядок возмещения ущерба.

24 Ответственность за вред, причиненной окружающей среде. Возмещаемый и невозмещаемый ущерб.

25 Условия страхования за вред, причиненный окружающей среде.

26 Виды договоров, используемые при страховании ответственности за качество продукции.

27 Страхование профессиональной ответственности.

5.15 Тесты

1 Объектами страхования гражданской ответственности являются:

- а) материальные ценности;
- б) потенциально возможные потери доходов страхователей;
- в) обязанности страхователя возместить материальный ущерб или иной ущерб, если он был нанесен третьим лицом;
- г) жизнь, здоровье трудоспособность граждан.

Какой из перечисленных видов страхования не относится к страхованию ответственности:

- а) страхование профессиональной ответственности;
- б) страхование задолженности кредиторам;
- в) страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- г) страхование косвенных потерь.

3 Величина страховой премии при страховании ответственности владельцев автотранспортных средств зависит от:

- а) установленной страховой суммы и рабочего объема цилиндра двигателя внутреннего сгорания, который установлен на автомобиле, мотоцикле, мотороллере;
- б) числа мест для пассажиров и водителя в автомобиле;
- в) уровня профессионального мастерства.

4 К страховому случаю при страховании гражданской ответственности перевозчика относится:

а) ущерб, нанесенный имуществу третьих лиц на поверхности земли и вне воздушного судна в результате воздействия корпуса судна;

б) причинение вреда окружающей среде в случае разлива нефти в результате кораблекрушения;

в) убыток, возникший вследствие гибели груза при перевозке.

5 Предприятие – владельцы источников повышенной опасности несут ответственность за:

1) вред, причиненный источником повышенной опасности потерпевшим умышленно;

2) вред, причиненный источником повышенной опасности в результате действия обстоятельства неопределенной силы;

3) вред, причиненный источником повышенной опасности, кроме случае а) и б).

6 К субъектам страхования профессиональной ответственности не относится:

1) любое физическое лицо;

2) любое юридическое лиц;

3) физическое лицо, осуществляющее, частную профессиональную деятельность.

7 Страхование гражданской ответственности – это:

1) страхование ответственности перед третьими лицами водителей автотранспортных средств;

2) страхование нотариусов;

3) страхование перевозчиков;

4) страхование качества производимой продукции;

5) страхование работников работодателями.

8 Страхование ответственности производителя:

- 1) на добровольных началах;
- 2) в обязательном порядке;
- 3) добровольно и обязательно.

9 Особенность страхования ответственности заключается в следующем:

- 1) неизвестен пострадавший;
- 2) неизвестная страховая сумма;
- 3) неизвестен характер риска;
- 4) неизвестна страховая ответственность;
- 5) неизвестна сумма ущерба;
- 6) неизвестен характер возмещения ущерба.

10 Страхование гражданской ответственности носит характер:

- 1) моральный;
- 2) имущественный;
- 3) психологический.

11 В страховании гражданской ответственности участвуют:

- 1) страховщик;
- 2) застрахованный;
- 3) страхователь;
- 4) потерпевший.

12 При выплате ущерба страховщиком третьему лицу страхователь:

- 1) освобождается от уголовной, либо административной ответственности;
- 2) приносит извинение пострадавшему;

3) несет моральную ответственность.

13 При возникновении страхового случая страхователь:

- 1) сообщает страховщику о любом ущербе в течение определенного договором или законодательством срока;
- 2) выполняет предъявленные требования пострадавшим об уплате нанесенного ущерба;
- 3) точно описывает, как возник (причинен) ущерб;
- 4) немедленно извещает свою страховую компанию, если предъявлено требование о возмещении ущерба через суд.

14 При страховании гражданско-правовой ответственности на договорной основе ответственность наступает:

- 1) при неисполнении или ненадлежащем исполнении договорных обязательств;
- 2) только при неисполнении законом установленных требований.

15 Ущерб будет возмещен, если пешеход переходил дорогу:

- 1) на пешеходном переходе при красном свете светофора;
- 2) пешеход не пропустил транспортное средство на проезжей части дороги в не установленном для него месте;
- 3) на пешеходном переходе под знаком «Внимание дети»;
- 4) на перекрестке дорог движущимся транспортным средством под красный свет.

16 Подлежит ли возмещению ущерб, причиненный застрахованным автотранспортным средством, если за рулем находился:

- 1) владелец транспортного средства;
- 2) водитель, управляющий автотранспортным средством по доверенности;

3) владелец автотранспортного средства, застрахованный по гражданской ответственности.

17 Ущерб, подлежащий страхованию гражданской ответственности водителя автотранспортного средства:

1) вред, причиненный жизни и здоровью физических лиц, достоинству личности;

2) повреждение либо утрата автотранспортного средства, не повлекшее ущерба третьему лицу;

3) вред, причиненный имуществу физических и юридических лиц в результате уничтожения или повреждения, а также причинение этим убытков.

18 Возмещение ущерба при страховании автогражданской ответственности подлежит:

1) ущерб пострадавшему лицу в порядке досудебного решения вопроса;

2) судебные издержки по урегулированию убытков, договором необозначенные;

3) расходы по спасению, обусловленные договором;

4) ущерб, нанесенный пострадавшему водителем, не имеющим водительского удостоверения.

19 «Зеленая карта» - это полис, используемый:

1) при поездках по странам СНГ;

2) при поездках в дальнее зарубежье;

3) при поездках в страны Европейского союза;

4) при поездках по России.

20 При страховании гражданской ответственности перевозчика на морском транспорте выплата ущерба производится при:

1) повреждении груза;

- 2) несвоевременной доставке груза;
- 3) повреждении или утраты груза в неповрежденной заводской упаковке;
- 4) травм либо смерти пассажиров, полученных при авариях транспортных средств.

21 Явиться ли страховым событием при страховании гражданской ответственности автоперевозчика:

- а) травмы, полученные авиапассажиром при транспортировке его к посадке в самолет;
- б) падение пассажира с причинением телесных повреждений с самоходного самолетного трапа при преждевременном его отходе от самолета.

22 При страховании гражданской ответственности перевозчика на морском транспорте принимаются причины, связанные с жизнью и здоровьем:

- а) пассажиров, перевозимых на корабле;
- б) членов судового коллектива и их семей;
- в) лоцманов;
- г) грузчиков в порту.

23 К числу рисков, принимаемых на страхование гражданской ответственности перевозчика на морском транспорте относятся:

- а) повреждение вещей и груза пассажиров;
- б) разлив нефти в результате кораблекрушения;
- в) повреждение или утрата груза при вывозе его из порта к потребителю автотранспортом;
- г) повреждение портовых сооружений.

24 Страховщик освобождается от ответственности произвести выплату, если будет установлено, что:

- а) причинение имущественного вреда третьим лицам обусловлено умыслом потерпевшего и/или страхователя (преступный сговор);
- б) произошло падение пассажира при посадке в самолет;
- в) существует причинно следственная связь между ущербом и несанкционированным использованием транспортного средства.

25 Страховым случаем по экологическому страхованию является:

- а) прорыв нефтепровода с проливом нефти и загрязнением почвы площадью 200 кв.м и акватории водоема площадью 1000 кв.м;
- б) сброс в канализацию хромосодержащих и ртути содержащих соединений, превышающих ПДК до 7 раз;
- в) переполнение шлакоотстойников с попаданием стоков в местные водоемы;
- г) износ оборудования, конструктивных материалов, находящихся в эксплуатации сверх нормативного срока.

26 Выплата ущерба при страховании профессиональной ответственности по :

- а) требованию пострадавшего;
- б) соглашению сторон (потерпевшего, страхователя и страховщика);
- в) решению суда.

27 Выплата ущерба при страховании ответственности товаропроизводителя производится по причине:

- а) ущерба, причиненного здоровью покупателя при употреблении некачественно произведенной продукции;
- б) неправильного хранения продукции на складах потребителя;
- в) имущественного ущерба, нанесенного потребителем выпущенной и реализованной некачественной продукции.

28 Операторы портов и терминалов страхуют ответственность по рискам за груз клиента:

- а) за физическую гибель и повреждение груза;
- б) за доставку грузов по неправильному адресу;
- в) за некачественное состояние груза;
- г) за утрату груза при частной аварии;
- д) за задержку в обработке грузов, оборудования или судов.

29 В страховании ответственности перед третьими лицами операторов портов и терминалов входит:

- а) ответственность за физическую гибель или повреждение имущества третьих лиц;
- б) ответственность за утрату или повреждение арендованного имущества;
- в) ответственность причиненная воздушным или водным транспортом третьим лицам.

30 Таможенный перевозчик страхует свою ответственность перед таможенными органами по рискам:

- а) за не уплату таможенных платежей при утрате или не доставлении товаров в таможенный орган назначения;
- б) по штрафам или другим денежным взысканиям вследствие нарушения таможенных правил;
- в) несвоевременной доставке и оформлении грузов вследствие возникших народных волнений и забастовок работников портов;
- г) использования любого транспортного средства.

31 Владельцы воздушных судов страхуют свою ответственность перед третьими лицами по рискам:

- а) нанесения вреда вследствие падения воздушного судна территории и объектам территории падения;

б) нанесения ущерба юридическим и физическим лицам находящимся вне самолета;

в) нанесение ущерба пассажирам и членам экипажа при посадке в самолет;

г) нанесение ущерба пассажирам и членам экипажа при совершении рейса.

32 Объектом страхования владельцев воздушных судов перед третьими лицами являются:

а) ответственность перед пассажирами и экипажем за ущерб, нанесенный при посадке и во время полета;

б) ответственность страховщика за вред причиненный членам семьи страхователя и служащим авиационного предприятия;

в) ответственность за вред нанесенный вне пределов трассы рейсов обозначенных в полисе;

г) ответственность за вред причиненный юридическим и физическим лицам, находящимся в зоне аэрофлота и не являющимися служащими авиапредприятия.

33 При страховании ответственности владельцев воздушных судов лимит ответственности со страховщиками устанавливается по:

а) соглашению сторон;

б) нормам и законам страны, по которой пролегает трасса самолета;

в) нормативам, действующим в РФ.

34 Покупатель импортного товара в случае обнаружении брака претензию предъявляет:

а) продавцу товара;

б) оптовому покупателю;

в) иностранной фирме производителя товара.

35 При страховании сделки по договору СИФ ответственность за качество поступающего на склад покупателя товара несет:

- а) перевозчик;
- б) продавец;
- в) покупатель;
- г) лицо, которому переадресован груз.

36 При страховании ответственности товаропроизводителя совместного предприятия за качество выпускаемой продукции страхуемыми рисками будут:

- а) имущественный ущерб, нанесенный потребителю;
- б) несвоевременная, согласно контракту, поставка продукции потребителю;
- в) поставка товаров с нарушением ассортимента обозначенного контрактом.

37 В страховом контракте ответственность производителя совместного предприятия включается:

- а) ущерб, связанный с обменом бракованного продукта;
- б) ущерб, возникший из-за преднамеренного отклонения от законодательных или служебных предписаний;
- в) ущерб, связанный с дальнейшей обработкой или переработкой бракованного изделия третьими лицами;
- г) ущерб, связанный с повреждением имущества продуктом, использование или воздействие которого не было достаточно апробировано.

6 Страхование коммерческих, финансовых рисков и рисков неисполнения обязательств в системе МЭО

6.1 Страхование коммерческих и финансовых рисков. Варианты сбалансированности рисков при осуществлении внешнеэкономических сделок.

Современное мировое сообщество находится в постоянном динамичном развитии: расширяются и укрепляются международные торговые и экономические связи.

Зарубежные поездки политических лидеров сопровождаются представителями крупного бизнеса. В процессе переговоров заключаются экономические контракты с крупными инвестиционными вложениями.

Международные торговые договоры, инвестиционные контракты по созданию производственных мощностей, выполнению крупных коммерческих проектов наряду с ожидаемыми выгодами, при их реализации, несут в себе элементы риска и определенных потерь. Причин много это: меняющаяся конъюнктура рынка, возможные политические изменения в странах сторон участников контракта, сбой поставок товаров и комплектующих, оборудования, новых технологических потоков и им подобное по ряду объективных и субъективных причин.

Опасность таких потерь представляет собой коммерческие риски. Коммерческий риск означает неуверенность в возможном результате, неопределенность этого результата деятельности.

Составной частью коммерческих рисков являются финансовые риски и риски, возникшие в процессе инвестиционной, производственной и торговой деятельности (см. приложение X).

Они связаны с вероятностью потерь каких-либо денежных сумм или с их недополучением. Риски делятся на два вида: чистые и спекулятивные. Чистые

риски означают в результате осуществления намеченных сделок, получение убытка или нулевого результата. Спекулятивные риски выражаются в вероятности получить как положительные, так и отрицательные результаты.

Финансовые риски в большей части это спекулятивные риски. Инвестор, осуществляя венчурное вложение капитала, заранее знает, что здесь возможны только два результата: доход или убыток. Особенностью финансового риска является вероятность наступления ущерба в результате проведения каких-либо операций в финансово-кредитной и биржевой сферах и потерь, связанных с инвестиционной, производственной, торговой деятельностью.

К финансовым рискам относятся кредитный риск, валютный риск, риск упущенной финансовой выгоды, риск биржевых сделок, риск неисполнения договоров, риск неисполнения обязательств и целый ряд других (см. приложение Ц).

К рискам, связанным с производственной деятельностью, относятся риски потери прибыли, убытков вследствие перерывов в производстве, коммерческих рисков, рисков внедрения новой техники и технологии, непредвиденных косвенных расходов и целый ряд других.

Страхование операций входящих в систему международных экономических отношений направлено на защиту, как ее конечных результатов, так и различных факторов, обеспечивающих достижение намеченных целей. Посредством страхования должна создаваться гарантия против неожиданностей, подстерегающих каждого участника системы международных экономических отношений, поэтому в условиях рынка исключительную актуальность приобретает страхование коммерческих, биржевых, валютных, политических и других рисков, возможных при осуществлении международных коммерческих сделок.

Предприятия и организации, непосредственно выходящие на внешний рынок, сталкиваются с опасностью валютных потерь из-за резкого колебания курсов иностранных валют. Валютные риски существуют при ведении расчетов как в свободно конвертируемых валютах (СКВ), так и в клиринговых валютах,

а также при осуществлении товарообменных сделок. Различают два основных валютных риска: риск наличных валютных убытков по конкретным операциям в иностранной валюте и риск убытков при переоценке активов и пассивов, а также балансов зарубежных филиалов в национальную валюту. Риск наличных валютных убытков существует как при заключении контрактов, так и при предоставлении (или получении) кредитов и состоит в возможности изменения курса валюты сделки по отношению к рублю (и, соответственно, изменения величины поступлений или платежей при пересчете в рубли).

Указанные валютные риски (до и после заключения контракта) различаются по характеру и существующим возможностям их предупреждения. Так, первый вид риска (до подписания контракта) — близок к ценовому риску или риску ухудшения конкурентоспособности, связанному с изменением валютного курса. Он может быть учтен уже в процессе ведения переговоров. В частности, в случае резкого изменения валютного курса в период проведения переговоров предприятие может настаивать на некотором изменении первоначальной цены, которое компенсировало бы (полностью или частично) изменение курса. Однако после подписания контракта (если в него не включена соответствующая валютная оговорка) подобные договоренности уже невозможны [104].

Собственно валютный риск (риск, связанный с изменением валютного курса в период между подписанием контракта (и платежей по нему) в валюте экспортера вследствие понижения курса иностранной валюты к национальной или увеличения стоимости импортного контракта в результате повышения курса иностранной валюты по отношению к рублю. На практике указанный риск может быть устранен путем применения различных методов страхования валютных рисков. Риск упущенной выгоды заключается в возможности получения худших результатов при выборе одного из двух решений — страховать или не страховать валютный риск. Так, изменения курса могут оказаться благоприятными для ВЭО или предприятия, и застраховав контракт от валютных рисков, оно может лишиться прибыли, которую в противном

случае должно было получить. Вместе с тем, фактически невозможно предусмотреть риск упущенной выгоды без достаточно эффективных прогнозов валютных курсов.

На зависимость выручки предприятий от колебаний валютных курсов влияет и порядок внутренних расчетов по экспортно-импортным операциям. Выбор валюты цены внешнеторгового контракта как метод страхования валютных рисков является наиболее простым. Его цель — установление цены контракта в такой валюте, изменение курса которой окажутся благоприятными. Для экспортера это будет так называемая "сильная" валюта, то есть валюта, курс которой повышается в течение срока действия контракта. К моменту платежа фактическая выручка по контракту, пересчитанная в рубли, превысит первоначально ожидавшуюся.

Наоборот, импортер стремится заключить контракт в валюте с понижающимся курсом ("слабой" валюте). Тогда к моменту платежа ему придется заплатить меньшую сумму в рублях, чем предполагалось, поскольку иностранная валюта в рублях будет стоить дешевле. Удачно выбранная валюта цены позволяет не только избежать потерь, связанных с изменением валютных курсов, но и получить прибыль.

Вместе с тем данный метод имеет свои недостатки. Во-первых, ожидания повышения или понижения курса иностранной валюты могут не оправдаться. Поэтому при использовании данного метода необходимы достоверные прогнозы динамики валютных курсов.

Во-вторых, при заключении внешнеторговых контрактов не всегда есть возможность выбирать наиболее подходящую валюту цены. Например, на некоторых международных товарных рынках цены внешнеторгового контракта устанавливаются в валюте экспортера.

В отношении многих товаров, в частности, сырья и продовольствия, существует реальная возможность выбора валюты цены, применяемой в контракте, по договоренности между контрагентами. Но интересы сторон при выборе валюты цены не совпадают: для экспортера при любых обстоятельствах более выгодно

устанавливать цену в "сильной" валюте, а для импортера — в "слабой". Поэтому в ответ на уступку в вопросе о валюте цены контрагенты, как правило, требуют встречных уступок (скидку или надбавку к цене, льготные условия платежа или кредита и т.д.). Размеры и виды возможных уступок различны.

Так, при заключении сделок на биржевые товары, к которым относятся многие виды сырья и продовольствия, размеры скидок или надбавок к цене определяются, исходя из стоимости: страхования валютных рисков на международном валютном рынке. Например, при заключении сделки на поставку лесных товаров (с платежом через 3 месяца) импортер настаивает на установлении цены в долларах, а не в шведских кронах, как предложил экспортер. Тогда цена в долларах будет определена путем пересчета из шведских крон по форвардному 3-х месячному валютному курсу кроны к доллару (т. е. с учетом премии или скидки к текущему курсу). Разница между ценой в кронах и долларах, равная разнице между текущим и форвардным курсом, а в зависимости от ситуации, сложившейся на валютных рынках, и сроков платежей по контракту, может составлять от десятых долей процента до 3-5% и более и будет отражать стоимость хеджирования сделки посредством срочных валютных операций.

Виды и размеры уступок по товарам не биржевой торговли зависят как от указанных выше факторов, так и от сложившейся на том или ином рынке практики, желания контрагента, его положения и договоренности сторон. Подавляющее большинство таких уступок (около 3/4) — это скидки с цены, но встречаются и другие - изменения условий платежа, валютные оговорки и т. д. Обычно валюту цены предлагает экспортер. Если импортер не согласен и настаивает на изменении валюты контракта, фирма-экспортер вправе потребовать ответных уступок. Для импортера имеет смысл настаивать на изменении валюты цены в том случае, если он ожидает, что курс предлагаемой им валюты понизится значительно — в большей мере, чем была увеличена цена контракта, и, таким образом, к моменту платежа обесценивание валюты компенсирует повышение цены. Если экспортер считает, что предложенная

валюта может сильно обесцениться, то, давая согласие на введение ее в контракт, он вправе требовать существенной надбавки к цене. Поэтому при выборе валюты цены внешнеторгового контракта важно знать не только о возможном снижении или повышении курса той или иной валюты, но и о приблизительных размерах такого снижения или повышения.

Включение в контракт валютной оговорки как метод страхования валютных рисков предусматривает пропорциональную корректировку цены контракта в случае изменения соответствующего валютного курса сверх установленных пределов.

Например, по условиям одного из контрактов с английской фирмой цена была установлена в фунтах стерлингов с валютной оговоркой в шведских кронах. При этом в зависимости от изменения курса фунта к кроне к моменту платежа цена в фунтах стерлингов должна была измениться в соответствии с установленной шкалой.

Порядок расчета изменения цены в зависимости от изменения валютного курса может быть иным — не в соответствии со специальной шкалой, а по специальной формуле. При этом оговаривается, какой курс (по какой публикации или биржевой котировки) используется.

Однако подобный метод страхования валютных рисков не дает полной гарантии от убытков. Все зависит от того, насколько удачен выбор валюты, применяемый для валютной оговорки, и каковы тенденции изменения ее курса. Безусловно, российским внешнеэкономическим организациям и предприятиям удобно применять валютную оговорку в рублях, что полностью гарантирует от валютных рисков. Однако, как правило, иностранные контрагенты не соглашаются на включение валютной оговорки в рублях.

Ввиду этого наиболее распространенными валютными оговорками, применяемыми ВЭО являются оговорки в СДР (международной счетной валютной единице), в ряде случаев — в шведских кронах.

Иногда в практике встречаются мультивалютные оговорки, предусматривающие пересчет суммы платежа в случае изменения курса валюты контракта в

среднем по отношению к нескольким заранее определенным валютам (валютой "корзине" с указанием весов соответствующих валют в "корзине"). При этом достигается тот же эффект, что при использовании оговорки в СДР, но значительно усложняется расчет курсов и платежей по контрактам.

Чрезвычайно редко в практике применяется односторонняя оговорка, которая защищает интересы лишь одной из сторон, предусматривая пересчет сумм платежа только в случае неблагоприятного для этой стороны изменения валютного курса [22].

В контракты с длительными сроками поставки и платежа, а также предусматривающими предоставление коммерческого кредита, включаются индексные оговорки или оговорки о "скольжении цены". Это значит, что цена товара и сумма платежа полностью или частично корректируются в зависимости от движения рыночных цен на данный товар, издержек его производства или динамики общего индекса цен.

Применение валютных оговорок обычно влечет за собой предоставление определенных уступок контрагенту (так же, как и при изменении валюты цены), оно требует от организаций и предприятий, заключающих большое количество внешнеторговых контрактов, дополнительных затрат времени для расчетов сумм фактических платежей по контрактам.

Регулирование валютной позиции по заключаемым контрактам как метод используется крупными предприятиями, которые заключают большое число внешнеторговых контрактов. Содержание его сводится к тому, чтобы по возможности не иметь открытой валютной позиции. Это достигается двумя способами:

- 1 Если предприятие одновременно подписывает внешнеторговые контракты и по экспорту, и по импорту, то ей достаточно следить за тем, чтобы эти контракты заключались в одной валюте и сроки платежей по ним приблизительно совпадали. Убытки по экспортным контрактам, связанные с колебаниями валютного курса, компенсируются соответствующей прибылью по импортным контрактам и наоборот. Если за счет перехода к использованию

одной валюты при установлении цен внешнеторговых сделок и унификации порядка и сроков платежей не удастся достичь полной сбалансированности валютной позиции, т. е. если остаются платежи, не покрываемые встречными поступлениями, в отношении оставшихся сделок могут быть применены другие методы страхования.

2 Если предприятие имеет в большей мере экспортную (или, наоборот, импортную) направленность и заключает большое число контрактов, то она может свести до минимума валютные риски посредством диверсификации валютной структуры заключаемых по экспорту или импорту контрактов (т. е. посредством их заключения в разных валютах имеющих противоположные тенденции изменения курсов).

При заключении сделок одновременно в разных валютах убытки от неблагоприятного изменения курсов одних будут возмещены прибылью от изменения курсов других валют. Поэтому такая практика дает приемлемые гарантии от валютных рисков.

Регулирование валютной позиции, включая различные приемы такого регулирования, — достаточно эффективный и удобный метод страхования валютных рисков, широко применяемый, в частности, в деятельности внешнеэкономических объединений. Данный метод не требует специальных затрат на страхование валютных рисков и может использоваться в сочетании с другими методами. При удачном его применении может быть обеспечена почти полная гарантия от валютных рисков.

При использовании услуг коммерческих банков по страхованию валютных рисков, заявки на страхование принимаются по телефону, после чего оформляются письменно договором о страховании валютных рисков. В договоре указываются: сумма в иностранной валюте, срок платежей или поступлений по контракту, форвардный курс рубля, по которому осуществляется пересчет сумм в инвалюте.

Банк берет на себя обязательство по истечении срока, указанного в договоре, при поступлении платежей в иностранной валюте перевести их на

счет клиента в рублях не по курсу, существующему на момент платежа, а по обусловленному форвардному курсу. И наоборот, если договор заключен с предприятием-импортером, банк обязуется списать со счета предприятия в рублях сумму, которая определена исходя из установленного форвардного курса рубля.

Заключение договора о страховании валютных рисков позволяет предприятию полностью оградить себя от возможных убытков, связанных с колебаниями валютных курсов, поскольку оно знает курс пересчета иностранной валюты в рубли.

Форвардные курсы иностранных валют к рублю рассчитываются ежедневно. Форвардный курс банка рассчитывается на основе форвардных курсов соответствующих валют на международном валютном рынке, что позволяет банку перестраховать на нем договоры, заключенные с организациями и предприятиями, не неся при этом материальных убытков. Как и на международном валютном рынке, форвардные курсы одних валют к рублю устанавливаются с премией, а других — со скидкой к текущим валютным курсам. Система форвардных курсов банка так же, как и срочных курсов, применяемых на Западе, ориентирует предприятия и организации на заключение экспортных контрактов в "сильных" валютах, а импортных — в "слабых".

Коммерческие банки страхуют отечественные предприятия и организации от риска убытков, связанных с колебаниями валютных курсов, но не от риска упущенной выгоды. Механизм расчетов с клиентами таков, что после осуществления обычной процедуры расчетов по экспортному или импортному контракту с применением текущего валютного курса на дату платежа банк списывает или, наоборот, зачисляет на счет клиента сумму в рублях, соответствующую разнице между текущим и форвардным курсом. Предприятие (организация), таким образом, либо получает выигрыш оттого, что контракт застрахован, либо оказывается в проигрыше.

Применение "опционов", учитывая большую комиссию за этот вид операций, оправданно лишь в условиях значительных изменений валютных курсов. При заключении таких сделок еще больше повышается роль прогнозов динамики валютных курсов.

Таким образом, наиболее удобным и приемлемым является метод регулирования валютной позиции, который не требует оценки перспектив динамики валютных курсов и обеспечивает гарантии от убытков по валютным рискам. Но, как показывает опыт, невозможно полностью сбалансировать требования и обязательства в иностранной валюте, а это обуславливает необходимость применения и других методов.

Открытая валютная позиция по внешнеторговым контрактам (то есть платежи или поступления, не погашаемые встречными поступлениями или платежами в соответствующей иностранной валюте) может быть застрахована посредством выбора другим из упомянутых методов.

Учитывая, что прогнозы валютных курсов не обеспечивают 100 % достоверности, не следует, ориентируясь на них держать слишком большую надежно не застрахованную валютную позицию. Для гарантии от больших убытков ее размер, как полагают, не должен превышать 10 % суммы заключенных контрактов, остальную часть целесообразно застраховать через коммерческий банк или посредством включения в контракт соответствующих валютных оговорок.

Валютные риски при ведении валютных счетов предприятий являются наиболее существенными для крупных структур, имеющих значительное количество валюты на срочных депозитах.

Российские предприятия и организации имеют право открывать балансовые валютные счета, в том числе в СКВ. В результате предприятия несут риски убытков из-за возможного изменения курса валюты счета.

Получив иностранную валюту и приняв решение об открытии валютного счета, предприятие должно определить, в какой валюте держать средства. Конверсия в другие валюты производится без ограничения по действующему

курсу международного валютного рынка на день совершения операции. Вместо счета в одной из СКВ может быть открыт счет в рублях со свободной конверсией. Пересчет рублей в иностранную валюту и обратно осуществляется по курсу ЦБ России на день совершения операции.

Выгодность хранения средств в той или иной валюте определяется перспективами динамики ее курса на международных валютных рынках и уровнем международных процентных ставок в соответствующей валюте поскольку от него зависит и процент, начисляемый банком. Например, в начале 1990 г. сложился высокий уровень ставок по депозитам в английских фунтах стерлингов. В этой связи некоторые преимущества имеют счета в рублях со свободной конверсией. Поскольку курс рубля рассчитывается на базе валютной "корзины", он стабилен в среднем по отношению к ведущим западным валютам, какие бы изменения не претерпевали их взаимные курсы. Наряду с этим размер ставки по рублевым счетам соответствует среднему уровню процентных ставок в ведущих западных валютах.

В ряде случаев, если владелец валютных фондов предполагает их использовать для закупки готовых изделий в какой-либо определенной стране (например, в ФРГ), имеет смысл поместить эти средства на счет в национальной валюте этой страны. Тем самым он себе гарантирует, что к моменту использования средств он сможет на них закупить примерно такое же количество товаров, как и предполагал, независимо от изменения валютного курса. При этом владелец валютных фондов избегает существенных потерь, хотя и лишается возможности получить дополнительную прибыль от изменения валютных курсов. Однако это целесообразно лишь в тех случаях, когда речь идет о стране, имеющей относительно невысокий уровень инфляции.

^

Один из распространенных вариантов организации встречной торговли — заключение отечественным предприятием (организацией) сделок по экспорту и по импорту с разными иностранными партнерами.

Украинское предприятие (фирма А) поставляет товар иностранной фирме (Б), в свою очередь получая товар от другой иностранной фирмы (В). При этом ее обязательства и требования по отношению к иностранным партнерам взаимопогашаются. Фирмы А и Б урегулируют между собой лишь разницу между стоимостью поставок.

Товарообменные сделки не исключают платежи наличными, осуществляемые ее участниками. Вместе с тем для фирмы А они минимальные, так как ей приходится оплачивать лишь разницу между своим импортом и экспортом (либо, наоборот, получить эту разницу, если экспортная сделка превышает импортную). Это, однако, не уменьшает валютные риски, возникающие для фирмы А в связи с заключением сделок, каждая из которых представляет собой самостоятельный контракт в их национальной валюте.

Наиболее простой путь к устранению данных рисков — сбалансирование возникающих по таким сделкам встречных обязательств отечественного предприятия (организации) и иностранных фирм (по объему, валюте, в которой выражены обязательства, по срокам платежей).

Если экспортный и импортный контракты заключены в разных валютах, риски значительно возрастают. Полностью они могут быть исключены при установлении цен обоих контрактов в одной валюте или включении в них соответствующих валютных оговорок, и при совпадении сроков платежей по контрактам.

Определенную сложность может вызвать страхование валютных рисков по несбалансированной части товарообменной сделки. Нередко импортный контракт составляет лишь от 70 % до 80 % экспортного, или наоборот. При страховании от рисков оставшихся или от сделки неприменимо большинство методов, используемых в обычных контрактах. Вряд ли приемлемо включение в отношении части сделки специальной валютной оговорки (например, в СДР). Подобное, в частности, не предусмотрено в международной практике. Поэтому оговорку в СДР пришлось бы включать целиком как в экспортный, так и импортный контракты. По существу это

единственный метод страхования валютных рисков, применяемый в товарообменных (полностью не сбалансированных) сделках с Китаем, Индией и другими странами, расчеты с которыми ведутся в рамках двухсторонних клирингов. При заключении аналогичных сделок с другими странами разница между суммами встречных контрактов, погашаемая в СКВ, может быть застрахована от валютных рисков в коммерческих банках.

Нередко при осуществлении товарообменных операций отечественные предприятия (организации) пользуются услугами посредника, который от их имени заключает контракты с иностранными фирмами. В данном случае валютные риски могут быть переложены на посредника, осуществляющего по своему усмотрению страхование (за соответствующую комиссию). В таком случае встречные поставки между российским предприятием (фирма А) и посредником должны оформляться одним контрактом, аналогичным по своим условиям бартерному контракту

Страхование в силу специфики рыночных отношений все больше становится не только способом ограждения от стихийных бедствий, но и средством защиты от неблагоприятного изменения экономической конъюнктуры. Страхование в этом случае помогает упорядочить финансовые и юридические взаимосвязи между участниками международных и конъюнктурных сделок. Как правило, при страховании перечисленных рисков обязательными являются экспертные оценки экономического и финансового состояния страхователя, причин, побудивших страхователя в получении страхового полиса.

Проводится тщательная проверка технико-экономического обоснования на предмет оценки риска и принимаемой страховой ответственности. Фактически страхование коммерческих предпринимательских и финансовых рисков направлено на страхование операций внешнеэкономической деятельности во всех ее видах и предусматривает ответственность страховщика за убытки в процессе коммерческой деятельности страхователя.

Инициатором в страховании экономических и финансовых рисков выступает страхователь. В своем заявлении наряду с реквизитами, характером

производственной деятельности, целью, видом страхования, его необходимостью, представляет в страховую компанию целый ряд документов, подтверждающих необходимость и целесообразность страхования. Причем по каждому из видов страхуемых групп объектов страхования, представляются свои, присущие только этому виду (объекту страхования) технико-экономические обоснования и документы, подтверждающие и обосновывающие заявленную страховую сумму.

Страховщик, заключая договор, беря на себя ответственность за риски, думает, прежде всего, о себе - что дает ему заключаемый договор страхования. Страховщик не возьмет те виды страхования, где существует повышенная опасность крупных рисков.

6.2 Финансовые и коммерческие риски

Финансовый риск возникает в процессе отношений предприятий производителей и коммерции с финансовыми инструментами (банками, финансовыми, инвестиционными, страховыми компаниями, биржами и др.), с контрагентами.

Причины финансового риска - инфляционные факторы; рост учетных ставок банка; снижение стоимости ценных бумаг; невыполнение контрагентами договорных отношений по поставке продукции, материалов, комплектующих; внешние факторы приводящие к простоям производства (отключение электроэнергии, недодача воды, тепла, пара и другое), несвоевременный вывод либо вообще не выход на проектную мощность создаваемых новых производств либо новых технологий; изменение конъюнктуры рынка и др.

В практике международных торгово-экономических и инвестиционных сделок финансовые и коммерческие риски являются, как правило, следствием политической нестабильности в странах участников заключенных сделок. Примером этому явился дефолт 1998 года.

Предсказателем экономических и политических событий и, исходя из этого, формирование своего инвестиционного портфеля является хедж-фонд.

Хедж-фонд (англ. hedge fund) – это частный, не ограниченный нормативным регулированием инвестиционный фонд, недоступный широкому кругу лиц и управляемый профессиональными управляющими.

Американские хедж-фонды по закону имеют право обслуживать только профессиональных инвесторов (qualified investors), с первоначальным взносом не менее \$5 млн. для частных инвесторов. «неограниченность нормативным регулированием» означает нелимитированность стратегии и нелимитированность маржинального плеча (leverage).

Первый хедж-фонд был создан Альфредом Уинслоу Джонсом в 1949 г. Наибольшее развитие хедж-фонды получили со второй половины 80-х годов прошлого века. Тогда, среди инвестиционных институтов выделился новый тип фондов, занимавшихся предсказанием экономических и политических событий и исходя из этого формирувавших свой инвестиционный портфель. Широко известным стал хедж-фонд Джорджа Сороса Quantum, игравший на понижение английского фунта стерлингов. В итоге в 1992 году произошла девальвация английской валюты, а фонд Сороса заработал на этом \$1 млрд. за одну торговую сессию.

Кризис начавшийся в середине 2007 года, вызванный subprime – ипотекой США, привел к снижению мировых фондовых индексов на 20 %, вновь обратил внимание инвесторов к хедж-фондам. Наиболее популярным местом расположения фондов является Лондон, на который приходится 31 % этого рынка, затем следуют США с 27 %.

Крупнейшими лондонскими фондами являются GLG Emerging Markets (\$5 млрд.), Emerging and Asia funds (\$5 млрд.).

Всего в мире более 12000 хедж-фондов, управляющих активами порядка 2,5 трлн. долларов (третий квартал 2007 года). Только в 2007 году эти фонды дополнительно привлекли \$9 млрд. новых денег.

В России хедж-фонды пока не появились. Аналогами хедж-фондов в РФ с большой натяжкой можно назвать ОФБУ, которые, в отличие от ПИФов, могут использовать фьючерсы и опционы, а значит – и формировать агрессивную инвестиционную стратегию. Также некоторую схожесть с хедж-фондами имеет частное доверительное управление, при котором управляющий (частное лицо или представитель инвестиционной компании или брокера) может использовать сколь угодно агрессивные инвестиционные стратегии. При условии, что непосредственно инвестор полностью контролирует свой счет и все сделки абсолютно прозрачны, это не противоречит существующей нормативной базе.

В ближайшее время в РФ должно появиться законодательство, которое подготовит почву для появления хедж-фондов. На данный момент есть только Федеральный закон РФ от 6 декабря 2007 г. № 334-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об инвестиционных фондах», где, в частности, дается определение квалифицированного инвестора.

Финансовые риски подразделяются на два вида:

- 1) риски, связанные с покупательной способностью денег;
- 2) риски, связанные с вложением капитала (инвестиционные риски).

К рискам, связанным с покупательной способностью денег, относятся следующие разновидности рисков: инфляционные и дефляционные риски, валютные риски, риск ликвидности.

Инфляция означает обесценение денег и, соответственно, рост цен. Дефляция - это процесс, обратный инфляции, он выражается в снижении цен и, соответственно, в увеличении покупательной способности денег.

Инфляционный риск - это риск того, что при росте инфляции, получаемые денежные доходы обесцениваются с точки зрения реальной покупательной способности быстрее, чем растут. Происходит обесценивание денег. В то же время внешнеэкономические договоры заключены в валютном эквиваленте, и расчет должен идти в валюте, цена которой на внутреннем рынке растет, а это ведет к удорожанию контракта для государства, в которое вкладываются

иностранные инвестиции. В таких условиях государство импортер несет реальные потери.

Дефляционный риск - это риск того, что при росте дефляции происходит падение уровня цен, ухудшение экономических условий предпринимательства и снижение доходов.

Валютные риски представляют собой опасность валютных потерь, связанных с изменением курса одной иностранной валюты по отношению к другой при проведении внешнеэкономических, кредитных и других валютных операций.

Риски ликвидности - это риски, связанные с возможностью потерь при реализации ценных бумаг или других товаров из-за изменения оценки их качества и потребительской стоимости.

Финансовый риск представляет собой функцию времени. Как правило, степень риска для данного финансового актива или варианта вложения капитала увеличивается во времени. Например, убытки импортера сегодня зависят от времени от момента заключения контракта до срока платежа по сделке, так как курсы иностранной валюты по отношению к российскому рублю нестабильны.

Коммерческий риск - опасность при инвестировании денежных и других ресурсов к какой либо вид производства, работ, услуг и не получение от этих вложений через определенный срок дохода.

Инвестиционные риски включают в себя следующие подвиды рисков:

- 1) риск упущенной выгоды;
- 2) риск снижения доходности;
- 3) риск прямых финансовых потерь.

Риск упущенной выгоды - это риск наступления косвенного (побочного) финансового ущерба (неполученная прибыль) в результате неосуществления какого-либо мероприятия (например, страхование, хеджирование, инвестирование и т.п.).

Риск снижения доходности может возникнуть в результате уменьшения размера процентов и дивидендов по портфельным инвестициям, по вкладам и кредитам.

Портфельные инвестиции связанные с формированием инвестиционного портфеля и представляют собой приобретение ценных бумаг и других активов. Термин «портфельный» происходит от итальянского «Porte foglio» в значении совокупности ценных бумаг, которые имеются у инвестора.

Как правило, крупные межгосударственные торговые и инвестиционные соглашения не обходятся без заемных средств. А там где кредиты, там вероятны различные риски как объективного, так и субъективного характера, приводящие к потере ожидаемой доходности. Одним из видов внешнеэкономической деятельности является совместные предприятия с участием зарубежных партнеров. В настоящее время практически все международные контракты носят инвестиционный характер. Идет широкое проникновение отечественного капитала в зарубежные инвестиционные проекты, одновременно зарубежный капитал все более проникает в российскую экономику, путем создания капиталобразующих мощностей и финансовых (ценные бумаги) вложений. Примеров тому много. Участие российских компаний в нефтегазовых отраслях Венесуэлы, Вьетнама, Ирака, Нигерии, строительство атомной электростанции в Бушере (Ирак), и целый ряд других крупных инвестиционных проектов. Со стороны зарубежных инвесторов Германии, Голландии, Болгарии, Греции, Италии в создании газопроводов Северный и Южный поток; США, Франции, Японии, Южной Кореи в создании в России мощностей по выпуску автомобилей и целый ряд других инвестиционных проектов. Отсюда надо рассматривать внешнеэкономическую торговую и инвестиционную деятельность как предпринимательскую, направленную в первую очередь на получение взаимной экономической выгоды и получение доходов, как в натуральном выражении, так и укрепление экономических связей и политической стабильности. И как всякая связанная с капиталовложениями

предпринимательская деятельность все внешнеэкономические отношения подвержены рискам.

Начавшийся в 2007 году мировой финансовый кризис затронул в той или иной степени все страны. Прослеживается резкое снижение стоимости ценных бумаг ведущих корпораций и банков. Целый ряд крупнейших банков США и ряда других стран обанкротились либо близкие к банкротству.

Правительства стран затронутых кризисом делают значительные финансовые вливания в банковскую сферу, в ряде случаев крупные концерны (США «Крайслер») практически выкуплены у владельцев фирм, чтобы предотвратить развал автомобилестроительного гиганта. Подобные действия просматриваются и в других странах в т.ч. и России.

И как всякий кризис он породил все присущие группе финансовых рисков – риски. Рассмотрим некоторые из них.

Риск снижения доходности включает в себя следующие разновидности: процентные риски и кредитные риски.

К процентным рискам относится опасность потерь коммерческими банками, кредитными учреждениями, инвестиционными институтами в результате превышения процентных ставок, выплачиваемых ими по привлеченным средствам, над ставками по предоставленным кредитам. К процентным рискам относятся также риски потерь, которые могут понести инвесторы в связи с изменением дивидендов по акциям, процентных ставок на рынке по облигациям, сертификатам и другим ценным бумагам.

Рост рыночной ставки процента ведет к понижению курсовой стоимости ценных бумаг, особенно облигаций с фиксированным процентом. При повышении процента может начаться также массовый сброс ценных бумаг, эмитированных под более низкие фиксированные проценты и, по условиям выпуска, досрочно принимаемых обратно эмитентом. Процентный риск несет инвестор, вложивший средства в среднесрочные и долгосрочные ценные бумаги с фиксированным процентом при текущем повышении среднерыночного процента в сравнении с фиксированным уровнем. Иными словами, инвестор мог бы полу-

чить прирост доходов за счет повышения процента, но не может высвободить свои средства, вложенные на указанных выше условиях.

Процентный риск несет эмитент, выпускающий в обращение среднесрочные и долгосрочные ценные бумаги с фиксированным процентом при текущем понижении среднерыночного процента в сравнении с фиксированным уровнем. Иначе говоря, эмитент мог бы привлекать средства с рынка под более низкий процент, но он уже связан сделанным им выпуском ценных бумаг.

Этот вид рынка при быстром росте процентных ставок в условиях инфляции имеет значение и для краткосрочных бумаг.

Кредитный риск - опасность неуплаты заемщиком основного долга и процентов, причитающихся кредитору. К кредитному риску относится также риск такого события, при котором эмитент, выпустивший долговые ценные бумаги, окажется не в состоянии выплачивать проценты по ним или основную сумму долга.

Кредитный риск может быть также разновидностью рисков прямых финансовых потерь.

Риски прямых финансовых потерь включают в себя следующие разновидности: биржевой риск, селективный риск, риск банкротства, а также кредитный риск.

Биржевые риски представляют собой опасность потерь от биржевых сделок. К этим рискам относятся: риск неплатежа по коммерческим сделкам, риск неплатежа комиссионного вознаграждения брокерской фирмы и т.п.

Селективные риски (от лат. *Selectio* - выбор, отбор) - это риски неправильного выбора способа вложения капитала, вида ценных бумаг для инвестирования в сравнении с другими видами ценных бумаг при формировании инвестиционного портфеля. Особенно наглядно он проявился в период мирового финансового кризиса.

Риск банкротства представляет собой опасность в результате неправильного выбора способа вложения капитала, полной потери предприятием

собственного капитала и неспособности его рассчитываться по взятым на себя обязательствам. В результате предприниматель становится банкротом.

В зарубежной практике, в качестве метода количественного определения риска вложения капитала, предлагается использовать древо вероятностей.

Этот метод позволяет точно определить вероятные будущие денежные потоки инвестиционного проекта в их связи с результатами предыдущих периодов времени. Если проект вложения капитала приемлем в первом периоде времени, то он может быть также приемлем, и в последующих периодах времени.

6.3 Управление финансовым риском – одна из функций страхования

Перечисленные финансовые экономические риски прямо или косвенно влияют на финансовую устойчивость участников международных коммерческих сделок. Обеспечение ее важнейшая задача стоящая перед предпринимателем участником внешнеэкономической сделки. Различают следующие грани устойчивости: общая, ценовая, финансовая и т.п. Финансовая устойчивость является главным компонентом общей устойчивости предприятия.

Финансовая устойчивость предприятия - это такое состояние его финансовых ресурсов, их перераспределения и использования, когда обеспечиваются, развитие предприятия на основе собственной прибыли и роста капитала при сохранении его платежеспособности и кредитоспособности в условиях допустимого уровня финансового риска.

Отсюда следует - финансовый менеджер в своей деятельности должен привести в соответствие различные параметры финансовой устойчивости предприятия и общий уровень риска, при этом учитывать и возможные внешние факторы, которые могут привести к временным остановкам производственной деятельности, к серьезным прямым и косвенным потерям.

Управление финансовым риском сводится к снижению потерь, связанных с данным риском до минимума. Потери могут быть оценены в денежном выражении, оцениваются также шаги по их предотвращению. Финансовый менеджер должен уравновесить эти две оценки и спланировать, как лучше заключить сделку с позиции минимизации риска, каким образом защититься от случайностей, которые он не смог учесть при заключении сделки.

В целом методы защиты от финансовых рисков могут быть классифицированы в зависимости от объекта воздействия на два вида: физическая защита и экономическая защита. Физическая защита заключается в использовании таких средств, как сигнализация, приобретение сейфов, системы контроля качества продукции, защита данных от несанкционированного доступа, наем охраны и т.д.

Экономическая защита заключается в прогнозировании уровня дополнительных затрат, оценке тяжести возможного ущерба, использовании всего финансового механизма для ликвидации угрозы риска или его последствий. В этом случае наиболее эффективным методом защиты выступает страхование предпринимательской деятельности во всем ее многообразии, страховании рисков, обеспечивающих финансовую стабильность предпринимателя.

Определенное и достаточно весомое место в защите различного рода торговых сделок, главным образом связанных с колебанием цен на мировых рынках на сырьевые ресурсы и готовую продукцию, играет хеджирование: как метод страхования торговых и биржевых сделок без участия страховщиков.

Рассмотрим последовательно традиционные виды страхования финансовых и коммерческих рисков, используемых во внешнеэкономической деятельности страховыми компаниями и процессы хеджирования.

6.4 Общая характеристика и порядок страхования риска неплатежа

Меняющаяся конъюнктура рынка, политическая нестабильность в одной из стран международной торговой или коммерческой сделки, соответственно сбой

в поставке товаров, комплектующих и оборудования, несвоевременная проплата по заключенным договорам, сбои в своевременности проплаты кредитов и ряд других непредвиденных моментов ведут к рискам неплатежа, и, соответственно, нарушают нормальный ход выполнения договорных обязательств.

Каждый из перечисленных случаев подвергается тщательному анализу, но главное, что, изучив причины, они не всегда прогнозируемы.

Примером тому служит мировой экономический кризис сентября – октября 2008г. начавшийся в США, а затем охвативший все континенты. Государства разрабатывают и принимают меры по смягчению кризиса, обильно субсидируют банки, чтобы обеспечить их платежеспособность, выкупают их активы. Но разразившийся кризис стал результатом теряющейся платежеспособности банковской системы, что привело к банкротству целого ряда зарубежных банков. Не обходит кризис и другие отрасли производственной, торговой и коммерческой деятельности.

В системе минимизации последствий риска неплатежа, а в ряде случаев их предотвращения выступает страхование.

Практически по каждому из предполагаемых событий разработаны условия страховой защиты. Участниками выступают: страховщик в лице страховой компании и страхователь - предприниматель любой общественно правовой формы собственности, занимающийся одним или набором видов предпринимательской деятельности, имеющий лицензию на ее проведение, государственные структуры, участвующие в международных торгово-экономических и инвестиционных контрактах.

Риски неплатежа можно рассматривать с позиций производственной деятельности и с позиций финансово-банковских и биржевых операций. С позиций производственной деятельности это результаты вынужденных простоев, изменений конъюнктуры рынка, некачественных инновационных проектов и некоторые другие. С точки зрения финансово-банковских и биржевых операций это разного рода банковские, кредитные, инвестиционные, политические, валютные, биржевые, форвардные, фьючерсные, лизинговые и другие.

Вероятность наступления событий, приводящих к различным по величине ущербам по названным рискам велика и требует принятия мер по защите от них. Наиболее доступным и надежным методом экономической защиты выступает страхование.

В числе страхователей выступают банки, биржи, лизинговые компании, предприниматели различных сфер деятельности (производство, торговля, дилеры бирж и т.п.).

Каждый вид предпринимательской деятельности имеет свои особенности как в определении страховых сумм и страховой ответственности, принимаемой страховщиком, так и в вероятных рисках, их повторяемости и тяжести, соответственно тарифы дифференцированы, а в ряде случаев индивидуальны.

Страховую сумму страхователь указывает в заявлении. В результате проведенной экспертизы технико-экономического обоснования и представленных страхователем документов по согласованию сторон устанавливается страховая сумма и ответственность страховщика. Часть ответственности оставляется на удержании страхователя. При страховом событии выплаты производятся пропорционально принятой ответственности.

6.5 Страхование кредита в системе международных торговых, коммерческих и инвестиционных сделок

Как правило кредит, как таковой, в чистом виде в подавляющем большинстве стран, как наиболее опасный риск, не страхуется. Страхуется залоговое имущество, обеспечивающее по своей стоимости величину кредита и процентов по нему, страхуются поручители кредита на случай гибели заемщика и сам заемщик.

По целому ряду международных торговых договоров предусматривается участие в сделках банков и страховых компаний. Сделки, как правило,

совершаются с привлечением кредитных ресурсов. Соответственно в этом случае просматривается особая роль банка как кредитора и как контролера за правильностью совершения сделок и ее страхование. Банк обращает особое внимание на подбор страхователем страховой компании страхующей кредит и сделку, на надежность, порядочность и платежеспособность страховщика. Это особенно наглядно просматривается при совершении сделки на условиях СИФ. Здесь банк особенно заинтересован в правильном заключении сделки и надежности страховщика.

Договор заключается между страховой компанией и банком. Конкретный предел ответственности страховщика определяется страховой суммой, которая не может превышать суммы выдаваемого кредита с процентами за пользование кредитом. Страховые компании предпочитают заключать договор страхования в пределах от 80 % до 90 % от суммы выданного кредита с процентами или без процента, только на фактическую сумму выданного кредита. Таким образом, предусматривается доля участия банка в возмещении убытка. Повышается ответственность последнего в возврате кредита, заставляет банк проверять целевое использование кредита. Перед заключением договора страховая компания оценивает степень риска по информации страхователей (документы финансового состояния заемщиков, ТЭО кредитуемых мероприятий, копии контрактов, под которые предоставляется кредит). Договор вступает в силу после подписания его сторонами и после уплаты страхового взноса (или - по соглашению - его части). Факт заключения договора удостоверяется страховым свидетельством с приложением правил страхования. Страховая компания в процессе действия договора страхования проводит периодическую проверку выполнения страхователем взятых на себя обязательств.

Страховым случаем признается не возврат заемщиком кредитных средств по истечении строго определенного договором страхования срока - чаще 2-5 дней с момента окончания срока действия кредитного договора. Страхователь обязан сообщать страховщику о наступлении страхового случая в установленный договором срок. Срок, обычно, достаточно мал: страховщик дол-

жен провести расследование страхового случая и в сроки, установленные договором, составить страховой акт и выплатить страховое возмещение. Страховым случаем признается не возврат кредитных средств, вызванный:

- банкротством заемщика;
- неисполнением заемщиком своих обязанностей по кредитному договору.

Основанием для отказа в выплате являются:

- умышленные действия страхователя, направленные на наступление страхового случая;

-совершение страхователем (работниками банка) преступления, находящегося в прямой причинной связи со страховым случаем;

- сообщение банком страховщику заведомо ложных сведений об объекте страхования.

Во многих странах страховщик требует от банка наблюдения за целевым использованием кредита: требуя периодических отчетов заемщика об использовании средств. Иначе, неисполнение обязанности может повлечь отказ в выплате возмещения. Размер ущерба определяется исходя из фактического размера убытка на дату наступления страхового случая. Страховое возмещение выплачивается в устанавливаемый договором срок, на основании заявления страхователя и страхового акта, который составляется страховщиком или уполномоченным им лицом. К страховой компании, выплатившей страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной им суммы и право требования, которое банк имел к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Передача прав производится по договору абандон.

6.6 Страхование внешнеэкономических инвестиционных проектов

Внешнеэкономическая деятельность носит в своем большинстве коммерческий характер, преследуя одновременно и определенные политические цели, укрепляя свой авторитет в мировом экономическом

сообществе и определенную экономическую стабильность. В тоже время страхование инвестиционных проектов одновременно обеспечивает надежность совершаемой сделки, либо заключаемого контракта, от возможных непредсказуемых рисков, которые могут негативно сказаться на конечных результатах сделки.

Под страхованием внешнеэкономических инвестиций, направленных в коммерческую деятельность, понимается сделка, при которой инвестор покупает полис страховой компании, не принимающей прямого участия в данном инвестиционном проекте.

Страхование внешнеэкономических инвестиций также можно рассматривать в широком и узком смысле. При расширительном толковании в него включается и страхование построенных в результате осуществления инвестиционного проекта зданий и сооружений, различных систем, незавершенного строительства, оборудования и т.д., т.е. те виды страхования, которые широко практикуются различными страховыми компаниями и включают в себя покрытие по стандартному пакету рисков (стихийные бедствия, пожар и т.д.).

Страхование предпринимательских инвестиций с участием иностранных инвесторов в узком смысле слова отличается тем, что распространяется только на собственно инвестиционный процесс, т.е. процесс вложения и освоения средств, и не затрагивает объектов, построенных в результате этого вложения. К таким видам страхования можно отнести страхование строительства (выполнения строительных работ), страхование на случай срыва поставок материалов во время строительства, страхования кредитов, идущих на обеспечение инвестиций, и т.д..

Ответственность страховой организации по страхованию коммерческих рисков заключается в возмещении страхователю потерь, возникших вследствие неблагоприятного, непредсказуемого изменения конъюнктуры рынка, невыполнения поставщиками своих обязательств по поставке материалов, комплектующих и оборудования, технических упущений во внедряемых инновацион-

ных проектах и ухудшения других условий, негативно влияющих на осуществление предпринятой коммерческой деятельности.

Страховая сумма как предел ответственности по договору определяется по заявлению страхователя. Страховщиком проводится экспертиза представленных расчетов и документов по страхуемому объекту, после чего по соглашению со страхователем устанавливается страховая сумма и ответственность страховщика.

Возможны два варианта установления страховой суммы.

Первый вариант - страховая сумма устанавливается в пределах капитальных вложений страхователя в страхуемых операциях.

Второй вариант - страховая сумма включает не только капитальные затраты, но и определенную (нормативную) прибыль, которая ожидается от затрат.

При первом варианте возмещаются затраты страхователя; его можно назвать страхованием инвестиций. При втором варианте возмещаются затраты и нормативная прибыль, поэтому его можно назвать страхованием дохода (прибыли).

Срок действия договора страхования обуславливается сроком окупаемости капитальных затрат, указанных в проектно-сметной документации и контракте на строительство.

Сроки окупаемости существенно различаются по видам деятельности и даже по отдельным конкретным объектам в зависимости от размеров предприятий, организации его деятельности, места расположения и других факторов. Отсюда сроки действия договоров страхования индивидуальны.

В страховании коммерческих рисков интересы субъектов договора прямо противоположны.

Страхователь, стремясь к более быстрой окупаемости предпринимаемой деятельности, объективно заинтересован в сокращении срока страхования. Для страховой организации короткий срок действия договора повышает риск неоправданной выплаты возмещения. Увеличение срока делает окупаемость более

реальной, а следовательно, снижает вероятность возникновения подлежащих возмещению убытков, хотя могут действовать и иные факторы.

Особенности коммерческого страхования и в том, что выплата возмещения производится в основном по окончании срока страхования, когда выявляются окончательные результаты застрахованных коммерческих операций. По другим же видам страхования необходимость компенсации потерь может возникнуть в любой момент действия договора страхования.

При согласовании срока действия договора страхования следует исходить из научно обоснованных рекомендаций, анализа отечественной и зарубежной практики окупаемости инвестиций в различных сферах производственной и непроизводственной деятельности.

В принципе страховое возмещение может выплачиваться и до окончания договора страхования, когда в результате каких-либо событий глобального масштаба становится очевидной невозможность вернуть вложенные средства, а тем более получить прибыль. Обо всех таких событиях необходимо незамедлительно сообщить страховой организации.

Событие, связанное с конъюнктурой рынка, поддается определенной корректировке, неблагоприятные изменения могут быть временными и только окончание срока страхования может дать результат коммерческой деятельности и размер подлежащего выплате возмещения.

Страхование коммерческой деятельности совместных предприятий производится при наличии у страхователя лицензии на право проведения этой деятельности, документы и возможно полная информация, характеризующая объект страхования, ожидаемый экономический эффект от его проведения и затраты, связанные с ней. Полученные данные позволяют экспертам страховой компании дать объективную оценку о предстоящем возможном риске и принять соответствующее решение и меры. При заключении договора четко обозначаются права и обязанности сторон и, как правило, исключается посредническая деятельность, форс мажорные обстоятельства, политические и валютные риски.

Не возмещаются ущербы, связанные с умыслом страхователя и его партнеров, с нарушением законодательства, изменением профиля деятельности страхователя и неквалифицированного управления.

При страховании используется франшиза. Ответственность на собственное удержание страховщик принимает, как правило, в пределах 80 % от страховой суммы.

Страховые тарифы в основном индивидуальны и дифференцируются в зависимости от объекта, срока его ввода, места расположения, характера деятельности и ряда других уточняющих факторов и в значительной мере корректируют со ставками страхования кредитов.

К одной из форм страхования инвестиций следует отнести и страхование прав собственности на объекты, используемые для предпринимательских целей, что в свою очередь защитит инвестора от любых ошибок и упущений, связанных с оформлением его прав собственности на тот или иной объект. Это особенно важно при осуществлении операций купли-продажи имущества иностранным инвесторам.

Стандартное страховое покрытие обычно включает в себя защиту против дефектов при государственной регистрации документов на право собственности или подлог данных документов, предоставления документов лицом, передающим права собственности, не имеющим, однако, достаточных полномочий для этого, от ошибочных свидетельств о смерти и от неправильного оформления передачи прав собственности.

Расширенное страховое покрытие предусматривает дополнительно к вышеприведенному покрытие рисков, которые могут быть вскрыты только путем проверки имущества, включая права лиц на действительное владение землей, если они даже и не зарегистрированы должным образом, а также риски, связанные с незарегистрированными выплатами, неизвестными держателю полиса. Не страхуются:

- 1) дефекты, не перечисленные в полисе как не подлежащие страхованию;

- 2) дефекты, известные инвестору;
- 3) изменения в использовании земли и других инвестиционных объектов, вводимые указами местных властей.

Страховой полис содержит в себе следующие пункты:

- 1) наименование застрахованной стороны;
- 2) описание застрахованных объектов;
- 3) объекты или их часть, покрываемые страхованием данного вида;
- 4) перечень всех исключений, включающих все налоги, сборы и дефекты прав собственности, найденных в государственных регистрах и соответствующих образом оформленных;

5) оплата и другие условия, при которых выдается полис. Полис, приобретаемый собственником объекта, обычно исключает покрытие следующих рисков:

- незарегистрированные документы;
- незарегистрированные дефекты, о которых знает держатель полиса;
- права различных сторон во владении и вопросы, связанные с землеустройством.

По контракту страховая компания обещает защитить титул собственности, как только потенциальный покупатель урегулирует (заплатит) требования по тем позициям права собственности, которые признаются дефектными.

При выплате страхового возмещения страховая компания получает право регресса к тому лицу, по чьей вине был нанесен убыток страхователю.

6.7 Мировая практика страхования финансовых инвестиций

Объектом страхования в системе МЭО могут быть следующие виды инвестиций:

- акции, другие ценные бумаги и права участия;

- прямые инвестиции (например, связанные с проведением строительно-монтажных работ, модернизацией производства и т.д.);
- имущественные права, связанные с лицензированием, международным лизингом и др.;
- ссуды и кредиты.

Страхование инвестиций подразделяется по характеру страховых рисков на страхование от политических и коммерческих рисков.

Договоры страхования от политических рисков заключают при осуществлении инвестиций в зарубежные страны. Оно характеризуется невозможностью математической оценки вероятности наступления страховых случаев и крайне высокими размерами ущерба. Поэтому частные страховщики этим страхованием за редким исключением не занимаются.

Такое страхование проводят в основном государственные страховые структуры страны-инвестора и международные финансовые организации. В настоящее время на 3 государственные организации (в США, ФРГ и Японии) приходится 80% общих объемов операций, осуществляемых в рамках национальных государственных программ страхования инвестиционных рисков.

Страховыми рисками здесь являются события, исходящие от органов власти, управления, иных государственных образований, а также народных масс. При определении конкретного их перечня в договоре учитываются политическое и экономическое положение страны, ее потенциальные финансовые возможности, уровень развития промышленности, сельского хозяйства и инфраструктуры, величина валового внутреннего продукта, объемы внутренней и внешней задолженности государства и ее структура, своевременность погашения имеющихся займов, уровень инфляции, объект и субъект страхования, географическое местонахождение объекта инвестиций, срок страхования и т.п. При этом вышеуказанные факторы могут повлиять не только на объем страхового покрытия, но и в целом на экономическую целесообразность и возможность страхования и, следовательно, на сам факт инвестирования.

Договоры заключаются на срок от 12 до 20 лет.

Размер страховой суммы составляет от 100 млн. до 150 млн. долл. на один проект от 300 млн. до 350 млн. долл. на одну страну, но не более 90 % общей величины инвестиций. При этом с 1997 г. страховая сумма при страховании инвестиций в России увеличена до 200 млн. долл. на один проект. Ставки страховых взносов находятся в диапазоне от 0,3 до 0,6 % от страховой суммы.

Более широкий круг страховых рисков покрывает страхование, осуществляемое в рамках подразделения страхования экспорта министерства внешней торговли и промышленности Японии. Это страхование является обязательным для любого японского экспортера. Помимо рисков, связанных с экспроприацией иностранной собственности принимающим государством, военными действиями, революциями и неконвертируемостью валюты, оно предусматривает страхование от невозможности продолжать осуществление предпринимательской деятельности, от временной (на срок более 6 месяцев) приостановки этой деятельности, от приостановления проведения банковских операций.

Сеульской конвенцией 1985 г. по инициативе Мирового банка было учреждено Многостороннее агентство по гарантиям инвестиций (МИГА), которое является акционерным обществом с капиталом в 1 млрд. долл. Его акционерами являются более 100 государств, купивших акции в размере, пропорциональном тому капиталу, который они имеют во Всемирном банке.

Задачей МИГА является поощрение иностранных инвестиций в развивающихся странах путем предоставления частным инвесторам дополнительных гарантий и оказания услуг по улучшению инвестиционного климата в стране, принимающей иностранный капитал.

В основу предлагаемой МИГА системы защиты имущественных интересов иностранных инвесторов положен договор страхования, сторонами в котором выступают МИГА (страховщик) и иностранный инвестор (страхователь).

Агентство принимает на страхование инвестиции в основной капитал, ссуды и гарантии ссуд, выданные владельцам основного капитала, техническую помощь, контракты по оказанию услуг по менеджменту, соглашения о лицен-

зирования и об открытии сети предприятий. Страхование подлежат только новые инвестиционные проекты, в том числе, предусматривающие расширение уже существующих предприятий, их приватизацию и реконструкцию.

Страховыми рисками являются: введение ограничений в переводе сумм прибыли за границу; экспроприация имущества иностранного инвестора принимающим государством; нарушение контракта, заключенного иностранным инвестором с принимающим государством; военные действия и гражданские волнения.

Стандартный срок страхования 15-20 лет. Страховая сумма обычно не может превышать 90 % стоимости проекта и находится в пределах 50 млн. долл. на один инвестиционный проект и 175 млн. долл. в одну страну. Тарифные ставки устанавливаются в диапазоне от 0,5 до 3 % от страховой суммы в год. Общий лимит страхования - 350 % от акционерного капитала МИГА, т.е. 3,5 млрд. долл. В настоящее время МИГА застраховало инвестиции на сумму примерно 2 млрд. долл. При этом гарантии МИГА обладают высоким мультипликационным эффектом: на каждый застрахованный доллар обычно инвестируется еще 4 долл. Высоко ценят гарантии МИГА и банки, охотно выделяя кредиты под застрахованные объекты.

Страхование инвестиционной деятельности от коммерческих рисков проводится, как правило, частными страховыми компаниями. Целью такого страхования является защита инвестиционных вложений от возможных потерь, возникающих вследствие неблагоприятного, непредсказуемого изменения конъюнктуры рынка и ухудшения других условий для осуществления предпринимательской деятельности.

Страховая сумма, как предел ответственности по договору может быть определена несколькими способами:

- в размере величины инвестиций, вложенных в приобретение акций, других ценных бумаг и т.д.;

- в размере суммы инвестиций и нормативной прибыли, которая может быть установлена на уровне, обеспечиваемом безрисковым вложением капитала.

При этом размер страхового возмещения исчисляется в виде разницы между страховой суммой и фактическим финансовым результатом от застрахованных инвестиций, т.е. страхователю возмещаются потери, если через определенный период застрахованные инвестиции не дадут предусмотренной окупаемости вследствие происшедшего страхового случая.

6.8 Страхование ответственности за неисполнение обязательств

Активная государственная политика по развитию межгосударственных экономических связей, выводит нашу страну в число передовых по решению и осуществлению крупнейших межгосударственных экономических проектов. В настоящее время идет активное проникновение как экспортного, так и импортного капитала в различные сферы экономики стран. Только за последние годы российскими крупнейшими концернами заключены и находятся в стадии проектной проработки многомиллиардные контракты по строительству железной дороги в Ливии, разработки месторождений углеводородного сырья в Венесуэле, освоение шельфа Аляски и строительство газо- и нефтепроводов Аляска – Чикаго через территорию Канады, строительство АЭС в Болгарии и целый ряд других. Крупнейшие проекты выполняются с участием иностранного капитала в России. Одни из них нефтепроводы Восточная Сибирь – Находка и освоение Сахалинского нефтегазоносного шельфа с участием Японии; автомобилестроения с участием Японии, Южной Кореи, Франции, Германии, США и ряд других объектов. Проникновение капитала идет не только в крупный, но и средний бизнес, в производящие и перерабатывающие отрасли.

Одним из главных условий внешнеэкономической деятельности являются деловые взаимоотношения субъектов сделки направленные на получение

обоюдной выгоды от ее проведения. Сделка, как правило, оформляется договором с конкретными условиями ее проведения, с указанием вида и характера проводимых операций, суммы, номенклатуры, качества, сроков исполнения и порядка финансовых расчетов.

Под заключенный договор и его выполнение составляются конкретные планы получения конечных экономических результатов. К сожалению, планы не всегда исполнимы. Внешние, случайные, непредвиденные факторы порой не позволяют выполнить означенные договором обязательства, что ведет к определенным, иногда значительным, экономическим потерям.

Нарушение условий контракта ведет не только к финансовым потерям и влияет на престиж фирмы, заключивший контракт, как представителя государства, так и влияет на престиж самого государства.

Защитить себя от подобных экономических потерь возможно путем страхования ответственности за неисполнение обязательств (см. приложения Ч, Ш).

Инициатором страхования выступает любая из сторон сделки, чьи интересы могут быть более уязвимы от ее неисполнения, либо оба участника сделки.

Страхование ответственности за неисполнение обязательств согласно ГК РФ (ст. 929, 931 и 932) и Условиями лицензирования страховой деятельности на территории РФ аналогичных законодательных и правовых нормативов, существующих в каждой отрасли существует в двух формах: страхование ответственности за нарушение договора и деликатной ответственности. Первая предусматривает обязанность нарушителя возместить убытки и выплатить неустойки контрагенту по договору, вторая - возместить убытки лицу, которому причинен вред, не в рамках договорных обязательств, а в результате действия общего для всех запрета вредить другому (третьему) лицу.

Объект страхования - имущественные интересы страхователя, которым может быть нанесен ущерб в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по отношению к третьему лицу, которые регламентиро-

ваны договором или действующим законодательством и соответствующими подзаконными актами.

Страховой случай - свершившееся событие, которое предусмотрено договором страхования и четко (однозначно) описано, например, непоставка в такой-то срок, таком-то количестве (вес, штуки, метры, литры) материалов, сырья, комплектующих, оборудования; неплатеж к определенному сроку, задержки в строительстве и вводу в эксплуатацию объектов, предусмотренных контрактными соглашениями.

Перечисленные возможные объективные и субъективные риски нарушают условия контрактов и ведут к неисполнению обозначенных контрактом обязательств.

По договору страхования страховщик несет ответственность в размере фактически понесенного и документально обоснованного ущерба от неисполнения обязательств. Ущерб складывается из стоимости неполученных материальных ценностей, штрафов, пени и расходов, связанных с невыполнением обязательств, неполученных доходов. В общей сложности ущерб не должен превышать страховую сумму, которая устанавливается по соглашению сторон в пределах общей суммы задолженности страхователя перед третьими лицами по застрахованному обязательству.

Страховщик должен обезопасить себя от выплат при несчастных (закономерных или умышленных) страховых случаях и максимально подробно описать пределы своей ответственности в зависимости от причин неплатежа или иного неисполнения коммерческого договора, поскольку суд не будет рассматривать то, что осталось за пределами соглашения сторон.

Особенностью страхования ответственности за неисполнение договорных обязательств является то, что в нем сталкиваются интересы трех сторон: страховщика, страхователя и коммерческого партнера страхователя (потерпевшего), который может быть указан в договоре страхования как третье лицо, в пользу которого заключен страховой договор (ст. 430 ГК РФ). Такое положение

делает отношения страхования однозначными и упрощает исполнение страхового договора.

Договор страхования ответственности за неисполнение обязательств заключается по заявлению страхователя с приложением к нему договора с третьими лицами, документов, отражающих финансовое состояние (устав, баланс, годовой отчет и т.д.) и характеризующих степень риска по принимаемому на страхование обязательству, и другие интересующие страховщика материалы.

По международным контрактам представляются документы страхующие суть контракта, его условия и сроки исполнения.

Договор заключается на срок, в течение которого страхователь несет ответственность по застрахованному обязательству.

Заключая подобные договоры, страховщику необходимо самостоятельно произвести оценку риска неисполнения договорных обязательств. Это сложный вопрос, который заставляет страховую компанию самостоятельно изучать обстоятельства дела, поэтому многие из них не берутся страховать подобные риски. В случае заключения договора может устанавливаться франшиза.

Тарифная ставка дифференцирована и зависит от страховой суммы, степени риска, деловой репутации застрахованного и его контрагентов, региона, срока ведения рентабельной предпринимательской деятельности застрахованным и контрагентами, наличия у застрахованного дебиторской задолженности, объема и степени ликвидности имущества и других активов.

Страховщик не несет ответственность при форс-мажорных обстоятельствах, умышленных действиях страхователя, в случае возмещения убытка потерпевшим за счет других лиц. Ответственность страховщика по договору погашается сроком исковой давности, установленной действующим законодательством Российской Федерации. Ниже приведены образцы: полиса страхования ответственности за неисполнение обязательств и примерная система тарифов, используемая отдельными страховыми организациями.

6.9 Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве

Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве в системе международных экономических отношений следует рассматривать в двух направлениях. Во-первых, это несвоевременные поставки материальных ресурсов и оборудования при строительстве и монтаже, в соответствии с международным контрактом, что, естественно, ведет к простоям строителей и монтажников, отсюда срывы сроков и соответствующие санкции со стороны заказчиков и банков.

Как правило, этот риск возникает из-за неисполнения обязательств контрагентами и ведет к потере прибыли. В этом случае считается в первую очередь ущерб от простоя строителей и монтажников.

Во-вторых, это простои случившиеся по ряду причин на совместных предприятиях, где владельцами являются как российские, так и зарубежные компании. Среди наиболее встречающихся в производственной предпринимательской деятельности совместных предприятий, международных инвестиционных контрактов являются коммерческие риски, связанные с вынужденным простоем и остановкой производства, с недополучением планируемой прибыли, с несвоевременным выводом строящихся объектов на проектные мощности.

Страхование на случай вынужденного простоя на совместных предприятиях выступает по своему содержанию как дополнение к страхованию основных и оборотных фондов, поскольку перерыв в производстве вызывается их гибелью или повреждением. Поэтому правомерно, что состав страхователей и перечень страховых событий, от которых проводится страхование, может быть одинаковым. Одновременное заключение договоров страхования имущества и страхования от простоя оправдано экономическими интересами предприятий. Для страховых организаций наличие обоих договоров позволяет более обоснованно и с меньшими издержками определять ущерб при возникновении стихийного бедствия или другого события.

Как правило, страховое событие, приведшее к выводу из состава действующих основных фондов, автоматически приводит к простоя данного производства до его восстановления, а, следовательно, к потерям в выпуске основной продукции. В целом ряде случаев простой в совместных предприятиях происходит из-за сбоев в поставке материалов и комплектующих от зарубежных фирм. Причинами, как правило, являются ошибки в оформлении сопроводительных документов на поставляемую продукцию, что вызывает определенные трудности при таможенном ее прохождении.

В отдельных случаях простой восполнимые, но, как правило, они практически невозможны. Примером может служить пожар в 1995 году на совместном российско-французском предприятии «Салаватская швейная фабрика «Содис», уничтоживший главный производственный корпус с общим ущербом около 10 млн. рублей (деноминированных) и выводом из сферы производства около 600 работниц.

Страхование от простоев производства может выступать и самостоятельно. Рисковыми событиями в этом случае выступают внешние непредвиденные случайные факторы, такие как: неподача (отключение) электроэнергии, воды, тепла, пара; срыв договоров поставки сырья, материалов, комплектующих изделий и другие, приведшие к остановке производственного цикла.

Существенной особенностью страхования от простоя производства является то, что размер ущерба здесь во многом зависит от срока перерыва в производстве. Поэтому весьма важно определить продолжительность ответственности страховщика, то есть периода времени, в течение которого он обязан возместить убытки от простоя. Наиболее часто встречающийся в мировой практике срок такой ответственности - до 1 года. Его и предполагается установить в качестве максимального, предоставив одновременно право страхователям уменьшить этот срок с одновременным сокращением размеров страховых платежей.

При заключении договора определяется срок, с какого дня простоя начинается ответственность страховщика (например, с 5-го). Подлежащий

возмещению ущерб от простоя складывается из трех составных частей: расходов, произведенных за время остановки производства; неполученной прибыли; дополнительных затрат, осуществленных с целью сокращения ущерба. Поскольку вторая часть является преобладающей, нередко говорят о страховании упущенной прибыли (выгоды).

Расчет страховой суммы производится следующим образом:

$$\Sigma = \Pi - \Pi_p + Z, \quad (6.1)$$

где Σ – страховая сумма или возможный ущерб страхователя;

Π – прибыль недополученная из-за простоя;

Π_p – прибыль от реализации неповрежденного имущества и частичного продолжения производственного процесса;

Z – дополнительные затраты.

$$\Pi = \mathcal{C}_{cp} * T_{cp} * \mathcal{C}_{cp}, \quad (6.2)$$

где \mathcal{C}_{cp} – средняя частота убытка;

T_{cp} - средний период остановки производства (строительства);

\mathcal{C}_{cp} - средний убыток страхователя за один день простоя.

$$\mathcal{C}_{cp} = \sum_{i=1}^n \frac{\mathcal{C}_i}{n}, \quad (6.3)$$

где \mathcal{C}_i - число остановок производства в i -м году;

n - число лет функционирования производства или число лет наблюдения за производством.

$$T_{cp} = \sum_{i=1}^n \frac{t_i}{\mathcal{C}_i}, \quad (6.4)$$

где t_i - число дней простоя в i -м году;

n - число лет наблюдения.

$$y_{cp} = \sum_{i=1}^n \frac{y}{n}, \quad (6.5)$$

где y - средний убыток страхователя за день простоя в i -м году;

n - число лет наблюдения.

$$\Pi = \sum_{i=1}^n t * \frac{y_{cp}}{n}, \quad \Pi_{pi} = \sum_{i=1}^n \frac{\Pi_{pi}}{n}, \quad (6.6)$$

где Π_{pi} - прибыль от реализации поврежденного имущества и частичного продолжения производственного процесса в i -м году.

$$Z = t * (\Phi_{zn} * K * Z_{np}), \quad (6.7)$$

где t – время ожидаемого простоя в днях;

Φ_{zn} – однодневный фонд заработной платы рабочих и служащих, занятых на остановившемся участке и на восстановительных работах;

K – понижающий коэффициент для учета снижения заработной платы рабочих и служащих во время простоя и при использовании их труда на других участках;

Z_{np} – однодневная величина прочих затрат в период простоя.

В целях обеспечения заинтересованности страхователей в недопущении простоя и в принятии мер по сокращению убытков следовало бы возмещать не весь понесенный страхователями ущерб, оставляя часть его на ответственности страхователя (до 20 %).

Расчет суммы ущерба во многих случаях весьма трудоемкий, требует хорошего знания специфики работы того или иного предприятия, а также наличие значительного объема информации, характеризующей различные стороны его деятельности.

Ставки платежей устанавливаются в процентах к стоимости выпускаемой валовой продукции. Оптимальным в перспективе является установление

индивидуальных ставок для предприятий с учетом всех факторов, определяющих степень риска.

Страховое возмещение выплачивается, как правило, по окончании договора, но в особых случаях, когда восполнение невозможно, как в рассмотренном примере, то ущерб считается как неполучение продукции до истечения действия договора с учетом условий договора и выплачивается авансом единовременно или частями.

6.10 Страхование финансовых рисков, связанных с потерей работы

Деятельностью совместного предприятия, как и любого другого не исключает возможности попадания в кризисное состояние, переходящее в банкротство с соответствующей ликвидацией предприятия и увольнением работников и обслуживающего персонала

К числу финансовых рисков следует отнести и финансовые потери, вызванные увольнением либо понижением в должности работников при закрытии и прекращении деятельности предприятия, либо сокращением в связи со снижением объема производства.

Наиболее наглядно просматривается сокращение численности, введение укороченной рабочей недели, на совместных автомобильных заводах, либо филиалах автомобильных фирм зарубежных стран созданных в России (филиалы «Форда» в С.Петербурге и др.), в период мирового финансового кризиса.

Не редко причинами сокращения объемов производства с выводом из сферы производства определенной численности работающих является насыщение рынка, меняющаяся конъюнктура, и экономические кризисы, которые захватывают как отдельные предприятия и территории, так и целые страны, с переходом к мировому экономическому кризису.

Рынок в ряде случаев непредсказуем, и порой, преуспевающее предприятие становится банкротом, прекращая свое существование, либо проводя резкое сокращение численности работающих.

Ряд руководителей успешно работающих предприятий, зная какие неожиданности может принести рынок, проводят страхование своих работников на случай вынужденного их увольнения в связи с сокращением объема производства, прекращения деятельности предприятия, либо его перепрофилирования.

Страховщик берет на себя ответственность по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации потери доходов, вызванной потерей лицом в пользу которого заключен договор страхования, постоянной работы или рабочего места. В российской страховой практике такой вид страхования есть, но он используется крайне редко.

Объект страхования - имущественный интерес застрахованного, связан с потерей им доходов, вызванных ликвидацией предприятия, сокращением его численности или штата работников, получение застрахованным официального статуса безработного.

Выплаты после потери постоянной работы - 100 % страховой суммы, после потери застрахованным занимавшего им ранее места 50 % страховой суммы.

По соглашению сторон в договоре устанавливается размер убытков застрахованного, не подлежащий возмещению страховщиком.

Основанием для заключения договора является заявление с указанием паспортных данных, возраста, сведений о работе, страховая сумма.

Страхование индивидуальное и коллективное.

Договор вступает в силу при получении страховщиком согласованной суммы.

Договор прекращается в случае, если:

1) заключен в пользу лица, не имеющего законных имущественных интересов.

2) уволен в период действия договора с предприятия, не в связи с

ликвидацией предприятия, сокращением его численности или штата.

В случае реорганизации предприятия договор продолжает действовать в течение 30 дней со дня реорганизации.

Выплата страхового возмещения производится по заявлению с приложением к нему:

1. страхового полиса, либо удостоверения личности при коллективном страховании;
2. трудовой книжки;
3. справки из бухгалтерии о снижении дохода;
4. справки из отдела занятости при администрации города, района о получении официального статуса безработного.

Общая сумма выплат страхового возмещения за один или несколько страховых случаев, произошедших в период действия договора страхования, не может превышать страховой суммы.

Страховое возмещение не выплачивается, если:

- 1) застрахованным не предъявлены требуемые документы или выявлена недействительность предъявленных документов;
- 2) застрахованный имел оплачиваемую работу в период наличия у него официального статуса безработного;
- 3) потерявший работу бывший работник предприятия;
- 4) страхователь не указан в списке застрахованных, приложенном к договору страхования;

6.11 Страхование от политических и экономических рисков

Мировые экономические кризисы и кризисы отдельно взятых стран являются в первую очередь причинами слабого управления экономическими

процессами в стране, политической нестабильностью, принятием непродуманных политических решений, имеющих в конечном счете серьезные негативные последствия (большие и растущие государственные долги, чрезмерные военные расходы и др.). Все это ведет к дестабилизации экономики, снижению ВВП, к закрытию (банкротству) и ликвидации целого ряда производств, идет снижение жизненного уровня. Это подтверждает наступление экономического кризиса, причиной которого был, по сути, кризис управления государством, т.е. политический кризис. Примером тому может служить дефолт 1998 года, который, казалось бы, снизил доверие к России иностранных инвесторов, но в то же время создал позитивные условия к развитию собственной экономики. Второй пример. Политическая нестабильность в Украине. В результате за последние годы произошел резкий спад ВВП с 12 % до 2,5 %. Как правило, политические кризисы ведут к целому ряду коммерческих и финансовых кризисов. Сбои в производстве ведут к невыполнению договоров поставки, что ставит контрагентов также по дальнейшей цепочке договоров в положение невыполняющих свои обязательства. Отсюда провал в производстве, нарушение экономической стабильности последовательно сказывается в большей или меньшей мере на всю цепочку экономических отношений участников конкретного контракта.

Контрактами, как правило, предусмотрены этапы и условия его выполнения, оговорен конечный результат, а он из-за политической нестабильности нарушается. Стороны контракта несут определенные убытки. Для того, чтобы избежать возможные негативные последствия, возможно, а точнее, необходимо страховать от политических рисков. Страховые компании, принимающие этот риск, должны внимательно изучить положение в стране участнице сделки на предмет политической стабильности, как себя чувствует экономика в настоящее время и в предшествующие периоды, каковы прогнозы на будущее, роль и участие государства в обеспечении стабильности экономического развития государства.

Страховые компании большинства зарубежных стран вопросам страхования политических рисков отводят особое внимание, так как эти риски трудно предсказуемы, требуют постоянного внимания и анализа складывающейся политической обстановки в стране.

В России законодательным порядком обеспечивается порядок проведения страхования от политических рисков.

Статьей 970 ГКРФ предусмотрено использование общих правил, изложенных в главе 48 ГКРФ в части страхования иностранных инвестиций от некоммерческих рисков.

Некоммерческими считаются риски, связанные с политическими и экономическими изменениями, в результате которых государство может принять определенные меры ограниченного характера. Такими мерами могут быть, например, запрет на перевод прибыли в иностранную валюту или за пределы государства, нарушение принимающим государством контракта с иностранным инвестором, лишение инвестора права доступа к судебной защите и т. п.

Гарантии защиты и статус иностранных инвесторов определяется целым рядом нормативных актов, в том числе Законом « Об иностранных инвестициях в РСФСР» от 14.07.91г. (в редакции от 19.06.93 г.), Указом Президента РФ « О совершенствовании работы с иностранными инвесторами» от 27.09.93 г., Постановлением Правительства РФ «О комплексной программе стимулирования отечественных и иностранных инвестиций в экономику Российской Федерации» от 13.10.95 г..

Определенное место в защите инвесторов занимает страхование. В объем страхового покрытия могут входить следующие риски:

- изменения в валютном законодательстве, которые могли бы препятствовать инвесторам осуществлять деятельность согласно ранее обусловленной программе;
- изменения в валютном законодательстве, которые препятствовали бы переводу дивидендов иностранным инвесторам;
- принятие нормативных актов, которые препятствовали бы инвесторам

использовать инвестированные средства и возможный доход от них для последующего инвестирования;

- национализация предприятий, созданных с участием иностранных инвесторов или экспроприация их активов в результате предпринятых государственных изменений в экономике или политике;

- принятие законодательства, которое лишало бы права владения землей, принадлежащей предприятию;

- принятие законодательства, позволяющего полностью или частично конфисковать продукцию предприятия, в которое вложены иностранные инвестиции;

- введение законодательства в области налогообложения, которое препятствовало бы дальнейшему капиталовложению или прибыльному ведению дела;

- введение нормативных актов, которые запрещали бы предприятиям, в которых доминируют иностранные инвесторы, принимать участие в биржевых сделках;

- принятие законодательства, которое ущемляло бы финансовое и любое другое положение иностранных инвесторов по сравнению с первоначальными предпосылками;

- принятие нормативных актов, которые ущемляли бы право инвесторов входить в руководящие органы предприятий, в который инвесторы вложили соответствующие средства;

- внесение изменений в арбитражную практику;

- военные действия, гражданские волнения и социальные беспорядки, повлекшие за собой причинение ущерба имущественным интересам инвестора.

При этом перечень возможных рисков может быть дополнен, исходя из особенностей политической или экономической ситуации в стране.

6.12 Страхование лизинговых операций

Предприниматель в процессе своей деятельности наряду с собственными и арендованными машинами и оборудованием нередко пользуется приобретенными по лизингу.

Лизингодателями выступают отечественные и зарубежные лизинговые компании. Машины и оборудование, поступающее по лизингу из-за рубежа имеет ряд льгот по таможенным сборам.

Практически целый ряд зарубежных контрактов по приобретению, монтажу и вводу в эксплуатацию оборудования носят лизинговый характер, и, как всякая другая сделка, подвержена техническому, финансовому и обязательскому риску.

Лизинг. Аренда имущества у кредиторов, приобретших его с целью сдачи в аренду. Различают оперативный (краткосрочный) и финансовый (долгосрочный) лизинг. Последний является формой кредитования товаров длительного пользования (имущественный кредит).

Объектом подлежащим страхованию является предмет лизинга в процессе транспортировки, установки и наладки оборудования. являющегося предметом лизинга, его эксплуатации на протяжении всего договора лизинга. а также финансовые риски: для предприятия — риск потери прибыли в результате останова производства по причине пожара, а для лизингодателя — риск предпринимательской деятельности.

Возможные риски при осуществлении лизинговых операций можно рассматривать в зависимости от их природы и характера, как риски утраты имущества (имущественные риски) и его последствия, так и как финансовые риски.

Характерными рисками лизинговых операций являются:

1) риск утраты (гибели) или повреждения лизингового имущества в процессе транспортировки, монтажных, пуско-наладочных работ, эксплуатации в период действия договора лизинга;

2) риск убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрактами лизингодателя:

а) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей;

б) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора лизинга;

в) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате неплатежеспособности лизингополучателя.

При страховании лизинговых операций возможны следующие виды договоров:

1) только страхование предмета лизинга;

2) страхование предмета лизинга и риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей;

3) страхование предмета лизинга и риска не возврата лизингополучателем предмета лизинга;

4) страхование предмета лизинга и риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате неплатежеспособности лизингополучателя (в случае объявления его банкротом).

Страхование предмета лизинга.

К предмету лизинга относится имущество, технологическое стационарное и переносное оборудование, автотранспортные средства всех видов и назначений использования, спецтехника, строительная техника и оборудование.

Имущество страхуется от рисков пожар, залив, повреждение и противоправных действий третьих лиц; автотранспортные средства от повреждений при ДТП, противоправных действий третьих лиц в т.ч. краж, разбойных действий, умышленного уничтожения имущества, стихийных бедствий. Страховая сумма определяется как стоимость предмета лизинга. Выгодоприобретатель назначается в соответствии с договором лизинга и

является обязательным условием договора страхования при полной гибели имущества и при частичном ущербе.

Тарифные ставки дифференцированы в зависимости от предмета лизинга и колеблются в пределах:

- для имущества от 0,2 % до 1,1 %
- для автотранспортных средств от 6 % до 12 %
- для спецтехники от 3,5 % до 5 %
- для строительной техники от 0,8 % до 1,5 % [120].

Если страхование предмета лизинга является сугубо имущественным страхованием и проводится по правилам и рискам присущим страхованию имущества, то последующие три вида договоров страхования лизинговых сделок следует отнести к группе договоров страхования финансовых рисков.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей.

Страховым случаем является неисполнение лизингополучателем обязательств по уплате ежемесячных лизинговых платежей более двух раз подряд в сроки, предусмотренные договором лизинга, в течение всего срока действия договора лизинга.

Страховая сумма определяется как сумма трех месячных платежей.

Страхователь и выгодоприобретатель - лизингодатель, страховых случаев не более двух в течение одного года при условии ежемесячной уплаты платежей равными взносами.

Страховщик не возмещает убытки лизингодателя, произошедшие в период до полного удовлетворения требований страховщика, предъявленных к лизингополучателю по ранее наступившему страховому случаю.

По данному виду страхования страховщик, как правило, при заключении договора ответственность принимает в зависимости от: надежности лизингополучателя. Если лизингополучатель начинает новый бизнес — ответственность страховщика начинается после осуществления

лизингополучателем 3 - 4 платежа, а если он имеет опыт в своей области предпринимательства — с первого платежа.

В договоре страхования как обязательное условие предусматривается наличие авансового платежа в размере от 25 % до 30 %, при этом авансовый платеж не входит в очередной месячный платеж, либо при отсутствии авансового платежа, но наличии обеспечения исполнения обязательств лизингополучателя лимит возмещения от 25 % до 50 %. Тариф от 2 % до 5 %.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем своих обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора.

Страховым случаем является неисполнение лизингополучателем своих обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора в результате неуплаты ежемесячных лизинговых платежей более двух раз подряд в сроки, предусмотренные договором лизинга за минусом суммы авансовых платежей.

$$C_c = C_{пл} - Пав, \quad (6.8)$$

где C_c - страховая сумма;

$C_{пл}$ – 100 % стоимости оборудования;

Пав - авансовый платеж.

Страхователь и выгодоприобретатель - лизингодатель. Договором лизинга должно быть предусмотрено:

- 1) досрочное расторжение договора;
- 2) порядок возврата предмета лизинга в увязке со сроками;
- 3) обязательства лизингополучателя не оказывать препятствия лизингодателю и его уполномоченным по возврату оборудования.

Страховое событие наступает с даты вступления в силу решения суда. Тариф составляет от 4 % до 6 %.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате признания лизингополучателя неплатежеспособным.

Страховым случаем является признание лизингополучателя неплатежеспособным. Страховая сумма определяется из суммы договора лизинга за минусом сумм авансового платежа и стоимости предмета лизинга по договору обратного выкупа за первый год действия договора лизинга.

$$C_c = C_{дл} - \text{Пав} - C_{пл_1}, \quad (6.9)$$

где C_c - страховая сумма;

$C_{дл}$ – стоимость договора лизинга;

Пав - авансовые платежи;

$C_{пл_1}$ - стоимость предмета лизинга по договору обратного выкупа за первый год действия договора лизинга.

Минимальные границы стоимости возврата лизинга, как правило, могут составлять: первый год договора лизинга — до 50 %, во втором году — до 40 %, в третьем году — до 30 %, далее до 10 %.

Страхователь и выгодоприобретатель-лизингодатель.

Тариф — до 2,5 %.

При осуществлении лизинговых операций дополнительно могут возникнуть риски, которые подлежат страхованию:

1) риск утраты (гибели), недостачи или повреждения имущества, дополнительно переданного в залог, в качестве обеспечения погашения кредита. Годовые тарифные ставки, аналогичны ставкам страхования предмета лизинга;

2) риск наступления гражданской ответственности лизингополучателя по обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, страховой тариф от 0,5 % до 1,0 %;

3) риск остановки производственной деятельности лизингополучателя по определенным причинам и возникновения в этой связи финансовых убытков. Страховой тариф зависит от отраслей производства и составляет от 0,2 % до 2,8 %.

6.13 Контрольные вопросы

1 Что из себя представляют финансовые и коммерческие риски? Их место в системе международных экономических отношений.

2 Какие риски относят к финансовым?

3 Кто и почему является инициатором страхования экономических и финансовых рисков?

4 Какие причины провоцируют финансовые риски?

5 В чем суть инфляционного и дефляционного рисков и их влияния на экономические показатели?

6 Дайте характеристику процентных и кредитных рисков.

7 Дайте характеристику разновидности рисков прямых финансовых потерь.

8 Какова роль финансового менеджера по управлению финансовой устойчивости предприятия

9 Что из себя представляют риски неплатежа и причины их возникновения?

10 Роль и место кредита в международных торговых и коммерческих контрактах.

11 Порядок страхования кредитных договоров.

12 Что является страховым событием при страховании кредита?

13 Что является причиной отказа в выплатах при страховании кредитов?

14 В чем суть страхования инвестиций зарубежных инвесторов?

15 Каковы принципы страхования инвестиционных проектов?

16 В каких случаях не страхуются инвестиционные проекты?

17 На каких условиях проводится страхование финансовых рисков, связанных с потерей работы?

18 В каких случаях договор страхования связанный с потерей работы прекращает свое действие?

19 Что понимается под страхованием ответственности за неисполнение обязательств?

20 Порядок заключения договора страхования ответственности за неисполнение обязательств?

21 В чем заключается особенность договора страхования ответственности за неисполнение обязательств?

22 Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве. Возможные причины рисков.

23 Порядок расчета суммы ущерба и выплат по договорам от убытков вследствие перерывов в производстве.

24 Страхование финансовых инвестиций. Объекты и субъекты страхования.

25 Международные нормы и правила по страхованию международных инвестиционных проектов.

26 Страхование от политических и экономических рисков. Что входит в объем страхового покрытия по данному виду страхования?

27 Международные лизинговые операции. Возможные риски и их страхование.

6.14 Тесты

1 При страховании финансовых рисков, связанных с потерей работы, рисковыми обстоятельствами являются:

- а) потеря доходов, связанная с ликвидацией предприятия;
- б) увольнение работника по собственному желанию;
- в) сокращение численности предприятия;

г) перевод на нижеоплачиваемую работу при сокращении численности предприятия;

д) переход на другую работу;

е) получение официального статуса безработного.

2 При страховании работников от рисков, связанных с потерей рабочего места, в заявлении указывает пофамильно:

а) паспортные данные;

б) страховые суммы;

в) возраст;

г) состав семьи;

д) профессию или занимаемую должность;

е) среднюю заработную плату;

ж) дополнительные заработки.

3 Договор страхования от рисков, связанных с потерей рабочего места прекращает свое действие, если:

а) договор заключен в пользу лица, не имеющего законных имущественных интересов, являющихся объектом страхования;

б) работник уволился по собственному желанию;

в) застрахованный умер;

г) со дня подписания приказа о реорганизации предприятия.

4 Выплата страхового обеспечения при потере работы не производится, если:

а) не предоставлена справка, что он имеет статус безработного;

б) не предоставлен документ о семейном положении;

в) не предоставлена трудовая книжка.

5 При страховании от перерывов в хозяйственной деятельности страховыми событиями являются:

- а) недопоставка комплектующих из смежных цехов предприятия;
- б) невыполнение договорных обязательств иногородними поставщиками;
- в) выход из строя и обесточивание цехов внутри объектовой электроподстанции;
- г) выход из строя городского водозабора и прекращение подачи воды на предприятие.

6 Выплата страхового возмещения от простоев производства производится:

- а) за каждый день простоя, начиная с первого дня;
- б) со дня, оговоренного договором страхования;
- в) по окончании действия договора (результатов отчетного периода и среднего расчета недополучения дохода);
- г) при предъявлении ущерба, в случае невозможности его компенсации.

7 При страховании от потери прибыли страховщик проводит экспертизу:

- а) организационно-технического состояния страхуемого предприятия;
- б) технико-экономического обоснования расчета прибыли;
- в) финансового состояния предприятия.

8 Выплата страхового возмещения при не получении прибыли производится:

- а) в размере неполученной прибыли по основному производству за период простоя;
- б) по окончании действия договора, результативную прибыль деятельности предприятия;
- в) по окончании действия договора результативную прибыль с учетом обязательств страховщика.

9 Страховыми рисками при неисполнении обязательств являются:

- а) банкротство;
- б) отсутствие средств на расчетном счете;
- в) направление средств на выплату премий работникам;
- г) выдача ссуды работникам.

10 Страховыми рисками являются следующие события, вызвавшие непредвиденные расходы страхователя:

- а) несвоевременная поставка сырья, материалов, комплектующих изделий, информации;
- б) проводимая реконструкция предприятия;
- в) несвоевременная оплата получателями готовой продукции;
- г) проведение профилактических работ с приостановлением производственного процесса.

11 К заявлению на страхование непредвиденных расходов прилагаются:

- а) сметы затрат на производимые товары, в связи с осуществлением которых страхователь проводит страхование;
- б) график проведения регламентных работ.

12 При страховании непредвиденных расходов ответственность принимается:

- а) страховщиком полностью;
- б) делится между страховщиком и страхователем.

13 При форвардных биржевых сделках продавец товара страхуется по рискам:

- а) отказ покупателя от товара;
- б) задержка в оплате за купленный товар;
- в) возврат покупателем зарекламированного товара.

14 При фьючерсных сделках страхование субъектов биржи производится на случай:

- а) форс мажорных обстоятельств;
- б) банкротства покупателя;
- в) изменения ассортимента поставляемой продукции;
- г) непреодолимых препятствий для выполнения сделок.

15 Страхование валютных рисков принимается для возмещения возможных потерь:

- а) затрат, связанных с производством экспортной продукции при отказе от нее зарубежного партнера;
- б) изменением инвестора;
- в) убытков от неплатежа за поставленные товары и оказанные услуги в случае ухудшения финансового состояния и банкротства иностранного покупателя;
- г) изменения ассортимента экспортируемого товара;
- д) убытков от изменения курса валюты платежа за период от заключения контракта до его исполнения.

16 Объектами страхования инвестиций могут быть:

- а) акции, облигации, ценные бумаги, права участия;
- б) проводимые избирательные компании;
- в) прямые инвестиции в производственную деятельность;
- г) имущественные права, связанные с лицензированием, международным лизингом;
- д) содержание управленческих структур;
- е) ссуды, кредиты и другие виды инвестиций.

17 При страховании инвестиций кредитными рисками являются:

- а) инфляционный риск;
- б) не возврат кредита;
- в) изменение учетной банковской ставки.

18 К рискам страхования иностранных инвестиций от политических рисков относятся:

- а) национализация;
- б) использование инвестиций не по прямому назначению, под которые выделены средства;
- в) дефолт;
- г) гражданские беспорядки;
- д) не получение планируемой прибыли по инвестируемому проекту из-за ошибок в технико-экономическом обосновании;
- е) не конвертируемость рубля.

19 В страховании от повышения курса валюты при политической нестабильности ущерб понесет:

- а) экспортер;
- б) импортер.

20 Страхование финансовых инвестиций относится к страхованию:

- а) чистых рисков;
- б) политических рисков;
- в) спекулятивных рисков;
- г) объективных рисков.

21 Страхование предпринимательских инвестиций строительно-монтажных работ - это:

- а) страхование вложений и освоение средств по конкретному проекту
- б) страхование на случай срывов выполнения проекта строительно-монтажных работ из-за выхода из строя башенного крана;
- в) страхование на случай срывов выполнения проекта по причине внешних факторов;
- г) страхование кредитов, идущих на обеспечение инвестиций.

22 Для обеспечения защиты при страховании кредитного риска страховщик:

- а) вводит систему обязательного залога;
- б) выдает кредит в пределах заявления заемщика;
- в) проводит диверсификацию кредитных вложений.

23 При страховании кредитного риска кредитоспособность заемщика проверяется на предмет:

- а) платежеспособности;
- б) обеспеченности собственными средствами;
- в) количества заключенных договоров подряда;
- г) психологического климата коллектива;
- д) состояния и работоспособности оборудования;
- е) размера привлеченных средств.

—

24 Договор страхования рисков неисполнения обязательств может заключаться при:

- а) осуществлении экспортно-импортных торговых сделок;
- б) инвестиционных вложениях в СМР;
- в) принятии межгосударственных политических решений по правам человека.

25 Страховыми событиями при страховании ответственности за неисполнение обязательств являются:

- а) отказ страхователя от продукции обусловленной договором с контрагентом;
- б) Неисполнением страхователем своих застрахованных обязательств в результате признания арбитражным судом банкротства страхователя.

26 Рисками при лизинговых операциях являются:

- а) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей;
- б) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора лизинга;
- в) реализация лизингового имущества лизингополучателем при его банкротстве с целью погашения долгов

7 Хеджирование финансовых рисков – как инструмент страхования без участия страховщиков

7.1 Хеджирование финансовых рисков – финансовый инструмент внешнеторговых сделок

В настоящее время страхование финансовых и коммерческих рисков входит в число наиболее интенсивно развивающихся сфер деятельности не только предприятий, производящих продукцию, но и финансовых институтов. Одним из видов страхования ценового риска с помощью торговли фьючерсными контрактами является хеджирование. В современных условиях процесс хеджирования тесно связан с общим управлением активами и пассивами компании и охватывает всю совокупность действий, направленных на устранение или, по крайней мере, уменьшение финансовых рисков.

Участие страховых компаний в операциях хеджирования отсутствует. Ни одна страховая компания не сможет предоставить предприятию страховку от неблагоприятного изменения цен. Хеджирование дает возможность защититься от ценового риска. По своей сути оно подразумевает покупку или продажу контрактов на срок по товару, цену которого необходимо застраховать.

В условиях международных торговых и коммерческих контрактов прослеживаются определенные либо периодические сроки поставки товаров, сырья, готовой продукции, оборудования по конкретно оговоренным ценам, либо ценам, приуроченным к срокам поставки.

В заключаемых международных контрактах и торговых сделках с фиксированными ценами, возможны варианты свободных плавающих цен, обусловленных конъюнктурой мирового рынка в конкретные периоды выполнения условий поставки по договорам. И в первом и во втором случаях стороны сделки не гарантированы от финансовых рисков.

Естественно в условиях колебания цен на мировом рынке хеджирование можно определить как использование фьючерсного рынка для снижения ценового риска на наличном рынке. Оно означает совершение фьючерсной сделки, которая является временной заменой соответствующей сделки на наличном рынке. Эта фьючерсная позиция является противоположной нетто-позиции на наличном рынке и служит для уменьшения ее риска. В этом случае позиции на наличном и фьючерсном рынках должны быть равны по количеству и совпадать по сроку.

Хеджирование необходимо в первую очередь для устранения неопределенности будущих денежных потоков (как отрицательных, так и положительных), что позволяет получить представление о будущих доходах и расходах, возникающих в процессе финансовой или коммерческой деятельности. Также при использовании хеджирования существенно снижается ценовой риск торговли товарами или финансовыми инструментами. Хотя полностью устранить риск невозможно, хорошо выполненный хедж на рынке с относительно прочным базисом устраняет большую долю опасности, стабилизируя финансовую сторону бизнеса и минимизируя колебания прибыли, вызванные изменением цен на сырье, процентные ставки или курсы валют. Одним из немаловажных факторов является и то, что хедж не пересекается с обычными операциями и позволяет обеспечить постоянную защиту цены без необходимости менять политику запасов или вовлекаться в негибкую систему форвардных соглашений. Во многих случаях хедж облегчает привлечение кредитных ресурсов: банки учитывают захеджированные залоги по более высокой ставке. Это же относится и к контрактам на поставку готовой продукции.

7.2 История хеджа

Первые попытки застраховать торговые операции (сделки) возникали еще при зарождении торговых отношений. Например, в средние века купцы,

пытаясь застраховаться от неурожая, составляли контракты, в которых оговаривались определенные условия.

Товарные рынки явились исторически первыми сферами, обуславливающими возникновение хеджирования как экономического явления. Поскольку цены на товары вследствие рыночных колебаний значительно изменялись в будущих периодах непредсказуемым образом и в широких диапазонах, то невозможно было планировать точно будущие доходы и объемы производства. Например, пополнение зерновых запасов, или продажа стратегических видов сырья, таких как нефть, газ, или операции с базовыми металлами, или покупка продовольственных товаров, импортируемых в страну, представляют собой определенные трудности для их осуществления в перспективе экономического развития субъектов рынка.

С возникновением бирж (XVI-XVII вв.) появились срочные (форвардные) контракты, которые позволяли торговцам заранее находить контрагента и рассчитывать величину возможной прибыли независимо от колебаний рыночных цен. И хотя торговля реальным товаром с поставкой в срок возникла с целью снижения риска, как для продавца, так и для покупателя, тем не менее, принципиальный риск неисполнения контракта продавцом или покупателем всегда существовал. С другой стороны, быстрый рост мировой торговли сырьем и продовольствием привел к увеличению запасов этих товаров и, соответственно, к росту массы капитала, подверженного риску неблагоприятного изменения цен. Возникла острая необходимость в страховании сделок с реальным товаром [124].

Все это привело к созданию специальных инструментов страхования от ценовых рисков. В 1865 г. появились первые фьючерсные контракты, которые позволили торговцам застраховать свои реальные сделки. При этом часть возникающего риска взяли на себя спекулянты, рассчитывающие на возможность получения прибыли.

На протяжении более чем ста лет развитие фьючерсного механизма торговли проходило исключительно в рамках рынков сырья. Однако 1970-е

годы стали переломными для мировой экономики: замена старой системы стабильных валютных курсов новой, которая предусматривала плавающие курсы валют. Это привело к активному росту международных рынков капитала и развитию национальных фондовых рынков.

В результате, абсолютное большинство компаний осознало, что они в той или иной степени подвержены финансовым рискам. Возникла необходимость в разработке стратегий управления рисками, что, в свою очередь, привело к ошеломляющему росту тех сегментов финансового рынка, которые предлагали защиту от рисков. Наиболее ярким примером стала фьючерсная торговля финансовыми активами (валютой, ипотекой, ценными государственными бумагами, банковскими депозитами и т. п.).

В 1984 г. появились новые, менее рискованные, чем фьючерсы, инструменты хеджирования - опционы. С 1982 г. начинают проводиться биржевые сделки с контрактами, основанными на индексах акций или цен [124].

Основными функциями современной фьючерсной биржи стали: перенос ценового риска, выявление объективной цены, повышение ликвидности и эффективности рынков, увеличение потока информации. В таблице 7.1 приведены крупнейшие по обороту мировые фьючерсные биржи.

Таблица 7.1 – Крупнейшие мировые фьючерсные биржи

Страна	Название биржи
США	Chicago Board of Trade (CBOT или CBT)
Германия	EUREX (бывшие DTB и SOFFEX)
США	Chicago Mercantile Exchange (CME)
США	Chicago Board Options Exchange (CBOE)
Великобритания	London International Financial Futures Exchange (LIFFE)

Параллельно с биржевой торговлей к концу XX в. стремительно начала развиваться внебиржевая торговля, которая предложила широкие возможности для страхования такими специфическими инструментами, как деривативы.

Таким образом, пройдя в своем развитии более века и став универсальным методом защиты от самых разнообразных рисков, хеджирование предлагает любому участнику рынка широкий выбор финансовых инструментов для его осуществления.

Хеджирование сегодня - операция, дополняющая обычную коммерческую деятельность промышленных и торговых фирм, сущность которой заключается в страховании от потерь из-за резких изменений рыночных цен.

7.3 Хеджирование

Хеджирование (англ. *hedging* — ограждать) — экономические отношения по нейтрализации, снижению рисков и возможных финансовых потерь у инвесторов, производителей, потребителей на основе системы срочных сделок с нефинансовыми и финансовыми активами. Оно позволяет обеспечить при изменении рыночной конъюнктуры исполнение срочной сделки в будущем для планируемой производственно хозяйственной деятельности путем параллельного заключения противоположной срочной сделки с исходным базисным активом. Хеджирование осуществляется с целью страхования рисков изменения цен путем заключения сделок на срочных рынках. Операции хеджирования осуществляют хеджеры.

Хеджерами являются участники рынка, использующие фьючерсы и опционы для уменьшения риска ценовых колебаний. Их участие во фьючерсной торговле связано с реальными операциями, касающимися товара или финансового инструмента, лежащего в основе фьючерсного контракта.

Участник может считаться хеджером, если его действия основаны на двух мотивах:

- а) присутствие на рынке наличного товара;
- б) заинтересованность в уменьшении риска.

Наиболее часто встречающийся вид хеджирования – хеджирование фьючерсными контрактами. Зарождение фьючерсных контрактов было вызвано необходимостью страхования от изменения цен на товары. Первые операции с фьючерсами были совершены в Чикаго на товарных рынках именно для защиты от резких изменений конъюнктуры рынка. До второй половины 20 века хеджирование (данный термин был уже тогда закреплен в некоторых нормативных документах) использовалось исключительно для снятия ценовых рисков. В настоящее время целью хеджирования выступает не снятие рисков, а их оптимизация.

Механизм хеджирования заключается в балансировании обязательств на наличном рынке (товаров, ценных бумаг, валюты) и противоположных по направлению на фьючерсном рынке.

Рассмотрим несколько конкретных примеров участников – хеджеров.

1 Сельхозпроизводитель, выращивающий пшеницу, использует фьючерсные контракты для защиты стоимости своего урожая. Как производитель зерна он является участником соответствующего наличного рынка. Как собственник товара он подвержен риску падения цены. Операции на рынке фьючерсных контрактов на пшеницу защищают его от этого падения и тем самым уменьшают риск ценовых колебаний.

2 Коммерческий банк использует фьючерсные контракты на процентные ставки. Его операции имеют цель уменьшить временное несоответствие между своими активами и пассивами. Являясь одновременно кредитором и заемщиком, банк участвует в бизнесе, связанном с процентными ставками. В зависимости от того, являются ли сроки его кредитов короче или длиннее, чем сроки его депозитов, банк либо продает, либо покупает фьючерсы на процентные ставки с целью снизить для себя риск их колебаний.

3 Американский импортер покупает товары в Германии. Этот участник использует фьючерсы в связи с предстоящей оплатой поставок своему немецкому партнеру. Импортер должен оплатить поставку в евро, поэтому если эта валюта поднимется в цене относительно доллара США, то импортеру

придется затратить большую сумму в национальной валюте для оплаты контракта. Фьючерсные операции с евро уменьшают для импортера риск колебания курсов.

Следует подчеркнуть, что в каждом случае присутствовали оба мотива для хеджера: деятельность на соответствующем наличном рынке и использование фьючерсов для уменьшения риска. Большинство хеджеров являются таковыми только на одном или нескольких рынках, тогда как на других они выступают как спекулянты (торговцы, получающие прибыль на использовании ценовых колебаний фьючерсных контрактов).

Хеджеры обеспечивают регулярный и двусторонний приток приказов на покупку и продажу, что и в итоге обеспечивает успех фьючерсного контракта. В отличие от спекулянтов и торговцев, которые могут переключать свой интерес с одного рынка на другой, хеджеры являются в определенном смысле «пленниками» своего рынка. Именно их постоянное внимание к изменениям цен обеспечивает регулярный приток заказов и сделок на фьючерсных рынках.

Количество участников реального рынка, чья заинтересованность в уменьшении ценового риска делает их хеджерами, меняется в зависимости от ряда факторов:

- объема соответствующего наличного рынка;
- уровня неустойчивости цены (возможного риска);
- знания и доступности фьючерсных и опционных рынков.

Помимо операций с фьючерсами, операциями хеджирования могут считаться и операции с другими срочными инструментами: форвардными контрактами и опционами. Продажа опциона согласно нормам МСФО не может признаваться операцией хеджирования.

Результатом хеджирования является не только снижение рисков, но и снижение возможной прибыли.

Различают хеджирование покупкой и продажей. Хеджирование покупкой (хедж покупателя, длинный хедж) связано с приобретением фьючерса, что обеспечивает покупателю страхование от возможного повышения цен в

будущем. При хеджировании продаж (хедж продавца, короткий хедж) предполагается осуществить продажу на рынке реального товара, и в целях страхования от возможного снижения цен в будущем осуществляется продажа срочных инструментов.

Хеджирование – это страхование от неблагоприятного изменения ситуации на рынке, направленное не на получение дохода, а на снижение риска, возникающего в процессе финансовой деятельности компании.

Предназначение хеджирования в том, чтобы устранить неопределенность будущих денежных потоков (как отрицательных, так и положительных), что позволит иметь полное представление о будущих доходах и расходах, возникающих в процессе финансовой или коммерческой деятельности. Таким образом, основная задача хеджирования – трансформация риска из непредсказуемых форм в четко определенные.

В современной практике процесс хеджирования тесно взаимосвязан с общим управлением активами и пассивами компании и охватывает всю совокупность действий направленных на устранение или, по крайней мере, уменьшение финансовых рисков.

Можно выделить следующие виды хеджирования, используемые в практике:

1 Классическое (чистое хеджирование) – это хеджирование путем занятия противоположных позиций на рынке реального товара и фьючерсном. Первый вид хеджирования, который применялся торговцами сельскохозяйственной продукции в Чикаго (США).

2 Полное и частичное хеджирование – предполагает страхование рисков на фьючерсном рынке на полную сумму сделки. Данный вид хеджирования полностью исключает возможные потери, связанные с ценовыми рисками. Частичное хеджирование страхует только часть реальной сделки.

3 Предвосхищающее хеджирование – предполагает покупку или продажу срочного контракта задолго до заключения сделки на рынке реального товара. В период между заключением сделки на срочном рынке и заключением сделки

на рынке реального товара фьючерсный контракт служит заменителем реального договора на поставку товара. Также превосходящее хеджирование может применяться и путем покупки или продажи срочного постановочного товара и его последующее исполнение через биржу. Данный вид хеджирования наиболее часто встречается на рынке акций.

4 Селективное хеджирование – характеризуется тем, что сделки на фьючерсном рынке и на рынке реальных товаров различаются по объему и времени заключения.

5 Перекрестное хеджирование – характеризуется тем, что на фьючерсном рынке совершается операция с контрактом не на базовый актив рынка реального товара, а на другой финансовый инструмент. Например, на реальном рынке совершается операция с акцией, а на фьючерсном рынке с фьючерсом на биржевой индекс [125].

7.4 Хеджирование продаж

Хеджирование продаж – это использование позиции на фьючерсном рынке тем, кто имеет длинную позицию на наличном рынке. Этот вид хеджирования предпринимается для защиты продажной цены товара. Его применяют продавцы реальных товаров для страхования от падения цен на этот товар. Этот метод может использоваться также для защиты запасов товаров или финансовых инструментов, не покрытых форвардными сделками. Кроме того, короткий хедж используется для защиты цен будущей продукции или форвардных соглашений о закупке.

Короткий хедж начинается продажей фьючерсного контракта и завершается его покупкой.

Можно привести несколько ситуаций, требующих использование короткого хеджа.

Торговец купил кукурузу у фермера в октябре по определенной цене. Зерно помещается на склад и подвергается риску падения цены. Торговец

может продать фьючерсные контракты, например на декабрь и держать свою позицию, пока не найдет покупателя на зерно, после чего он ликвидирует свою позицию. Или же дилер может иметь запас облигаций, половина из которых была продана по благоприятной цене, а другая – еще не продана. Чтобы не рисковать падением цен в отношении другой половины, он может продать соответствующее число фьючерсных контрактов. Если цены упадут, короткая позиция на фьючерсном рынке станет своеобразным убежищем для оставшихся облигаций. Когда дилер продаст еще какую-либо часть этого запаса, он уменьшит свою фьючерсную позицию [126].

Приведем пример. Экспортер продает свою валютную выручку 10 млн. долл. банку 15 октября 2010 г. по курсу 30,8721 за 1 \$ на месяц. Банк устанавливает для себя премию в размере 2 %, с учетом которой курс форвардной сделки будет определяться как:

$$10 \text{ млн. долл.} * 0,02 = 200 \text{ тыс. долл.}$$

$$200 \text{ 000} * 30,8721 = 6174,4 \text{ тыс. р.}$$

$$308721000 - 6174400 = 302546,6 \text{ тыс. р.}$$

Курс форвардной сделки:

$$1 \text{ USD} = 302546600 / 10000000 = 30,2547$$

При осуществлении расчетов 15 ноября 2010г. курс доллара составил 29,4823 р. Банк экспортера, с которым он заключил сделку форварда, выплачивает разницу между курсом форвардной сделки и рыночным курсом:

$$(30,2547 - 29,4823) * 10000000 = 7724 \text{ тыс. р.}$$

Убытки экспортера от падения курса валюты цены контракта составили:

$$(30,8721 - 29,4823) * 10000000 = 13898 \text{ тыс. р.}$$

С учетом выплаченной банком разницы сумма убытков уменьшилась до 6174 тыс. р. (13898 тыс. р. – 7724 тыс. р.). Убытки банка составили 7723,6 тыс. р. (13898 тыс. р. – 6174,4 тыс. р.).

Из рассмотренного примера видно, что банк, принимая на себя обязательство, купить валюту у экспортера по курсу форварда, понес значительные убытки.

Рассмотрим пример торговой сделки и влияние возможных валютных колебаний в период ее осуществления на результаты расчетов между контрагентами.

Экспортер металлургического оборудования для Индии мог одновременно с заключением контракта купить опцион продавца долларов на один месяц по курсу 30,8721 рубля за доллар.

При этом он заплатил бы премию в размере 3 % от стоимости опциона.

Сделка совершалась в объеме 10 млн. долл.

Комиссия равна:

$10000000 * 0,03 = 300$ тыс. долл., или тыс. р.

На момент платежа по контракту курс доллара к рублю составил 29,4823 р. Убытки экспортера от сделки вследствие обесценения валюты цены контрагента составил 13,898 млн. р. = $(30,8721 - 29,4823) * 10000000$.

В случае если бы курс доллара на момент совершения платежа повысился до, например, 32,2846 р., то экспортер на реализую опциона продал бы доллары по рыночному курсу и получил бы прибыль размере 14,125 млн. р. = $(30,8721 - 32,2846) * 10000000$, а за вычетом уплаченной премии 227 тыс. р.

Полученная экспортером в приведенном примере дополнительная прибыль реально может иметь место только при благоприятном для него динамике курса валюты, в которой заключена сделка, а также при покупке опциона по выгодному курсу. Если бы, например, на момент совершения платежа рыночный курс доллара соответствовал бы курсу в контракте, то экспортер потерпел бы убытки в размере уплаченной при покупке опциона премии.

7.5 Хеджирование покупкой

Эта операция представляет собой покупку фьючерсного контракта кем-либо, имеющим короткую позицию на наличном рынке. Результатом длинного хеджа является фиксация цены закупки товара. Используется он для защиты и

от рисков, возникающих при форвардных продажах по фиксированным ценам, и от роста цен на сырье, используемое в производстве продукта со стабильной ценой.

Этот вид хеджирования часто применяют посреднические фирмы, имеющие заказы на закупку товара в будущем, а также компании – переработчики. При этом закупки на фьючерсном рынке совершаются как временная замена закупки реального товара. В итоге длинное хеджирование предохраняет от повышения цен.

Например, потребитель знает, что ему необходимо закупить 10 тыс. баррелей нефти через два месяца, он опасается повышения цен по сравнению с текущим уровнем в 166 долл. За баррель. Немедленная закупка для него невозможна, так как он не имеет хранилища. В этом случае он покупает 100 фьючерсных контрактов на нефть на бирже и продает их, когда будет заключать контракт на реальную поставку. Общий результат операции будет выглядеть следующим образом:

- январь – целевая цена 166 долл. за баррель (наличный рынок) – покупка 100 мартовских контрактов по 164 долл. За баррель (фьючерсный рынок);

- март – покупка 10 тыс. баррелей по 194 долл. за баррель (наличный рынок) – продажа 100 мартовских контрактов по 192 долл. за баррель (фьючерсный рынок) – прибыль 28 долл. за баррель;

- конечная цена закупки: $194 - 28 = 166$ долл. [126].

Расходы на самую фьючерсную сделку будут незначительны, хотя платежи по марже и кредиту будут больше, чем при быстрой ликвидации сделки, поскольку фьючерсные контракты держались два месяца.

7.6 Использование хеджирования на международных торговых площадках

Хеджирование становится все более популярным механизмом среди институциональных клиентов, и многие инвестиционные компании вводят инструмент хеджирования в линейку своих продуктов. Так, например, ИГ "Антанта-Пиоглобал" создала управление биржевых товаров, которое занимается именно разработкой программ хеджирования на международных площадках для клиентов Группы. Так, для клиентов нефтеперерабатывающей промышленности была разработана гибкая программа хеджирования от неблагоприятного изменения цен на нефть. Программа включает в себя анализ информации о необходимости проведения операции, оценку рисков, выбор биржевого инструмента, цена на бирже на который соответствует рыночной цене хеджируемого инструмента. В зависимости от целей выбирается стратегия, приемлемая для клиента и зависящая от ситуации на рынке. Затем осуществляется выход на международные биржи. Процесс открытия позиции не вызывает технических сложностей и не требует трудоемких операций (в отличие от форварда). Нет необходимости становиться признанным участником рынка, приобретать доверие партнера. Каждый участник торгов застрахован от недобросовестного исполнения обязательств контрагентом через систему клиринговой палаты, а также защищен законодательством [126].

Для хеджирования наших "нефтяных" клиентов используются две основные нефтяные биржи - NYMEX (Нью-Йоркская товарная биржа) и IPE (Международная нефтяная биржа в Лондоне). В первом случае подборка инструментов и их характеристики лучше всего отвечают потребностям наших клиентов. Здесь следует отметить сложность выбора биржевого инструмента, поскольку в случае с российскими нефтеперерабатывающими компаниями или дистрибьюторами топлива ситуация складывается не в их пользу. На российском рынке цена топлива/нефти не зависит напрямую от мировых цен на нефть, на ценообразование оказывают влияние многие факторы, в том числе

налоги и пошлины. Поэтому хеджируемый продукт не всегда соответствует идентичному, на первый взгляд, на бирже. Также нельзя не учитывать и разницу во времени с Москвой. В этом случае лучше всего подходит IPE. Хотя по мере внедрения новых технологий и разного рода торговых платформ большинство мировых биржевых площадок перешли на круглосуточный режим торговли онлайн, что упрощает получение доступа к реальной информации и торгам [126].

При выборе стратегии хеджирования следует руководствоваться прежде всего определением рисков, присущих сделкам с реальным товаром, которые желает застраховать клиент. В настоящее время, если взять нефтяной сектор, большинство клиентов пытаются устранить ценовой риск, поскольку при существующей волатильности рынка нефти практически отсутствует техническая возможность просчитать уровень цен даже на 1 мес. вперед. Поэтому наиболее приемлемый способ хеджирования - открытие противоположной позиции относительно реальной операции: товар держится до оговоренного срока или торги закрываются каждые 5 дней, что дает возможность зафиксировать прибыли/убытки [126].

Хеджирование рисков должно стать неотъемлемым бизнес-процессом любой компании, включая финансовые институты, и развитие фьючерсной торговли в России не только укрепит позиции российских бирж и национальных компаний на международной арене, но и позволит частным компаниям планировать свои доходы.

7.7 Что дает хеджирование

Несмотря на издержки, связанные с хеджированием, и многочисленные трудности, с которыми компания может столкнуться при разработке и реализации стратегии хеджирования, его роль в обеспечении стабильного развития достаточно велика:

- существенное снижение ценового риска, связанного с закупками сырья и поставкой готовой продукции;

- хеджирование высвобождает ресурсы компании и помогает управленческому персоналу сосредоточиться на основных аспектах бизнеса, минимизируя риски, а также увеличивает капитал, уменьшая стоимость использования средств и стабилизируя доходы;

- хедж не пересекается с обычными хозяйственными операциями и позволяет обеспечить постоянную защиту без необходимости менять политику запасов или заключать долгосрочные форвардные контракты;

- во многих случаях хедж облегчает привлечение кредитных ресурсов: банки учитывают захеджированные залоги по более высокой ставке; это же относится и к контрактам на поставку готовой продукции.

Таким образом, в мировой практике применение различных финансовых инструментов хеджирования уже давно стало неотъемлемой частью хозяйственной деятельности крупнейших компаний, предоставляемыми мировыми рынками для осуществления хеджирования.

Например, сингапурская авиакомпания Singapore Airlines Ltd. хеджирует около половины объема потребляемого авиационного топлива посредством фьючерсных контрактов в Сингапуре. Эти операции позволили авиакомпании сэкономить 140 млн. сингапурских долларов в прошлом финансовом году и 66 млн. в позапрошлом. Фактически, сегодня авиакомпаниями в развитых странах хеджируется от 30 % до 60% потребляемого топлива.

Другой пример. Штат Техас в США накопил уникальный опыт хеджирования налоговых поступлений в бюджет. Казна Техаса зависит от подобных поступлений с нефтяных компаний на четверть. После падения цен на нефть в середине восьмидесятых годов до \$11 за баррель бюджет штата недосчитался \$3,5 млрд., что было весьма болезненно. Для того чтобы такая ситуация не повторилась в будущем, была разработана программа хеджирования налоговых поступлений с помощью опционов на нью-йоркской бирже NYMEX. Программа была составлена таким образом, что фиксировалась

минимальная цена нефти (\$21,5 за баррель), а при росте цен на нефть штат получал дополнительные поступления в полном объеме.

Практические шаги на пути к успешному хеджу:

Шаг 1. Определите вероятность и величину потерь от неблагоприятного изменения цен на рынке.

Шаг 2. Определите возможность страхования от таких потерь с помощью финансовых инструментов хеджирования.

Шаг 3. Определите затраты на хеджирование в зависимости от используемых финансовых инструментов.

Шаг 4. Сопоставьте величину возможных потерь в случае отказа от хеджа. Если предполагаемые потери окажутся меньше затрат на хеджирование, то разумнее будет отказаться от хеджа.

Шаг 5. Разработайте стратегию хеджирования, учитывая вид актива, который подлежит страхованию, срок страхования, приемлемые для компании затраты на осуществление хеджирования, конкретный рынок.

Шаг 6. Определите эффективность проведения хеджевых операций в контексте с основной деятельностью компании [124].

7.8 Опционы как один из инструментов хеджирования

Специфика опционной торговли (и этим она сильно отличается от фьючерсной) в том, что опционы, как более гибкий инструмент, используются главным образом в спекулятивных целях. Эта специфика связана со свойством асимметричности его денежных потоков по опциону – держатель контракта подвержен строго ограниченному риску, с одной стороны, и имеет неограниченные возможности для получения прибыли – с другой.

Применение опционов с точки зрения различных рисков можно классифицировать на ценовые и курсовые, процентные риски, и риски по опционным позициям.

7.9 Хеджирование ценовых и курсовых рисков

Цена любого актива подвержена колебаниям – и в связи с этим возникает самый очевидный из всех рыночных рисков – ценовой.

Экономический субъект подвержен данному риску в случаях: если он имеет по данному активу короткую либо длинную позицию (владельцу короткой позиции нежелательно повышение цены; владельцу длинной позиции – ее падение), а также, если он собирается занять какую-нибудь из этих позиций. Во втором случае речь может идти о риске, имеющем неопределенный характер (*contingent exposure*) – и в этой связи проявляется уникальное свойство опционов как хеджирующего инструмента.

Инструменты с чертами опционов известны уже несколько столетий. В США первые опционы появились в 1790 г., но долгое время торговля опционами причислялась к разряду азартных игр и была либо вне закона, либо подлежала жесткому регулированию.

В современной экономической истории до 1973 г. опционы обращались на низколиквидном внебиржевом рынке через дилеров и брокеров, которые «сводили» клиентов, разрабатывали условия контрактов и взимали за это комиссионные. Высокие транзакционные издержки и отсутствие удобного вторичного рынка обуславливали малую активность и низкие объемы торгов. В 1973 г. на CBOE (*Chicago Board Options Exchange*) впервые была открыта торговля стандартизированными опционными контрактами на финансовые активы: в обращение были введены опционы *call* на 16 акций с тремя сроками погашения. Гораздо позже, в 1982 г., настала очередь валютных опционов. Первыми их представила PSE (*Philadelphia Stock Exchange*). Вслед за ней CME предложила опцион на фьючерс на немецкую марку в 1984 г. Потом последовали опционы на швейцарский франк и британский фунт (1985) и Йену (1986). Первый опцион на процентные ставки появился только в 1989 году [127].

На сегодняшний день PSE и CME отошли на второй план в торговле опционными контрактами, но больше 70 % всех биржевых опционов торгуются на CBOE и AMEX (American Exchange) – несмотря на то, что в США находятся семь бирж, торгующих финансовыми деривативами, а в Европе – двадцать пять. Суммарный оборот премии, как наиболее адекватный показатель (и наименее доступный) составил в 2001 г. \$324,5 млрд. для CBOE и \$143,1 млрд. на AMEX [127].

Возможно, что самое знаменательное событие со времени возникновения опционов произошло в 2000 году: рынок биржевых опционов превысил по объему торгов рынок фьючерсов. Но только по числу контрактов. В денежном выражении опционы пока существенно уступают фьючерсам, хотя и наращивают свою долю на мировом рынке деривативов в геометрической прогрессии: среднечасовой оборот CBOE в 1992 году составлял 177 тыс. контрактов, а в 2000 – 1,3 млн. контрактов. Самым высокооборотным контрактом денежного и валютного рынков при показателе 28,6 млн. контрактов стал опцион на евродоллар.

Одним из примеров свойства опционов как хеджирующего инструмента является неопределенный характер валютного риска по импортным контрактам, которые еще не заключены, хотя их заключение ожидается в будущем. Хеджирование таких рисков посредством фьючерсов может обернуться принятием дополнительного риска: ведь если импортные контракты не будут заключены, фьючерсная позиция не будет покрыта, и потенциальные убытки по ней окажутся неограниченными. В случае опционов это исключено.

Защита от повышения цен называется длинным хеджированием; защита от падения – коротким хеджированием. Опционы предоставляют покупателю обе эти возможности.

Длинное хеджирование может осуществляться длинной позицией по опциону call, а короткой – длинной позицией по опциону put.

Опционы call могут также использоваться для хеджирования «коротких продаж».

«Короткая продажа» определяется как продажа актива, взятого в долг с обязательством последующего возврата. Техника коротких продаж основана на маржинальной торговле.

Опцион страхует «короткую» позицию от повышения цены на базисный актив, одновременно позволяя получать существенный выигрыш по «короткой» позиции при снижении цены на актив. Максимальный убыток по этой стратегии составляет уплаченную премию опциона (при условии равенства цены strike опциона и цены «короткой продажи»).

Например, предприниматель приобретает валютный опцион, который дает ему право (но не обязанность) купить определенное количество валюты по фиксированному курсу в согласованный день.

Предприниматель предполагает через три месяца произвести платеж в размере 10 тыс. долл. США и зафиксировать минимальный обменный курс доллара. Он покупает опцион на продажу – опцион put (руб. / call. долл.), который дает ему право купить 10 тыс. долл. США через три месяца по курсу 30 руб. за один доллар.

Предприниматель платит продавцу валюты опционную премию в размере 6000 р. ($30 * 10000 * 0,02$). Опционная премия составляет 2 % от величины опциона. Таким образом, цена данного опциона составляет 6000 р.

Если через три месяца на день исполнения опциона курс доллара СПОТ упадет до 28 р., то предприниматель откажется от опциона и купит валюту на наличном рынке, заплатив за покупку валюты 280000 р. С учетом покупки опциона общие затраты предпринимателя по приобретению валюты составили 286 тыс. р. ($280000 + 6000$).

Если же за это время курс доллара СПОТ повысится до 32 р., то будущие расходы предпринимателя на покупку валюты уже застрахованы. Он реализует опцион и затрачивает на покупку валюты 300000 р.

Если бы он покупал валюту на наличном рынке при курсе СПОТ 32 р. за доллар, то затратил бы 320000 р. ($32 * 10\ 000$ тыс. долл.). Экономия денежных

ресурсов или потенциальная выгода составляет: $300000 + 6000 - 320\ 000 = 14000$ р.

По сочетанию открываемых позиций, классов и вводов опционов различают: стратегии спрэд, комбинационные стратегии и синтетические стратегии [126].

7.10 Хеджирование процентных рисков

Процентная ставка может рассматриваться наравне с любым другим базовым активом, поскольку фактически является ценой денежного займа. Поэтому заемщик, привлекающий средства по фиксированной ставке, всегда подвержен риску альтернативных издержек в случае, если его конкурент, привлекающий средства по плавающей ставке, будет платить меньше с течением времени. Однако экономический субъект, выплачивающий плавающую ставку, подвержен риску ее повышения, что повлечет проигрыш относительно фиксированных выплат.

Процентные ставки подлежат хеджированию также, как и цены товаров и курсы валют: посредством фьючерсов (interest rate futures), форвардов (FRA) и, конечно же, опционов.

Простейшие опционы на процентную ставку, также известные как опционы заемщиков и кредиторов, носят название гарантии процентной ставки (interest rate guarantee - IRG). Такой опцион представляет собой контракт, дающий его покупателю право занять или ссудить наличность под фиксированный процент (без поставки). Иными словами, это опцион на покупку или продажу соглашений FRA. При исполнении IRG стороны с момента исполнения занимают позиции по FRA. Премия, выплачиваемая за IRG, может котироваться в текущих или годовых базисных пунктах. При этом очень важно различать, какой тип котировки использован в данном случае. Если котировка основана на текущих базисных пунктах, то выплачиваемая премия равна числу базисных пунктов, умноженному на контрактную сумму.

Если же котировка производится в годовых базисных пунктах, то общая премия вычисляется путем умножения числа годовых базисных пунктов на число дней в периоде (деленное на 365) и на номинал. В день исполнения цена опциона IRG сравнивается с шестимесячной ставкой LIBOR в фунтах стерлингов (устанавливаемой по условиям процентных свопов, рекомендованных Ассоциацией британских банкиров). Если фиксированная ставка LIBOR превышает цену исполнения, то опцион считается «с выигрышем» и может быть исполнен с прибылью [128].

Существуют и модификации IRG, которые могут быть причислены к экзотическим опционам. Таковы, например, бермудские опционы, которые могут быть исполнены только в установленные даты периода до погашения. Они занимают промежуточное положение между американскими и европейскими опционами. «Бермудские» опционы получили распространение среди процентных деривативов, поскольку даты, разрешающие погашение, приурочивались к датам выплаты купонов. Еще один вид – радужные опционы (rainbow options) – это контракты, выплаты по которым производятся по активу, имеющему самую высокую доходность из числа остальных, представленных в списке(например, доходность индекса FTSE – 100) [129].

Однако самым распространенным применением опционов на процентную ставку являются стратегии CAP, FLOOR и COLLAR. Опционы CAP и FLOOR функционируют как поток опционов IRG, исполняемых автоматически. «Кэп» фактически представляет собой цепь опционов заемщика европейского типа, а «флор» - цепь опционов кредитора. С начала сделки и до ее завершения кэп и флор претерпевают множество фиксаций ставки LIBOR, но ставка исполнения остается неизменной вплоть до истечения срока. В большинстве случаев и номинал по этим сделкам остается неизменным в течение всего срока; тем не менее, если речь идет о погашении суммы в рассрочку по инвестиционным программам, то номиналы могут согласовываться с графиком погашения. Причем кэп используется для хеджирования ставки займа, а флор - ставки кредитования.

7.11 Хеджирование рисков по опционным позициям

Хеджирование в опционных позициях в общем случае может осуществляться двумя методами. Первый из них – покрытие опционной позиции, то есть занятие позиции по базисному активу, полностью или частично соответствующей размеру опционной позиции.

Второй наиболее распространенный метод – хеджирование опционов опционами [128].

При этом важную роль играет оценка стоимости опционной позиции – то есть совокупной премии, которая может быть получена за опционы при их перепродаже.

Цена опциона складывается из двух составляющих:

- внутренней (действительной) стоимости;
- внешней (временной) стоимости.

Внутренняя стоимость – это сумма, которая была бы получена за опцион, если бы он завершался сегодня. Внутренняя стоимость определяется соотношением между страйковой ценой и ценой базового актива на реальном рынке.

Иными словами, внутренняя стоимость колл-опциона – это величина, на которую цена базового актива превышает страйковую цену. Внутренняя стоимость пут-опциона – это величина, на которую страйковая цена превышает цену базового актива. Очевидно, что внутренняя стоимость не может быть меньше нуля, поскольку длинная позиция по опционам не предполагает убытков [128].

Временная стоимость опциона зависит прежде всего от времени, остающегося до прекращения прав по опциону: чем меньше период до даты истечения, тем меньше временная стоимость опциона. Это связано с тем, что чем меньше остается времени до окончания срока действия опциона, тем менее вероятно изменение цен и больше шансов, что масштаб такого изменения будет небольшим. Для покупателя опциона с увеличением периода до даты истечения

будет повышаться эффективность его использования как средства страхования от неблагоприятного изменения цен. Однако эта зависимость имеет нелинейный характер: кривая идет почти параллельно, когда опцион имеет длительный период до даты истечения, и начинает быстрыми темпами увеличивать угол наклона при приближении опциона к моменту даты истечения. В момент даты истечения опцион не имеет временной стоимости, и будет отражать только внутреннюю стоимость. Сокращение времени существования опциона на один день оказывает тем меньшее влияние на его временную стоимость, чем больше период до даты истечения.

8 Перестрахование в системе МЭО

8.1 История возникновения перестрахования

С развитием страхования, берущим свое начало с морских денежных займов в конце средних веков, появилась потребность в перестраховании. Эта потребность постоянно росла с течением времени, хотя вначале перестрахование еще не касалось страхования огневых рисков, а только сферы морского страхования.

Старейший из известных нам контрактов с юридическими признаками, свойственными договору перестрахования, был заключен в Генуе в 1370 году двумя торговцами, действующими как перестраховщики, с одной стороны, и, с другой стороны, третьим торговцем, действующим как агент страховщика. Этот договор предусматривал страхование товаров, перевозимых на кораблях из Генуи в Брюгге. Это был особый случай, который с финансовой точки зрения являлся чистой спекуляцией. С развитием торговых отношений и развитием новой предпринимательской деятельности в городах – государствах Италии, во Фландрии и в Ганзейских городах, перестрахование приобрело все более важное значение.

Спекуляция и злоупотребление, в частности, в «делках с разницей в премиях», когда страховщики предлагали перестрахование с размером премии ниже, чем сначала предлагали им, разумеется, привели к задержкам в развитии перестрахования, например к запрету морского перестрахования в Англии с 1746 по 1864 года. Этот факт покажется более примечательным, если учесть, что именно в этот период Англия превратилась в страну с ведущим рынком страхования в мире. Но если рассмотреть этот вопрос еще более подробно, то станет очевидным, что запрет на перестрахование был выгоден рынку Ллойдс, этой единственной процветающей группе отдельных страховщиков.

Именно благодаря запрету перестрахования в Англии ее система разделения оригинального риска превратилась в основной способ разделения

больших рисков. Кстати говоря, сначала Ллойдс действовал, как корпорация состраховщиков, а сегодня Ллойдс, кроме того, представляет собой перестраховочный рынок.

Вскоре после образования первых страховых акционерных обществ на европейском континенте возникла потребность в перестраховании огневых рисков. До этого времени сфера действия перестрахования ограничивалась рисками, связанными с морскими перевозками грузов.

Причина, в силу которой действие перестрахования не распространилась на огневые риски, была двоякой:

- во-первых, страхование риска на случай пожара, в отличие от страхования морских рисков было затруднено, так как не было отдельных рыночных организаций, действующих по типу биржи (в то время, как морские риски распределялись непосредственно в крупных портах);

- во-вторых, постоянное увеличение страховых сумм сделало особенно важным распределение рисков.

Другой причиной явилась острая конкуренция между вновь возникающими и динамично развивающимися компаниями, каждая из которых должна была оградить себя от того, чтобы ее конкуренты на рынке не получили шанс пользоваться сострахованием крупных рисков, как возможностью открывающей окно в ее собственный бизнес.

Спрос на перестрахование возрастающий с развитием промышленности в Европе, появился впервые в начале 19 века и был удовлетворен прежде всего страховщиками, давно действующими на страховом рынке и обладающими значительными финансовыми ресурсами, при этом преимущество было отдано страховщикам, имевшим свои отделения за рубежом. В целях упрощения факультативное перестрахование единичных рисков было заменено договорами перестрахования новых типов, полностью покрывавшими портфели или их части. Старейший договор такого типа был заключен в 1812 году.

Вскоре стало очевидным, что договоры перестрахования заключаемые со страховщиками с целью получения покрытия, уже не удовлетворили

возрастающую потребность в перестраховании. Вследствие этого в Кельне в 1846 году было создано независимое общество, занимающееся только перестрахованием. Преодолев ряд трудностей и политические волнения 1848-1849 годов, новая компания смогла начать свою деятельность в 1852 году с успехом работает на мировом рынке перестрахования до настоящего времени и хорошо известна на российском рынке – это Кельнское перестраховочное общество.

Впервые в истории специализированное общество стало предлагать перестрахование, что было событием огромной важности для всего дела страхования, его техники и методов. Теперь для покрытия рисков появились дополнительные ресурсы. У страховщиков не было больше причин бояться, что конкуренты с помощью страхования проникнут в их бизнес, и что переданные им перестраховочные премии послужат укреплению конкурентов на рынке страхования. Благодаря специализации в перестраховании новое перестраховочное общество обладало большей способностью удовлетворять индивидуальные требования страховщиков. Достижение лучшего баланса в разных сферах страховой деятельности и в различных географических зонах других стран, равно как и приобретенный при этом опыт, - все это служило улучшению перестраховочной защиты и благодаря этому также улучшению условий и положений договоров, которые теперь страховщики могли гарантировать своим клиентам.

В последующие десятилетия образовались другие независимые общества, специализирующиеся в перестраховании, которые в современной терминологии имеют название «профессиональных перестраховщиков». Два из них имеют сегодня огромное значение на рынке – это Мюнхенское перестраховочное общество и Швейцарское перестраховочное общество. Кроме того, страховщики создали так называемые «внутренние» перестраховочные общества, чей капитал находился либо полностью, либо большей частью в руках одного страхового общества, которое передавало свою

перестраховочную деятельность полностью или частично вновь образованному «внутреннему» перестраховщику.

С развитием промышленности, более тесных экономических связей и новых типов страхования (от несчастного случая, ответственности, автомобильного и технического страхования) перестраховочные общества получили дополнительный стимул для своего развития. К началу первой мировой войны немецкие перестраховочные компании заняли ведущие позиции на мировом рынке благодаря все более совершенствующимся методам перестрахования и четко отработанному управлению.

Потеряв свои деловые связи с партнерами за рубежом и сильно пострадав из-за обесценивания своих активов после первой мировой войны, немецкие перестраховочные общества были вынуждены восстанавливать свою деятельность с очень слабых и неконкурентоспособных позиций. В то же время Швейцарское перестраховочное общество сильно укрепило свои позиции, у него появилось несколько дочерних обществ за границей, а на других рынках были также созданы профессиональные перестраховочные компании.

Иностраный валютный контроль, начавшийся после 1931 года, усиление попыток достичь самообеспеченности из-за уменьшения валютных поступлений и рост национализма в стране – все это создало серьезные препятствия на пути восстановления немецкого перестраховочного бизнеса. Тем не менее к 1935 году немецкие перестраховочные общества вновь заняли лидирующую позицию на мировом рынке.

После второй мировой войны мировой рынок перестрахования претерпел ряд серьезных изменений:

- немецкие перестраховочные общества не могли передавать часть своей ответственности за рубеж из-за полного разрыва деловых связей с зарубежными партнерами, а с 1947 года по решению Контрольного совета стран-союзников им было запрещено иметь свои активы в зарубежных странах, что оставалось в силе вплоть до 1950 года. В силу этих причин они не могли для своей ограниченной деятельности внутри страны добиться необходимого

баланса, которого они могли бы достичь с помощью договоров перестрахования с зарубежными партнерами. Однако после 1950 года немецкие перестраховочные общества смогли восстановить свои связи с зарубежными партнерами;

- страны социалистического лагеря создали государственные страховые организации, которые практически полностью отказались от перестрахования. Это оказало огромное влияние на немецкие перестраховочные общества, которые раньше имели очень широкие связи со странами Восточной Европы. Следует отметить, что в последнее время объем деловых отношений немецких перестраховщиков с этими странами, в частности с Россией, снова неуклонно растет;

- государственные перестраховочные монополии были созданы в других странах (они существуют сегодня, например, в Перу, Бразилии, Уругвае, Иране), что существенно снизило деловые возможности других перестраховщиков и часто вынуждает их вести деловые операции исключительно с такими национальными монополиями;

- действуя в качестве перестраховщиков, многие страховые общества смогли завоевать значительную часть рынка. В принципе в этом не было ничего нового, но в условиях военного времени такое развитие еще более усилилось, в то время, как традиционные перестраховочные связи были временно прекращены. Поскольку результаты деятельности в сфере транспортного перестрахования и перестрахования огневых рисков были положительными, то стремление страховщиков образовывать отделы перестрахования оставалось важным фактом их развития;

- все увеличивающаяся активность перестраховочных брокеров вызывала потребность в так называемом договоре на основе взаимности, то есть в перестраховочном бизнесе, полученном в обмен обеими сторонами договора перестрахования. Хотя подобная практика имела место еще до первой мировой войны, в это время она возросла и превратилась в исключительно важный фактор, обещающий прибыль перестраховщику в любой сфере бизнеса.

Часто и профессиональные перестраховщики не могли не считаться с потребностью в такой взаимности, даже если они не могли удовлетворить с ее помощью эту потребность лишь частично, поскольку с «полной взаимностью» они не смогли бы получать прибыль от своей деятельности;

- некоторые договоры перестрахования, включающие не только опасные риски и возможность наступления крупных убытков, но и сложные расчеты премий, стали более важными, чем в прошлом, и в некоторых сферах оттеснили классические формы перестрахования, которые с их более высоким объемом перестраховочных премий имели довольно сбалансированный результат;

- так как страхование автотранспортных средств росло быстрее, чем страхование во всех других сферах бизнеса, перестраховочные общества столкнулись со значительными трудностями в смешивании своих портфелей и с приведением их к оптимальному виду с целью достижения хорошего баланса в принимаемом перестраховочном бизнесе. Страхование автомобилей со своей огромной подверженностью конъюнктурными рисками значительно расширилось за счет перестрахования имущества и жизни;

- в дополнение к основной функции перестраховщика – стабилизировать портфель страховщика и увеличить его страховую емкость, позволив ему при этом принимать более крупные риски, - профессиональные перестраховщики создали новую сферу деятельности, которую, как правило, называют «сервис», или услуга.

Основной и главной целью такого сервиса является сбор и обработка информации для решения различных проблем, которые встречаются в страховом деле почти в одинаковой форме во всех странах мира, а также накопление опыта в процессе страховой деятельности. Профессиональные перестраховщики все чаще и в большем объеме предоставляют в распоряжение цедентов анализ их международного опыта, так как многие страховщики считают такой анализ очень полезным при оценках развития их собственных рынков и отсюда вытекающие последствия.

Кроме того, перестраховочные общества в растущем объеме оказывают услуги специального характера, выполняя функции, которые страховщики не могут, или не хотят выполнять по своим финансовым соображениям. В качестве типичных примеров можно привести следующие: изучение и оценка особых рисков, экспертные советы по предотвращению убытков, поддержка в урегулировании убытков, оказание статистических страховых услуг и подготовка персонала цедента по данным вопросам.

8.2 Российский перестраховочный рынок

В России первое «Русское общество перестрахования» возникло в 1895 г., занималось в основном перестрахованием огневых рисков. Перестрахованием занималось и русское страховое общество «Помощь».

Создание этих обществ преследовало цель препятствовать оттоку золота в виде страховых премий за границу.

В Советский период при государственной монополии в страховании, перестрахования как такового не существовало.

7.09.1988 г. зарегистрирована первая в России негосударственная страховая компания Москва-АСКО. Уставные капиталы первых страховщиков были крайне низкими, порой исчислялись немногим более 10 тыс. р., в тоже время страхуемая ответственности по отдельным объектам достигала не одной сотней тысяч рублей, что естественно побуждало прямых страховщиков искать путь разделения рисков через перестрахование.

Формирование современного российского перестраховочного рынка началось в конце 1988 года, когда наряду с принадлежавшими государству Ингосстрахом и Госстрахом были созданы независимые страховые организации. Понятно, что появление компаний, не имевших финансовых гарантий государства и значительных собственных средств, поставило задачу приобретения перестраховочной защиты и способствовало таким образом появлению особого перестраховочного рынка.

На данный момент на отечественном страховом рынке заметно присутствие трех основных групп участников, предлагающих перестраховочную защиту;

- российские перестраховочные компании. Эта группа относительно невелика, однако темпы развития у них выше, чем у страхового рынка в целом;

Повышаемые требования по увеличению капиталоемкости страховых и перестраховочных компаний позволило поднять планку собственного удержания ответственности как прямыми страховщиками, так и перестраховщиками.

На реальном перестраховочном рынке России уверенно лидируют «Капитал Ре», «Транссиб Ре», «Москва Ре», «Мегарусс Ре», и ряд других. Многие перестраховщики значительно превысили минимальный размер уставного капитала среди них «Росно Центр», «Восточная ПК», «Ресо Ре», «Москва Ре», «Ренессанс Перестрахование», «Кама Ре».

Увеличение собственного капитала позволяет отечественным перестраховщикам оставлять на собственное удержание большие объемы ответственности не прибегая к ретроцессии с зарубежными перестраховщиками.

- «чистые» страховые компании, предлагающие перестраховочную защиту другим страховым компаниям. Косвенно, объемы такого перестрахования оцениваются от 6 % до 12 % от собранной всеми страховщиками страховой премии;

- зарубежные страховые и перестраховочные компании. В целом им принадлежит от 6 % до 12 % рынка, что является малой долей в соотношении с их потенциальными возможностями. Основной причиной, ограничивающей перестрахование за рубежом для российских компаний явилось разное понимание условий приема и покрытия рисков, различие в правилах и обычаях страхования, и как результат – опасения получить отказ в выплате страхового возмещения.

8.3 Основные виды страхования и перестрахования, осуществляемые зарубежными страховщиками

В процессе проведения страховых операций, в том числе и за рубежом, неизбежен разрыв во времени между поступлением страховых платежей и оплатой убытков. При страховании судов и ответственности перед третьими лицами такой разрыв может достигать нескольких лет. Страховые компании при правильном ведении дела создают запасные фонды, которые ежегодно пополняются за счет части прибыли. Проводя перестраховочные операции, страховые компании, являясь передающей компанией, удерживают из перестраховочной премии, причитающийся перестраховщикам, часть такой премии, создавая резервы премий и резервы заявленных, но неоплаченных убытков, для покрытия ответственности перестраховщиков.

Все перечисленные факторы в конечном итоге способствуют образованию у страховой компании «свободных средств», которые могут быть использованы для нестраховой, коммерческой деятельности.

Главной сферой приложения таких средств является их инвестирование в акции, государственные и корпоративные ценные бумаги, в банковские депозиты. Приобретая акции других страховых компаний, банков, промышленных предприятий и т. п., в ряде случаев страховые компании обеспечивают себе контрольные пакеты акций.

В результате образуется сложная система переплетения финансовых связей страховых монополий с банковским и промышленным капиталом. Характерно, что инвестиционные операции страховых компаний выходят за национальные рамки и все больше приобретают международный характер. В этом отношении особый всплеск экспансии в послевоенные годы наблюдался со стороны страховых компаний США и Японии, которые хлынули не только на рынки европейских стран, но и инвестировали колоссальные средства в страховую индустрию стран Азии и Африки. Предпочтение отдавалось тем странам, в которых существует льготное налогообложение страховых

операций. Вступление в силу Общего рынка стран Европейского экономического сообщества в 1992 году распространилось и на страхование и, следовательно, открыло новые инвестиционные возможности для страховых компаний стран - членов Сообщества. Многие страховые компании имеют специализированные инвестиционные отделы, занимающиеся новыми инвестициями и управлением уже приобретенных акций. Цель этих служб выгодно и надежно вложить средства и не допускать потери финансовой устойчивости.

В условиях жесткой конкуренции между страховыми компаниями доходы от нестраховой деятельности дают возможность, с целью привлечения клиентов, снижать ставки премии по отдельным видам страхования, а возможные отрицательные результаты их происхождения покрывать доходами от инвестиций.

Проводимые в зарубежных странах виды страхования следует подразделить на три основные группы:

- имущественное страхование;
- личное страхование;
- страхование ответственности.

Доминирующим видом страхования в мире является по-прежнему личное страхование, которое получило дальнейшее развитие в США, Канаде, Европе, а в последние годы и в Японии. На долю личного страхования приходится свыше 55 % мирового сбора страховых платежей. Личное страхование принято подразделять на страхование жизни, страхование ренты, или пенсии, страхование от болезней и несчастных случаев. Страхование проводится индивидуально, а также по групповым договорам страхования .

В целом в зарубежных странах основные виды личного страхования незначительно отличаются от проводимых в нашей стране, хотя некоторые виды страхования носят специфический характер. Так, например, широкое распространение, особенно среди малоимущих слоев населения, имеет так называемое индустриальное страхование со сбором страховых платежей по

месту жительства застрахованных еженедельно или раз в две недели. Таким видом страхования обычно занимаются специализированные компании. В Великобритании в настоящее время имеется 12 таких компаний. В связи с дороговизной медицинского обслуживания популярностью пользуется страхование здоровья, или медицинское страхование, назначение которого заключается в полном или частичном возмещении расходов, связанных с лечением застрахованного. В полисе обычно оговаривается, какие именно расходы и в каких случаях подлежат возмещению.

В зарубежных странах большое внимание уделяется страхованию гражданской ответственности или ответственности перед третьими лицами. Многие виды ответственности, в соответствии с законодательством, проводятся в обязательном порядке:

- страхование ответственности владельцев средств транспорта;
 - страхование профессиональной ответственности (врачи, адвокаты, юристы);
 - страхование ответственности работодателей;
 - страхование ответственности за качество выпускаемой продукции и
- т.д.

Не имея страхового полиса, нельзя получить лицензию на право вождения автомашины или на занятие трудовой деятельностью, которая может быть связана с причинением материального ущерба, ущерба здоровью и жизни клиентам, пациентам и вообще любым третьим лицам.

Наряду со страхованием от огня промышленных предприятий, строений, домашнего и другого имущества широкое развитие получило страхование технических рисков, которое включает страхование строительно-монтажных рисков, страхование машин от поломок, страхование послепусковых гарантийных обязательств, страхование ответственности перед третьими лицами при строительно-монтажных работах.

Современная внешняя торговля и морские перевозки немислимы без страхования, которое в большинстве случаев, наряду с другими элементами в

экономическом и юридическом аспектах, является неотъемлемой частью международных торговых контрактов. В понятие морского страхования входит страхование судов, грузов и фрахта. Страхование судов и грузов производится на базе стандартных условий (оговорок), в основу которых положены оговорки, выработанные Институтом лондонских страховщиков (Великобритания). Английский страховой рынок традиционно является ведущим рынком в области морского страхования.

В результате научно-технического прогресса возникли и успешно развиваются следующие виды страхования: космическое страхование (коммерческие спутники связи - запуск и эксплуатация); страхование атомных рисков (электростанций, опытных установок); страхование электронно-вычислительных машин и роботов; страхование загрязнения окружающей среды (выливание нефти и нефтепродуктов в море в результате аварий танкеров); страхование морских буровых нефтегазовых платформ.

Большое внимание обращается на систему перестрахования, оценки надежности перестраховщиков, их финансового состояния и порядочности в выполнении принятых обязательств от перестрахователей. В зарубежной перестраховочной практике используются следующие основные системы контроля за финансовой устойчивостью перестрахования:

1 «Английская» система - контроль за финансовой устойчивостью перестраховщика обеспечивается по тем же показателям, что и у компании прямого страхования. При этом, при расчете размеров технических резервов в качестве базового показателя используется чистая страховая премия, исчисляемая за вычетом премии, переданной в перестрахование.

2 «Германская» система - контроль за финансовой устойчивостью перестраховщика не проводится. Финансовый контроль сосредоточен на обеспечении платежеспособности прямого страховщика. При определении размеров технических резервов также используется показатель чистой премии, однако в функции страхового надзора входит контроль за тем, насколько компания-перестраховщик надежна с точки зрения ее финансовой

устойчивости и готовности выполнять свои обязательства, а также контроль за условиями перестрахования. В соответствии со своими полномочиями, страховой надзор имеет право потребовать изменить страховщика.

3 «Французская» система, при которой финансовый контроль сосредоточен исключительно на обеспечении платежеспособности страховщика прямого страхования, однако при определении размера страховых резервов, используется показатель брутто-страховой премии за вычетом расходов на ведение дел, в том числе и та ее часть, которая передается в перестрахование.

В последние годы крупные страховые компании, имеющие необходимый штат высококвалифицированных экспертов в самых различных сферах деятельности, оказывают новый вид платных услуг – «риск менеджмент». Данное выражение означает «управление риском», или приемлемо – «оценка риска».

Под оценкой риска понимается комплекс мероприятий, направленных на защиту финансовых интересов потенциального страхователя.

Каждый объект подвергается в конечном итоге различным опасностям: внутренним (огонь, взрыв, аварии и т.д.); внешним (природные опасности, неплатежеспособность кредиторов, политические риски); вероятность причинения ущерба третьим лицам. В этой связи необходимо оценить: воздействию каких именно опасностей может быть подвержен объект. Далее оценивается не только вероятность наступления страхового случая, но и степень ущерба. Устанавливается комплекс предупредительных мероприятий по предотвращению таких опасностей. Определяется процесс минимизации и ликвидации последствий страхового случая. Дается оценка последствий страхового случая, например, приостановление процесса производства и нарушение деловой активности, необходимость выплаты заработной платы в период простоя и т. д. Естественно, что в результате такой оценки даются рекомендации об объеме страхового покрытия, на каких именно экономически

обоснованных условиях, включая ставки премии. Таким образом, логическим последствием такой оценки являются рекомендации по страховой защите.

8.4 Сущность перестрахования

Одним из способов защиты имущественных интересов выступает страхование, но оно не всегда, в силу своих финансовых возможностей, может поглотить все возрастающие по своей стоимости риски. Емкость отечественных страховых компаний и в целом российского рынка страховых услуг крайне низка и не в состоянии в полной мере обеспечить потребность отечественного страхового рынка.

Емкость страховой компании - это возможность принятия на собственное удержание определенные риски. Зависит она в первую очередь от наличия собственных активов, т.е. капиталоемкости. Собственные свободные активы страховых организаций характеризуются, главным образом, фактическим наличием уставного капитала. Чем выше собственные свободные активы, тем большую ответственность может принять на себя страховщик по риску.

Емкость страхового рынка (регионального, национального) характеризуется совокупной возможностью участников данного страхового рынка в поглощении всей, либо доли ответственности по страхуемым рискам. Если емкость одного рынка оказывается недостаточной для обеспечения страхования в полной сумме, риск через каналы перестрахования передается на другие рынки.

Достижения научно - технического прогресса ведет к созданию новых уникальных по своим величинам, значению и стоимости объектам.

Освоение и использование космического пространства с запуском космических аппаратов, авиалайнеры, морские нефтяные платформы, крупные морские суда, многоэтажные гостиницы и другие объекты общего пользования, оцениваемые сотнями миллионов долларов, пополняют, с уже существующими,

отечественный и мировой страховые рынки. Растущая стоимость объектов увеличивает степень риска и возможного ущерба. При строительстве капиталоемких объектов даже самым крупным российским страховым компаниям не обойтись без помощи и емкостей международного страхового рынка. Поэтому, как правило, используется перестрахование – распределение части своих обязательств по договорам страхования среди надежных иностранных перестраховочных компаний, также специализирующихся на аналогичных проектах, включая страхование гражданской ответственности перед третьими лицами. На величину ущерба влияет и кумуляция рисков, когда в короткий промежуток времени собирается значительное число небольших по величине и ущербам однородных рисков. Например, страхование престижных марок автомобилей по риску «Угон». Кумуляция риска возможна и при одном страховом событии, приводящем к ущербу по нескольким видам страхования. Например, падение авиалайнера ведет к гибели самолета, экипажа и авиапассажиров, груза и ущербу, причиненного месту падения по страхованию ответственности владельца (пользователя) воздушного судна перед третьими лицами.

Пожар и гибель либо повреждения нескольких строений, застрахованных у одного страховщика, также ведет к кумуляции риска. Примером могут служить лесные пожары лета 2003 года в Иркутской области РФ и штате Калифорния в США, в результате которых пострадали и были уничтожены ряд населенных пунктов.

Принятие на страхование крупных рисков, вероятность кумуляции риска представляют определенную опасность для финансовой устойчивости страховщика, так как покрытие убытков при многомиллионном риске, либо кумуляции риска, может потребовать полного изъятия средств страховых резервов и собственного капитала.

Страховая компания, принимая на страхование крупные риски при сравнительно невысоких собственных капиталах, либо застраховывает объект со сравнительно высокой частотой рисков, либо вынуждена прибегать к

делению рисков. В этих целях каждый страховщик определяет для отдельного вида рисков высший размер страховой суммы, который он может оставить на собственное удержание. Деление рисков производится методами сострахования и перестрахования.

Если предлагаемое страхование превосходит этот максимум, то страховщик принимает на себя только часть его стоимости, предоставляя страхователю право застраховаться на недостающую сумму у других страховщиков. При этом страхователю приходится заключать договор страхования с разными страховщиками, причем по условиям и тарифам каждого из них. Такое первичное деление риска называется сострахованием. Сострахование используется, как правило, при страховании редких и значительных по объему рисков.

Сострахование может производиться по одному договору. В соответствии с Законом «Об организации страхового дела в РФ» объект страхования может быть застрахован по одному договору несколькими страховщиками (сострахование). При этом в договоре должны содержаться условия, определяющие права и обязанности каждого страховщика.

При состраховании страхователю крупного риска приходится обращаться от одного страховщика к другому до полного размещения риска. При наступлении страхового случая он должен получить от каждого страховщика в отдельности долю страхового возмещения.

Недостатки сострахования крупного риска:

- в случае крупного убытка все страховщики высылают отдельные чеки.

Это громоздкая система;

- брокер, размещая очень большой риск, вынужден будет обратиться ко многим различным страховщикам, если каждый из них готов представить только небольшое покрытие;

- выплаты по ущербу каждым страховщиком пропорциональны принятой на себя ответственности и общей ответственности к действительной стоимости страхового объекта;

- иногда страховщики, участвующие в состраховании, требуют, чтобы страхователь держал на своей ответственности определенную долю риска.

Для избежания организационных накладок при страховании крупных и уникальных объектов используют систему так называемых страховых пулов.

Согласно статье 14 Закона «Об организации страхового дела в РФ» страховщики могут образовывать союзы, ассоциации и иные объединения для координации своей деятельности, защиты интересов своих членов и осуществления совместных программ. Эти объединения не вправе заниматься непосредственно страховой деятельностью. Страховые пулы нашли широкое применение в страховании авиационной, космической техники, атомной энергетики, морском страховании, страховании гостиничных комплексов и других.

Процесс сострахования крайне неудобен и трудоемок, страхователю наиболее приемлемо иметь дело с одним страховщиком, как на момент заключения договора страхования, так и при урегулировании страхового события.

В этом случае деление риска может быть произведено и другим путем: страховщик принимает на страхование предлагаемый крупный риск, а затем от своего имени обращается к другому страховщику с предложением передать часть риска на ответственность последнего. Такая форма разделения риска носит название перестрахование.

Перестрахование появилось вместе со страхованием и является единственным способом для страховой компании увеличить свой портфель, не ставя под угрозу свою платежеспособность и рентабельность.

Перестрахование – это система экономических отношений, в соответствии с которой страховщик, принимая на страхование риски, часть ответственности по ним передает на согласованных условиях другим страховщикам с целью создания сбалансированного по рискам портфеля страхований, обеспечения финансовой устойчивости страховых операций.

Перестрахование представляет собой страхование одним страховщиком (перестрахователем) на определенных договором условиях риска исполнения всех или части своих обязательств перестрахователем у другого страховщика (перестраховщика).

Перестрахование позволяет компенсировать колебания и сокращать потенциал ущерба.

Перестрахование призвано выполнять следующие функции:

- первая - по ограничению риска. С передачей страховщиком части риска перестраховщику уменьшается его собственный риск, это открывает перед ним дополнительные возможности, а также является гарантией выполнения собственных обязательств перед страхователем;

- другой функцией перестрахования стало увеличение объема принимаемой на себя ответственности. Даже крупные компании часто передают долю риска, с целью большей устойчивости в конкурентной борьбе. Но перестраховщик также стремится оградить себя от возможного разорения, поэтому зачастую передает излишнюю долю ответственности другим перестраховщикам.

Перестрахованием достигается не только защита страхового портфеля от влияния на него серии крупных страховых случаев или даже одного катастрофического случая, но и то, что оплата сумм страхового возмещения по таким случаям не ложится тяжелым бременем на одного страховщика, а осуществляется коллективно всеми участниками.

8.5 Основные методы формирования сбалансированного страхового портфеля

Условиями лицензирования определено, что максимальная ответственность по отдельному риску по договору страхования не может превышать 10 % собственных средств страховщика, поэтому, как правило, так

и при перестраховании страховщик не может взять на себя ответственность выше обозначенного предела.

В этом случае страховая компания превышение собственного удержания передает в перестрахование.

В статье 967 ГК РФ предусмотрено, что при перестраховании ответственным перед страхователем по основному договору страхования за выплату страхового возмещения или страховой суммы остается страховщик по этому договору. Аналогичное положение обусловлено и Законом РФ «Об организации страхового дела в РФ».

Цель перестрахования - создание однородного страхового портфеля посредством деления и выравнивания рисков. Это означает, что в страховом портфеле все принятые страховщиком на собственное удержание риски не превышают величины ответственности установленной условиями лицензирования и принятой страховщиком ответственности по соответствующему виду рисков.

На величину собственного удержания влияет:

- частота событий по данному виду страхования. Чем выше частота событий, тем вероятнее кумуляция риска и увеличение суммарной величины ущерба. Например, страхование автомобилей по риску «угон»;

- вероятность риска. Чем вероятнее риск при достаточно высокой страховой сумме, тем меньше сумма собственного удержания риска. Например, страхование от несчастного случая предпринимателей, банкиров и других профессий повышенного риска. С целью избежания кумуляции риска, при этом значительных выплат, и принятия на себя рисков с повышенной вероятностью их наступления, страховые компании прибегают к квотированию рисков.

Анализируя собственные и привлеченные данные по состоянию застрахованных объектов, их особенностям и подверженности рискам, страховые компании по каждому рассматриваемому виду страхования оставляют на собственное удержание так называемую «квоту» ответственности.

В этом случае при страховом событии страховщик, выплачивая ущерб, сохраняет свою финансовую устойчивость.

Перестрахование решающим образом влияет на обеспечение финансовой устойчивости страховщика. Во-первых, в каждом отдельном виде страхования неизбежно существует большое количество очень крупных или особо крупных рисков, которые одна страховая компания не может взять целиком на себя. В случае особо крупных рисков она может либо ограничить их принятие с учетом своих финансовых возможностей и пойти путем сострахования с другими страховыми компаниями, действующими на том же рынке или даже на различных рынках, либо принять большую долю риска с расчетом передачи его части другой страховой компании или компании, занимающейся перестрахованием. Каким именно путем пойдет страховая компания, зависит от выбранного вида страхования. Страховая компания лучше защитит себя в случае наступления особо крупных рисков, сократив уровень ответственности по сравнению со взятыми обязательствами. Другими словами, «крупные риски» в ее портфеле сводятся до уровня, который позволяет страховой компании без опасности для себя принять их.

Во-вторых, с помощью перестрахования можно выравнивать колебания в результатах деятельности страховой компании на протяжении ряда лет. В перестраховании действует тот же принцип распределения риска, что и в состраховании. На результатах деятельности страховой компании в течение одного года могут неблагоприятно сказаться либо существующие потери от большого числа страховых выплат, вызванных наступлением одного страхового случая, либо очень плохие результаты по всему страховому портфелю в течение года. Перестрахование выравнивает такие колебания. Тем самым достигается стабильность результатов деятельности страховой компании на протяжении ряда лет, и это крайне важно для обеспечения финансовой устойчивости страховщика.

Суммируя вышеизложенное, можно сказать, что страховая компания нуждается в перестраховании, чтобы иметь возможность покрывать потери по

единичным крупным рискам. Потери в результате наступления катастрофических случаев, либо потери по рискам в случае наступления более высокого, чем в среднем, количества страховых случаев. Практически она делает это, принимая на страхование риски частично за счет средств своих перестраховщиков. Иначе говоря, перестраховщик оказывает финансовую поддержку страховой компании, чтобы она могла расширить свою деятельность. Это крайне важно для страховщика, заинтересованного в проникновении на рынок и расширении возможностей своей компании. Он не может сделать этого, если существуют угрозы для его финансовой устойчивости и будет принимать лишь незначительную часть крупных рисков. Благодаря перестрахованию страховщик в состоянии принимать в страхование большое количество рисков, чем без перестрахования. Это дает страховой компании возможность применять закон больших чисел и основной принцип страхования, согласно которому многие должны покрывать убытки нескольких. Чем больше договоров заключено страховой компанией, тем более сбалансированным становится ее страховой портфель и тем меньше колебаний в предъявляемых ей претензиях по страховым выплатам. Перестрахование позволяет страховщику расширить перечень рисков, принимаемых в страхование, охватить большее количество видов страхования, дает возможность страховщику защитить активы компании в случае неблагоприятных результатов в одном из конкретных видов страхования.

Таким образом, перестрахование – необходимое условие обеспечения финансовой устойчивости и нормальной деятельности любого страховщика вне зависимости от размера его собственного капитала и страховых резервов. Согласно закону больших чисел, на котором базируется страхование, совокупное действие большого числа случайных факторов приводит при некоторых весьма общих условиях к результату, почти не зависящему от отдельного случая. Чем большее количество объектов страхования с приблизительно равной стоимостью и вероятностью наступления случая застраховано страховой компанией, тем устойчивее страховой портфель

(совокупность застрахованных объектов), и результаты страховых операций могут быть исчислены заранее с достаточно высокой степенью точности.

Однако в большинстве случаев страховые общества не имеют возможности создавать идеально сбалансированный портфель, поскольку количество объектов страхования небольшое или в портфеле содержатся крупные и опасные риски. Для выравнивания страховых сумм, принятых на страхование объектов, приведения потенциальной ответственности по совокупной сумме в соответствие с финансовыми возможностями страховой компании и, следовательно, для обеспечения финансовой устойчивости страховщика используют перестрахование.

Перестрахование с точки зрения его сущности является не чем иным, как тем же страхованием, но несколько другого порядка. Оно предопределено наличием договора прямого, страхования и основано на нем. Несомненно, что без страхования перестрахования существовать бы не могло. Таким образом, самое простое определение перестрахования это «страхование страховщиков», из чего следует, что:

- происходит осуществление деятельности, предотвращающей для страховых компаний наступление слишком большого ущерба, могущего существенно повлиять на осуществление компаний страховых операций. Следовательно, перестрахование является эффективным инструментом обеспечения финансовой устойчивости страховых компаний;

- для страховой компании появляется возможность переложить часть ответственности по оригинальному риску на другого страховщика или профессионального перестраховщика.

Эти две функции перестрахования: уровневое распределение ответственности и обеспечение финансовой устойчивости перестраховщика видоизменяются, приобретают различные черты и новые особенности, но были и остаются основополагающими и определяют назначение перестрахования в целом.

Перестрахование может быть количественным и качественным. Под первым понимаема деление одного и того же риска на части. Качественным перестрахование бывает тогда, когда первый страховщик передает перестраховщику риски, неподходящие для него по своему характеру. Потребность в таком качественном перестраховании возникает потому, что страховщик вынужден расширить свою деятельность в области неподходящих для него страхователей (расширение страхования на нежелательные виды опасностей). Подобные побочные виды страхования он принимает от страхователя и оставляет на своем риске очень малую, практически незначительную, часть риска, а все остальное передается перестраховщикам.

Например, при огневом страховании, страхование от взрывов, при морском страховании, военные риски, при страховании от градобития, страхование виноградников и т. д. Первый страховщик принимает на себя ответственность застрахованного объекта, при этом на собственное удержание оставляет незначительную долю, учитывая специальные виды опасностей, находя неудобным или невыгодным отклонение всего объекта предлагаемого страхователем.

Страховщик при посредстве перестрахования передает специальный риск другому страховщику, занимающемуся несением таких рисков.

Принципиальным является то, что хотя в перестраховании объект страхования делится дважды, трижды и больше, тем не менее, страхователю противостоит только один страховщик, именуемый прямым, или первым, страховщиком, который и отвечает перед страхователем в полном объеме обязательств по договору страхования.

8.6 Законодательная база перестрахования

Статья 967 Гражданского кодекса Российской Федерации так определяет перестрахование:

- риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятый на себя страховщиком по договору страхования, может быть им застрахован полностью или частично у другого страховщика (страховщиков) по заключенному договору с последним договором перестрахования;

- к договору перестрахования применяются правила, предусмотренные настоящей главой, подлежащие применению в отношении страхования предпринимательского риска, если договором перестрахования не предусмотрено иное. При этом страховщик по договору страхования (основному договору), заключивший договор перестрахования, считается в этом последнем договоре страхователем;

- при перестраховании ответственным перед страхователем по основному договору страхования за выплату страхового возмещения или страховой суммы остается страховщик по этому договору;

- допускается последовательное заключение двух или нескольких договоров перестрахования.

Согласно статье 13 закона РФ «Об организации страхового дела в РФ» - перестрахование является страхованием одним страховщиком (перестрахователем) на определенных договором условиях риска исполнения им части своих обязательств перед страхователями у другого страховщика (перестраховщика). Страховщик, заключивший договор о перестраховании, остается ответственным перед страхователем в полном объеме в соответствии с договором страхования.

Перестрахование с точки зрения его сущности является ни чем иным, как тем же страхованием, но несколько другого порядка. Оно предопределено наличием договора прямого, оригинального страхования и основано на нем.

Процесс дробления или «атомизации» риска может идти дальше, если второй перестраховщик передает от себя часть риска третьему перестраховщику и т.д.

Принципиальным является то, что хотя в перестраховании объект страхования делится дважды, трижды и больше, тем не менее страхователю противостоит только один страховщик, именуемый прямым, или первым, страховщиком, который и отвечает перед страхователем в полном объеме обязательств по договору страхования.

Целью перестрахования является, прежде всего, установление однородного страхового портфеля посредством деления и выравнивания рисков. Страховщик полностью ответственен перед страхователем за весь риск, который он принял.

Перестрахованием рисков достигается не только защита страхового портфеля от влияния на него серии крупных страховых случаев, но даже одного катастрофического. В этом случае ущерб возмещается не одним страховщиком, а возмещается коллективно всеми участниками перестрахования соответствующего риска.

8.7 Организация перестрахования в страховых компаниях

При рассмотрении вопроса о перестраховании страховая компания исходит из того, что перестрахование должно быть экономически эффективным с точки зрения достижения цели и учитывать стоимость перестрахования. Под стоимостью перестрахования принято понимать не только причитающуюся соответствующую его доле ответственности часть страхового платежа, но и расходы по ведению дела в связи с оформлением перестрахования.

Важным моментом при организации перестрахования является определение так называемого собственного удержания компании, экономически обоснованного уровня суммы, в пределах которой страховая

компания оставляет на своей ответственности долю застрахованных рисков, передавая в перестрахование суммы, превышающие этот уровень.

Страховщик ежегодно при составлении баланса должен определить максимальную сумму, которую он в состоянии уплатить при наступлении страхового события, не ставя под угрозу свое имущество. Эта максимальная сумма и называется размером собственного удержания страховой компании.

Ту сумму, на которую страховщик считает необходимым заключить договор, называется реально принятым на себя объемом обязательств, а разница между принятой и полной ответственностью по договору и размером собственного удержания, по каждому риску, группе рисков и страховому случаю будет покрываться перестрахованием.

При перестраховании страховщик переуступает определенному числу перестраховщиков ту часть рисков, которая превосходит его максимальные возможности, чтобы принять на себя необходимый объем обязательств.

Именно перестрахование во многом определяет деятельность страховщика. Одна из главных забот страховщика – добиться получения достаточных емкостей перестрахования в форме отвечающей его потребностям.

Установление собственного удержания в оптимальном размере – весьма сложное дело. Если лимит собственного удержания установлен на заниженном уровне, страховая компания будет вынуждена передавать в перестрахование излишнюю часть премии, которую она могла бы сохранить при условии правильного определения лимита собственного удержания. Если лимит собственного удержания окажется слишком высоким, финансовая устойчивость страховщика будет подорвана. Существует много теорий и практических рекомендаций по установлению лимитов собственного удержания. Однако и теории, и рекомендации носят общий характер и не могут учитывать специфических условий деятельности конкретных компаний, которые если и руководствуются ими, то подходят к ним критически.

Размер собственного удержания изменяется как в зависимости от отраслей, так и в рамках каждой их них.

Он определяется в зависимости от характера риска, вероятного и возможного максимального размера убытка, степени подверженности риску, размера собственных средств СК, а также в зависимости от периода и региона, в котором проводится страхование.

Размер собственного удержания определяется в зависимости от возможных или вероятных максимальных убытков. Вероятные убытки представляют часть возможных убытков, которые соответственно составляют лишь часть страховой суммы.

Размер собственного удержания определяется в зависимости от степени подверженности данному страховому риску и от его природы (например, разные объекты: завод минеральных вод, нефтеперерабатывающий или пороховой заводы). Размер собственного удержания изменяется в зависимости от региона (например, землетрясения на Курилах, Сахалине, Кавказе).

Лимит ответственности зависит от периода времени страхования. Политические, экономические, социальные и культурные условия могут меняться очень быстро, и могут, как увеличить, так и уменьшить возможность возникновения тех или иных рисков. Размер собственного удержания зависит от размера самой страховой компании и величины ее собственных средств: чем больше величина ее собственных средств, тем больше страховая компания может оставлять на собственное удержание, а также выплачивать ущерб при наступлении страхового события.

Чем дороже и вероятнее риск, тем меньше будет максимально возможный для компании объем обязательств.

Компания составляет для каждого вида рисков, в отношении которых представляется страховая защита, список максимально возможных объемов застрахованных рисков, который называют таблицей лимитов или квот собственного удержания.

8.8 Система передачи риска

Страховые общества, специализирующиеся в заключении договоров перестрахования, называются перестраховочными обществами. Договор перестрахования имеет ряд специфических черт, которые не встречаются ни в торговых, финансовых и иных договорах. Эти специфические черты возникают из специфики сделки перестрахования.

Основной функцией перестрахования является вторичное распределение рисков, благодаря которым происходит количественное и качественное выравнивание страхового портфеля. Распределение риска происходит не только в рамках национальных экономик а, учитывая интернационализацию хозяйственных связей, приобретает международный характер. Схема передачи (размещения) страхового риска показана на рисунке 8.1.

Кроме того, перестрахование выполняет некоторые вспомогательные функции. Оно позволяет принимать на страхование уникальные и дорогостоящие риски.

Благодаря перестрахованию появляется возможность организации новых видов и вариантов перестрахования.

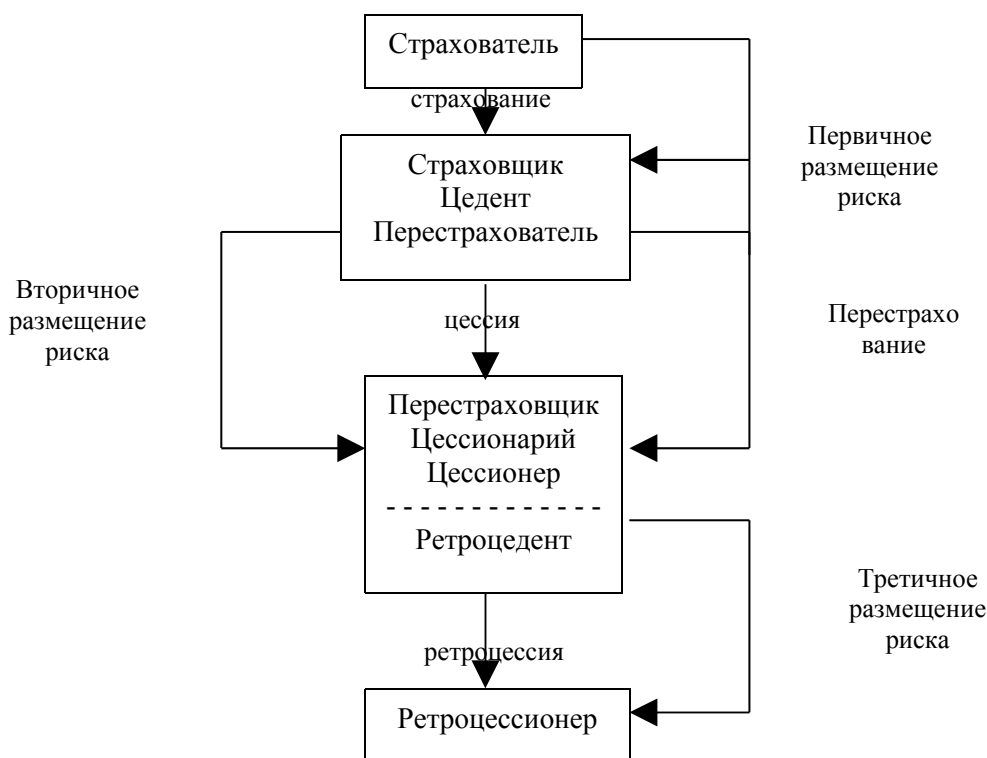


Рисунок 8.1 - Схема передачи страхового риска

Перераспределение риска между страховыми обществами разных стран в сущности является не чем иным, как разновидностью внешней торговли, с той только разницей, что объектом служит не потребительные стоимости в натурально-вещественной форме, а страховые гарантии. В этой связи международные перестраховочные сделки относятся к «недвижимому» экспорту. Перестраховочные сделки совершаются в свободно конвертируемой валюте. В этой связи перестрахование содействует укреплению внешнеторгового оборота. Развитие перестраховочных операций для данного страхового общества представляет шанс выхода на международный рынок и включение в сферу международного страхового и перестраховочного сотрудничества.

Многочисленные взаимосвязи, которые проявляются на международном перестраховочном рынке, осуществляются по принципу так называемого «обмена интересами». Это означает, что активное и пассивное перестрахование, осуществляемое перестраховщиком, должно быть

уравновешенно за данный промежуток времени. Иными словами, «интерес, переданный в перестрахование», измеренной величиной оплаченного перестраховочного взноса, должен быть приблизительно равен «взносу, взамен полученному», или величине перестраховочного взноса, полученного за предоставленные перестраховочные гарантии.

Иными словами должен выдерживаться баланс переданных и полученных страховых платежей по каждому перестраховщику.

Переданный перестраховочный интерес носит название алимента (*ceded business; outward reinsurance*), а полученный перестраховочный интерес – контралимента (*assumed business; inward reinsurance*). Принцип взаимного обмена интересами в перестраховочных отношениях означает, что алимент, переданный данным перестраховщиком другим контрагентам, должен быть приблизительно равен полученному контралименту.

8.9 Структура договора перестрахования

Как известно, не существует никаких международных соглашений (конвенций) и иных норм международного права, в целом регулирующих перестраховочные отношения. В этой связи в каждом отдельном случае права и обязанности, как цедента, так и перестраховщика определяются договором перестрахования. Многолетняя практика перестрахования выработала много разнообразных форм и методов редактирования договоров перестрахования.

Текстовая часть некоторых договоров перестрахования содержит исчерпывающую информацию об условиях, относящихся к формальной стороне заключенных сделок и примененной в них системе перестрахования. На практике встречаются также стандартизированные договоры перестрахования, содержащие наиболее общие условия сделки. Типовые условия и оговорки, характерные для данного вида страхования и системы перестрахования, включаются в заключаемый договор перестрахования и составляют его интегральную часть.

Стандартизированный договор перестрахования содержит в своей текстовой части определение сторон договора (цедента и перестраховщика), обязательства сторон, вытекающие из цедирования и принятия риска (излагаются в приложении к договору), объем долевого участия перестраховщика в покрытии ущерба цедента, разрешение цеденту о возможности использования услуги других перестраховщиков для выполнения взятых обязательств перед страхователями. Кроме того, стандартизированный договор устанавливает ряд формально-правовых норм относительно порядка взаиморасчетов в ходе перестраховочной сделки, право перестраховщика осуществлять возможный контроль документов цедента по вопросам, связанным с реализацией договора перестрахования, порядок разрешения споров между цедентом и перестраховщиком, срок действия договора и т.п.

Приложение к стандартизированному договору содержит, прежде всего перечень видов страхования и рисков, охваченных данным договором, методы их перестрахования, способы распределения рисков. В приложении оговариваются максимальная ответственность перестраховщика в абсолютной сумме или цеденте, величина и способ подсчета комиссионного вознаграждения перестраховщика, доля участия цедента в прибылях перестраховщика, сумма депозита (остается у цедента до окончания расчета с перестраховщиком), лимит убыточности, который перестраховщик обязан регулировать безотлагательно наличными.

8.10 Содержание договора перестрахования и виды договоров

8.10.1 Договор перестрахования принцип возмездности

Гражданский кодекс Российской Федерации ст. 967 определяет перестрахование как риск выплаты страхового возмещения или страховой суммы, принятой на себя страховщиком по договору страхования и

застрахованный им полностью или частично у другого страховщика по заключенному с последним договору перестрахования.

В основе перестрахования лежит договор, согласно которому одна сторона цедент передает полностью или частично страховой риск (группу страховых рисков определенного вида) другой стороне перестраховщику, который в свою очередь принимает на себя обязательство возместить cedенту соответствующую часть выплаченного страхового возмещения.

В договоре перестрахования выступают две стороны: страховое общество, передающее риск (перестраховочный риск), и страховое общество, принимающее риск на свою ответственность - перестраховщик.

Сам процесс, связанный с передачей риска, называется цедированием риска, или перестраховочной цессией. В этой связи перестраховщика, отдающего риск, называют cedентом, а перестраховщика, принимающего риск, цессионарием.

Риск, принятый данным перестраховщиком от cedента, довольно часто подвергается последующей передаче полностью или частично следующему страховому обществу, что называется ретроцессией. Страховое общество, отдающее риск в перестрахование третьему участнику, называется ретроcedентом, а страховое общество, принимающее ретроcedированный риск, ретроцессионарием.

Договор перестрахования имеет ряд специфических черт, которые не встречаются в торговых, финансовых и иных договорах, что обусловлено спецификой сделки перестрахования.

Одной из отличительных черт договора перестрахования является принцип возмездности, перестраховщик обязан выплатить cedенту возмещение пропорционально доле участия только в том случае, если cedент выплатит причитающееся возмещение застрахованному.

Принцип доброй воли выражается в том, что страхователь должен информировать страховщика до заключения договора страхования и в течение всего срока его действия о всех существенных обстоятельствах риска,

касающихся объектов страхования, а также степени угрозы этим объектам со стороны стихийных бедствий и других непредвиденных ранее моментов повышенного риска. При перестраховании цедент обязан представить перестраховщику полную и достоверную информацию о риске. Принцип доброй воли обеспечивает долговременные компаньонские отношения страховщиков и перестраховщиков.

8.10.2 Сущность договоров факультативного и облигаторного перестрахования

В процессе развития перестраховочных отношений сформировались определенные типы перестраховочных договоров, которые принимаются на отечественном и международных уровнях.

Существует три формы перестрахования:

- факультативная;
- облигаторная;
- смешанная.

Факультативная форма перестрахования является самой ранней формой этого вида деятельности. Такое перестрахование предусматривает для перестраховщика и цедента право выбора. Для первого принимать ли вообще предложение о перестраховании оригинального договора, а для второго передавать ли, и если да, то кому из перестраховщиков каждый конкретный риск в перестрахование, основываясь в каждом конкретном случае на определенных условиях. Факультативное перестрахование является тем видом перестрахования, которое дает возможность перестраховщику, еще до принятия обязательств по договору, внимательно рассмотреть тот или иной индивидуальный или конкретный риск, ответственность по которому он собирается взять на себя. Компания-цедент, предполагающая передать часть своей ответственности по индивидуальному риску в факультатив

перестраховщика, должна предоставить последнему информацию в таком объеме, как если бы она передавала ответственность по риску по прямому страхованию. С одной стороны такое подробное и тщательное изучение партнера, а также его предложений оправдано и целесообразно, особенно если это одни из первых принятий от компании цедента, с другой же требует значительных расходов для обоих участников перестраховочных отношений: поиск соответствующих документов, детальное представление характера риска, подробное изучение всех нюансов, проверка и обработка документов.

Отличительная черта факультативного перестрахования в том, что как цеденту, так и перестраховщику предоставлена возможность индивидуальной оценки риска и, в зависимости от этого, принятия определенного решения: цеденту - о передаче риска, перестраховщику о принятии риска. Отрицательная сторона факультативного перестрахования в том, что цедент должен передать часть риска до начала ответственности за этот риск. Перестраховщик обычно располагает небольшим промежутком времени для подробного анализа, получаемого в перестрахование риска.

Слип - документ, широко используемый при факультативном перестраховании, высылаемый перестрахователем потенциальным перестраховщикам с предложениями о принятии риска.

Слип содержит: реквизиты перестрахователя и владельца страхуемого объекта, характеристику риска и стоимость объекта, предлагаемого к перестрахованию, условия страхования и перестрахования, ставку премии, собственное удержание цедента.

За перестраховщиком остается право запросить любую другую информацию, которую он считает необходимой для решения вопроса о принятии или отклонении предлагаемого в перестрахование риска.

Если перестраховщик согласен принять риск в перестрахование, он ставит на слип долю или сумму своей ответственности, дату и подпись заверенную печатью. Подписанный слип по факсу возвращается цеденту.

Слип не имеет юридической силы, но при последующем оформлении перестрахования может служить доказательством времени вступления перестраховщика в сделку.

Пример - Страховая компания «А» застраивала объект стоимостью 25 млн. р. с тарифом 1,2 % комиссионные 20 %. Собственные средства 40 млн. р. Определить величину собственного удержания, тариф в перестрахование и величину ответственности передаваемой по факту в перестрахование:

- собственное удержание от величины собственных активов не более 10 %

$$40 * 0,1 = 4 \text{ млн. р.};$$

- ответственность в перестрахование

$$40 - 4 = 36 \text{ млн. р.};$$

- общая страховая премия

$$\frac{40 * 1,2}{100} = 480 \text{ тыс. р.};$$

- страховая премия на собственное удержание

$$\frac{4 * 1,2}{100} = 48 \text{ тыс. р.};$$

- комиссионное вознаграждение

$$(480 - 48) * 0,2 = 86,4 \text{ тыс. р.};$$

- страховая премия перестраховщиком

$$480-48-86,4 = 345,6 \text{ тыс. р.};$$

- тариф в перестрахование

$$\frac{345,6}{36} * 100 = 0,96$$

Объем ответственности, превышающий собственное удержание в размере 36 млн. р. страховщик «А» будет по факкультативу передавать перестраховочным компаниям и другим страховщикам с тарифом 0,96 %. Предложения ведутся оперативно, желательно еще на стадии заключения договора, с целью получения положительного ответа в момент подписания договора. В этом случае страховщик будет убежден, что риск полностью покрывается страховой защитой.

Облигаторное перестрахование - форма перестрахования, предполагающая что перестрахователь обязан передавать часть ответственности по каждому отдельному риску из совокупного портфеля того или иного вида страхования, предусмотренного условиями договора, а перестраховщик обязан принимать каждую такую цессию. Помимо рисков, подлежащих перестрахованию, в облигаторном договоре оговариваются также условия, на которых осуществляется перестрахование, лимиты ответственности, перестраховочная премия, перестраховочная комиссия и другие условия.

По условиям облигаторного договора страховщик обязан передавать в перестрахование все риски предусмотренные договором. Перестрахователь, в свою очередь, обязан принять все передаваемые ему риски, предусмотренные

договором. Такие принятия носят автоматический характер и не требуют подтверждения со стороны перестраховщика в каждом конкретном случае. Цедент самостоятельно осуществляет оценку риска, передаваемого в соответствии с договором перестрахования. Если страховщик, передающий риск в перестрахование, действует халатно, без соблюдения интересов перестраховщика, последний вправе не подчиниться решениям cedenta.

Перестраховочные платежи по договору облигаторного перестрахования всегда определяются в процентах от суммы страховых платежей, полученных страховщиком при заключении первичного договора страхования.

Договор облигаторного перестрахования, как правило, заключается на неопределенный срок с правом взаимного расторжения договора путем соответствующего уведомления сторон заранее о принятом решении. Договор облигаторного перестрахования наиболее выгоден для cedenta, поскольку все заранее определенные риски автоматически получают покрытие у перестраховщика. Облигаторное перестрахование охватывает значительную часть страхового портфеля страховщика. Обслуживание договора облигаторного страхования дешевле для двух сторон по сравнению с договором факультативного перестрахования.

На практике также встречается смешанная (переходная) форма договора перестрахования - факультативно-облигаторная. Эта форма договоров перестрахования называется договором «открытого покрытия». Она дает cedенту свободу принятия решений: в отношении каких рисков и в каком размере следует их передать перестраховщику. В свою очередь перестраховщик обязан принять доли рисков на заранее оговоренных условиях.

Перестраховочные платежи по договорам «открытого покрытия» определяются на индивидуальной основе по соглашению сторон или пропорционально страховым платежам, полученным при заключении первичного договора страхования.

Пример – Страховщик А застраховал объект на сумму 50 млн. р. с тарифом 1,3 %. В составе облигатора:

- страховщик «А» - собственные средства – 50 млн. р.;
- страховщик «Б» - собственные средства – 80 млн. р.;
- страховщик «В» - собственные средства – 60 млн. р.;
- страховщик «Г» - собственные средства – 120 млн. р.;
- страховщик «Д» - собственные средства – 100 млн. р.

Комиссионное вознаграждение первому страховщику 20 %.

Собственное удержание «А»:

$$50 * 0,1 = 5 \text{ млн. р.}$$

Доля риска, подлежащая перестрахованию:

$$50 - 5 = 45 \text{ млн. р.}$$

Страховая премия общая:

$$50 * 0,013 = 650 \text{ тыс. р.}$$

Страховая премия на собственное удержание:

$$5 * 0,013 = 65 \text{ тыс. р.}$$

Удельный вес Б, В, Г, Д в суммарных собственных средствах.

Комиссия:

$$(650 - 65) * 0,2 = 117 \text{ тыс. р.}$$

Страховая премия перестраховщикам:

$$650-65-117 = 468 \text{ тыс. р.}$$

Доля риска принимаемая субъектом obligатора:

$$Б = 45 * 0,222 = 9,99 \text{ – может принять не больше 8;}$$

$$В = 45 * 0,167 = 7,515 \text{ – может принять не больше 6;}$$

$$Г = 45 * 0,333 = 14,985 \text{ – может принять не больше 12;}$$

$$Д = 45 * 0,278 = 12,285 \text{ – может принять не больше 10;}$$

$$Б+В+Г+Д = 9,99+7,515+14,985+12,285 = 45$$

Общая ответственность, принятая страховщиками obligаторного перестрахования осталось не охваченной obligаторным перестрахованием:

$$45-36,0 = 9 \text{ млн. р.}$$

Эту сумму страховщик «А» будет предлагать по факультативу другим перестраховщикам.

Перестраховщику договор «открытого покрытия» может быть невыгодным и небезопасным, поскольку цедент, производя антиселекцию рисков в страховом портфеле, передаст в перестрахование только самые небезопасные риски. Поэтому договоры «открытого покрытия» заключаются перестраховщиками только с такими партнерами, которые пользуются полным доверием, исходя из многолетней практики их взаимного сотрудничества. Кроме того, рассматриваются: группа пропорциональных и группа непропорциональных договоров перестрахования.

Элементами договора страхования являются риски, страховой платеж, страховое возмещение и др.

Объектом перестраховочных отношений является имущественная ситуация данного страхового общества, выступающая в роли цедента. Перестраховщик не имеет никаких прав и обязанностей, вытекающий из

заключенных цедентом договоров страхования. В свою очередь застрахованный не имеет ничего общего с договорами перестрахования, заключенными цедентом относительно передачи рисков. Страховщик не обязан информировать страхователя о намерении передать в перестрахование полностью или частично взятые риски.

Основной функцией перестрахования является вторичное распределение риска, благодаря которому происходит количественное и качественное выравнивание страхового портфеля.

Кроме того, перестрахование выполняет некоторые вспомогательные функции. Оно позволяет принимать на страхование уникальные и дорогостоящие риски.

Благодаря перестрахованию появляется возможность организации внедрение новых видов и вариантов перестрахования.

8.11 Активное и пассивное перестрахование

В зависимости от роли, которую играют цедент и перестраховщик в заключенном между ними договоре, перестрахование подразделяется на активное и пассивное. Активное перестрахование заключается в передаче риска, пассивное перестрахование - в приеме риска. Последующая передача риска от перестраховщика третьей стороне носит название ретроцессия.

В практике страхового дела принято обозначать страховое общество, передающее риск в перестрахование как ведущее активное перестрахование, а принимающее риск - как страховое общество, ведущее пассивное перестрахование. Передача риска есть передача ответственности, прием риска есть принятие ответственности.

На практике часто активное и пассивное перестрахование проводится одним и тем же страховым обществом одновременно. В результате страховое общество может выступать одновременно в трех функциях: прямого страховщика, перестраховщика и цедента.

Активное и пассивное перестрахование, осуществляемое перестраховщиком, должно быть уравновешено за данный промежуток времени. Иными словами, «интерес, переданный в перестрахование» измеренный величиной оплаченного перестраховочного взноса, должен быть приблизительно равен «интересу, взамен полученному», или величине перестраховочного взноса, полученного за предоставленные перестраховочные гарантии.

Переданный перестраховочный интерес носит название алимента (ceded business; outward reinsurance), а полученный перестраховочный интерес контралимента (assumed business; inward reinsurance). Принцип взаимного обмена интересами в перестраховочных отношениях означает, что алимент, переданный данным перестраховщиком другим контрагентам, должен быть приблизительно равен полученному контралименту.

8.12 Пропорциональное перестрахование

Пропорциональное перестрахование - исторически наиболее древняя и по существу до конца XIX в. единственная всеобщая форма перестрахования риска. С этой точки зрения пропорциональное перестрахование носит еще название традиционного перестрахования. Договор пропорционального перестрахования предусматривает, что доля перестраховщика в каждом переданном ему для покрытия риске определяется заранее оговоренному соотношению собственного участия цедента. Участие перестраховщика в платежах и возмещении ущерба происходит по такому же соотношению, что если и его участие в покрытии риска. В обобщенной форме пропорциональное перестрахование действует по принципу «перестраховщик разделяет риск цедента». Этот принцип, как будет видно далее, не используется в договорах непропорционального страхования.

В практике страховой работы сформировались следующие формы договоров пропорционального перестрахования:

- квотный (quota share treaties);
- эксцедентный (surplus treaties);
- квотно-эксцедентный, или смешанный.

Квотный договор предлагает передачу в перестрахование определенной доли риска и определяет, что перестрахование всего портфеля страховщика осуществляется на основе единого и установленного процентного соотношения (квоты). Перестраховщик получает соответствующую долю премии и в такой же доле участвует в возмещении ущерба, нанесенного в результате наступления страхового случая, независимо от размеров этого ущерба. Кроме того, в квотном договоре по желанию перестраховщика устанавливается для разного класса риска верхние границы (лимиты) ответственности перестраховщика. Обслуживание договора цедентом не трудоемко. Как правило, к концу обусловленного договором периода стороны обмениваются реестрами принятых и переданных в перестрахование ответственностей и, соответственно, страховых комиссионных платежей, добиваясь их сбалансированности.

Комиссионное вознаграждение цедента по договорам квотного перестрахования обычно выше, чем по другим видам договоров перестрахования, так как эти договоры обеспечивают перестраховщику высокий уровень поступления страховых платежей.

Вместе с тем, квотное перестрахование, уменьшая риск цедента по всем договорам, переданным в перестрахование, не влечет за собой достаточного выравнивания оставшейся части страхового портфеля. При квотном страховании страховщик, оставляет на собственном удержании только часть ответственности, обусловленную квотным договором долью риска, остальное передает перестраховщикам.

Пример – Портфель страховщика включает в себя четыре группы рисков на суммы 4 млн. р., 6 млн. р., 8 млн. р., 7 млн. р. Уровень собственного участия 5,6 млн. р. Квота 20 % передана в перестрахование.

Перестраховщик получил :

- I группа рисков 800 тыс. р. (4 млн. р.*0,2);
- II группа рисков 1200 тыс. р. (6 млн. р.*0,2);
- III группа рисков 1600 тыс. р. (8 млн. р. *0,2);
- IV группа рисков 1400 тыс. р. (7 млн. р. *0,2);

Тогда собственное участие cedenta составляет:

- I группа рисков 3 млн. 200 тыс. р. (4 млн. р.-0,8 млн. р.);
- II группа рисков 4 млн. р.800 тыс. р. (6 млн. р. – 1,2 млн. р.);
- III группа рисков 6 млн. р. 400 тыс. р. (8 млн. р. – 1,6 млн. р.);
- IV группа рисков 5 млн. р. 600 тыс. р. (7 млн. р. – 1,4 млн. р.).

Таким образом, получается, что по первой, второй и четвертой группам рисков квотное перестрахование снизило страховую сумму до норматива (5,6 млн. р.) по третьей группе рисков страховая сумма даже после заключения договора перестрахования превышает лимит собственного удержания cedenta.

Эксцедентное страхование является более сложным видом пропорционального перестрахования. Оно применяется в случаях, когда застрахованные риски существенно различаются по страховой сумме.

Эксцедентное перестрахование может привести к полному выравниванию той части страхового портфеля, которая осталась в качестве собственного удержания cedenta в покрытии риска.

Эксцедент в перестраховании – сумма определенной группы риска, подлежащая перестрахованию сверх максимально установленного собственного удержания страховой компанией, которая приняла риск на страхование.

Перестраховочная сумма обычно ограничивается определенным лимитом, который принято называть эксцедентом. Собственное удержание – экономически обоснованный уровень суммы, в пределах которого страховая компания оставляет (удерживает) на своей ответственности определенную

сумму рисков, передавая в перестрахование суммы, превышающий этот уровень.

При определении оптимальной величины собственного удержания учитывается:

- объем премии. Чем больше объем при незначительном отклонении от общего количества рисков, тем выше может быть лимит собственного удержания;

- средняя доходность операции по соответствующему виду страхования. Чем прибыльнее операции, тем выше может быть лимит собственного удержания;

- территориальное распределение застрахованных объектов. Чем больше объектов сосредоточено в одной зоне, тем ниже устанавливается лимит собственного удержания;

- размер расходов по ведению дела. Если такие расходы являются слишком высокими, лимит собственного удержания должен устанавливаться с расчетом перекладки части расходов на перестраховщиков или покрыть за счет комиссионного вознаграждения, удерживаемого передающей компанией в свою пользу с премии по рискам, передаваемым в перестрахование сверх собственного удержания;

- подготовленность и практический опыт андеррайтеров. Умение ими оценивать степень риска, максимально возможный убыток по одному страховому случаю, адекватную ставку премии, произвести отбор рисков, т.е. определить возможность и целесообразность их приема на страхование, и на каких условиях.

Таким образом, при перестраховании на базе эксцедента суммы, страховщик устанавливает собственное удержание на определенном уровне, называемом в практике перестрахования линией. Ущерб, превышающий указанную страховщиком линию, подлежит возмещению перестраховщиком в пределах, указанных в договоре.

Пример – По эксцедентному договору застрахован объект страховщиком «А» на сумму 22 млн. р. с тарифом 1,3 %, комиссионных 20 %.

Уставной капитал членов эксцедентного договора:

- А - 60 млн. р.;
- Б – 80 млн. р.;
- В – 100 млн. р.;
- Г – 60 млн. р.;
- Д – 70 млн. р.

Страховщик «А» использовал полностью лимит собственного удержания – 10 % от собственных средств, оставив на собственное удержание 6 млн. р. (60 млн. р.*0,1). По эксцеденту передается в перестрахование 14 млн. р., используется принцип пропорциональности каждого перестраховщика в соответствии с их собственными активами.

$$(Б+В+Г+Д) = (80+100+60+70)*0,1 = 31$$

Определяем удельный вес каждого перестраховщика в общей сумме их возможного удержания риска:

$$Б = \frac{8}{31} = 0,258 ,$$

$$В = \frac{10}{31} = 0,322 ,$$

$$Г = \frac{6}{31} = 0,194 ,$$

$$Д = \frac{7}{31} = 0,226 .$$

Определим причитающуюся долю ответственности каждому перестраховщику.

$$Б = 14 \text{ млн. р.} * 0,258 = 3,612 \text{ млн. р.},$$

$$В = 14 \text{ млн. р.} * 0,322 = 4,508 \text{ млн. р.},$$

$$Г = 14 \text{ млн. р.} * 0,194 = 2,716 \text{ млн. р.},$$

$$Д = 14 \text{ млн. р.} * 0,226 = 3,164 \text{ млн. р.}$$

Общий платеж по договору страхования составил:

$$20 \text{ млн. р.} * 0,013 = 260 \text{ тыс. р.}$$

Платеж собственного удержания «А»:

$$6 \text{ млн. р.} * 0,013 = 78 \text{ тыс. р.}$$

Комиссионные «А»:

$$(260 \text{ тыс. р.} - 78 \text{ тыс. р.}) * 0,2 = 36,4 \text{ тыс. р.}$$

Платеж перестраховщикам

$$260 \text{ тыс. р.} - 78 \text{ тыс. р.} - 36,4 \text{ тыс. р.} = 145,6 \text{ тыс. р.}$$

Платеж каждому перестраховщику:

$$Б = 145,6 \text{ тыс. р.} * 0,258 = 37,565 \text{ тыс. р.},$$

$$В = 145,6 \text{ тыс. р.} * 0,322 = 46,883 \text{ тыс. р.},$$

$$\Gamma = 145,6 \text{ тыс. р.} * 0,194 = 28,246 \text{ тыс. р.},$$

$$Д = 145,6 \text{ тыс. р.} * 0,226 = 32,906 \text{ тыс. р.}$$

На практике, как правило, квотный договор и договор эксцедента суммы применяются комбинированно. Страховщик таким способом стремится получить перестраховочную защиту по наиболее опасным рискам.

Таким образом, характерной особенностью всех видов пропорционального перестрахования является то, что убытки, как и премия, распределяются между цедентом и перестраховщиком в соответствующей пропорции и в привязке к страховой сумме.

Обслуживание договора эксцедентного перестрахования требует значительных трудовых затрат со стороны цедента. Это связано с необходимостью индивидуального изучения каждого страхового договора, часть рисков которого передается в перестрахование. Одновременно делается оценка максимально возможного ущерба по каждому риску. Несмотря на эти технические трудности, договоры эксцедентного перестрахования применяются на практике значительно чаще, чем договоры квотного перестрахования, так как являются более выгодными для цедента.

Эти преимущества выражены в том, что обеспечивают максимальное выравнивание страхового портфеля, оставляемого на собственном риске цедента. Кроме того, в рамках договора эксцедентного перестрахования меньшая сумма страховых платежей передается перестраховщику. В конечном итоге при данной сделке цедент удерживает всю совокупность мелких страховых рисков на собственное удержание.

Договор смешанного перестрахования – квотно-эксцедентный – применяется на практике относительно редко. Он представляет собой сочетание двух перечисленных выше видов перестраховочных договоров. Портфель данного вида страхования перестраховывается квотно, а превышение

сумм страхования рисков сверх установленной квоты (нормы) в свою очередь подлежит перестрахованию на принципах эксцедентного договора.

8.13 Непропорциональное перестрахование

Накопленный опыт организации перестрахования на крупных объектах показал эффективность применения непропорционального договора на базе эксцедента убытка. Такой договор позволяет решить вопрос перестрахования крупнейших рисков и вовлечь в страхование менее вероятных, но более опустошительных (сотни тысяч, миллионы долларов) рисков наиболее крупные западные компании.

Непропорциональное перестрахование применяется во всех видах страхования, где нет верхней границы (предела) ответственности страховщика.

Побудительным мотивом к развитию непропорционального перестрахования со стороны цедента было стремление дать определенные гарантии всем имеющимся финансовым интересам, которые подвержены малому количеству исключительно крупных убытков или большому количеству исключительно мелких убытков. С учетом этих потребностей получили развитие два типа непропорционального перестрахования: перестрахование превышения убытков и перестрахование превышения убыточности по рискам определенного вида.

Договор страхования убытка (эксцедента убытка) является наиболее распространенной формой непропорционального перестраховочного покрытия и служит для защиты страховых портфелей компаний по отдельным видам страхования от наиболее крупных и непредвиденных убытков, используется тогда, когда страховщик стремится не к выравниванию отдельных рисков данного вида, а непосредственно к обеспечению финансового равновесия страховых операций в целом, которое может быть нарушено причинением ущерба в особо крупных размерах по некоторым рискам страхового портфеля.

По условиям этого договора инструмент перестрахования вступает в силу только тогда, когда окончательная сумма убытка по застрахованному риску в результате страхового случая или серии страховых случаев, являющихся следствием действия одного и того же происшествия, превысит обусловленную сумму. Ответственность перестраховщиков сверх этой суммы ограничивается определенным лимитом, например 1 млн. р. сверх 500 тыс. р., являющихся приоритетом передающей компании. Это означает, что перестраховщики по доле их участия в договоре будут оплачивать убытки в суммах, превышающих 500 тыс. р., но в пределах 1 млн. р. по каждому из них. В случае, если убытки превысят 1,5 млн. р., то перестраховщики оплатят 1 млн. р., а первый страховщик оплатит приоритет 500 тыс. р. и сумму, превышающую сумму оплаты перестраховщиков.

Договоры данного типа перестрахования обычно заключаются в облигаторной форме. В условиях перестраховочного договора последовательно перечислены риски, подлежащие перестрахованию, а также те из них, которые не входят в этот договор.

Исходя из подписанных условий договора, перестраховщик принимает обязательство покрытия той части убытка, которая выше установленной суммы собственного участия цедента, но ниже установленной в договоре суммы, составляющей верхнюю границу ответственности перестраховщика. Определенные таким образом обязательства относятся ко всем ущербам, которые были вызваны одним стихийным бедствием, составляющим страховой риск.

Собственное участие цедента в покрытии ущерба называется приоритетом или франшизой, а верхняя максимальная граница ответственности перестраховщика за последствия одного стихийного бедствия, причинившего ущерб лимитом перестраховочного покрытия.

Величина перестраховочных платежей обычно определяется путем прямых переговоров представителей цедента и перестраховщика на основании сделанных предварительных актуарных расчетов. Перестраховочные платежи,

подлежащие уплате, определяются в абсолютной сумме или в проценте от платежей, получаемых цедентом по договорам страхования.

Профессиональные перестраховщики в целом охотно заключают договоры перестрахования превышения убытков, данный тип договоров приносит им высокую прибыль. Вместе с тем, на рынке есть ряд перестраховщиков, которые сознательно избегают заключения таких договоров, исходя из имеющегося неблагоприятного прогноза.

Договор перестрахования превышения убытка в настоящее время широко применяется в следующих видах страхования: гражданской ответственности, от несчастных случаев, от огня, транспортном (карго и каско), авиационном, т.е. там, где практически возможен групповой ущерб катастрофического характера.

Другим видом непропорционального перестрахования является перестрахование превышения убыточности (эксцедент убыточности). Это перестрахование касается всего страхового портфеля и ставит целью защитить финансовые интересы страховщика перед последствиями чрезвычайно крупной убыточности (которая определяется как процентное отношение выплаченного страхового возмещения к сумме собранных страховых платежей). Причиной чрезвычайно крупной убыточности может быть возникновение малого числа весьма крупных убытков или возникновение значительного числа мелких убытков.

Заключая договор, перестраховщик принимает обязательство выравнять цеденту превышение убыточности сверх установленного лимита, составляющего, например, 105 % от страховых платежей, собранных страховщиком. Наличие установленного лимита означает, что убыточность до 105 % будет покрываться цедентом исключительно за счет собственных источников (фондов). Если в данном календарном году убыточность превысила 105 %, то все превышение сверх этой цифры покрывается перестраховщиком исходя из условий заключенного договора. В профессиональной страховой терминологии это явление обозначается следующим словосочетанием:

«убыточность остановлена на уровне 105 %» или «стоплос 105 %» (по английски stop loss).

Минимальные лимиты собственного участия cedenta в покрытии убыточности колеблются в пределах 70-100 %. Убыточность, незначительно превышающая расчетный уровень (например, 70 %), может быть покрыта cedентом не только за счет текущих поступлений страховых платежей, но и за счет резервных фондов, находящихся в распоряжении страховщика.

Пример – Компания «А» застраховала в компании «Б» убыточность страховой суммы на следующих условиях:

- нижний предел – 105 %;
- верхний – 125 %;
- уставной капитал «А» - 40 млн. р.;
- страховые платежи полученные «А» - 46,5 млн. р.;
- выплаты – 68,8 млн. р.

Определить сумму выплат компанией «Б».

1 Нижний предел «А»: $105\% \text{ от } 46,5 \text{ млн. р.} = 48,825 \text{ млн. р.}$

2 Верхний предел «Б»: $125\% \text{ от } 46,5 \text{ млн. р.} = 58,125 \text{ млн. р.}$

3 Превышение верхнего предела: $68,8 \text{ млн. р.} - 58,125 \text{ млн. р.} = 10,675 \text{ млн. р.}$

4 Платит «А»: $48,825 \text{ млн. р.} + 10,675 \text{ млн. р.} = 59,5 \text{ млн. р.}$

4 Платит «Б»: $58,125 \text{ млн. р.} - 48,825 \text{ млн. р.} = 9,3 \text{ млн. р.}$

Перестраховочные платежи определяются от нетто- или брутто-страховой ставки на основании представленных актуарных расчетов. Применяется метод «опытного тарифицирования»: ожидаемая в данном году убыточность по портфелю договоров, подлежащих перестрахованию, определяется, исходя из убыточности, фактически сложившейся за последние несколько лет.

В свою очередь тарифная ставка, исчисленная на основании ожидаемой убыточности, корректируется в последующие годы по мере появления существенных изменений в фактической убыточности в портфеле договоров, переданных в перестрахование.

8.14 Страховой и перестраховочный пул

В страховой практике существуют страховые и перестраховочные пулы. Пул страховой – добровольное объединение страховщиков, не являющееся юридическим лицом, создаваемое на основе соглашения между ними в целях обеспечения финансовой устойчивости страховых операций на условиях солидарной ответственности его участников за исполнение обязательств, создается преимущественно при приеме на страхование опасных, крупных или малоизвестных и новых рисков. Деятельность пула строиться на принципе сострахования.

Каждая компания передает в пул застрахованные риски, получает определенную долю собранных пулом взносов и в той же доле несет ответственность по возмещению убытков.

Квота членов пула определяется пропорционально объему переданных в общий фонд взносов или устанавливается договорным соглашением. Пул может организовывать перестрахование наиболее крупных рисков. (авиационных, космических, атомных, морских и т. д).

Руководящие органы пула - общее собрание членов, правление, центральный административный орган. Расходы на ведение дела пула покрываются по удерживаемой им в свою пользу комиссией по ретроцессионному договору, а также возможной прибылью от прохождения операций по собственному удержанию.

Главная цель пула предотвратить или минимизировать утечку валюты за рубеж по перестраховочным операциям.

Недостаток пула - при катастрофических страховых случаях убытки должны полностью или в пределах удержания риска оплачиваться страховыми компаниями одной страны.

Перестраховочный пул аналогичен страховому пулу с той только разницей, что он специализируется на перестраховочных сделках. По сути, это объединение страховых компаний для организации перестраховочной защиты. Каждая компания проводит страхование самостоятельно, передавая пулу лишь часть принятой ответственности, исходя из своей финансовой возможности возместить вероятный ущерб.

Перестраховочный пул действует как посредник, распределяя передаваемые в перестрахование риски между своими членами. Многие перестраховочные пулы сочетают страховую и перестраховочную деятельность. Организация деятельности перестраховочных пулов приближается к практике квотного перестрахования.

8.15 Роль перестрахования в повышении финансовой устойчивости страховщика

Перестрахование является необходимым условием обеспечения финансовой устойчивости страховых операций и нормальной деятельности любого страхового общества, вне зависимости от размера его капиталов, запасных фондов и других активов.

Страхование базируется на теории вероятности. Суть этого закона применительно к страхованию можно было бы изложить следующим образом: чем больше количество рисков (объектов страхования) и они по своему размеру (стоимостному выражению) и подверженности опасностям сравнительно тождественны, тем устойчивее страховой портфель, и возможные результаты страховых операций могут быть исчислены заранее на базе состава портфеля, статистических данных и других показателей прошлых лет.

Однако в большинстве случаев страховые общества не имеют возможности создать идеально сбалансированный портфель рисков.

В связи с тем, что доходы и активы страховщика составляют лишь небольшую долю общей суммы его ответственности перед страхователями по всему портфелю застрахованных объектов, некоторые страховые случаи могут не только значительно подорвать финансовую базу страхового общества, но и привести его к полному банкротству.

Институт перестрахования существует для выравнивания страховых сумм принятых на страхование рисков, сбалансированности страхового портфеля, для обеспечения финансовой устойчивости страховых операций и их рентабельности.

Существенное изменение в величине убытков, которое вызвано неадекватным рассосредоточением риска или непредвиденными обстоятельствами, могут серьезно подорвать финансовую структуру компании. Перестраховочные схемы компании должны быть построены так, чтобы уменьшить последствия таких колебаний. Именно перестрахование дает возможность компании решить навсегда проблему рассосредоточения рисков. Без перестрахования практически невозможно, чтобы отрицательные результаты одного года были полностью перекрыты положительными результатами другого года. Имея возможность создавать большой портфель разнообразных рисков, перестраховщик может более успешно использовать преимущества закона больших чисел.

8.16 Выбор перестраховщика

Риск, взятый на себя страховщиком, представляет собой основной объект договора страхования, заключаемого между страховщиком и перестраховщиком. Между перестраховщиком и страхователем нет юридических правоотношений. В этом случае для страхователя существуют два

пути решения вопроса о надежности страховой защиты, предоставленной страховой компанией:

- довериться страховщику в его перестраховочной политике;
- самому исследовать перестраховочную защиту, используемую

страховщиком.

Таким образом, вопрос определения параметров надежности перестраховщика важен как для страховой компании, так и для страхователя. Кто же может помочь провести оценку надежности перестраховочных компаний? Желательно здесь использовать комплексный подход:

- оценку надежности может проводить, естественно, надзорный орган.

Однако финансовая и иная информация, имеющаяся в страховом надзоре, публично не доступна;

- союз страховщиков (например, подкомитет по перестрахованию)

может проводить свою оценку надежности и перестраховщиков и высказать свое мнение как общественный орган;

- кроме того, во всем мире принято получать рейтинг в специальных рейтинговых компаниях. Однако такие организации, проводящие рейтинг российских страховщиков и перестраховщиков, пока не существуют;

- и, естественно, страховщик сам должен вести свою оценку надежности своих перестраховщиков и быть ответственным за правильность в выборе партнера по перестрахованию.

Вне зависимости от того, кто проводит оценку надежности перестраховочной организации – страхователь, страховщик, государственный надзор, союз страховщиков или специализирующиеся на этом рейтинговые компании, все они пользуются идентичными базовыми данными для такой оценки. Однако критерии оценки и выводы могут иметь свои особенности.

По своей природе понятие надежность перестраховщика шире понятия платежеспособности или капиталоемкости, поскольку включает в себя не только финансовые показатели, но и готовность перестраховщика к выплатам. Вопрос заключается в том, каким образом можно и следует оценивать

надежность перестраховщика? Какими критериями оценки следует пользоваться?

Исходя из директивы Европейского комитета по страхованию существуют следующие критерии оценки надежности перестраховщика:

1) общие положения:

а) знает ли страховщик эту компанию;

б) располагает ли перестраховщик достаточным опытом работы, о чем свидетельствует срок его работы и объем проводимых им операций;

в) репутация и добропорядочность перестраховщика, профессиональный состав компании;

г) отличается ли состав руководителей перестраховщика определенной стабильностью и последовательностью или имеет место частая смена руководителей;

д) обеспечение государственными органами страхового надзора в стране местонахождения перестраховщика проведения перестраховочных операций надлежащим образом;

е) степень свободы в стране местонахождения перестраховщика его финансовых операций, в частности свободы осуществлять платежи и выплаты по убыткам за границу;

2) отношение перестраховщика к перестраховочным операциям на рынке:

а) являются ли перестраховочные операции случайной деятельностью или основным видом деятельности;

б) до какой степени перестраховщик является носителем риска, берущем на себя полную ответственность за свои операции или же он оставляет себе лишь небольшую долю риска, взваливая основной риск на плечи ретроцессионеров;

в) степень диверсификации перестраховочных операций перестраховщика по странам и по различным видам;

г) славится ли компания тем, что бросило бы тень на ее надежность;

3) анализ данных баланса и отчетов. Вся информация, черпаемая из баланса или опубликованных отчетов перестраховщика должна быть проверена с учетом того, что:

а) цифры по финансовому положению необходимо рассматривать за период в пять и более лет;

б) наблюдаются ли сильные колебания роста премии, прибыли и убытков;

в) имеет ли перестраховщик достаточную сумму резервов;

г) дает ли себе компания отчет о рискованности операций по принятию риска на перестрахование.

8.17 Государственное регулирование перестраховочной деятельности

В течение многих десятилетий, особенно в странах с развитой экономикой, превалировало мнение, что перестраховочные операции должны быть максимально свободными от государственного регулирования. Главный довод в поддержку такого подхода состоит в том, что сторонами перестраховочного договора являются субъекты компетентные и квалифицированные в данной области, а значит не нуждающиеся в защите со стороны государства (в отличие от страхователей или застрахованных по прямому договору страхования).

К тому же регулирование на уровне отдельного государства может препятствовать осуществлению перестраховочных операций на международном уровне, здоровой конкуренции между перестраховщиками, доступу к ноу-хау международных перестраховщиков.

Тем не менее, во многих странах свобода страховщика при формулировании его программы перестрахования и размещении договоров перестрахования ограничивается целым рядом норм, устанавливаемых

государством. Вопрос государственного регулирования перестраховочной деятельности особенно актуален для стран с недостаточно развитым рынком страхования, в том числе и России. Это вызвано тем, что при недостатке свободных средств и опыта работы отечественные страховые компании испытывают особенно высокую потребность в перестраховочной защите. Но при этом страховые компании, их финансовая устойчивость могут попасть в своеобразную зависимость от перестраховщиков, их финансовой надежности.

Поэтому задачей органов страхового надзора этих стран является обеспечение ситуации, когда интересы страхователей не ущемляются из-за некачественного перестрахования. Предметом государственного контроля перестраховочной деятельности должен быть, главным образом, вопрос платежеспособности и надежности перестраховщика. Хотя проверка надежности является непосредственной задачей страховщика, но и государственные органы надзора должны участвовать в этом процессе. Кроме того, многие развивающиеся страны путем проведения жесткого государственного регулирования перестраховочной деятельности стремятся пресечь отток из страны валютных средств по каналам перестрахования.

В различных странах могут использоваться различные подходы к регулированию перестраховочной деятельности. Воздействие регулирующих норм может быть направлено непосредственно на деятельность самих перестраховщиков, либо предметом контроля становится деятельность cedентов, вступающих в перестраховочные отношения (второй блок регулирующих норм является косвенным методом воздействия на перестраховщиков).

Основу непосредственного контроля за деятельностью перестраховщиков обычно составляет регулирование:

- лицензирования;
- предоставления в органы надзора отчетности и другой информации;
- финансовые требования (размер собственных средств, маржа платежеспособности);

- формирования и размещения средств страховых резервов;
- требований к профессиональной квалификации руководства компании перестраховщика.

Так свободный доступ к отчетности перестраховщика может оказать огромную помощь прямым страховщикам, так как это значительно облегчает и повышает качество проводимого цедентом самостоятельного анализа надежности перестраховщика.

В государственном регулировании непосредственно деятельности перестраховщиков выделяют два направления:

- регулирование деятельности отечественных перестраховщиков;
- регулирование деятельности иностранных перестраховщиков.

Государственное регулирование иностранных перестраховщиков неоднозначно. В каждой стране просматриваются свои подходы к контролю за деятельностью перестраховочных компаний. Например:

- страховой надзор вообще не распространяется на деятельность перестраховщиков (Бельгия, Франция, Греция);

- нормы надзора за деятельностью перестраховщиков соответствуют нормам надзора за деятельностью прямых страховщиков (Швейцария, Великобритания, США, Португалия, Дания, Финляндия, Италия);

- нормы контроля за деятельностью прямых страховщиков только частично распространяются на деятельность перестраховщиков (Германия, Австрия, Нидерланды). Так, в Австрии перестраховочные компании, также как и прямые перестраховщики, попадают под обязательное лицензирование, существуют требования к размеру капитала, марже платежеспособности, но на них не распространяются правила размещения средств страховых резервов.

В целом в развитых странах наблюдается следующая тенденция: сконцентрировать усилие на контроле за перестраховочными программами прямых страховщиков при установлении минимальных требований к деятельности профессиональных перестраховщиков. По Российскому

законодательству на деятельность отечественных перестраховщиков распространяется в полном объеме страховой надзор.

Вопрос регулирования деятельности иностранных перестраховщиков состоит в их доступе на национальный рынок и в том, на каких условиях осуществляется этот допуск. Можно сформулировать четыре подхода:

1) полная свобода иностранных перестраховщиков. Этот принцип утвердился в большинстве развитых странах;

2) к иностранным перестраховщикам применяются нормы надзора, введенные для местных перестраховщиков. В том числе, предоставление отчетности, соответствии финансовым требованиям и т.д. обычно это сопряжено с созданием дочерних компаний и представительств иностранных перестраховщиков;

3) введение особых норм, регулирующих деятельность иностранных перестраховщиков. Примером может служить специальное законодательство Алжира. На иностранного перестраховщика, желающего принимать риски от национальных страховых компаний, может возлагаться обязанность получения специальной лицензии или прохождения регистрации; регистрации форм перестраховочных договоров; предоставление в органы надзора составляемых по соответствующим правилам баланса и другой отчетности. Устанавливаются требования к размеру собственных средств; обязательное депонирование в компании-цеденте средств резервов убытков и незаработанной премии; внесение залога, высоколиквидных ценных бумаг, валютных ценностей и т.п.;

4) полный запрет деятельности иностранных перестраховщиков характерен для стран со слабо развитым страховым рынком. Введение различных форм ограничений, как правило, связано со стремлением государства снизить отрицательные последствия широкого проведения иностранного перестрахования.

К таким отрицательным последствиям обычно относят:

- отток за рубеж средств отечественно страхового рынка в виде перестраховочной премии;

- увеличение спроса на иностранную валюту, в которой обычно происходят платежи по договорам иностранного перестрахования;

- введение может быть продиктовано стремлением государства пресечь незаконный вывод капитала из страны в оффшорные зоны по каналам псевдоперестрахования.

Однако при введении различных ограничений деятельности иностранных перестраховщиков следует учитывать, что существуют объективные потребности в иностранном перестраховании. Для России такая потребность определяется в первую очередь недокапитализированностью местных как страховых, так и перестраховочных компаний. В этих условиях емкость всего национального рынка недостаточна для размещения на ней крупных рисков полностью.

В связи с этим в российском законодательстве и практике действует положение о свободе трансграничной торговли услугами, полностью отсутствует прямое регулирование деятельности иностранных перестраховщиков. Но по той же самой причине – слабости российского страхового рынка – нельзя полностью исключать государственное регулирование этой сферы с целью соблюдения национальных интересов. Недостаток еще у многих отечественных страховщиков опыта и знаний по оценке финансового состояния перестраховщиков приводит иногда к отсутствию гарантий выполнения своих обязательств иностранными перестраховщиками. Поэтому может принести пользу расширение косвенного регулирования этой сферы деятельности, что и будет рассмотрено далее.

Нормы, регулирующие деятельность цедентов, вступающих в перестраховочные отношения, можно подразделить на две группы:

- те, которые непосредственно влияют на страховую компанию, предписывая вид перестрахования и (или) устанавливая контрагента по перестрахованию;

- те, которые косвенно влияют на организацию страховщиком перестраховочной программы.

Обязательная цессия обычно используется в развивающихся странах и значительно различается по форме и размеру.

Контрагентом по обязательной цессии чаще всего выступает национальная (государственная) перестраховочная компания – такие компании были созданы во Франции, Японии, Марокко, Италии, многих странах Латинской Америки и др. странах. Все прямые страховщики (национальные и иностранные) обязаны перестраховать в такой компании установленную долю по каждому договору прямого перестрахования или избыток по каждому риску.

В некоторых странах может вводиться монополия государственной перестраховочной компанией на операции по перестрахованию на национальном рынке (Иран, Бразилия и некоторые другие страны Латинской Америки), а в других странах – только на операции на внешнем рынке (то есть хотя существуют местные перестраховочные компании, но им, как и национальным прямым страховщикам, запрещено перестраховывать за границей).

Другой подход у обязательной цессии связан с тем, что на прямых страховщиков может быть возложена обязанность перестраховывать часть бизнеса на внутреннем рынке страны, прежде чем прибегать к перестрахованию за границей, но без указания обязательных контрагентов по этой цессии. В Мексике, например, требуется, чтобы прямые страховщики перестраховывали по крайней мере 50 % избытка на местном рынке.

В некоторых странах государство может установить, что у одного перестраховщика и в одной стране не может быть перестраховано больше определенной доли обязательств cedenta. В Англии, например, эти доли составляют 10 % и 25 % соответственно.

Требования могут также меняться в зависимости от вида страхования; например, по огневому страхованию и другим видам обязательная цессия может предусматриваться только сверх обычного собственного удержания. Кроме того, требование об обязательной цессии может распространяться только на определенный вид страхования (обычно, когда предусматривается покрытие

стихийных бедствий или других катастрофических событий). Необходимо также отметить, что отдельные виды страхования в некоторых странах вообще запрещается перестраховывать (например, страхование жизни).

Создание федеральной перестраховочной компании в России, думается, послужило бы укреплению отечественного перестраховочного рынка. Однако в современных экономических условиях это трудновыполнимо (особенно, создание компании, принимающей обязательную цессию по всем видам страхования).

Главная проблема состоит в изыскании отечественных источников формирования капитала такой компании в достаточном размере в условиях ограниченности свободных средств у отечественных страховых компаний. Кроме того, введение обязательной цессии у одной федеральной перестраховочной компании идет в разрез с рыночными принципами и ограничивает свободу конкуренции между перестраховщиками.

Валютное регулирование является одним из инструментов, применяемых правительствами различных стран для корректировки в экспорте и импорте.

Вводимые в рамках валютного регулирования ограничения на приобретение, удержание части вырученной иностранной валюты или на переводы в иностранной валюте могут привести к задержкам поступления страховой премии и урегулирования претензий, что в результате может повлечь за собой трудности своевременного исполнения страховщиком-цедентом своих обязательств перед страхователями и привести к снижению круга потенциальных контрагентов-перестраховщиков при выборе лучших условий перестрахования.

Российские цеденты имеют возможность своевременно приобретать иностранную валюту с целью выполнения обязательств по договорам с иностранными перестраховщиками. В менее благоприятных условиях оказываются российские перестраховщики, желающие принять риски в

перестрахование из-за рубежа, так как обязаны продавать часть валютной выручки.

Вторая категория ограничений включает методы регулирования относительно обязательного депонирования резерва премии и убытков по договорам перестрахования и норм платежеспособности. Перестраховщик должен депонировать эти резервы у цедирующей компании, что повышает платежеспособность цедента. Вообще практика депозитов затрагивает больше пропорциональное перестрахование, чем непропорциональное.

Кроме того, две директивы ЕЭС, принятые в 1973 и 1979 г.г., предусматривают, что любой страховщик должен представлять в органы надзора программы по перестрахованию принятых рисков, а органы надзора могут требовать предоставления всех перестраховочных договоров. Более широко (в том числе и в настоящее время) используется последующий контроль за проведением перестраховочных операций.

Необходимо также отметить, что перестраховочные операции могут по-разному учитываться в положении о формировании страховых резервов страховщиков различных стран. Существуют «брутто» и «нетто» системы определения размеров страховых резервов. В России используется первая из них.

В целях правильного ведения дела и достижения финансовой устойчивости нельзя допускать резких колебаний конечных результатов между годами.

Перестрахованием рисков достигается не только защита страхового портфеля от влияния на него серии крупных страховых случаев или даже одного катастрофического случая, но и то, что оплата сумм страхового возмещения по таким случаям не ложится тяжелым бременем на одно страховое общество, а осуществляется коллективно всеми участниками в перестраховании соответствующего объекта.

Если бы любая страховая компания была поставлена перед необходимостью полностью держать только на своей ответственности все

принимаемые на страхование риски, среди которых могут быть и крупные объекты страхования, она не смогла бы в этом случае образовывать за счет поступлений премии страховые фонды, соответствующие степени риска, и постоянно подвергалась бы опасностям невыполнения своих финансовых обязательств перед страхователями, что противоречило бы назначению и экономической сущности страхования.

В эпоху научно-технического прогресса происходит колоссальная концентрация материальных ценностей и, следовательно, рост страховых сумм по большому количеству объектов страхования: растет грузоподъемность судов и, как результат этого, стоимость самих судов и перевозимых на них грузов и т. д.

Ни одна страховая компания не может принять на страхование подобные риски, не имея твердого перестраховочного обеспечения, сверх сумм, которые она может держать на своей ответственности. Во многих случаях страховые стоимости подлежащих страхованию рисков настолько велики, что емкость отдельных страховых рынков оказывается недостаточной, чтобы обеспечить их страхование в полной сумме, и в этом случае риск через каналы перестрахования передается на другие страховые рынки, в том числе в зарубежные страны, с целью достижения необходимого перераспределения потенциального ущерба между многими страховщиками.

8.18 Роль перестрахования в функционировании международного страхового рынка

Перестрахование является необходимой составляющей страхового рынка. Возможны дискуссии по поводу правового оформления перестраховочных операций: является ли это особой формой страхования и требует ли такого же оформления договора или перестрахование - совершенно особые отношения среди «клуба страховщиков», связанные с

перераспределением страховых рисков на качественно ином уровне международного страхового хозяйства. Перестрахование в еще большей степени, чем само страхование, раскрывает сущность отношений по перераспределению риска среди участников страховых отношений, так как страховой случай, произошедший, например, в Нью-Йорке, может привести к катастрофическим последствиям для финансовой устойчивости страховщика в Дрездене или в Санкт-Петербурге.

Перераспределение риска между страховыми обществами разных стран в сущности является разновидностью внешней торговли, с той только разницей, что объектом обмена служат не потребительные стоимости в натурально-вещественной форме, а страховые гарантии. Таким образом, международные перестраховочные сделки относятся к «невидимому» экспорту. Перестрахование содействует укреплению внешнеторгового оборота, т.к. сделки совершаются в свободно конвертируемой валюте (см. приложение Щ).

Перестраховщик принимает на себя обязанности в той или иной форме участия в обеспечении страховых выплат. Легко заметить, что при этом роль перестраховщика в выполнении первым страховщиком обязательств по договору очевидна, а в случае значительного размера цессии - делается определяющей. Поэтому с развитием мирового страхового и перестраховочного хозяйства все более острым становится вопрос о надежности перестраховочных операций и оценок платежеспособности перестраховщика. Главная сложность в решении этой задачи состоит в том, что границы перестраховочного рынка намного шире рамок национального законодательства, так как в одном перестраховочном договоре могут принимать участие перестраховщики расположенные в Англии, США и Германии - странах, в каждой из которых существуют известные особенности в страховом законодательстве о платежеспособности страховщика (см. приложение Э).

Развитие перестраховочных операций для конкретного общества представляет шанс выхода на международный страховой рынок и включение в сферу международного страхового и перестраховочного сотрудничества.

8.19 Перспективы развития отечественного рынка перестрахования

Российский страховой рынок за два десятилетия начав с нуля в настоящее время занимает достаточно устойчивое положение. Просматривается определенный рост количественных и качественных показателей.

Несмотря на разразившийся мировой финансовый кризис, который не обошел страховщиков, российский страховой рынок за период с 2003 по 2008гг. имеет определенные успехи. За этот период поступление страховых премий возросло более чем в 2.2 раза, достигнув в 2008 г. 946,2 млрд.р. прирост за 2008 год по отношению к 2007 году 170 млрд.р. Темпы по выплатам аналогичны поступлениям страховых платежей и ежегодно составляют около 60 процентов.

Наиболее высокие темпы роста поступления страховых платежей за 2003-2008 гг. пришлись на ОСАГО 3.2 раза и ОМС 5.4 раза.

В структуре страховой премии по отраслям страхования в 2008 году произошли изменения, подтверждающие, что обязательные виды страхования пока развиваются более успешно и быстро на российском рынке, чем добровольные. Превалирующий рост обязательных видов страхования (за счет лидера роста ОМС), над добровольными. Обязательное страхование заняло 50,9 % совокупных страховых премий, добровольное – соответственно 49,1 %. Лидирующим видом по доле премий в структуре стало ОМС, составив 41,7 %, вместо страхования имущества годом ранее с долей 35,4 % от совокупной страховой премии.

В свою очередь, рост бюджетного финансирования расходов на обязательные виды страхования и рост расходов отдельных категорий потребителей на добровольное страхование был обусловлен, главным образом, благоприятной конъюнктурой сырьевого экспорта и особенно изменениями в политике распределения поступающих от него доходов.

Это стало особенно заметно в 2006 г., когда, по сравнению с предыдущим периодом, на 35 % (с 20 до 27 дол. США за баррель) была повышена цена отсечения доходов от нефтяного экспорта и на внутренний рынок был «вброшен» дополнительный объём нефтедолларов. Изменения в распределительных отношениях на макроуровне привели к росту бюджетных доходов и платёжеспособности ограниченной группы потребителей, повлиявших, в свою очередь, на динамику показателей страхового рынка.

На основе анализа качественных характеристик динамики страховых операций можно констатировать, что она не была в заметной степени обусловлена внутриотраслевыми факторами развития реального страхования и расширения его воспроизводственной базы. Это подтверждается и продолжающимся снижением доли страховых взносов в ВВП: в 2004 г. она составляла 2,81 % (без учёта не рискованных операций по ОМС - 2,23 %), в 2005 г. - 2,27 % (1,62 %), в 2006 г. - 2,25 % (1,50 %), в 2007 г. – 2,31 % (1,4 %), в 2008 г. - 2,3 % (1,26 %). Страхование в стране развивается пока инерционным путём, пассивно следуя за колебаниями макроэкономической конъюнктуры.

В целом, спонтанный рост страховых сумм на объектах СМР и в индустриальном секторе экономики, вменённое страхование, непосредственно зависящее от состояния потенциально кризисного рынка потребительского кредитования, и бюджетное финансирование расходов на обязательное страхование, которое критически зависит от колебаний внешнеэкономической конъюнктуры, не могут расцениваться как факторы устойчивого роста отечественного страхового рынка. Сложность ситуации на отечественном страховом рынке обусловили проблемы развития отечественного перестрахования. При ограниченности и невысоком качестве клиентской базы отечественных страховщиков, рост капитализации отечественных поставщиков перестраховочных услуг и увеличение ёмкости размещаемых за рубежом перестраховочных программ защиты их портфелей, приводят не столько к повышению качества предоставляемой клиентам перестраховочной защиты, сколько к обострению конкурентной борьбы за передел узкого рынка. Это

ведёт к отдельным проявлениям демпинга, коррупции, к снижению эффективности перестраховочных операций и, в конечном счёте, к подрыву доверия к отечественному перестрахованию в целом, что, в свою очередь, существенно ограничивает возможности импортозамещения в перестраховочной деятельности.

Ключевой вопрос сегодня - это качество роста операций по реальному перестрахованию, поскольку главные проблемы отечественного перестрахования связаны с недостаточной развитостью его экономических основ и, прежде всего, реального прямого страхования.

Очевидно, что отечественный страховой и, соответственно, перестраховочный рынок нуждаются в расширении своей воспроизводственной базы за счёт вовлечения в сферу своего обслуживания новых групп потребителей.

В страховой практике многих зарубежных страховых компаний используется обязательное имущественное страхование.

В Российской практике имущественное страхование носит добровольный характер. В тоже время, факты случившихся крупных пожаров, приводящих к выводу из числа действующих крупных промышленных административных и общественных объектов, жилых комплексов, приводящих к сокращению объемов ВВП и ликвидации большого числа рабочих мест и потери жилья, обостряет внимание к принятию закона об обязательном имущественном страховании.

Проект закона был подготовлен еще в 1995 году. О необходимости его принятия в одном из посланий упоминал В.В. Путин. Принятие закона значительно расширит страховое поле. Главным образом будут страховаться очень крупные объекты, что явится очередной проблемой для отечественных перестраховщиков из-за их недостаточной капиталоемкости и увеличит число и объемы рисков передаваемых в зарубежные перестраховочные компании.

Следует учитывать, что макроэкономическая конъюнктура, за которой следует отечественный страховой и перестраховочный рынок, не всегда будет

такой, какой была в 2006 г., когда, по общему признанию, отечественная экономика достигла пика доходов от сырьевого экспорта, ставших, в свою очередь, основой неравномерного роста платёжеспособного спроса на страхование.

Экономическое и социальное развитие общества по законам диалектики наряду с подъемом имеет и спады. Цикличность их различна как по срокам, так и по глубине падения. Пример тому разразившейся мировой финансовый кризис начавшийся в 2002 году в США и охвативший все континенты.

Фактически ожидаемые изменения в социально-экономическом развитии России прогнозировались еще в 2007 г.

Среднесрочный прогноз МЭРТа («Сценарные условия социально-экономического развития Российской Федерации на 2008 год и на период до 2010 года и предельные уровни цен (тарифов) на продукцию (услуги) субъектов естественных монополий на 2008 год»), одобренный правительством РФ 22 марта 2007 г. проект бюджета РФ на 2008 г. и на период до 2010 г., среднесрочный прогноз ЦСР (Центр стратегических разработок) при правительстве РФ (доклад «Анализ последствий возможного снижения мировых цен на нефть для российской экономики», подготовленный в рамках проекта «Стратегический аудит Российской Федерации»), говорят о том, что в среднесрочной перспективе отечественной экономике и, соответственно, отечественным потребителям страховых услуг придётся столкнуться с серьезными ограничениями, которые станут следствием реализации тенденций, сформировавшихся в неравномерно развитой сырьевой экономике, в которую превратился хозяйственный комплекс РФ.

Начавшийся мировой финансовый кризис привел к серьезному экономическому спаду в мировой системе. Не обошел кризис стороной и Россию. Цены на энергоносители снизились в 2,5 раза, снизился экспорт металла, целый ряд предприятий, в первую очередь машиностроения, снизились объемы производства, осуществляется переход на сокращенную рабочую неделю, вводятся неоплачиваемые отпуска, происходит сокращение

персонала и рост числа безработных. Правительством принимаются меры по смягчению влияния кризиса. Особое внимание обращается на незаконное увольнение, на создание условий по сохранению рабочих мест.

Для того чтобы избежать негативных последствий пассивного следования страхового и перестраховочного рынка за ухудшающейся макроэкономической конъюнктурой, примитивной зависимости от цен на энергоносители и сырьё должна быть противопоставлена научно обоснованная политика по реализации конкурентных преимуществ российской экономики. Соответствующие разработки имеются и в научном сообществе и на правительственном уровне и находят свое практическое применение.

Растущая экономическая стабильность страны, начавшаяся переориентация с сырьевых на перерабатывающие отрасли дают свои определенные результаты.

2007 год закончен с темпами прироста ВВП в 7 %, причем прирост обеспечен главным образом за счет перерабатывающих отраслей, в первую очередь машиностроения.

Сделан существенный крен в сторону науки и наукоемких отраслей.

Ряд серьезных программ принятых в 2007 по авиационному комплексу, судостроению, атомной энергетике и др. направлены в первую очередь на развитие машиностроения. Значительные средства из стабилизированного и резервного фондов направляются на транспортное и дорожное строительство, на создание мощностей по глубокой переработке углеводородного сырья. Выполнение принятых программ поднимут на качественно новый уровень экономику страны, что существенно оживит отечественный страховой рынок.

Создаваемые и возрождаемые крупные промышленные комплексы требуют серьезной страховой защиты с возрастающей страховой ответственностью и требующей страхования.

Принимаемые меры по переориентации промышленности от сырьевого направления к перерабатывающим и наукоемким отраслям позволило и страховому сектору в экономике сохранить свои темпы.

Рынок реального перестрахования сможет развиваться за счет возможного превращения российского перестраховочного рынка из местного (локального) в региональный. Осуществление этой идеологии развития возможно на основе государственно-частного партнёрства в сфере реализации экспортного потенциала российского перестрахования.

Основным содержанием этой работы способно стать активное включение отечественных поставщиков перестраховочных услуг в реализацию политики государства по поддержке внешнеэкономической экспансии российского капитала, получившей новый импульс в феврале 2007 г. и направленной на приоритетное развитие внешнеэкономических связей. Глобальные конкурентные преимущества России, накопленный страной с начала нынешнего века значительный экономический потенциал могут и должны быть конвертированы сегодня в политику поддержки внешнеэкономической экспансии отечественных перестраховщиков.

Зарубежные конкуренты российских поставщиков перестраховочных услуг также активно используют в рыночных отношениях свои глобальные конкурентные преимущества, заключающиеся, прежде всего, в лёгком доступе компаний, являющихся основными поставщиками капитала для международных перестраховщиков, к мировому рынку капитала, который в существенной степени поддерживается неограниченным эмиссионным возможностям Федеральной резервной системы США. В этих условиях использование накопленного потенциала российской экономики для поддержки отечественного перестраховочного бизнеса представляется вполне оправданным.

К настоящему моменту российские поставщики перестраховочных услуг достигли профессионального уровня, накопили необходимый опыт и знания, достаточные для решения задач значительного расширения перестраховочных операций и активизации присутствия российского капитала в странах ближнего зарубежья и «третьего мира». Экспорт перестраховочных услуг отечественными компаниями имеет не только значение самостоятельного

и перспективного вида бизнеса, но может служить и серьёзной опорой для надёжной защиты российских инвестиционных программ за рубежом, расширения экспорта высокотехнологичных товаров и услуг.

Ряд российских перестраховочных компаний существенно нарастили свой капитал и в настоящее время в состоянии брать на перестрахование не только крупные риски отечественного страхового рынка, но, соответственно, активно сотрудничать с зарубежными страховыми и перестраховочными компаниями.

Определёнными препятствиями для реализации предпринимательского потенциала российских экспортёров перестраховочных услуг является их небольшая, по мировым меркам, капитализация и отсутствие достаточно высоких международных рейтингов финансовой устойчивости. В существовании этих проблем нет вины отечественных поставщиков перестраховочных услуг. Проблемы, прежде всего, являются следствием неблагоприятных макроэкономических условий функционирования страхового рынка, сложившихся в конце прошлого века. В настоящее время, после достижения в стране макроэкономической стабилизации, сформировались предпосылки для качественного сдвига в развитии отечественного перестрахования и, в частности, для реализации его экспортного потенциала.

Для этого представляется целесообразным активно использовать возможности создаваемой в настоящее время российской государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности».

Использование материалов создаваемого банка нашло широкий отклик на прошедшей в марте 2007 года конференции перестраховщиков, на заседании Правительства РФ, на которых было вынесено ряд конкретных предложений по использованию потенциала банка развития для поддержки экспорта перестраховочных услуг отечественными поставщиками на основе механизма государственно-частного партнерства, реализуемого через механизм предоставления гарантий банка отечественным перестраховщикам.

8.20 Контрольные вопросы

- 1 Какова экономическая сущность страхования?
- 2 Какую роль играет перестрахование в повышении финансовой устойчивости страховых операций?
- 3 Что представляет собой собственное удержание цедента, и для чего оно предназначено?
- 4 Какие факторы служат основой определения лимитов собственного удержания?
- 5 Перечислите функции андеррайтера в перестраховании.
- 6 Что такое заработанная премия и как она рассчитывается?
- 7 На каких принципах строятся отношения между перестраховщиком и перестрахователем и в чем заключаются эти принципы?
- 8 В чем заключаются положительные и отрицательные моменты договоров факультативного, облигаторного и факультативно-облигаторного перестрахования?
- 9 Назовите сходства, различия, раскройте содержание активного и пассивного перестрахования?
- 10 Назовите отличительные признаки пропорционального и непропорционального перестрахования.
- 11 Какова роль и место перестрахования на международном страховом рынке?
- 12 Что понимается под страховым слипом?
- 13 Пул, его назначение и роль в страховании?
- 14 Принципы активного и пассивного перестрахования, количественного и качественного деления риска?

8.21 Тесты

1 Перестраховщик:

- а) принимающий риск;
- б) передающий риск.

2 Перестрахование:

- а) участие в договоре страхования несколько страховщиков;
- б) риск остается на ответственности страховщика;
- в) дробление риска и передача его частей другим страховым организациям.

3 Цедент:

- а) отдающий риск;
- б) принимающий риск.

4 Цессионарий:

- а) отдающий риск;
- б) принимающий риск.

5 Предел ответственности перестраховщика:

- а) риск полностью принимается на собственное удержание;
- б) устанавливается органами надзора;
- в) зависит от собственных средств;
- г) зависит от желания страховой организации.

6 Лимит собственного удержания:

- а) выбирается страховщиком;
- б) устанавливается органами Госнадзора;
- в) рассчитывается с учетом активов.

7 Количественное перестрахование:

- а) риск передается максимально в перестрахование как «невыгодный»;
- б) риск не покрывается страховщиком из-за недостаточных

собственных активов.

8 При перестраховании:

- а) передается весь риск принятый страховщиком;
- б) передается часть риска.

9 Договор факультативного перестрахования относится:

- а) к обязательной форме;
- б) к добровольной форме.

10 Договор облигаторного перестрахования:

- а) работа с каждым перестраховщиком по конкретному единичному договору и риску;
- б) работа по передаче однородных рисков по всем заключенным договорам.

11 Договор квотного перестрахования:

- а) размер собственного удержания в пределах расчетной ответственности;
- б) размер собственного удержания в пределах оговоренного договором размера;
- в) передается в перестрахование разница между общей страховой ответственностью и собственной расчетной ответственностью;
- д) передается в перестрахование разница между общей страховой ответственностью и собственной долей, указанной в договоре.

12 Договор эксцедента суммы:

- а) собственное удержание в пределах собственной расчетной ответственности;
- б) собственное удержание в пределах доли, указанной в договоре облигаторного перестрахования.

13 Договор перестрахования убытков:

- а) убыток по всему страховому портфелю;
- б) убыток по отдельному договору;
- в) убыток по определенной группе рисков.

14 Договор факультативного перестрахования:

- а) риски автоматически передаются участникам договора;
- б) по каждому договору персональный поиск перестраховщиков.

15 В каком случае применяется договор перестрахования убыточности:

- а) при выплатах превышающих общее поступление страховых платежей;
- б) при выплатах, превышающих убытки по единичному договору собственного удержания, но ниже установленной в договоре суммы, составляющей верхнюю границу ответственности перестраховщика.

16 Преимущество квотного договора:

- а) сбалансированность страхового портфеля;
- б) незначительные трудовые затраты;
- в) достаточно высокие комиссионные;
- г) возможность принять ответственность в пределах расчетной;
- д) автоматическая передачи риска.

17 Преимущество эксцедентного договора:

- а) несбалансированность страхового портфеля;
- б) собственное удержание в пределах допустимого размера

собственного удержания.

- в) незначительные трудовые затраты.

18 Использование «Слипа»:

- а) при договорах облигаторного перестрахования;
- б) при договорах факультативного перестрахования;
- в) при договорах облигаторно-факультативного перестрахования
- г) при договорах квотного перестрахования.

19 Страховой пул:

- а) передача в пул членами пула всех заключенных договоров;
- б) передача в пул части договоров;
- в) передача в пул договоров по определенным рискам;
- г) передача в пул специфических и особо крупных рисков.

20 Использование слипа:

- а) до заключения договора страхования;
- б) до поступления страхового платежа по договору страхования;
- в) при поступлении страхового платежа по договору страхования.

9 Страхование выезжающих за границу

9.1 Необходимость и виды страховых услуг для выезжающих за границу

Страхование граждан, выезжающих за границу, имеет своей целью оказать туристу необходимую защиту от непредвиденных расходов во время его пребывания на территории других стран. Специфика этого вида страхования состоит в том, что страховая компания предлагает клиентам специально разработанный перечень страховых услуг с учетом степеней риска по всевозможным страховым случаям. На западном страховом рынке действует ряд компаний, специализирующихся в данной области страхования. Их основными клиентами являются многочисленные туристические агентства, ежегодно обслуживающие огромный поток туристов. Среди услуг, предлагаемых вышеупомянутыми страховыми компаниями, можно выделить следующие:

- страхование медицинских расходов;
- страхование от несчастных случаев;
- страхование багажа;
- страхование расходов при отмене поездки;
- страхование гражданской ответственности туриста перед третьими лицами;
- страхование гражданской ответственности туристической организации перед туристами;
- автострахование на поездку;
- страхование от несчастного случая на время перелета.

Данные страховые программы предлагают как по отдельности, так и в комплексных страховых пакетах по более привлекательным тарифам.

9.2 Страхование медицинских расходов при выезде за границу

Страхование медицинских расходов проводится в иностранной валюте в пределах установленной в тарифах страховой суммы. Страховое покрытие предоставляется на случай возникновения расходов, вызванных внезапным заболеванием и/или несчастным случаем во время нахождения застрахованного за границей. При этом возмещаются расходы по стационарному лечению, размещению в больнице, диагностическим исследованиям, проведению операций, приобретению медикаментов, транспортировке машиной скорой помощи, амбулаторному лечению, на проведение медицинской эвакуации (включая расходы на сопровождающее лицо), репатриации останков, захоронению за границей.

Не покрываются страховой защитой хронические заболевания, известные к моменту заключения договора страхования, нервные и психические расстройства, пластическая хирургия, протезирование, физиотерапия и т. д. Кроме того, не покрываются риски, связанные с участиями в военных действиях, забастовках и спортивных соревнованиях.

Оплата услуг по амбулаторному лечению осуществляется за границей самими застрахованным, а после его возвращения из поездки возмещается страховой компанией при предоставлении документов, подтверждающих обращение к врачу и указывающих на размер понесенных в связи с этим расходов.

Оплата медицинских услуг, связанных со стационарным лечением, осуществляется непосредственно специализированной службой, представленной в лице иностранной сервисной компании «ассистанс», которую с российским страховщиком связывают договорные отношения.

Дифференциация в оплате по стационарному и амбулаторному лечению обусловлена, в первую очередь, тем, что расходы по амбулаторному лечению, как правило, связаны с нетяжелыми повседневными заболеваниями, размеры их невелики (30 – 200 долл. США) и могут быть на месте оплачены самим

застрахованным. Это способствует также сокращению банковских расходов страховщика при частных переводах незначительных сумм за границу на счета врачей или клиник, проводивших амбулаторное лечение. В исключительных случаях, когда расходы по амбулаторному лечению оказываются слишком большим или когда у застрахованного не оказывается денег, чтобы оплатить лечение, служба «ассистанс» по поручению страховщика оплачивает их на месте.

Договор страхования осуществляется без медицинского освидетельствования. При его заключении необходимо правильно выбрать страховую сумму. Несмотря на то, что страховая сумма выбирается по желанию клиента, важно установить ее в соответствии с рекомендациями консульских служб ряда стран, где подобное страхование является обязательным. Если страховая сумма будет ниже установленных консульством требований, застрахованному может быть отказано в получении въездной визы.

Действие страхового покрытия распространяется на весь период пребывания за границей и прекращается с окончанием поездки при пересечении границы.

Если выезд застрахованного из-за границы в определенные договором сроки по медицинским показаниям и при наличии соответствующего медицинского заключения невозможен, ответственность страховщика по данному случаю распространяется дополнительно на период до 4 недель. Договор страхования заключается на срок не более одного года и в любое время может быть расторгнут по письменному уведомлению одной из сторон. При этом страхователю возвращается премия за неистекший период страхования.

9.3 Страхование от несчастных случаев

По страхованию от несчастных случаев в пределах страховой суммы страховая компания выплачивает страховое возмещение в случае смерти, получения инвалидности 1-ой, 2-ой или 3-ей группы и при получении травмы в следующих размерах:

- 100 % страховой суммы – в случае смерти или получения инвалидности 1-ой группы;
- 75 % страховой суммы – в случае наступления инвалидности 2-ой группы;
- 50 % страховой суммы - в случае наступления инвалидности 3-ой группы.

При получении застрахованным травмы размер страховой выплаты определяется Таблицей размеров страховых выплат по страхованию от несчастных случаев.

Страховое покрытие действует круглые сутки на протяжении всего времени пребывания за границей. Страховая сумма устанавливается по желанию застрахованного и может быть определена в пределах 1 тыс. – 5 тыс. долл. США.

Страхование от несчастного случая при выезде за границу присутствует практически во всех комбинированных пактах, предлагаемых зарубежными страховыми компаниями. Страховое возмещение выплачивается в случае смерти или получения инвалидности в пределах установленных сумм. Причем страховая сумма на случай получения инвалидности всегда выше, чем на случай смерти. В мировой практике страховых компаний данные страховые суммы установлены в среднем в следующих пределах: по смерти – 150 тыс. долл. США; по инвалидности – 200 тыс. долл. США.

9.4 Страхование багажа

По страхованию багажа страховщик возмещает расходы, возникшие в результате полной гибели, повреждения, кражи или пропажи багажа застрахованного в пределах установленной в договоре суммы.

Под багажом подразумеваются личные вещи застрахованного, перевозимые им в ходе поездки за границу как в виде багажа, сданного в транспортную организацию, так и в виде ручной клади, а также вещи, находящиеся на теле и в одежде застрахованного. Багажом считаются также вещи, приобретенные застрахованным в ходе поездки.

Страховщик производит выплату страхового возмещения, если страховой случай наступил в результате:

- кражи со взломом, бандитского нападения, шантажа, преднамеренной порчи застрахованных вещей третьими лицами;
- потери багажа, за исключением случаев грубой небрежности застрахованного (забытые в любом месте вещи);
- дорожно-транспортного происшествия или несчастного случая с застрахованным;
- непредвиденного, внезапного воздействия воды, включая последствия выпадения осадков;
- бури, пожара, удара молнии, взрыва.

Страховщик возмещает также расходы по ремонту, экспертизе, хранению и пересылке найденных вещей, по спасению и приведению в порядок застрахованного имущества, если это связано с наступлением страхового случая.

Страховое покрытие не распространяется на ряд предметов, традиционно исключаемых из страхования в практике работы страховых компаний. Это деньги, драгоценности, ценные бумаги, документы и т.д.

9.5 Страхование расходов, связанных с невозможностью совершить поездку

На российском страховом рынке находит практическое использование страхование расходов, связанных с невозможностью совершить поездку. Страховая организация покрывает реально понесенные застрахованным расходы, связанные с невыездом последнего в запланированную заграничную поездку, если это обусловлено следующими причинами:

- смерть, внезапное расстройство здоровья застрахованного, его супруги или близкого родственника;
- повреждение имущества застрахованного в результате пожара, воздействия окружающей среды, внешних факторов, а также умышленного нанесения ущерба имуществу застрахованного третьими лицами;
- приходящееся на период страхования судебное разбирательство, в котором застрахованный участвует по решению суда;
- получение вызова для выполнения воинских обязанностей;
- неполучение въездной визы при своевременной подаче документов на оформление.

Размер понесенных расходов определяется туристическим агентством в соответствии со ставками штрафных санкций, установленными в договоре по предоставлению туристических услуг или при предъявлении соответствующих документов о штрафных санкциях из транспортной компании, консульства, гостиницы.

Страховая компания возмещает также дополнительно возникшие расходы при досрочном вынужденном возвращении застрахованного из-за границы (передача срочного сообщения, доплата за авиабилет)

Данный страховой продукт является новым на российском страховом рынке. В настоящее время этот вид страхования продается лишь в нескольких Страховых компаниях, в то время, как на Западе он распространен достаточно широко и является одним из основных в составе комплексного пакета.

9.6 Страхование медицинских расходов для выезжающих за границу через международную систему бронирования «Старт-Амадеус»

В настоящее время все более широкое применение находят услуги международных систем бронирования и резервирования. Одной из крупнейших подобных систем является «Старт-Амадеус» («Start Amadeus»). Подобные системы устанавливаются в офисах туристических агентств и позволяют получить широкий спектр услуг: от заказа авиабилета до бронирования билетов на различные развлекательные мероприятия. В том числе каждый турист может приобрести страховой полис, обезопасив себя от различного рода неожиданностей на время путешествия.

9.7 Контрольные вопросы

- 1 Виды страхования, используемые при выезде граждан за рубеж.
- 2 Виды покрываемых рисков по медицинскому страхованию для лиц, выезжающих за границу.
- 3 Порядок заключения договоров страхования лиц выезжающих за границу.
- 4 Порядок расчетов при страховых событиях с лицами, имеющими полис медицинского страхования и страхования от несчастных случаев граждан выезжающих за рубеж.
- 5 Страховая сумма по медицинскому страхованию и страхованию от несчастных случаев, тарифы по договорам для лиц выезжающих за рубеж.
- 6 Порядок заключения договоров и страхуемые риски при страховании багажа лицами выезжающими за границу.
- 7 Страхуемые риски, связанные с невозможностью совершить поездку.

9.8 Тесты

1 Выезжающим за границу в турпоездки предлагают заключить договор:

- а) страхование медицинских расходов;
- б) страхование домашнего имущества;
- в) страхование багажа;
- г) страхование КАРГО.

2 При амбулаторном лечении туриста оплата производится:

- а) туристом;
- б) страховой организацией по месту амбулаторного лечения;
- в) страховой компанией, выдавшей полис.

3 Страховой защитой лиц выезжающих за границу покрываются:

- а) лечение в больничных условиях лиц, получивших травму;
- б) лечение больных хроническими заболеваниями известными до выезда за границу;
- в) протезирование.

4 При стационарном лечении оплату медицинских расходов производит в больнице:

- а) сам больной, находящийся на лечении;
- б) иностранная сервисная служба «ассистанс»;
- в) страховая компания, выдавшая полис.

5 Страховая сумма при страховании от несчастного случая устанавливается в размере:

- а) не выше 10000 дол. США;
- б) не выше 5000 дол. США;
- в) не выше 800 дол. США;

г) любая сумма названная страхователем.

6 Страховое возмещение при страховании груза выехавшего за границу выплачивается, если страховой случай произошел в результате:

- а) ДТП или несчастного случая с застрахованным;
- б) потери багажа забытого в порту отправления;
- в) кражи со взломом номера проживания туриста;
- г) пропажи денег.

7 К рискам, связанным с невозможностью совершить поездку относятся:

а) неполучение выездной визы при своевременной подаче документов на оформление;

- б) приглашение в турпоход со сплавом по горным рекам Башкирии;
- в) внезапное расстройство здоровья застрахованного.

10 Всемирная торговая организация: основные аспекты

10.1 История создания, основные цели и принципы ВТО

30 октября 1947 года было подписано Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ), дополнившее экономическую конструкцию, основанную на Бреттон-Вудских соглашениях. Со временем образовалась одноименная международная организация с постоянно действующим Секретариатом. Такое превращение весьма ощутимо сказалось на международной торговле. ГАТТ играло ключевую роль в ее развитии.

Однако вследствие изменений в мире, произошедших в последней четверти XX века, на мировом рынке появились новые участники, а некоторые из развивающихся стран, ранее входивших в ГАТТ, значительно укрепили свои позиции и уже не были согласны с существовавшим положением вещей. Кроме того, начали бурно развиваться новые сферы торговли (например, торговля услугами), которые не были урегулированы ГАТТ.

Имели место «добровольные» ограничения экспорта, которые вынуждены были брать на себя страны-экспортеры под нажимом более сильных конкурентов, располагавших соответствующими рычагами давления. Например, использовались угрозы перекрытия всякой возможности экспорта путем прямых импортных запретов под видом антидемпинговых мероприятий, угрозы лишения финансовой помощи и т.д. Подобные действия применялись и по отношению к России и повлекли количественные ограничения на коммерческие услуги по космическим запускам спутников.

Все названные обстоятельства способствовали тому, что участники ГАТТ с каждым годом все настойчивее стали ставить вопрос о проведении нового раунда ГАТТ для рассмотрения перечисленных актуальных проблем регулирования различных аспектов мировой торговли, включая и создание международной организации с соответствующим статусом и функциями.

Впервые о необходимости таких переговоров заговорили в ноябре 1982 года на совещании министров государств-членов ГАТТ в Женеве. Впоследствии эти переговоры получили известность как Уругвайский раунд, начавшийся в сентябре 1986 года и продолжавшийся более семи лет.

15 апреля 1994 года в Марракеше был принят Заключительный акт и подписано Соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (ВТО). К этому Соглашению в пакете прикладываются 4 приложения. Причем, вступая в ВТО, каждый ее член обязан принять все документы, кроме приложения 4. Таким образом, государства-участники не могут ограничиться подписанием лишь выгодных для них актов, не подписывая невыгодных.

Итак, ВТО, являющаяся преемницей ГАТТ, начала свою официальную деятельность с 1 января 1995 года. Ее учредителями являлись 104 государства – члена ГАТТ, сейчас эта организация насчитывает свыше 140 стран-участниц. Более 30 стран имеют статус наблюдателя и ведут переговоры о присоединении (в том числе и Россия). ВТО призвана регулировать торгово-политические отношения участников Организации на основе пакета Соглашений Уругвайского раунда многосторонних торговых переговоров (1986-1994 гг.), и эти документы являются правовым базисом современной международной торговли.

Соглашение об учреждении ВТО предусматривает создание постоянно действующего форума стран-членов для урегулирования проблем, оказывающих влияние на их многосторонние торговые отношения, и контроля за реализацией соглашений и договоренностей Уругвайского раунда. ВТО функционирует во многом так же, как и ГАТТ, но при этом осуществляет контроль за более широким спектром торговых соглашений (включая торговлю услугами и вопросы торговых аспектов прав интеллектуальной собственности) и имеет гораздо большие полномочия в связи с совершенствованием процедур принятия решений и их выполнения членами организации. Неотъемлемой частью ВТО является уникальный механизм разрешения торговых споров.

Главной задачей этой влиятельной международной экономической организации является либерализация мировой торговли.

Основополагающими принципами ГАТТ/ВТО являются: торговля без дискриминации, т.е. взаимное предоставление режима наибольшего благоприятствования (РНБ) в торговле и национального режима товарам и услугам иностранного происхождения; регулирование торговли преимущественно тарифными методами; отказ от использования количественных и иных ограничений; транспарентность торговой политики; разрешение торговых споров путем консультаций и переговоров и т.д.

В преамбуле Соглашения закреплены следующие цели ВТО:

- повышение уровня жизни и доходов;
- достижение полной занятости;
- рост производства и торговли товарами и услугами;
- целесообразное использование мировых ресурсов.

Однако ВТО не является организацией свободной торговли, так как допускает использование тарифов и других форм защиты. В издании Отдела информации ВТО говорится, что ее «правильнее называть системой правил и норм, направленных на поощрение открытой и справедливой конкуренции».

Осторожно нужно подходить и к провозглашенной либерализации международной торговли, позволяющей странам сконцентрировать свой экономический потенциал в тех областях, где они могут достичь наилучших результатов. Устранение барьеров на пути развития международной торговли несомненно имеет важное положительное значение. Тем не менее, если попытаться чуть-чуть глубже осмыслить данное положение, то сразу становится ясно, что наибольшие конкурентные преимущества в результате всей деятельности ВТО получают предприниматели именно экономически более развитых стран. Таким образом, можно предположить, что ВТО образована, в первую очередь, для защиты интересов стран с сильной экономикой, создания для них новых сырьевых рынков и рынков сбыта.

10.2 Функции и структура ВТО

ВТО играет ключевую роль в развитии современных интеграционных процессов в мировой экономике.

Важнейшими функциями ВТО являются: контроль за выполнением соглашений и договоренностей пакета документов Уругвайского раунда; проведение многосторонних торговых переговоров (МТП) и консультаций между заинтересованными странами-членами; разрешение торговых споров; мониторинг национальной торговой политики стран-членов; техническое содействие развивающимся государствам по вопросам компетенции ВТО; сотрудничество с международными специализированными организациями. Так, ВТО был заключен ряд соглашений о сотрудничестве с такими ведущими международными организациями в смежных областях, как Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международный валютный фонд (МВФ), Международный банк реконструкции и развития (МБРР).

Общие преимущества от членства в ВТО можно сформулировать следующим образом:

- создание более благоприятных условий доступа на мировые рынки товаров и услуг на основе предсказуемости и стабильности развития торговых отношений со странами-членами ВТО, включая транспарентность их внешнеэкономической политики;
- доступ к механизму ВТО по разрешению споров, обеспечивающему защиту национальных интересов, если они ущемляются партнерами, и таким образом устранение дискриминации;
- реализация своих текущих и стратегических торгово-экономических интересов путем эффективного участия в МТП при выработке новых правил международной торговли.

Все страны-члены ВТО принимают обязательство по выполнению основных соглашений и юридических документов, объединенных термином «Многосторонние торговые соглашения» (МТС). Таким образом, с правовой

точки зрения система ВТО представляет собой своеобразный многосторонний контракт (пакет соглашений), нормами и правилами которого регулируется примерно 96 % всей мировой торговли товарами и услугами.

Для обеспечения выполнения своих функций ВТО имеет определенное внутреннее строение, то есть структуру.

Высшим органом выступает Конференция министров, объединяющая представителей всех стран-членов. Конференция правомочна принимать решения по всем вопросам, являющимся предметом принятых ранее документов ВТО, также на ней согласовываются решения, связанные с дальнейшим развитием этой организации. Конференции созываются не реже 1 раза в 2 года.

В периоды между Конференциями министров ее функции возложены на Генеральный совет ВТО, открытый для участия представителей всех стран-членов и созываемый по мере необходимости. Он решает текущие и процедурные вопросы. Помимо выполнения регулярной работы Генеральный совет одновременно действует в двух особых формах: является высшей инстанцией для урегулирования конфликтов в рамках ВТО; выступает в качестве органа по наблюдению за торговой политикой отдельных стран. Также в структуре ВТО имеются около 20 комитетов и Секретариат.

10.3 Процедура присоединения к ВТО. Значение ВТО в современном мире

Процедура присоединения к Всемирной торговой организации, выработанная за полвека существования ГАТТ/ВТО, многопланова и состоит из нескольких этапов. Как показывает опыт стран-соискателей, этот процесс занимает в среднем 5-7 лет.

На первом этапе в рамках специальных Рабочих групп (РГ) происходит детальное рассмотрение на многостороннем уровне экономического механизма и торгово-политического режима присоединяющейся страны на предмет их

соответствия нормам и правилам ВТО. После этого начинаются консультации и переговоры об условиях членства страны-соискателя в данной организации, которые, как правило, проводятся на двустороннем уровне со всеми заинтересованными странами-членами РГ.

Прежде всего, переговоры касаются «коммерчески значимых» уступок, которые страна-соискатель будет готова предоставить членам ВТО по доступу на ее рынки (фиксируются в двусторонних Протоколах по доступу на рынки товаров и услуг), а также по формату и срокам принятия на себя обязательств по Соглашениям, вытекающих из членства в ВТО (оформляется в Докладе РГ).

В свою очередь, присоединяющаяся страна, как правило, получает права, которыми обладают и все другие члены ВТО, что практически будет означать прекращение ее дискриминации на внешних рынках. В случае противоправных действий со стороны какого-либо члена организации, любая страна сможет обращаться с соответствующей жалобой в Орган по разрешению споров (ОРС), решения которого обязательны для безусловного исполнения на национальном уровне каждым участником ВТО.

В соответствии с установленной процедурой результаты всех проведенных переговоров по либерализации доступа на рынки и условия присоединения оформляются следующими официальными документами:

- докладом Рабочей группы, где изложен весь пакет прав и обязательств, которые страна-соискатель примет на себя по итогам переговоров;
- списком обязательств по тарифным уступкам в области товаров и по уровню поддержки сельского хозяйства;
- перечнем специфических обязательств по услугам и Списком изъятий из РНБ;
- протоколом о присоединении, юридически оформляющим достигнутые договоренности на двух- и многостороннем уровнях.

Одним из главных условий присоединения новых стран к ВТО является приведение их национального законодательства и практики регулирования

внешнеэкономической деятельности в соответствии с положениями пакета соглашений Уругвайского раунда.

На заключительном этапе присоединения происходит ратификация национальным законодательным органом страны-соискателя всего пакета документов, согласованного в рамках Рабочей Группы и утвержденного Генеральным советом. После этого указанные обязательства становятся частью документов ВТО и национального законодательства, а сама страна-кандидат получает статус члена ВТО.

Значительное расширение сферы компетенции ВТО и увеличение числа стран-участниц означает, что эта организация все больше утверждается в мире как создатель глобальной торговой системы, основанной на общепризнанных правилах для всех участников. Страны же, находящиеся вне сферы действия правил ВТО, во-первых, могут оказаться на периферии современных международных торговых отношений, а во-вторых - все-таки будут вынуждены играть по правилам ВТО, но лишь в пассивном качестве.

ВТО, членами которой является большинство стран мира, стала мировым координирующим и управляющим центром в области торговли. Ее решения обеспечены принуждением, которое в любой момент могут применить к нарушителю развитые страны помимо формальных предусмотренных учредительными документами процедур.

ВТО способствует прогрессивному развитию всех стран-участниц, однако, одни получают больше для такого развития, другие — несоизмеримо меньше. Каждое государство движется своим путем, как и везде, здесь не может быть полного равенства, но неоспоримой заслугой ВТО можно считать и то, что в рамках этой организации было создано юридическое равенство возможностей всех участников.

Выступая по мере необходимости своеобразным форумом для обсуждения наиболее важных направлений развития мировой торговли, ВТО экономит средства десятков государств и позволяет оперативнее принимать согласованные решения.

10.4 Российский страховой рынок на пороге вступления в ВТО

Негосударственное страхование в России с использованием рыночных отношений возникло в 1988 году с созданием кооператива Москва – АСКО.

Начиная с 1990 года создание страховых организаций набирало темпы и к 1996 году число их превышало 2800.

До 1992 года страховщики работали с использованием закона и правил Госстраха с некоторой их модернизацией и приспособлением к рыночным условиям.

22.11.1992 года был принят закон «О страховании».

В дальнейшем было внесено ряд поправок и уточнений и в новой редакции он принят как закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации».

Российский страховой рынок увеличивал число субъектов рынка, в тоже время оставался с низкой капиталоемкостью, профессионально слабо подготовленным. В практической деятельности преобладали «серые» схемы страхования, позволяющие уходить от налогов. Практически отсутствовали классические схемы долгосрочного страхования жизни.

Перечисленные проблемы являлись серьезным препятствием в развитии и совершенствовании отечественного страхового рынка и выхода его на мировой рынок.

Задачи развития страхования были определены в Основных направлениях развития национальной системы страхования в Российской Федерации в 1998-2000 гг., утвержденных постановлением Правительства РФ от 01.10.1998 № 1139. Однако большинство из них решить не удалось вследствие негативного влияния многих факторов влияющих на конъюнктуру страхового рынка. Новые задачи по развитию страхового дела на период с 2002 по 2007 гг. были обозначены в Концепции развития страхования в Российской Федерации, одобренной распоряжением Правительства РФ от 25.09.2002 № 1361-р.

Выделим основные из них:

- развитие системы обязательного государственного и обязательного страхования;
- развитие и совершенствование системы добровольного страхования;
- повышение капитализации рынка страховых услуг;
- совершенствование налогообложения страховой деятельности;
- совершенствование инвестиционной политики;
- повышение качества функционирования национальной страховой системы при конкуренции со страховщиками, капитал которых сформирован с участием иностранных инвесторов;
- поэтапная интеграция национальной системы страхования с международным страховым рынком;
- совершенствование государственного контроля и надзора за страховой деятельностью.

Эти и многие другие задачи частично решены. Решения других -находятся лишь на стадии разработки.

Кроме того, 16 ноября 2007 года Минфин внес в правительство «Стратегию развития страховой отрасли в РФ на 2008-2012 годы» - документ, определяющий основные изменения в госрегулировании рынка на ближайшие годы. Следование предыдущей Концепции обернулось для отрасли сокращением числа участников в полтора раза. Ряд компаний были лишены лицензий, как неработающие, многие были поглощены более крупными (рисунок 10.1).

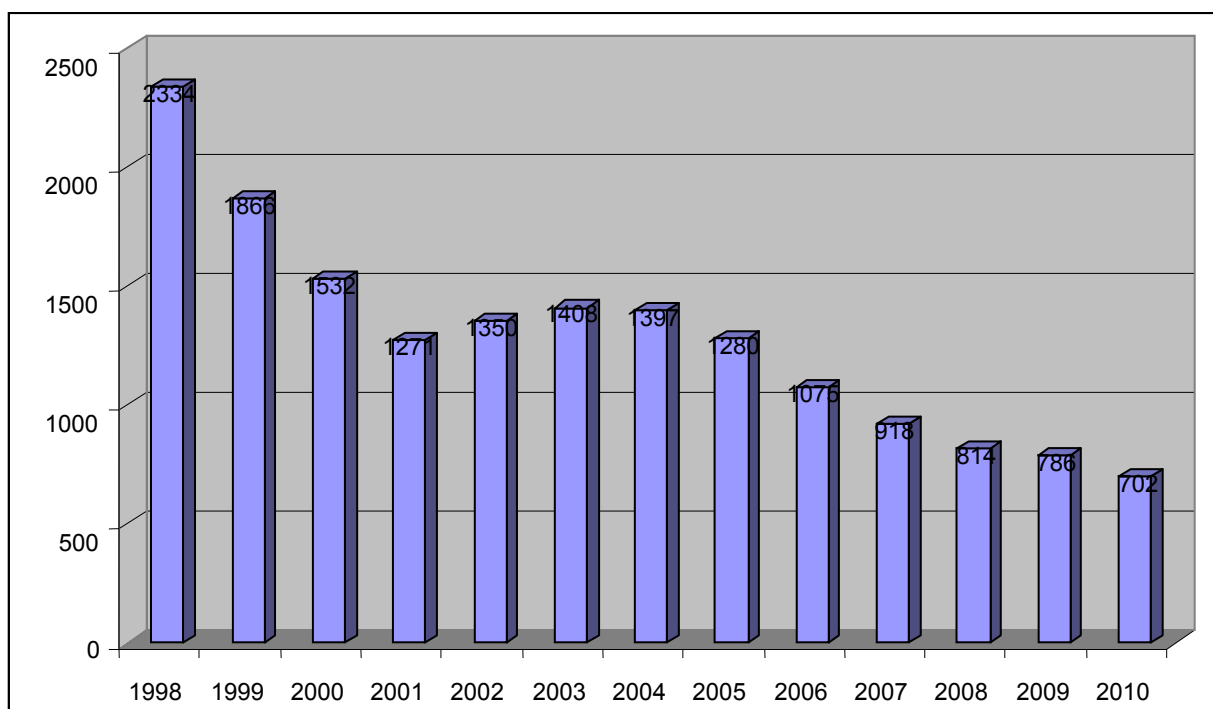


Рисунок 10.1 – Динамика изменения численности зарегистрированных страховых организаций за 1998 – 2010 гг. (данные указаны на 1 января каждого года)¹⁾

Уменьшение числа страховых организаций сопровождалось наращиванием уставного капитала. Объясняется это главным образом выполнением требований Концепции развития страхования в РФ от 25.09.2002 г. по поэтапному увеличению страховщиками уставного капитала, а также ужесточением борьбы Федеральной службы страхового надзора с псевдостраховыми операциями и компаниями, их осуществляющими.

Требование по наращиванию уставного капитала позволило резко повысить капиталоемкость страховщиков. Целый ряд компаний превысил миллиардную отметку по уставному капиталу. Среди них СОГАЗ, УралСиб, РОСНО, ВСК, Росгосстрах и др.

Совершенствование законодательных и нормативных документов, введение налогового кодекса расширило возможности предприятий по отнесению расходов по страхованию на себестоимость, как в отношении

¹⁾ Составлено по данным ФССН РФ

имущественного, так и личного страхования (гл. 25, ст. 255, 263, 264). Все это оказало существенное положительное влияние на развитие страхования.

Начиная с 2000 года, после дефолтовской стагнации, наметился определенный рост поступающих страховых платежей и соответственно выплат (рисунок 10.2).

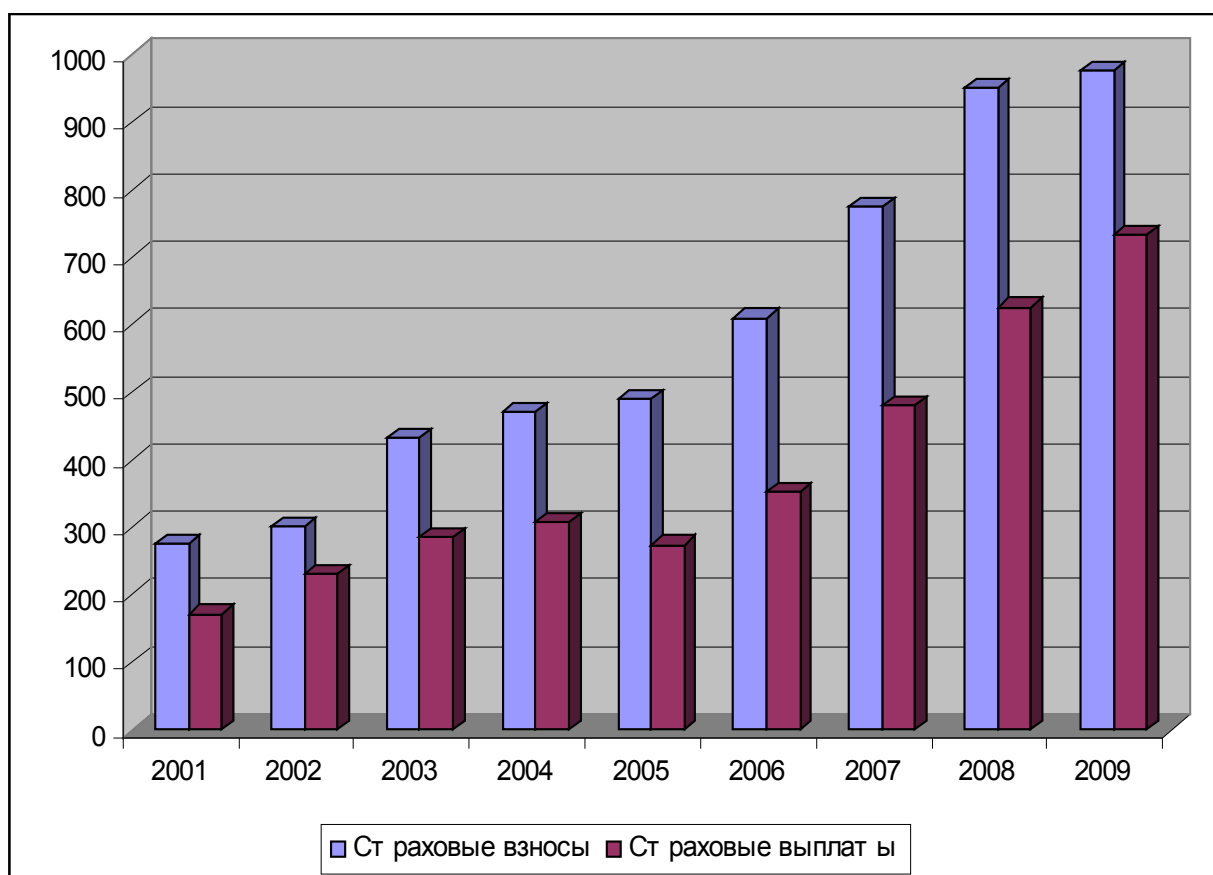


Рисунок 10.2 – Страховые взносы и выплаты в 2001 – 2009 гг., млрд. р.¹⁾

2002 – 2003 годы являлись годами очищения рынка от псевдостраховых «серых» схем по страхованию жизни. С вводом обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) заметно возросли поступления страховых платежей.

Рассматривая соотношения страховых выплат к страховым платежам следует отметить, что оно значительно отличается от сложившихся зарубежных показателей, где это соотношение находится в пределах 80 - 90 %. У нас же оно

¹⁾ Составлено по данным Министерства Финансов РФ, Государственного комитета статистики РФ

в целом значительно ниже и только по обязательным видам страхования близко к зарубежным.

Соотношение страховых выплат и взносов на протяжении последних лет остается приблизительно на одном уровне, за исключением 2005 года и 2006 года, где доля выплат по отношению к взносам значительно уменьшилась по добровольному страхованию. Снижение выплат по добровольным видам страхования объясняется в первую очередь завышением тарифов.

Уровень проникновения страхования в России сопоставим с такими странами как Колумбия (2,4 %), Иордания (2,4 %), Эстония (2,5 %) и Кения (2,5 %). В развитых странах Европы этот показатель составляет от 6 до 16 % (Австрия – 6,1 %. Германия – 6,7 %, Италия – 7,2 %. Нидерланды – 9,4 %. Франция – 11 %. Швейцария – 11 %, Великобритания – 16 %). В США доля страховой премии в ВВП в 2006 году составила 8,8 %, в Японии – 10,5 %, в Индии – 4,8 % (рисунок 10.3).

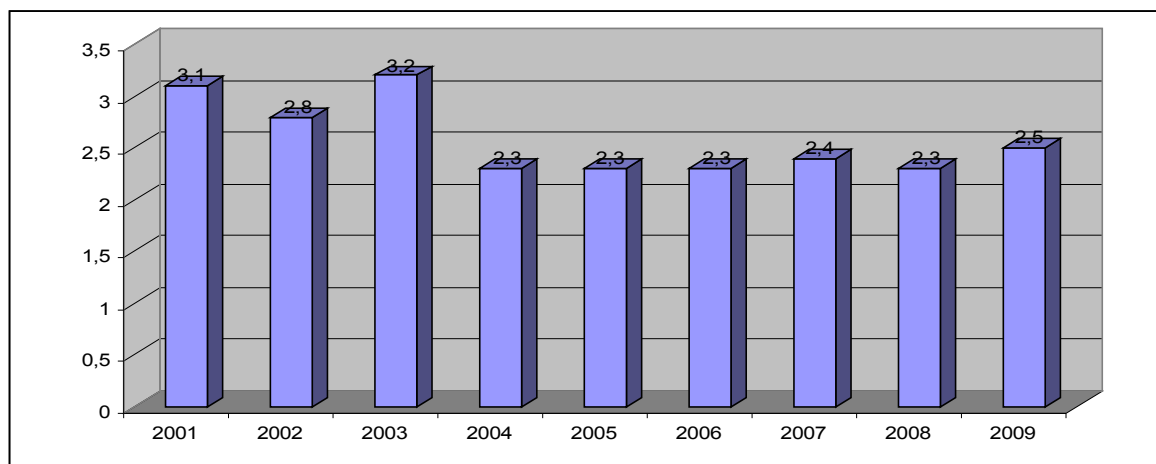


Рисунок 10.3 - Динамика доли страховой премии в ВВП в 2004-2008 гг. (%)¹⁾

Поступление страховых платежей по обязательным видам с принятием ОСАГО доля обязательных видов возросла и в 2008г.составила 50.9 % и общему поступлению страховых платежей.

Зарубежный опыт показывает, что рынок ОСАГО в конечном итоге всегда становится высоко центрированным. В странах Восточной Европы на

¹⁾ Составлено по данным ФССН РФ

долю 4 – 5 компаний лидеров обычно приходится от 80 % до 90 % всех поступлений. В России 90 % рынка контролируют 50 страховщиков.

Концепцией развития страхования в Российской Федерации от 25.09.2002 года обращалось внимание на развитие системы обязательного государственного страхования. Принимаемые в законодательном порядке виды обязательного страхования способствуют расширению страхового рынка. Привлекая широкий круг клиентуры, обязательное страхование тем самым способствует познанию сути страхования, выгоды страхования при случившихся событиях и их компенсации страховыми выплатами, фактически является дополнительной рекламой к заключению новых договоров по другим видам страхования.

В практическом использовании ряд достаточно опасных и государственно важных направлений хозяйственной деятельности еще законодательно не закреплён обязательным страхованием, хотя на них обращалось внимание и в выступлениях президента РФ, и законодательные предложения более 10 лет находятся на рассмотрении в думе. К ним относятся проекты законов по обязательному страхованию основных фондов и пожаро-взрывоопасных грузов. Важность этих законов неоспорима. Сохранность основных фондов - это сохранность и приумножение рабочих мест, последствия событий пожаров и взрывов непредсказуемы. В зарубежной практике в большинстве стран эти виды страхования законодательно закреплены и являются обязательными.

Не случайно в Германии страхование от пожара является главным в имущественном страховании, а остальные риски как дополнительные.

Рассматривая страховой рынок с позиции страхования жизни можно отметить существенное снижение ее доли в общем поступлении страховых платежей. Как уже отмечалось, начиная с 2001 года стал активизироваться процесс освобождения страховщиков от псевдосхем, страхования жизни с фактическим выводом их из сферы использования в 2005 году (таблица 10.1).

Таблица 10.1 - Страховые премии и выплаты по страхованию жизни, 2003–2009 гг.¹⁾

Показатель	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Страховые премии, млрд руб.	158,1	97,6	25,3	16	22,7	19,3	15,7
Прирост (убыль), %	-	-38	-74	-36,8	41,9	-15	-18,7
Страховые выплаты, млрд руб.	172,1	110,8	25,0	16,6	15,7	6,0	5,4
Прирост (убыль), %	-	-36	-75	-33,6	-5,4	-61,8	-10,0
Коэффициент выплат, всего, в %	108,9	113,5	98,8	103,8	69,2	31,1	34,4

Проводимая страховая политика по внедрению только классических видов страхования жизни с определением конкретных специализированных страховых организаций и маркетинга дают определенный результат.

Необходимо отметить, что практически иностранные страховые компании, планирующие свой выход на российский страховой рынок после вступления России в ВТО, проявляют интерес, прежде всего, к страхованию жизни. Это объясняется чрезвычайной перспективностью этого вида страхования в нашей стране. Отечественный рынок страхования жизни фактически еще делает первые шаги. Доля собираемых премий по этому виду страхования в настоящее время составляет менее 0,1 % к ВВП. В тоже время в Чехии, Венгрии, Польше рынок страхования жизни составляет порядка от 1 % до 2 % от ВВП, в США – от 4 % до 5 %, в Японии от 8 % до 9 %.

Фирменным страхованием жизни по данным 2006 года в России занимается 145 компаний, а личным страхованием 691, и страхованием имущества 633 компании.

Определенное место на отечественном страховом рынке занимает личное страхование, и оно, как и страхование жизни «засорено» различными схемами. Здесь имеют место временное страхование и монополисты по ДМС. Благодаря мерам ФССН, общему усилению налогового контроля, в том числе и в сфере здравоохранения, а также активизации деятельности Федеральной антимонопольной службы в сфере защиты конкуренции на страховом рынке

¹⁾ Составлено по данным ФССН РФ

доля операций с монополистами и временного страхования постепенно сокращается. Это в свою очередь ведет к снижению темпов прироста поступления платежей и снижению уровня выплат по личному страхованию.

В личном страховании по итогам 2005 года на 10 крупнейших страховщиков приходится около 45 % от всей премии, собранной российскими страховщиками по личному страхованию.

Рынок страхования имущества на протяжении нескольких лет демонстрирует стабильный темп роста на уровне 22 %. В то время как прирост объема выплат колеблется в пределах от 38 % до 41 %.

Стабильное увеличение сбора премий по страхованию имущества в течении ряда лет свидетельствует о том что:

- сформировался устойчивый круг клиентов с тенденцией его расширения за счет новых потребителей данного вида страхования;
- определился состав основных страховщиков, занимающихся классическим страхованием имущества;
- обостряется конкуренция среди ведущих страховщиков;
- начинает действовать система конкурсного отбора страховщиков крупными компаниями.

Кроме того устойчивый темп роста сборов по страхованию имущества обусловлен равномерным ростом стоимости страхуемых объектов, а также удорожанием полиса по страхованию зданий и сооружений юридических лиц. Существенный прирост поступления страховых платежей дает ипотечное страхование, страхование залогового имущества.

Страховой рынок России устойчиво развивается. На страхование берутся риски различные по величине и характеру возможных проявлений. Многие риски размещаются на внутреннем страховом рынке, но в ряде случаев капиталоемкость отечественных страховщиков не позволяет размещать весь риск и приходится прибегать к перестрахованию в зарубежных перестраховочных компаниях.

10.5 Проблемы отечественных страховщиков при вступлении России в ВТО

В настоящее время достаточно актуальным вопросом является интеграция российского хозяйства в мировую экономическую систему, что необходимо для использования преимуществ международного разделения труда, получения доступа российских компаний на иностранные рынки и модернизации национальной экономики.

Одним из последствий общественного разделения труда стало появление страхового рынка (наряду с другими рынками).

К естественным результатам развития человечества можно отнести и глобализацию мировой экономики. В течение всего XX века шла работа, направленная на создание единого мирового экономического пространства, в котором действовали бы обязательные для всех правила. В результате этих усилий была создана Всемирная торговая организация (ВТО). Несмотря на множество неразрешенных важных проблем как вне, так и внутри ВТО, данная организация на сегодняшний день играет ведущую роль в области международной торговли.

Вступление России в ВТО становится на сегодняшний день одним из центральных вопросов экономической политики страны.

Определение юридических условий либерализации и интернационализации страхового рынка России является одной из приоритетных задач, решение которой должно привести к формированию развитого рынка страховых услуг, способного обслуживать социальные и экономические интересы страны.

Правила деятельности страховых организаций в России необходимо разрабатывать, опираясь на факторы становления российского страхования и присущие ему особенности.

Наш национальный страховой рынок, характеризуется высокой степенью концентрации страховых операций у небольшого круга

страховщиков. Незрелость региональных сетей, а также неспособность эффективно функционировать уже действующих филиалов является одной из насущных проблем страхового рынка которыми являются:

- управленческие функции филиалов в основном остаются у головных офисов, так как нет разработанных механизмов делегирования полномочий;
- недостаток квалифицированных кадров, особенно филиальной сети.

При вхождении России в ВТО зарубежные страховщики за более высокую оплату труда будут комплектоваться специалистами российских страховых компаний.

Отсутствие достоверной статистической отчетности и желание в ряде случаев обеспечить излишнюю финансовую прочность ведет к завышению тарифов и соответственно к снижению уровня выплат, которые составляют от 55 % до 65 % от поступивших платежей.

В тоже время средний уровень выплат на Западе достигает 90 % и выше.

Естественно зарубежные страховщики, входя на российский страховой рынок, будут использовать свои, более щадящие, оптимальные тарифы, которые естественно будут более привлекательными для страхователя, что в конечном случае приведет к вытеснению с рынка российских страховщиков.

Несмотря на принимаемые меры еще не создана достаточная основа для развития долгосрочных видов страхования, обеспечивающих создание «длинных» денег, вкладываемых в серьезные инвестиционные проекты, которые обеспечивают высокие доходы.

В большинстве стран страховые компании – это крупные инвесторы, в значительной степени определяющие конъюнктуру финансового рынка.

В Германии доля страховщиков как инвесторов в экономику составляет 25 %.

Интерес зарубежных страховщиков при открытии российского страхового рынка не случаен. На западном рынке более 50 % от общего объема премий страховщики получают от операций по страхованию жизни. Для повышения интереса страхователей к долгосрочному страхованию используют

экономические стимулы, такие как участие в прибылях страховой компании, договоры страхования, заключаемые в твердой валюте, договоры с доходностью и др.

Достаточно высокая инфляция, снижение сберегательной функции страхования, отсутствие у населения прогнозов предстоящих доходов и, как следствие, нежелание направлять временно свободные средства на цели страхования.

В имущественном страховании необходимо расширение сферы услуг за счет разработки условий новых универсальных видов страхования, применение накопленного зарубежного опыта, принятие законов по обязательным имущественным видам страхования (основных фондов и пожаро-взрывоопасных грузов). По мнению специалистов «потенциал» страхования промышленных рисков освоен не более чем на 20 %.

Практически отсутствует страхование ответственности работодателей и сельскохозяйственное страхование, по ряду объективных и субъективных причин не высок объем операций по финансово-кредитным рискам.

Из-за низкой капиталоемкости перестраховочный рынок России не может полностью обеспечить запросы первых страховщиков.

Низкая платежеспособность в ряде случаев ведет к недострахованию.

Слабо, а порой совершенно не ведется разъяснительная работа с населением о роли и необходимости страхования как рычага экономической защиты, о видах страхования используемых на рынке, практически нет организаций, которые бы проводили информационную услугу при наступлении страхового события.

Это не полный перечень проблем, которые следует решать отечественным страховщикам при вхождении России в ВТО.

Вопрос вступления России в ВТО неоспорим. Дело времени. Вопрос – на каких условиях будет осуществляться вхождение и как это вхождение скажется на российских страховщиках?

Россия – страна. Которая вполне может прожить без ВТО. Но в ВТО, куда вошли 150 стран участвовать необходимо, так как здесь основное течение мировой торговли.

В опубликованном МЭРТ сообщении «Об основных результатах переговоров по доступу на рынки товаров и услуг в рамках присоединения России к Всемирной торговой организации» (от 27.12.2006 года) изложены основные условия иностранного участия на российском рынке страховых услуг.

Сохраняется предусмотренная действующим законодательством возможность введения квоты иностранного участия в страховой системе. Однако ее размер увеличивается с нынешних 25 % до 50 %.

В соответствии с принимаемыми обязательствами через 9 лет после присоединения России к ВТО будет разрешена деятельность в России филиалов иностранных компаний. Однако такие филиалы не смогут работать в сфере обязательного страхования (кроме ОСАГО) и страхования государственных закупок. Открытие и деятельность таких филиалов в России будет обусловлено выполнением лицензионных требований, требований финансовой устойчивости, требований внесения гарантийного депозита. Кроме того, обязательства предусматривают возможность применения требований к материнской компании, которая намерена открыть филиал на территории России (в частности, требований к размеру активов, опыту работы). Обязательства допускают возможность установления требований к капитализации филиалов иностранных страховых компаний. Предполагается, что капитализация филиалов иностранных компаний будет учитываться при расчете доли иностранного участия в российской страховой системе, и, в том случае, если эта доля достигнет 50 %, открытие в России новых филиалов будет запрещено. То есть с этой точки зрения, 50 % рынка резервируется за российским страховым капиталом,

В течение 5 лет после даты присоединения России к ВТО доля иностранного участия в уставном капитале компаний, осуществляющих

страхование жизни, обязательное страхование пассажиров и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автомобилей, не может превышать 51 %. По истечении указанного 5-летнего срока будет разрешено 100% иностранное участие в уставном капитале компаний, работающих в перечисленных сферах. После присоединения России к ВТО сохраняется 49% ограничение иностранного участия в уставном капитале компаний, осуществляющих страхование государственных закупок (это ограничение может применяться на постоянной основе).

Итак, при вступлении России в ВТО, большинство ее рынков (в том числе и страхового) будет открыто только частично.

Необходимо отметить, что полностью открытых страховых рынков, как показывает практика, в современном мире нет. В качестве исключений можно назвать рынки стран Центральной Африки, Латинской Америки, Грузии, Киргизии, Молдовы, Венгрии. Такой шаг со стороны этих государств был во многом вынужденной мерой. Он может быть объяснен отсутствием на момент вступления в ВТО национальной страховой отрасли и приоритетов на создание конкурентоспособного финансового сектора вообще. Все же остальные члены ВТО сохранили определенные суверенные права в области страхования. В государствах-членах ВТО существует целый ряд ограничений доступа иностранного капитала на их рынки.

Переходный период, предусмотренный условиями Присоединения к ВТО, дает возможность России решить существующие проблемы в страховании и тем самым укрепить свои позиции в этой сфере, чтобы противостоять иностранным конкурентам.

Одним из первых шагов должно стать приведение российского законодательства в соответствие с нормами ВТО еще до вступления России в эту организацию.

Уже сейчас проводится серьезная и целенаправленная работа по приведению российского страхового рынка в соответствие с международными стандартами. Основными направлениями этой работы являются повышение

капитализации и транспарентности страховых организаций, разработка соответствующего законодательства, повышение роли ВСС и ФАС в регулировании деятельности страховых компаний и другие.

Важно установить режим, в котором будут функционировать иностранные компании на территории России. Это должны быть юридические лица, созданные и зарегистрированные в России, с уставным капиталом, размещенным здесь. Размещение страховых резервов также должно происходить на территории страны. В противном случае, размещение своих резервов за рубежом позволит иностранным страховщикам применить ценовой демпинг при вхождении на российский рынок.

В настоящее время, присутствие иностранного страхового бизнеса в России регулируется Законом «Об организации страхового дела в РФ», Законом «Об иностранных инвестициях в РФ», Налоговым Кодексом РФ и частично затронут в проекте «Стратегии развития страхования в РФ на 2008-2012 гг.».

Что же целесообразно предпринять в отношении российского законодательства для создания адекватных условий работы отечественных страховщиков после прихода прямых филиалов иностранных компаний? Во-первых, можно предложить законодательно закрепить специальный режим налогообложения для филиалов. Во-вторых, систему лицензирования следует либо применять и для страховых компаний, и для филиалов, либо в существующем виде не применять вообще ни для кого из них. В-третьих, не стоит забывать, что требования к финансовой устойчивости - это самый важный механизм, через который надзор может влиять на страховщика, прежде всего в целях защиты интересов клиентов. В-четвертых, возможны ограничения по видам страхования. Ни при каких обстоятельствах иностранные компании не должны быть допущены к проведению обязательного государственного страхования, страхования по госконтрактам или деятельности, связанной с государственной тайной.

Какие же преимущества получает Россия, вступая в ВТО? Для России основными целями присоединения к ВТО являются:

- получение лучших в сравнении с существующими и не дискриминационных условий для доступа российской продукции на иностранные рынки;
- доступ к международному механизму разрешения торговых споров;
- создание более благоприятного климата для иностранных инвестиций в результате приведения законодательной системы в соответствие с нормами ВТО;
- расширение возможностей для российских инвесторов в странах-членах ВТО, в частности, в банковской сфере;
- создание условий для повышения качества и конкурентоспособности отечественной продукции в результате увеличения потока иностранных товаров, услуг и инвестиций на российский рынок;
- участие в выработке правил международной торговли с учетом своих национальных интересов;
- улучшение имиджа России в мире как полноправного участника международной торговли.

При действующей 25 % квоте иностранного участия, доля Иностранного капитала в суммарном уставном капитале российских страховщиков составляет всего около 5 %.

иностранцы уже фактически присутствуют на российском рынке, перестраховывая подавляющее большинство рисков наших национальных компаний. Это объясняется тем, что перестрахование требует значительных финансовых ресурсов, которых у российских страховщиков недостаточно.

Таким образом, можно предположить, что со вступлением в ВТО ситуация может кардинально не измениться. Прямые иностранные инвестиции в российское страхование по-прежнему будут незначительными вследствие низкого уровня спроса на страховые услуги в нашей стране. Иностранцам остается надеяться на огромный потенциал страхового рынка России.

Помимо этого, для эффективной работы на всей территории России с широким кругом экономических субъектов, необходимо иметь широкую сеть филиалов, агентов, представительств, необходимо знать рынок изнутри. Для создания филиальной сети необходимо несколько лет и большие финансовые вложения. Иностранным компаниям будет тяжело начать работу в регионах: требуется знать местную экономическую специфику и людей, ведь многие взаимоотношения строятся на личных связях с местным бизнесом и чиновниками.

В целом же, можно сделать вывод о том, что участие крупных иностранных компаний в процессе развития страхового бизнеса в России станет важнейшим стимулом повышения эффективности функционирования рынка страховых услуг, поскольку изначально произойдет приток капитала, будут внедряться новые финансовые технологии, расширится диапазон страховых продуктов. Разработка в период подготовки России к вступлению в ВТО четких регулирующих норм и правил введения страхового дела позволит избежать вытеснения с рынка отечественных страховых компаний. Российским страховщикам надо максимально эффективно использовать тот достаточно большой переходный период, чтобы базовый принцип ВТО - принцип равных конкурентных возможностей - был в полной мере соблюден на российском страховом рынке.

10.6 Контрольные вопросы

- 1 История создания ВТО.
- 2 Цель и задачи стоящие перед ВТО.
- 3 Функции ВТО.
- 4 Что дает стране вступившей в ВТО?
- 5 Процедура вступления в ВТО.
- 6 Набор документов вступающего в ВТО.
- 7 Российский страховой рынок на пороге вступления в ВТО.

8 Чем объясняется изменение численности российских страховых компаний?

9 Роль и цель государства в расширении видов обязательного страхования.

10 Динамика изменения показателей по страхованию жизни задачи и их решение по развитию долгосрочных договоров страхования.

11 Причины сдерживающие вступление России в ВТО.

12 Проблемы российских страховщиков при вступлении в ВТО.

13 Условия поставленные перед зарубежными страховщиками на момент вступления России в ВТО.

14 Какие преимущества получит Россия при вступлении в ВТО?

15 Какие негативные моменты для экономики России вступление в ВТО.

10.7 Тесты

1 ГАТТ (генеральное соглашение по тарифам и торговле) это:

- а) организация созданная при ООН;
- б) предшественник ВТО;
- в) организация созданная при Евросоюзе.

2 ГАТТ создано:

- а) в 1945г.
- б) в 1947г.
- в) в 1952году

3 Основными принципами ВТО являются:

- а) повышение уровня жизни и доходов.
- б) регулирование роста объемов по выпуску и реализации производимой продукции странами участниками ВТО.
- в) достижение полной занятости.

4 ВТО дает:

а) абсолютно равные права в использовании тарифов и торговли всем странам участникам.

б) наибольшие конкурентные преимущества получают предприниматели наиболее экономически развитых стран.

5 ВТО способствует:

а) развитию интеграционных процессов в мировой экономике;

б) проведению многосторонних торговых переговоров между заинтересованными странами – участниками;

в) дальнейшему развитию наиболее экономически развитых стран;

6 Высший орган управления ВТО:

а) Совет представителей стран участниц;

б) Конференция министров стран – членов ВТО;

в) Генеральный совет ВТО.

7 При присоединению к ВТО:

а) проверяют страну – претендента на предмет ее соответствия нормам и правилам ВТО;

б) данные рассмотрения страны – претендента направляют в ООН для получения рекомендации на предмет допуска или отказа на вступление в ВТО;

в) проводят консультации об условиях членства страны-соискателя в ВТО.

8 Документы страны-соискателя представляемые при вступлении в ВТО.

а) доклад рабочей группы;

б) список обязательств по тарифным уступкам;

в) рекомендации ООН.

9 Страны не присоединившиеся к ВТО:

- а) ведут международные торговые операции по собственным правилам;
- б) ведут международные торговые операции по правилам ВТО, активно диктуя свои условия;
- в) ведут международные торговые операции по правилам ВТО, но в пассивном качестве.

10 ВТО – мировой координирующий и управляющий центр:

- а) в области торговли;
- б) по разрешению военных конфликтов;
- в) в области экономического воздействия на страны нарушающие предусмотренные учредительными документами процедуры.

11 ВТО это организация действующая:

- а) в странах мирового сообщества;
- б) в странах Евросоюза;
- в) в странах Евразийского континента и Америки.

12 Проблемы российских страховщиков при вступлении в ВТО:

- а) не развитость региональной сети;
- б) недостаток квалифицированных кадров;
- в) ограничения в управленческих функциях филиалов;
- г) завышенный уровень лицензированных страховых услуг;
- д) низкий уровень страхования жизни.

13 Задачи стоящие перед отечественными страховщиками при вступлении в ВТО:

- а) привести страховые законы и нормативы к международным стандартам;
- б) сократить существующие тарифы минимум в два раза;
- в) ограничить число обязательных видов страхования;

г) разработка условий новых универсальных видов имущественного страхования.

14 Российским страховщикам при вступлении в ВТО следует:

- а) повысить уровень разъяснительной работы о необходимости страхования, как метода экономической и социальной защиты;
- б) повышать капиталоемкость страховых и перестраховочных организаций;
- в) разрешить иностранным страховщикам проводить страхование госзаказов и обязательное страхование кроме ОСАГО.

15 Зарубежным страховщикам при вступлении России в ВТО разрешить:

- а) получаемые страховые платежи филиалами зарубежных компаний размещать на счетах головных компаний в иностранных банках;
- б) работать по залицензированным в России правилам;
- в) открытие филиалов с 100% участием в уставном капитале.

16 При вступлении России в ВТО требования к иностранным филиалам:

- а) юридические лица зарегистрированные в России;
- б) уставной капитал размещен в России;
- в) размещение резервов допускается по усмотрению головных компаний.

17 Преимущества России при вступлении в ВТО:

- а) доступ к международному механизму разрешения торговых споров;
- б) ограничит доступ на российский рынок недоброкачественных товаров;
- в) улучшит имидж России в мире как полноправного участника международной торговли;

г) позволит вмешиваться в принятие политических решений стран участников ВТО.

Список использованных источников

- 1 **Абрамов, Н.А.** Российские перестраховщики: без государственной поддержке на мировом рынке делать нечего/ Н.А. Абрамов // Финансы. - 2006. - №4. - С.44-46 – ISSN 0869-446X.
- 2 **Абрамов, Н.А.** Страхование. Теория и практика: учебное пособие / Н.А. Абрамов. – М.: ВОЛЬТЕРС- КЛУВЕР, 2007. – 204 с. - ISBN 5-466-00209-7.
- 3 **Адамчук, Н.Г.** Страхование как фактор инновационного экономического развития / Н.Г. Адамчук // Страховое дело.-2008. - № 10. –С.4-5. –ISSN 0869-7574.
- 4 **Александров, Т.Г.** / Коммерческое страхование / Т.Г. Александров, А.В. Мещерекова. - М: Институт новой экономики, 1996. -254 с. – ISBN 5-877-59035-9.
- 5 **Алиева, Э.Б.** Проблемы вступления России в ВТО с точки зрения влияния на устойчивое экономическое развитие в стране / Э.Б. Алиева // Финансы и кредит. – 2007. - №28. - С.61-66. – ISSN 2071-4688.
- 6 **Алтаев, В.Б.** К вопросу о законодательных проблемах страхового рынка при вступлении России в ВТО / В.Б. Алтаев // Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии. - 2007. - №2. – С. 41-44. – ISSN 1224-4132.
- 7 **Архипов, А.П.** Страхование. Современный курс : учебник / А. П. Архипов, В. Б. Гомелля, Д. С. Туленты . - М. : Финансы и статистика, 2007. - 416 с. - ISBN 978-5-279-02842-9.
- 8 **Архипов, А.П.** Страховое дело: учеб. пособие / А. П. Архипов. - М. : Изд-во Моск. гос. ун-та экономики, статистики и информатики, 2004. - 356 с. - ISBN 5-7958-0038-4.
- 9 **Ахвледиани, Ю.Т.** Страхование: учеб. для ВУЗов / Ю.Т.Ахвледиани, А.П.Архипов, Н.Д. Амаглобели. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007. -510 с. – ISBN 5-238-00900-3.

10 Агентство страховых новостей АСН [Электронный ресурс] - Электрон. дан. (1 файл).– М.: INSURANCE.RU, 2009.- Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/statistics>.

11 Ассоциации страховщиков России [Электронный ресурс] – Электрон. дан.(1 файл).– М.: INSURANCE.RU, 2009.- Режим доступа: http://asr-insurance.ru/base_legislation.

12 **Балабанов, И.Т.** Страхование / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. – СПб.:Питер, 2004.-256 с. – ISBN 5-318-00375-3.

13 **Базанов, А.Н.** Страхование личного автотранспорта в США и России. Краткий сравнительный анализ / А.Н.Базанов, И. Дэвидсон // Страховое дело. - 2005. - N 7. - С. 55-58. – ISSN 0869-7574.

14 **Баутов, А.Н.** Страхование ответственности как инструмент повышения эффективности управления рисками на рынке электрической энергии / А.Н. Баутов // Страховое дело. - 2006. - N 8. - С. 19-29. – ISSN 0869-7574.

15 **Балакирева, В.Ю.** Совершенствование Российского законодательства о страховании / В.Ю. Балакирева // Финансы – 2007. - №6. – С. 34-38. – ISSN 0869-446X.

16 **Белов, С.В.** Актуальные вопросы осуществления операций перестрахования страхования / С.В. Белов // Страховое право. - 2006. - №5. - С. 12 – 13. – ISSN 1684-632X.

17 **Бланд, Д.А.** Страхование: принципы и практика / Д. А. Бланд.– М.: Финансы и статистика, 2008. – 89 с. – ISBN 5- 6745-9876-3.

18 **Владимиров, В. В.** Страховой менеджмент: монография / В. В. Владимиров, М. Г. Лапаева . - Оренбург : ОГУ, 2000. - 143 с. - ISBN 5-7410-0547-0.

19 **Владимиров, В.В.** Теория страхования: учеб. пособие / В. В. Владимиров, А. Б. Плужник, М. В. Полякова . - Оренбург : ГОУ ОГУ, 2008. - 399 с. - ISBN 978-5-7410-0831-7.

20 Виды страхования [Электронный ресурс] - Электрон. дан. (1 файл).
- М.: Copyright Megapolis, 2005.- Режим доступа: <http://www.sk-mega.ru>.

21 Воздушный кодекс РФ: федеральный закон от 18 марта 1997 г., . № 60-ФЗ: [принят Гос. Думой ФС РФ 19.02.1997г] – М.: Ось-89, 2009. – 95 с. – ISBN 978-5-9957-0110-1.

22 **Воробьев, М.В.** Место строительно-монтажного страхования на российском и мировом страховом рынке / М.В. Воробьев // Страховое дело. - 2005. –№3. - С. 9-16. – ISSN 0869-7544.

23 **Галаганов, В.П.** Страховое дело: учебник / В.П.Галаганов. - М.: Академия, 2008. - 272 с. - ISBN 978-5-7695-5068-3.

24 **Гаспарян, А.Э.** Тенденции развития отечественного страхового рынка на современном этапе / А.Э. Гаспарян // Страховое дело – 2007. - №7. – С.16-19. – ISSN 0869-7574.

25 **Гинзбург, А.И.** Страхование/ А.И. Гинзбург. – СПб.: Питер, 2006. – 208 с. – ISBN 5- 8345-3454-2.

26 **Глущенко, В.В.** Управление рисками. Страхование / В.В. Глущенко. - Железнодорожный : Крылья, 1999. - 336 с. - ISBN 5-901039-06-8.

27 **Гвозденко, А.А.** Основы страхования: учебник для вузов / А. А. Гвозденко .- 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Финансы и статистика, 2003. - 320 с. - ISBN 5-279-01932-1.

28 **Головина, М.М.** Тенденции государственного регулирования перестраховочных операций / М.М. Головина // Страховое право. – 2005.- №4. – С. 12 -16. – ISSN 1684-632X.

29 Гражданский кодекс РФ: сборник нормативных актов. – М.: ОМЕГА-Л, 2005.-550 с.- ISBN 3-40639-794-8.

30 **Денисова, И.П.** Страхование: учеб. пособие для вузов / И. П. Денисова .- 2-е изд. - М.; Ростов-на-Дону : МарТ, 2007. - 240с. - ISBN 978-5-241-00820-6.

31 **Дядьков, В.Н.** Положение обществ взаимного страхования на крупнейших национальных рынках страхования / В.Н. Дядьков // Страховое дело. – 2006. - №6. - С.38-42. - ISSN 0869-7574.

32 **Натхов, Т.В.** Страховые компании как институциональные инвесторы на рынке капиталов / Т.В. Натхов // Страховое дело. - 2005. - № 9. - С.2-11.– ISSN 0869-7574.

33 **Ермасов, С.В.** Страхование: учебник / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасова.- 3-е изд., перераб. доп. – М.: Издательство Юрайт; Высшее образование, 2010. – 703с. – ISBN 978-5-9916-0236-5.

34 **Орланюк-Малицкая, Л.А.** Страхование: учебник для ВУЗов / Л.А. Орланюк-Малицкая, С.Ю. Янова – М.: Издательство Юрайт; Высшее образование, 2010. – 827 с. – ISBN 978-5-9916-0228-0.

35 **Ермасов, С. В.** Страхование : учебник / С. В. Ермасов, Н. Б. Ермасова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Высшее образование, 2008. - 613 с. - ISBN 978-5-9692-0326-6.

36 **Ефимов, С.Л.** Деловая практика страхового агента и брокера / С.Л. Ефимов.– М.: Юнити, 2006.- 54 с. – ISBN 5- 1675-3675-5.

37 **Ефимов, С.Л.** Энциклопедический словарь. Экономика и страхование / С.Л. Ефимов - М.:Церик – ПЭЛ, 1996. – 528 с. – ISBN 5-87811-016-4.

38 **Епифанов, М.** Управление рисками / М. Епифанов // Финансовый бизнес. - 2006. - №9. – С.7-15. – ISSN 0869-8589.

39 **Журавлев, П. В.** Основы страхового менеджмента: учеб. пособие по направлению "Экономика" и экономическим специальностям / П. В. Журавлев, С. А. Банников, В. В. Владимиров ; Рос. эконом. акад. им. Г. В. Плеханова, Моск. акад. предпринимательства при Правительстве г. Москвы. - М. : Экономика, 2007. - 404 с. - ISBN 978-5-282-02734-1.

40 **Журавлев, П. В.** Основы страхового предпринимательства: учеб. для вузов / П.В. Журавлев, В.В. Владимиров, Л.А. Бутко. - М.: Экзамен, 2008. – 400 с. - ISBN 978-5-377-00247-5.

41 **Страховое дело:** учеб. пособие / М.А. Зайцева [и др.]; под общ. ред. М.А. Зайцевой, Л.Н. Литвиновой. - Минск.: БГЭУ, 2001. - 286 с. - ISBN 985-426-638-9.

42 **Захаров, А.Р.** Правовая природа договора облигаторного перестрахования / А.Р. Захаров // Страховое право. – 2005. - №3. – С. 23 -27. – ISSN 1684-632X.

43 **Иванова, В.Д.** Договор перестрахования как договор страхования / В.Д. Иванова // Страховое дело. – 2004. - №10. – С. 21 -22. – ISSN 1662-637X.

44 **Иванов, В.В.** История развития договоров перестрахования / В.В. Иванов // Страховое право. – 2005. - №1. – С. 32 -33. – ISSN 1684-632X.

45 **Иванов, И.** Россия на пороге ВТО / И. Иванов // Мировая экономика и международные отношения. - 2007. - №8. - С.3-15. – ISSN 0235-6627.

46 **Кокин, А.С.** Юридический справочник по торговому мореплаванию / А.С. Кокин, В. Ермолаев. – М.: Издательство Спарк, 2006. – 480 с. – ISBN 5-88914-190-2.

47 **Качалова, Е.Ш.** Актуальные макроэкономические проблемы российского страхования / Е.Ш. Качалова // Финансы. - 2002. - № 12. – С.5 – 9. – ISSN 0869-446X.

48 **Коломина, Е.В.** Проблемы российского рынка страховых услуг/ Е.В. Коломина // Бизнес и банки. -2005. - №15. С.1-12.- ISSN 1560-0521.

49 **Константинов, И.П.** Государственное регулирование деятельности перестрахования компаний в международных оффшорных зонах / И.П. Константинов // Страховое право. - 2006. - №2. - С. 2 – 7. – ISSN 1684-632X.

50 **Коротких, Н.** Договор страхования предпринимательского риска / Н. Коротких // Страховое дело. – 2001. - №9. -С.18-25. - ISSN 0869-7574.

51 К вопросу о стратегии развития отечественного страхования /
И.Б. Котлобовский, А.Ю. Лайков, С.И. Рыбаков, К.И. Третьяков // Страховое
дело. – 2007. - №6 - С. 8-13. – ISSN 0869-7574

52 К вопросу о стратегии развития отечественного страхования /
И.Б. Котлобовский, А.Ю. Лайков, С.И. Рыбаков, К.И. Третьяков // Страховое
дело. – 2007. - №7. - С. 7-10. – ISSN 0869-7544.

53 Кричевский, Н.А. Страхование инвестиций: учеб. пособие / Н. А.
Кричевский. - М. : Дашков и К, 2006. - 256 с. - ISBN 5-94798-707-4.

54 Корчевская, Л.И. Страхование от А до Я / Л.И. Корчевская, К.Е.
Турбина. - М.: ИНФРА – М, 1996. – 624с. – ISBN 5-86225-274-6.

55 Кругляк, В.П. Ингосстрах. Опыт практической деятельности / В.П.
Кругляк. - М.: издательский дом Русанова, 1996. – 432 с. – ISBN 966-7312-48-8.

56 Крутик, А.Б. Страхование: учебное пособие / А.Б. Крутик, Т.В.
Никитина. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2001. – 256 с. - ISBN - 978-5-8016-
0170-0.

57 Кривов В.П. Проблема развития страхового дела в России / В.П.
Кривов // Финансовый бизнес. – 2004. - №2. - С.37-49. - ISSN 0869-8589.

58 Брызгалов, Д. Ценовое стимулирование в страховании / Д.
Брызгалов // Страховое ревью. -2005. - N 8. - С. 19-21. - ISSN 1662-637X.

59 Медведева, Т.П. Механизм саморазвития страхового рынка / Т.П.
Медведева // Страховое дело. – 1999. - №9 – С.26-29. – ISSN 0869-7574.

60 Медведков, М.Ю. Отечественное страхование и вступление в ВТО /
М.Ю. Медведков // Страховое дело. – 2008. - № 3. – С. 27-31. - ISSN 0869-7574.

61 Медведчиков, Д.А. Организационные основы страхования
космических рисков / Д.А. Медведчиков // Страховое дело. - 2006. - №6. – С.
42-44. – ISSN 0869-7574.

62 Медведчиков, Д.А. Особенности страхования космических рисков /
Д.А. Медведчиков // Страховое дело - 2003. - №2. – С. 12-17. – ISSN 0869-
7574.

63 **Миллерман, А.С.** Страхование сопровождение деятельности организаций строительного комплекса / А.С. Миллерман // Страхование дело. - 2006. – №2. - С. 33-36. – ISSN 0869-7574.

64 **Николаев, А.С.** Особенности перестрахования крупных рисков / А.С. Николаев // Страхование ревью. - 2005. - №2. - С. 1 – 4. – ISSN 1662-637X.

65 **Никитина, Т.В.** Страхование коммерческих и финансовых рисков: учеб. пособие для вузов / Т.В. Никитина. - СПб. : Питер, 2002. - 240 с. - ISBN 5-94723-111-5.

66 **Нишвайский, В.Ю.** Страхование коммерческих рисков в межрегиональном товарообороте. / В.Ю. Нишвайский // Страхование дело. – 2002. - №3 - С.13-17. - ISSN 0869-7574.

67 Федеральная служба страхового надзора РФ [Электронный ресурс] - Электрон. дан. (1 файл).– М.: INSURANCE.RU, 2010.- Режим доступа: <http://www.fssn.ru>.

68 Основные события на страховом рынке России в 2008г. [Электронный ресурс]- Электрон. дан. (1 файл). - М.: РИА Новости, 2009.- Режим доступа: <http://www.marillion.ru>.

69 Об организации страхового дела в Российской Федерации: федер. закон от 20 июля 2004 г, №67- ФЗ: [принят Гос. Думой 2 июля 2004 года] // Система ГАРАНТ Энциклопедия Российского законодательства / президент компании Д. В. Першеев ; Центр информац. технологий Моск. гос. ун-та. – М. : ГАРАНТ-СЕРВИС, 2006. – Спец.вып. для студентов, аспирантов и преподавателей : Весенний семестр 2006. – 1электрон. опт. диск (CD-ROM).

70 **Гранатуров, В. М.** Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения: учеб. пособие для вузов / В. М. Гранатуров .- 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Дело и Сервис, 2002. - 160 с - ISBN 5-8018-0060-3.

71 **Прокошин, В.А.** Финансово-правовое регулирование страховой деятельности в современной России: учеб. пособие / В.А. Прокошин, Н.Н. Косаренко. - М. : Флинта : Национальный институт бизнеса, 2004. - 208 с. - ISBN 5-8309-0092-0.

72 Страхование ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасных производственных объектов: Сборник документов. - СПб.: ДЕАН, 2000. – 320 с. - ISBN 5-93630-028-5.

73 **Захарьин, В.Р.** Страхование обязательств и имущества с целью минимизации рисков / В. Р. Захарьин. - М. : Налоговый вестник, 2006. - 256 с. - ISBN 5-93094-193-9.

74 **Титович, А. А.** Менеджмент риска и страхования: учеб. пособие / А. А. Титович. - Минск: Вышэйш. шк., 2008. - 272 с. - ISBN 978-985-06-1432-2.

75 **Сахирова, Н.П.** Страхование: учеб. пособие для вузов / Н. П. Сахирова. - М. : Проспект, 2006. - 744 с. - ISBN 5-482-006-32-8.

76 Об утверждении правил формирования страховых резервов по страхованию иному, чем страхование жизни : приказ Минфина Рос.Федерации от 11.06.2002 № 54н (с изм. и доп. от 14.01.2005) 567 // КонсультантПлюс: справочная правовая система / разработ. НПО «Вычисл. Математика и информатика». – М.: КонсультантПлюс, 2004-2008. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

77 **Паутова, О.** Страхование предпринимательских рисков участников лизинговых отношений / О.Паутова // Страховое ревю. - 2004. - N 11. - С. 33-36. – ISSN 1662-637X.

78 **Платонова, Э.Л.** Задачи перестрахования сообщества / Э.Л. Платонова // Финансы. - 2007. - №8. - С. 45 – 47. – ISSN 0869-446X.

79 **Плешков, А.П.** Проблемы западно-европейских страховщиков в 90-е годы / А.П. Плешков // Финансы. - 2004. - №12. - С. 48-63. – ISSN 0869-446X.

80 Положение о страховом пуле: приказ Росстрахнадзора от 18.05.1995г. № 02-02/13 (с изм. и доп. от 18.10.2006 г.) // КонсультантПлюс: справочная правовая система / разработ. НПО «Вычисл. Математика и информатика». – М.: КонсультантПлюс, 2004-2008. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

81 **Решетняк, Ю. Н.** Отечественное страхование и вступление в ВТО / Ю.Н. Решетняк // Страховое дело. – 2007. - №3. – С.2 - 7. – ISSN 0869-7574.

82 Страховой портфель: кн. предпринимателя, кн. страховщика, кн. страхового менеджера / отв. ред. Ю. Б. Рубин, В. И. Солдаткин; Аудит. палата при ассоциации экон. вузов и др. - М. : СОМИНТЭК, 1994. - 640 с. - ISBN 5-7958-0027-9.

83 **Рыбаков, С.И.** Отечественное страхование в процессе интеграции в мировой страховой рынок / С.И. Рыбаков // Финансы. -2007. - №5. - С.39-43. - ISSN 0869-446X.

84 **Рыбаков, С.И.** Вступление России в ВТО и перспективы отечественного страхования / С.И. Рыбаков // Финансы. – 2007. - № 6. - С.42-46. - ISSN 0869-446X.

85 **Саркисов, С.В.** Влияние логистического фактора на страхование грузов во внешней торговле / С.В. Саркисов // Страховое дело. - 2007. - N 1. - С. 45-51. – ISSN 0869-7574.

86 **Ивасенко, А. Г.** Страхование: учеб. пособие / А. Г. Ивасенко, Я. И. Никонова. - М. : КноРус, 2009. - 320 с. - ISBN 978-5-85971-789-7.

87 **Шахов, В.В.** Теория и управление рисками в страховании / В.В. Шахов, В.Г. Медведев, А.С. Миллерман . - М. : Финансы и статистика, 2002. - С. 220-221. - ISBN 5-279-02266-7.

88 **Сердюков, В.А.** Страховое дело: учеб. пособие / В. А. Сердюков. - М.: Моск. псих.-соц. ин-т, 2005. - 365 с. - ISBN 5-89502-768-7.

89 **Сердюкова, Е.В.** Страховой бизнес в России: тенденции развития / Е.В. Сердюкова, В.А. Сердюков // Страховое дело. - 2003. - №12. - С. 23-26. – ISSN 0869-7574.

90 **Скамай, Л. Г.** Страховое дело: учебное пособие / Л.Г. Скамай. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 256 с. – ISBN 5- 7765-8079-3.

91 **Сербиновский, Б.Ю.** Страховое дело: учеб. пособие для ВУЗов / Б.Ю. Сербиновский, В.Н. Гарькуша. - Ростов н/Д: Феникс, 2000. – 384 с. – ISBN 5-222-00760-X – (Серия «Учебники, учебные пособия»).

92 **Соломатин, И.П.** Правовые риски вступления в ВТО / И.П. Соломатин // Страховое дело. – 2007. - № 6. – С. 31-37. – ISSN 0869-7574.

- 93 **Сплетухов Ю.А.** Страхование: учеб. пособие / Ю.А. Сплетухов, Е.Ф, Дюжиков. - М.: ИНФРА-М, 2006. -312 с. - ISBN 5-16-002176-0.
- 94 Страхование ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасных производственных объектов: сборник документов. - СПб.: ДЕАН, 2000. – 320 с. - ISBN 5-93630-028-5.
- 95 **Турбина, К.Е.** Тенденции развития мирового рынка страхования / К.Е. Турбина. – М.: Анкил, 2000.- 200 с. – ISBN 5- 6775-94657-2.
- 96 **Теория и практика страхования:** учеб. пособие / под ред. д.э.н., проф. К.Е. Турбиной. — М.:Анкил, 2003. – 704 с. - ISBN 5-86476-200-8.
- 97 **Суворов, А.А.** Системы страхования и управления рисками: российский и международный опыт / А.А. Суворов // Страхование дело . – 2007. - № 1. – С. 55-64. - ISSN 0869-7574.
- 98 Таможенный кодекс Российской Федерации: от 28.05.2003 № 61-ФЗ (с изм. и доп. от 28.11.2009) // КонсультантПлюс: справочная правовая система / разработ. НПО «Вычисл. Математика и информатика». – М.: КонсультантПлюс, 2005-2009. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.
- 99 **Федорова, Т.А.** Страхование: учебник / Т. А. Федорова. – М.: Магистр, 2008. – 1006 с. - ISBN 5-98118-017-X.
- 100 **Филин, С.А.** Страхование инвестиционных рисков: учеб. пособие / С. А. Филин. - М. : Благовест-В, 2005. – 216 с. - ISBN 5-85873-142-2.
- 101 **Фогельсон, Ю.А.** Введение в страховое право / Ю.А. Фогельсон.– М.: Анкил, 2005.- 235 с.– ISBN 5- 8965-4325-2.
- 102 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] – Электрон. дан. (1 файл).- М.: GKS.RU, 2009. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>
- 103 Федеральной службы страхового надзора [Электронный ресурс] - Электрон. дан. (1 файл).- М.: FSSN.RU, 2009.- Режим доступа: <http://www.fssn.ru>
- 104 **Харитонов, А.** Международный контракт требует четкости / А. Харитонов // Консультант. - 2004. - №19. – С. 21-24. - ISSN 1337-0367.

105 **Чиченов, М.В.** Страхование внешнеэкономической деятельности: учеб пособие / М.В. Чиченов. – 2-е изд. – М.: Омега, 2008. – 248 с. - ISBN 978-5-370-00616-6.

106 **Цыганов, А.** Перспективы страхования рисков, связанных с инновационной деятельностью / А. Цыганов // Страховое дело. - 2001. - №4. - С.29-32. - ISSN 0869-7574.

107 **Шалатова Н.** Передача права собственности по внешнеторговому контракту / Н. Шалатова // Финансовая газета. – 2006. -№41. – С. 2-4. - ISSN 1727-7981.

108 **Шаталова, Т.Н.** Зарубежное страхование: учеб. пособие для вузов / Т. Н. Шаталова, Л. М. Садыкова . - Оренбург : ОГУ, 2006. - 173 с. - ISBN 5-7410-0496-2.

109 **Шахов, В.В.** Страхование: учебник для ВУЗов / В.В. Шахов. – М.: ЮНИТИ, 2003. – 311 с. – ISBN 5-85171-029-2.

110 **Шихов, А.К.** Страхование / А.К. Шихов. - М. ЮНИТИ - ДАНА, 2001.-431с. - ISBN 5-238-00143-6.

111 **Шихов, А.К.** Страхование: к вопросу о предпринимательских и финансовых рисках / А.К. Шихов, А.А. Шихов // Страховое дело. – 2005. - №5. - С.25-35.; №6. - С.27-38. - ISSN 0869-7574.

112 **Шинкаренко, И.Э.** Страхование ответственности по договору строительного подряда / И.Э. Шинкаренко // Страховое дело. - 2005. - № 3. - С. 38-48. – ISSN 0869-7574.

113 **Шинкаренко, И.Э.** Страхование ответственности: справочник. - М.: Финансы и статистика, 2002.- 344 с. - ISBN 5-86476-237-7.

114 **Шинкаренко, И.Э.** Страхование ответственности по договору строительного риска / И.Э. Шинкаренко // Страховое дело. - 2005. - №3. - С.38-48. - ISSN 0869-7574.

115 **Щербаков, В. А.** Страхование: учеб. пособие / В.А.Щербаков, Е. В. Костяева. - М.: КноРус, 2007. - 312 с. - ISBN 5-85971-454-8.

116 Эксперт РА [Электронный ресурс] - Электрон. дан.(1 файл).- М.:INSURANCE.RU,2009.- Режим доступа: <http://www.raexpert.ru>.

117 **Юлдашев, Р.Т.** Российское страхование: системный анализ понятий и методология финансового менеджмента / Р. Т. Юлдашев, Ю. Н. Тронин. - М. : Анкил, 2000. - 448 с. - ISBN 5-86476-153-2.

118 **Яковлева, Т.А.** Страхование: элементарный курс : учеб. пособие для вузов / Т.А. Яковлева. - М. : Юристъ, 2003. - 217 с. - ISBN 5-7975-0592-4.

119 **Яковлева, Т. А.** Страхование: учебное пособие / Т.А. Яковлева. – М.: Экономистъ, 2004. – 217 с . – ISBN 5- 7543-93547-2.

120 Типовые правила страхования грузов [Электронный ресурс] - Электрон. дан.(1 файл).- М.:INSURANCE.RU,2009.- Режим доступа: <http://www.alfastrah.ru>.

121 Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов [Электронный ресурс] - Электрон. дан.(1 файл).- М.:INSURANCE.RU,2009.- Режим доступа: <http://www.transimperial.ru>.

122 Положение о таможенном перевозчике: приказ ГТК РФ №20 от 18.01.94 № 20 (с изм. и доп. от 6.10.1994 г. № 517; 18.10.2001г. № 997) // КонсультантПлюс: справочная правовая система / разработ. НПО «Вычисл. Математика и информатика». – М.: КонсультантПлюс, 2004-2008. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

123 О комплексной программе стимулирования отечественных и иностранных инвестиций в экономику РФ: постановление Правительства РФ от 13.10.1995 № 1016 // КонсультантПлюс: справочная правовая система / разработ. НПО «Вычисл. Математика и информатика». – М.: КонсультантПлюс, 2004-2008. - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

124 **Худолей, С.** Хеджирование ценовых рисков / С. Худолей // Финансовый директор. – 2002. - №11. – С.28-34. - ISSN 1680-1148.

125 **Джон К. Халл** Процентные деривативы: стандарты и рыночные модели: Европейские свопционы / К. Джон Халл. – М.: Вильямс, 2007. – 1056с. – ISBN 0-19-149908-4.

126 **Буренин, А.Н.** Что такое хеджирование [Электронный ресурс] / А.Н. Буренин. - Электрон. дан.(1 файл).- Режим доступа: <http://sihf.spb.ru>.

127 **Дегтярева, О.Н.** Фьючерсные, форвардные и опционные рынки [Электронный ресурс] / О.Н. Дегтярева.- Электрон. дан.(1 файл). - Режим доступа: <http://sihf.spb.ru>.

128 **Ковни, де Ш.** Стратегии хеджирования / Ш. де Ковни, К. Такки. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 208 с. – ISBN – 5-86225-118-9.

129 **Кожин, К.** Все об экзотических опционах / К. Кожин // Рынок ценных бумаг.- 2002. - № 15.- С. 32-36. – ISSN 0869-6608.

Приложение А (обязательное)

Полис страхования автотранспортных средств

ПОЛИС добровольного комплексного страхования автотранспортного средства



№ от 2 0 0 0

Число Месяц Год

Настоящий Полис удостоверяет заключение договора добровольного комплексного страхования автотранспортных средств (далее - ТС) на условиях, изложенных в настоящем Полисе и в Правилах добровольного комплексного страхования автотранспортных средств (далее - Правила страхования), являющихся приложением к настоящему Полису. Основанием для заключения договора является устное заявление Страхователя.

1. Страховщик	Закрытое акционерное общество "Страховая группа "УралСиб", Лицензия С № 0983 77 от 13 декабря 2005 г. Россия, 117393, Москва, ул. Профсоюзная, д. 56. Телефон: (495) 737-0055, факс: (495) 737-0044, www.uralsibins.ru
Филиал	Оренбургский филиал ЗАО "Страховая группа "УралСиб", 460005, г. Оренбург, ул. Планерная, д. 10, тел.: (3532) 75-71-80, 75-71-84, факс: 75-71-85, e-mail: office@oreninc.ru; www.uralsib.ru; Служба урегулирования убытков: тел. 96-15-97
2. Страхователь	<i>Коробейников Александр Николаевич</i> Адрес: <i>г. Оренбург, ул. Ташкентская, д. 53, кв. 10</i>

3. Сведения о застрахованном ТС

Собственник ТС	<i>Александр Николаевич Коробейников</i>		
Марка/Модель ТС	<i>VAZ 217030</i>	Регистрационный знак	<i>СРВ</i>
Идентификационный номер (VIN)	<i>САВ 217030</i>	Год выпуска	<i>2000</i>
Повреждения ТС	<input type="checkbox"/> нет <input type="checkbox"/> есть, согласно акту осмотра ТС		
Установленные на ТС работоспособные противоугонные электронные устройства и поисковые системы	Наименование противоугонного электронного устройства: <i> </i> Наименование поисковой системы: <i> </i>		
ТС не используется в качестве такси (в том числе маршрутного), не сдается в прокат или аренду, не находится в залоге или лизинге и не имеет ограничений, установленные судом РФ: <input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> / иное <i> </i>			
Предыдущий полис/договор добровольного страхования со Страховщиком в отношении вышеуказанного ТС есть <input type="checkbox"/> № <i> </i> / нет <input type="checkbox"/>			

Лица, допущенные к управлению ТС	
Фамилия, имя, отчество	Дата рождения
Фамилия, имя, отчество	Дата рождения
Фамилия, имя, отчество	Дата рождения
Фамилия, имя, отчество	Дата рождения
Фамилия, имя, отчество	Дата рождения

4. Срок действия настоящего Полиса с час. мин. 2 0 0 до 24 час. 00 мин. 2 0 0

Число Месяц Год

5. Страховые риски:	Страховые суммы и премии указаны в эквиваленте 	Страховая сумма	Страховая премия
5.1. Полное КАСКО ("Хищение" и "Ущерб")			
5.2. Частичное КАСКО ("Ущерб")			
5.3. Дополнительное оборудование:			
Тип(ы)/марка/модель/модификация дополнительного оборудования: <i> </i>			
Тип(ы)/марка/модель/модификация дополнительного оборудования: <i> </i>			
Тип(ы)/марка/модель/модификация дополнительного оборудования: <i> </i>			
5.4. Гражданская ответственность с безусловной франшизой согласно п. 4.7 Правил страхования			
5.5. Несчастный случай: По системе мест кол-во застрахованных мест / по системе салона 			

Общая страховая премия по настоящему Полису:

6. Общая страховая премия по настоящему Полису уплачивается: единовременно в рассрочку

1-й страховой взнос в размере:	оплачивается до 2 0 0 г.
2-й страховой взнос в размере:	оплачивается до 2 0 0 г.

В случае, если страховые суммы и премии указаны в валюте иной, чем российский рубль, то оплата страховой премии (взноса) производится в российских рублях по курсу ЦБ РФ, установленному для данной валюты на дату оплаты страховой премии (взноса) Страхователем.

7. Выплата страхового возмещения в случае повреждения застрахованного ТС производится путем восстановительного ремонта: на СТОА по направлению Страховщика по калькуляции Страховщика

8. Прочие условия и примечания:
Ответственность Страховщика по риску "Хищение" наступает с момента регистрации ТС в ГИБДД и установки работоспособной электронной противоугонной системы; ответственность Страховщика по риску "Ущерб" наступает с момента составления Акта осмотра ТС.

8623/056

Страховщик: Подпись: <i>Александр Николаевич Коробейников</i> М.П. Представитель Страховщика: <i>Александр Николаевич Коробейников</i> М.П.	Страхователь/Представитель Страхователя: Правила страхования получил. Все сведения, указанные в настоящем Полисе с моих слов и согласно предоставленным мной документам, соответствуют действительности. В случае их изменений обязуюсь незамедлительно в письменном виде уведомлять об этом Страховщика. Подпись: <i>Александр Николаевич Коробейников</i> М.П.
--	--

Приложение Б (обязательное) Акт осмотра автотранспортного средства

Акт осмотра автотранспортного средства

Настоящий акт осмотра является приложением к полису № _____

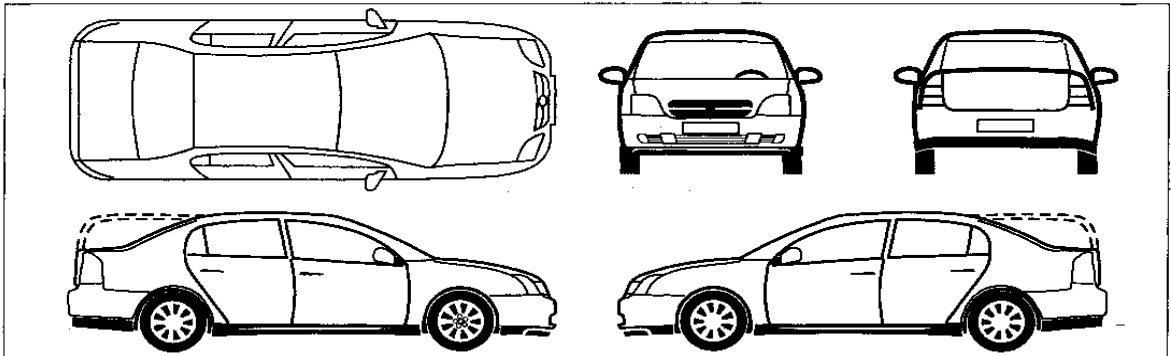
1. Автотранспортное средство (ТС)

Марка/Модель ТС		Регистрационный знак	
Идентификационный номер (VIN)	Пробег, км		
Тип кузова	седан <input checked="" type="checkbox"/> хэтчбек <input type="checkbox"/> универсал <input type="checkbox"/> микроавтобус <input type="checkbox"/> другой _____	Количество дверей	
Тип двигателя	бензиновый <input checked="" type="checkbox"/> дизельный <input type="checkbox"/> турбо <input type="checkbox"/> КПП	механическая <input checked="" type="checkbox"/>	автоматическая <input type="checkbox"/>

2. Повреждения ТС

№ п.п.	Описание повреждений ТС (указываются повреждения стекол, фар, фонарей, кузова, бамперов и прочих элементов ТС, а также наличие очагов коррозии и отсутствие элементов ТС, предусмотренных его конструкцией)
1	
2	
3	
4	нет
5	нет
6	

На схеме ТС указывается месторасположение повреждения и порядковый номер его описания



3. Наличие противоугонных устройств, средств защиты и поиска ТС

механических (укажите тип, модель)	
электронных (укажите тип, модель)	Сигнал

4. Штатная комплектация ТС (Нижеуказанное оборудование, отмеченное знаком «X», покрывается страхованием рисков Частичное или Полное КАСКО только при условии, что оно установлено заводом-изготовителем ТС)

Колесные диски	легкосплавные <input checked="" type="checkbox"/> штампованные <input type="checkbox"/>	Колесные колпаки	<input type="checkbox"/>
Модель покрышек	KAMA E-111	размерность	R15
Противотуманные фары	<input type="checkbox"/>	Датчики парковки	в переднем бампере <input type="checkbox"/> шт./ в заднем бампере <input type="checkbox"/> шт.
Кондиционер/климат-контроль	<input type="checkbox"/>	Тонировка стекол	<input type="checkbox"/>
Обивка салона	ткань <input type="checkbox"/> велюр <input checked="" type="checkbox"/> кожа <input type="checkbox"/> прочее _____	Люк механический	<input type="checkbox"/>
Электроподогрев	лобового стекла <input checked="" type="checkbox"/> заднего стекла <input checked="" type="checkbox"/>	Люк электрический	<input type="checkbox"/>
Электропривод	передних стекол <input checked="" type="checkbox"/> задних стекол <input type="checkbox"/>	Зеркала	сидений <input type="checkbox"/> зеркал <input checked="" type="checkbox"/>
Аудиосистема	магнитола <input type="checkbox"/> аудиокolonки _____ шт.	Зеркала	сидений <input type="checkbox"/> зеркал <input checked="" type="checkbox"/>
Аудиосистема	антенна <input type="checkbox"/> CD-чейнджер <input type="checkbox"/>	Прочее оборудование, установленное заводом-изготовителем ТС	

5. Дополнительное оборудование ТС

Нижеуказанное оборудование, установленное не заводом-изготовителем ТС, подлежит страхованию по риску Дополнительное оборудование

--

Страхователь предупрежден, что любые претензии по отмеченным в настоящем акте осмотра повреждениям ТС приниматься к рассмотрению Страховщиком не будут. В случае устранения Страхователем отмеченных в настоящем акте осмотра повреждений ТС, Страхователь обязан предоставить ТС для повторного осмотра Страховщику.

Осмотр проведен	"11" 08 2008 г.	Время осмотра	_____ час. _____ мин.
Осмотр осуществил представитель Страховщика:	С результатами осмотра согласен Страхователь/Представитель Страхователя:		
<i>Томашев</i>	<i>Муромцев</i>		
	М.П.		

Приложение В
(обязательное)
Заявление о страховании воздушного судна

ЗАЯВЛЕНИЕ О СТРАХОВАНИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА					
Приложение _____ к договору страхования № _____ от «___» _____ 200__ г.					
1. СТРАХОВАТЕЛЬ					
2. СОБСТВЕНИК воздушного судна					
3. ЭКСПЛУАТАНТ воздушного судна					
Сертификат (свидетельство) эксплуатанта	№ _____	От «___» _____ 200__ г. Действует до «___» _____ 200__ г.			
4. ВОЗДУШНОЕ СУДНО ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ НА УСЛОВИЯХ (УКАЗАТЬ СОГЛАСНО ДОГОВОРУ)	собственности	лизинга	аренды с экипажем	аренды без экипажа	
5. АРЕНДОДАТЕЛЬ (лизингодатель) воздушного судна (указать согласно договору)					
6. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ о воздушном судне					
Тип воздушного судна (марка, модель).		Назначение воздушного судна (указать)	пассажирское	грузовое	иное
Национальный (государственный) и регистрационный знаки воздушного судна					
Свидетельство о регистрации воздушного судна	№ _____	От «___» _____ 200__ г.			
Сертификат (удостоверение) летной годности воздушного судна	№ _____	От "___" _____ 200__ г. Действует до «___» _____ 200__ г.			
Максимальный взлетный вес воздушного судна (в тоннах)					
Максимальная грузоподъемность воздушного судна (в тоннах)					
Пассажиروместимость воздушного судна (количество мест)					
Заявление о страховании воздушных судов					

7. ИЗНОС ВС (планер)			
Ресурсы (часов/посадок/лет)		Наработка (часов/посадок)	
назначенные		С начала эксплуатации	
межремонтный		после последнего ремонта	
		количество посадок	
Сведения о ремонтах воздушного судна			
Количество капитальных ремонтов ВС			
Вид последнего ремонта воздушного судна			
Дата проведения последнего ремонта ВС			
ОБСЛУЖИВАНИЕ воздушного судна			
Базовый аэропорт			
Наименование предприятия, осуществляющего техническое обслуживание воздушного судна			
		периодическое	
		оперативное	
9. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ воздушного судна			
Перевозки (отметить)	грузовые	пассажирские	грузопассажирские
Полеты (отметить)	регулярные	нерегулярные	Отдельный по лет (рейс)
с целью воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты, осуществляемые на коммерческой основе		авиационные работы с целью обеспечения потребностей граждан и юридических лиц	
в корпоративных целях		с целью проведения аварийно-спасательных работ	
по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий		с целью перевозки радиоактивных и иных опасных грузов	
с целью патрулирования и воздушной охоты		с целью воздушных съемок	
с целью тушения пожаров		с целью распыления, разбрызгивания, сбрасывания	
Заявление о страховании воздушного судна			
с целью выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ, в том числе выполнение работ с жестким наружным креплением груза и/или на внешней подвеске		Испытательные, в том числе с целью облета воздушного судна после капитального или аварийного ремонта	

учебно-тренировочные	демонстрационные, акробатические, фигурные и рекордные, соревнования		
иные полеты (указать)			
Географические районы эксплуатации воздушного судна			
Интенсивность использования воздушного судна (в час.)	в месяц		в год
10. УРОВЕНЬ КВАЛИФИКАЦИИ летных экипажей воздушного судна			
Количество членов экипажа «воздушного судна»		Класс командира воздушного судна	
Общий налет (указать фактический - в час.)	квс		2-й пилот
Налет на типе воздушного судна (указать фактический - в час.)	квс		2-й пилот
11. СТОИМОСТЬ воздушного судна			
12. СТРАХОВАЯ СУММА			
13. ВЫГОДОПРИБРЕТАТЕЛЬ			
14. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ (отметить)		страхование от военных рисков, риска угона и иных опасностей	
		страхование дополнительных расходов	
15. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ (по местному времени)		с 00.00. часов «__» _____ 200_г. до 24.00. часов «__» _____ 200_г.	
Заявление о страховании воздушного судна			
16. СВЕДЕНИЯ О ТЕКУЩЕМ СТРАХОВАНИИ			
Действующие договоры страхования	Наименование страховой компании	Страховая сумма	Дата возобновления договора
воздушного судна			
гражданской ответственности			
Статистика, убытков за последние 5 лет (всего)			
Отказы в страховой выплате (указать страховую компанию, дату и причину отказа)			
Юридической и почтовый адреса и банковские реквизиты Страхователя			

Приложение Г
(обязательное)
Договор страхования воздушного судна

ДОГОВОР № _____
страхования воздушного судна

Страховая организация _____, именуемая в дальнейшем «Страховщик», в лице _____, действующего на основании _____, с одной стороны, и _____, именуемый в дальнейшем «Страхователь», в лице _____, действующего на основании _____, с другой стороны, на основании Типовых (стандартных) правил страхования воздушных судов (далее – Правила страхования) заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. Предмет Договора

Предметом настоящего Договора являются отношения, возникающие между Страховщиком и Страхователем по страхованию воздушных судов в соответствии с Правилами страхования.

2. Объект страхования

2.1 Объектом страхования являются имущественные интересы Страхователя, связанные с владением, пользованием, распоряжением воздушным судном, указанным ниже, вследствие его гибели (пропажи без вести) и повреждения.

2.2 Застрахованное имущество (воздушное судно):

Тип и назначение воздушного судна: _____

Национальный (государственный) и регистрационный знаки: _____

Страховая стоимость воздушного судна: _____ руб.

2.3 Использование воздушного судна:

Географические районы эксплуатации воздушного судна и характер полетов:

3. Страховые случаи

Страховыми случаями признаются: _____,
(в соответствии с п. 4.1 Правил страхования)
наступившие в результате происшествия во время: _____, кроме
(в соответствии с п. 4.3 Правил страхования)
случаев, исключенных п. 4.6, 4.7, 4.9 Правил страхования.

4. Страховая сумма

Страховая сумма составляет: _____ руб.
(сумма цифрами и прописью)

Франшиза составляет: _____ % от страховой суммы.

Продолжение приложения Г

5. Размер страховой премии

Страховая премия по настоящему Договору составляет: _____ руб.
(сумма цифрами и прописью)

6. Сроки и порядок уплаты страховой премии

6.1 Страховая премия уплачивается в следующем порядке: _____

_____ (разовым платежом до «__» _____ 200_г.)

6.2 В случае неуплаты очередного страхового взноса в срок, установленный в п. 6.1 настоящего Договора, _____.

7. Срок действия Договора

7.1 Срок действия настоящего Договора (время – местное) устанавливается с «__» _____ 200_г. по «__» _____ 200_г., включая оба дня.

7.2 Начало действия страхования _____
(в соответствии с п. 7.6 Правил страхования)

8. Прочие условия

1.1 Прочие условия (условия, требующие согласования со сторонами в соответствии с Правилами страхования) _____.

1.2 Все, неговоренные настоящим Договором, условия регулируются Правилами страхования.

Все споры по настоящему Договору рассматриваются путем переговоров, а при недостижении согласия сторонами – в суде по месту расположения ответчика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

1.3 Неотъемлемой частью настоящего Договора являются:

1.3.1 Заявление о страховании воздушного судна от «__» _____ 200_г. № _____

1.3.2 Типовые (стандартные) правила страхования воздушных судов.

1.3.3 _____

Совершено в городе _____ «__» _____ 200_г. в 2-х имеющих одинаковую силу экземплярах (по одному для каждой из сторон).

Адреса и банковские реквизиты сторон

Страховщик:

Страхователь:

_____/_____/_____/

_____/_____/_____/

М.П.

М.П.

Приложение Д
(обязательное)
Полис страхования воздушного судна

СТРАХОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ _____
Юридический адрес: _____
Банковские реквизиты: _____
Телефоны: _____
E-mail: _____

ПОЛИС № _____

Страховая организация _____ (далее Страховщик) и _____ (далее Страхователь) в соответствии с «Типовыми (стандартными) правилами страхования воздушных судов» (далее - Правила страхования) на основании Заявления о страховании от "___" _____ 200_ г. №___ заключили настоящий Договор страхования на следующих условиях.

1. Выгодоприобретатель _____

2. Застрахованные риски:

- повреждение	да	нет
- гибель	да	нет
- пропажа без вести	да	нет

3. Тип воздушного судна: _____

4. Национальный (государственный) и регистрационный знаки: _____

5. Страховая стоимость: _____ руб.
(сумма цифрами и прописью)

6. Страховая сумма _____ руб.
(сумма цифрами и прописью)

7. Франшиза _____ % от страховой суммы

8. Страховая премия: _____ руб.
(сумма цифрами и прописью)

9. Порядок уплаты страховой премии: _____
(единовременно или в рассрочку, размер страховых взносов и сроки их уплаты)

10. Срок действия настоящего Договора: с «__» _____ 200_ г. по «__» _____ 200_ г.,
время местное.

11. Начало действия страхования: _____
(в соответствии с п. 7.6 Правил страхования)

12. Прочие условия _____

13. Все остальные условия настоящего Договора регулируются Правилами страхования

и законодательством Российской Федерации.

14. Неотъемлемой частью настоящего Полиса являются: .

- Заявление о страховании воздушного судна от " _ " _____ 200_ г. № ____;
- Типовые (стандартные) правила страхования воздушных судов.

15. При происшествии уведомление должно быть направлено по адресу:

Телефоны: _____

E-mail: _____

Страховщик:

(подпись)

МП

Полис выдан: « _ » _____ 200_ г. в городе _____

Приложение Е (обязательное)

Таблица удельных весов стоимости составных частей воздушных судов в страховой сумме

Таблица Е.1 – Таблица удельных весов стоимости составных частей воздушных судов в страховой сумме

Наименование составных частей	Доля стоимости составной части в общей страховой сумме, %				
	Самолеты 1-2-х моторные (реактивные)	Самолеты 1 - 2-х моторные (винтовые)	Самолеты 3-4-х моторные (реактивные)	Самолеты 3-4-х моторные (винтовые)	Вертолеты
Двигатели	26,0	22,0	22,0	24,0	
Воздушные винты	-	3,0	-	6,0	15,0
Редукторы и трансмиссия	-	-	-	-	15,0
Фюзеляж с центропланом	26,0	25,0	28,0	23,0	20,0
Крыло и мотогондолы	22,0	22,0	20,0	20,0	-
Хвостовое оперение	4,0	5,0	5,0	5,0	5,0 (включая рулевой винт)
Шасси	5,0	6,9	6,0	6,0	3,0
Бортовое оборудование и снаряжение	16,0	16,0	18,0	15,0	15,0
Вспомогательная силовая установка	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0

П р и м е ч а н и е Указанные в Таблице значения удельных весов являются ориентировочными и при необходимости могут быть уточнены в зависимости от конкретного типа воздушного судна по данным завода-изготовителя или ремонтного предприятия или по соглашению сторон.

Приложение Ж
(обязательное)
Заявление – анкета
о страховании строительно-монтажных работ

В страховую компанию _____

ЗАЯВЛЕНИЕ

_____ в лице _____
_____ действующего на основании _____
просит заключить договор страхования на условиях Правил № 234.3 строительно-монтажных работ.

Сведения о заявителе

Юридический адрес _____

Телефон _____ Телекс _____ Телефакс _____

Банковские реквизиты _____

Виды деятельности _____

Уполномоченные лица _____

Имели ли место события, признаваемые страховыми по предлагаемым правилам страхования, в течение последних трех лет

_____ (дата, вид пострадавшего имущества, причины и размер ущерба)

Имеются ли действующие договоры страхования на заявляемое к страхованию имущество

_____ (с кем, на какое имущество, страховая сумма, застрахованные риски)

Договор заключается на срок _____

К заявлению прилагается:

1. Анкета по оценке степени риска
2. Справка о смерти стоимости работ
3. График сдачи очередей

Объект страхования

Наименование _____

Местоположение

(географическое расположение, характеристика местности)

Общая стоимость _____

Страховая сумма _____

Средства противопожарной защиты _____

Средства охраны _____

Объект страхования

Наименование _____

Местоположение _____

(географическое расположение, характеристика местности)

Общая стоимость _____

Страховая сумма _____

Средства противопожарной защиты _____

Средства охраны _____

Состояние систем отопления, водоснабжения, канализация _____

Объект страхования

Наименование _____

Местоположение _____

(географическое расположение, характеристика местности)

Общая стоимость _____

Страховая сумма _____

Средства противопожарной защиты _____

Средства охраны _____

Состояние систем отопления, водоснабжения, канализация _____

При отказе в дальнейшем от страхования Заявитель уплачивает Страховщику сумму документально подтвержденных затрат, связанных с подготовкой к договору страхования и штраф в размере _____% от страховой суммы.

«_____» _____ 200__ г. _____
(подпись) (Ф.И.О.)

М.П.

Выдан страховой полис № _____ от «_____» _____ 200__ г.

Председатель Страховщика _____
(подпись) (Ф.И.О.)

Приложение И

(обязательное)

Ставки страховых платежей по страхованию строительно-монтажных работ

Ставки по страхованию строительно-монтажных работ зависят от выбранных Страхователем рисков и компонентов строительства, принимаемых на страхование.

Указанные ставки рассчитываются как сумма отдельных ставок по рискам (таблица И.1) и компонентам строительства (таблица И.2).

Таблица И.1 – Ставки по рискам

Страховое событие	Размер ставок в % к страховой сумме
Огонь, молния, взрыв Падение летательных аппаратов	0.45 – 0.65
Забастовки, лакауты, гражданские волнения, злоумышленные действия	0.09 – 0.25
Буря, ураган, землетрясение, обвал, лавина, наводнение, просадка грунта, прорыв грунтов вод	0.12 – 0.2
Кража, противоправные действия третьих лиц	0.25 – 0.65
Авария, повреждение водопроводных систем	0.25 – 0.45
Прочие опасности (отклонения от проекта и т.д.)	0.09 – 0.15
По полному пакету	1.25 – 2.35

Таблица И.2 – Ставки по компонентам строительства

Компоненты строительства	Размер ставок в % к страховой сумме
Стальные конструкции	0.25 – 0.35
Котлы, оборудование тяжелого машиностроения, станки, трансформаторы, краны, двигатель, насосы, компрессоры	0.45 – 0.65
Турбины, генераторы, нефтехимические комплексы	0.6 – 0.8
Электронно-вычислительная техника	0.9 – 1.2
Башни, башенные краны, трубопроводы	1.05 – 1.25
Антенны	1.8 – 2.0
<p>П р и м е ч а н и е Конкретная ставка тарифа зависит от условий договора страхования (рисков, условий выплаты, величины франшизы, лимита ответственности Страховщика по одному событию), от их степени риска (особенностей прилегающей территории, инженерно-геологических данных, применяемой техники, сроков сдачи очередей и проч.).</p>	

Приложение К

(обязательное)

Приложение к договору страхования строительного-монтажных работ

Таблица К. 1 – Приложение к договору страхования строительного-монтажных работ

<i>Страхователь</i> Наименование предприятия Ф.И.О. руководителя Юридический адрес		
<i>Объект страхования</i> Наименование объекта Адрес Общая стоимость Дата начала строительства Срок ввода объекта		
<i>Стоимость</i> (общая, в т.ч. СМР, оборуд.) - по утвержденной смете - освоено на дату заключения договора - остаток сметной стоимости на дату заключения договора		
Перечень заданий и сооружений, входящих в комплекс строительства, с указанием их кратких характеристик (размеры, этажность, применяемые материалы и конструкции и др.)		
Наименование организации, участвующих в проведении работ (общестроительная, монтажная, пусконаладочная и др.) Имели ли место события, признаваемые страховыми в течение последних 3-х лет		
Инженерно-геологические данные территории строительства (наличие и уровень грунтовых вод, вид грунта и др.)		
Особенности прилегающей территории (Рельеф, охранные зоны, поверхностные воды и т.д.)		
Наличие и характеристика складских помещений и открытых площадок для хранения материалов, оборудования, инвентаря и обеспечение их сохранности		

Наличие строительной техники, постоянно закрепленной на объекте (краны, бетоно- и растворосмесители и др.)		
При строительстве объектов по типовым проектам (жилые дома, школы, детские сады, объекты здравоохранения и другие) указать организацию-разработчика и номер типового проекта		
При поэтапном строительстве указать сроки очередной и их сметную стоимость		
Другая информация, характеризующая риск и влияющая на решение Страховщика при заключении договора страхования		

Руководитель предприятия

Ф.И.О.

Главный бухгалтер

Ф.И.О.

Приложение Л (обязательное)

Заявление о страховании ответственности судовладельцев

1. Общие сведения о Заявителе (Страхователе):

1.1. Для юридических лиц:

Юридический адрес: _____

Фактический адрес: _____

1.2. Для физических лиц:

Паспортные данные: серия № выдан

кем: когда:

Место регистрации: _____

Адрес фактического проживания: _____

1.3. _____

(телефон)

(факс)

(телекс)

ИНН: ОКПО: ОКОНХ:

1.4. Банковские реквизиты: р/с:

Банк:

К/с: БИК:

2. Общие сведения о лице, риск ответственности которого планируется застраховать (Застрахованном лице):

2.1. Для юридических лиц:

Наименование: _____

Юридический адрес: _____

Фактический адрес: _____

2.2. Для физических лиц:

Фамилия, имя, отчество: _____

Паспортные данные: серия № выдан

кем когда

Место регистрации: _____

Адрес фактического проживания: _____

2.3. _____

(телефон)

(факс)

(e-mail)

ИНН: ОКПО: ОКОНХ:

6.2. Имели ли место страховые случаи по ранее заключенным договорам страхования:

Да Нет

Если “да”, укажите причины наступления страховых случаев и размеры полученного страхового возмещения: _____

7. Наличие действующих договоров по страхованию ответственности судовладельцев:

Да Нет

Если “да”, сообщите подробности:

<i>Страховщик</i>	Период действия договора	Страховая сумма

8. Предполагаемые условия страхования:

8.1. Страховые риски (*Необходимую информацию отметить ✓*):

- “Ответственность перед физическими лицами (кроме членов экипажа застрахованного судна)”
- “Ответственность перед экипажем (членами команды) застрахованного судна”
- “Ответственность перед безбилетными пассажирами и беженцами”
- “Ответственность за столкновение застрахованного судна с другими судами”
- “Ответственность за гибель или повреждение плавучих и неподвижных предметов”
- “Ответственность за загрязнение”
- “Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке”
- “Ответственность за удаление затонувшего в результате кораблекрушения имущества (уборку обломков кораблекрушения)”
- “Ответственность за гибель, повреждение или недостачу груза, принятого к перевозке”
- “Ответственность за расходы по доле в общей аварии и спасании”
- “Ответственность за имущество на застрахованном судне”
- “Ответственность за отклонение застрахованного судна от предусмотренного маршрута (девиация)”
- “Ответственность, возникающая в связи с наложением штрафа на застрахованное судно любым судом, трибуналом или иными компетентными органами”
- “Расходы по предотвращению и/или уменьшению убытков и судебные издержки”
- “Военные риски”
- “Забастовочные риски”

8.2. Срок страхования: _____
(начало)

(окончание)

8.3. Страховая сумма: _____

8.4. Лимиты ответственности: _____

9. Дополнительные сведения:

✓

(подпись Заявителя)
М.П.

(Ф. И. О. и должность Заявителя)

“ ” _____ 20__ г.

Приложение М

(обязательное)

Договор страхования ответственности судовладельцев

№ _____

“Страховщик” _____, в лице _____, действующего на основании Устава, с одной стороны, и именуемый в дальнейшем “Страхователь”, в лице _____,

_____, действующего на основании _____, с другой стороны, именуемые в дальнейшем “Стороны”, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. Договором страхования является письменное соглашение между Страховщиком и Страхователем, на основании которого Страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении события, предусмотренного в договоре страхования (страхового случая), выплатить страховое возмещение в размере, который определяется в соответствии с положениями раздела 11 “Правил страхования ответственности судовладельцев” ОАО “РОСНО” от _____ № _____, далее по тексту Правила, но не более страховой суммы, установленной в договоре страхования.

1.2. Настоящий Договор заключен на основании Заявления Страхователя от _____ 200_г. в соответствии с законодательством РФ и включает в себя положения и условия, содержащиеся в Правилах, в той части, в которой последние дополняют настоящий Договор.

2. ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ

2.1. По настоящему Договору объектом страхования являются имущественные интересы Страхователя (Застрахованного лица), связанные с его обязанностью в порядке, установленном гражданским законодательством Российской Федерации и/или международными договорами, возместить вред, причиненный жизни, здоровью и/или имуществу других лиц, окружающей природной среде, вследствие эксплуатации принадлежащего Страхователю (Застрахованному лицу) судна (судов).

3. СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ

3.1. Страховым случаем признается возникновение обязанности Страхователя (Застрахованного лица) возместить вред, причиненный жизни, здоровью и/или имуществу других лиц, окружающей природной среде в связи с наступлением в процессе эксплуатации принадлежащего Страхователю (Застрахованному лицу) судна (судов) непредвиденных событий, имевших место в течение срока действия договора страхования.

3.2. Непредвиденными событиями могут быть: авария машин и оборудования судна, пожар, взрыв, столкновение с другими судами или с плавучими и неподвижными предметами, посадка на мель, отказ систем связи, непредвиденное отклонение от нормального функционирования судна, экипажа, воздействие внешней среды, могущее оказать влияние на безопасность плавания, другие случайные и непредвиденные события.

3.3. Настоящий договор страхования заключен на следующих условиях

4. СТРАХОВАЯ СУММА, СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ, ФРАНШИЗА

4.1. По настоящему Договору страховая сумма установлена в размере _____

руб.

и является предельной суммой страхового возмещения, которое может быть выплачено по всем страховым случаям, наступившим в течение срока действия договора страхования.

4.2. В пределах страховой суммы установлен лимит ответственности Страховщика

(по одному страховому случаю, по видам страховых рисков, по виду причиняемого вреда, др.)

в размере _____

руб.

4.3. Страховая сумма уменьшается на сумму выплаченного страхового возмещения с даты выплаты.

4.4. Сумма страховой премии (платы за страхование, которую Страхователь обязан уплатить Страховщику) составляет по настоящему Договору _____

руб.

4.5. По настоящему Договору установлена безусловная/условная франшиза в размере _____ руб. (% от страховой суммы/размера вреда).

5. ПОРЯДОК И СРОКИ УПЛАТЫ СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ

5.1. Страховая премия по настоящему Договору может уплачивается единовременно/в рассрочку наличными в кассу Страховщик или путем безналичного перечисления денежных средств на расчетный счет Страховщика.

Первый страховой взнос уплачивается в сумме _____

руб.

в срок до "___" _____ 20__ г.

Второй страховой взнос уплачивается в сумме _____ руб.

в срок до "___" _____ 20__ г.

5.2. Датой уплаты страховых взносов считается дата поступления денежных средств в кассу Страховщика или дата зачисления денежных средств на расчетный счет Страховщика.

6. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

6.1. Настоящий Договор заключен на срок с "___" _____ 20__ г. по "___" _____ 20__ г.

6.2. Страховщик несет обязательства по выплате страхового возмещения при наступлении событий (признанных страховыми случаями), имевших место в течение срока действия договора страхования, начиная с 00 часов 00 минут даты, указанной в договоре как дата начала срока его действия (но не ранее уплаты страховой премии или первого ее взноса), до 24 часов 00 минут даты, указанной в договоре как дата окончания срока его действия.

6.3. Настоящий Договор прекращается досрочно в случаях:

6.3.1. Исполнения Страховщиком обязательств по выплатам страхового возмещения в размере страховой суммы, установленной в договоре страхования.

6.3.2. Если возможность наступления страхового случая отпала, и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай, в т.ч.:

6.3.2.1. лишение судна класса или отказа в присвоении такового;

6.3.5.2. продажа судна Страхователем либо окончание срока действия прав, в соответствии с которыми судно находилось в его владении (пользовании);

6.3.2.3. пропажа судна без вести;

6.3.2.4. полная фактическая (уничтожение судна) или конструктивная (экономическая нецелесообразность восстановления или ремонта) гибель судна.

При этом Страховщик имеет право на часть страховой премии пропорционально времени, в течение которого действовало страхование.

6.3.3. Отстоя судна в любом безопасном порту без груза и не в состоянии ремонта/переоснащения свыше 28 последовательных дней (такой период исчисляется с момента последней швартовки до момента отхода судна, при этом, день начала и окончания простоя считаются за один день).

При этом Страховщик осуществляет возврат страховой премии, пропорционально времени отстоя судна за вычетом расходов на ведение дела.

6.3.4. Отказа Страхователя от договора страхования.

При этом уплаченная Страховщику страховая премия не подлежит возврату, если договором не предусмотрено иное.

6.3.5. Иных случаях, предусмотренных законодательством РФ.

7. ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СОБЫТИЯ

7.1. Обязанности Сторон при наступлении события, имеющего признаки страхового случая, в период действия настоящего Договора определены в разделе 10 "Правил страхования ответственности судовладельцев, на основании которых заключен настоящий договор.

8. ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

8.1. Все споры, возникающие между сторонами в процессе исполнения обязательств по настоящему Договору, разрешаются путем переговоров, а в случае недостижения согласия – в судебном или арбитражном порядке в пределах срока исковой давности, предусмотренного действующим законодательством РФ.

9. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ

9.1. Все приложения, указанные в тексте настоящего Договора, являются его неотъемлемой частью.

9.2. Ни одна из Сторон не вправе передавать свои права и обязанности по настоящему Договору третьей стороне без письменного согласия на то другой Стороны.

9.3. Все изменения и дополнения к настоящему Договору будут действительны только при условии, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными на то представителями Сторон.

9.4. Обмен документами между Сторонами по существу настоящего Договора с использованием факсимильных средств связи признается обеими Сторонами действительным наравне с подлинниками документов.

9.5. Договор составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, по одному экземпляру для каждой из Сторон настоящего Договора.

10. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА И РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

Страховщик:

Страхователь:

Телефон: () _____ Факс: () _____

Телефон: () _____

Факс: () _____

Приложения:

1. Заявление о страховании ответственности судовладельцев.

2. “Правила страхования ответственности судовладельцев от _____ № ____.

Страховщик

М.П.

Страхователь

М.П.

Приложение Н

(обязательное)

Полис страхования ответственности судовладельцев

№ _____ от “__” _____ 20__ г.

Страховщик:

1. Настоящий полис выдан Страхователю:

(Название организации и юридический адрес – для юридических лиц; Ф.И.О., почтовый адрес, паспортные данные – для физических лиц)
на основании его Заявления от “__” _____ 20__ г. и удостоверяет факт заключения договора страхования со Страховщиком ОАО “РОСНО” на условиях, содержащихся в “Правилах страхования ответственности судовладельцев” от _____ № _____, а также в тексте Полиса.

2. “Застрахованное лицо” (если застраховано лицо иное, чем Страхователь):

(Название организации и юридический адрес - для юридических лиц; Ф.И.О., почтовый адрес, паспортные данные - для физических лиц)

3. Срок действия договора страхования: с «__» _____ 20__ г. по «__» _____ 20__ г.

Обязательства страховщика возникают с начала срока действия договора страхования, но не ранее даты уплаты Страхователем страховой премии (страхового взноса)

4. Объект страхования: имущественные интересы Страхователя (Застрахованного лица), связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный жизни, здоровью и/или имуществу других лиц, окружающей природной среде, вследствие эксплуатации принадлежащего Страхователю (Застрахованному лицу) судна (судов).

5. Страховой случай: возникновение обязанности Страхователя (Застрахованного лица) возместить вред причиненный жизни, здоровью или имуществу других лиц, окружающей природной среде в связи с наступлением в процессе эксплуатации принадлежащего Страхователю (Застрахованному лицу) судна (судов) непредвиденных событий, имевших место в течение срока действия договора страхования.

6. Страховые риски:

Необходимую информацию отметить: ✓

- “Ответственность перед физическими лицами (кроме членов экипажа застрахованного судна)”
- “Ответственность перед экипажем (членами команды) застрахованного судна”
- “Ответственность перед безбилетными пассажирами и беженцами”
- “Ответственность за столкновение застрахованного судна с другими судами”
- “Ответственность за гибель или повреждение плавучих и неподвижных предметов”
- “Ответственность за загрязнение”
- “Ответственность за ущерб, причиненный при буксировке”
- “Ответственность за удаление затонувшего в результате кораблекрушения имущества (уборку обломков кораблекрушения)”
- “Ответственность за гибель, повреждение или недостачу груза, принятого к перевозке”

- “Ответственность за расходы по доле в общей аварии и спасании”
- “Ответственность за имущество на застрахованном судне”
- “Ответственность за отклонение застрахованного судна от предусмотренного маршрута (девиация)”
- “Ответственность, возникающая в связи с наложением штрафа на застрахованное судно любым судом, трибуналом или иными компетентными органами”
- “Расходы по предотвращению и/или уменьшению убытков и судебные издержки”
- “Военные риски”
- “Забастовочные риски”

7. Страховая сумма:

_____ (цифрами и прописью)

8. Лимит ответственности:

_____ (цифрами и

прописью)

9. Франшиза:

<input type="checkbox"/> условная	<input type="checkbox"/> безусловная
-----------------------------------	--------------------------------------

_____ %

от _____

или

10. Страховая премия:

_____ (цифрами и прописью)

11. Срок и порядок уплаты страховой премии (страховых взносов):

11.1. Единовременным платежом:

11.2. В рассрочку:

Первый взнос в размере _____ до «__» _____ 20__ г.

Второй взнос в размере _____ до «__» _____ 20__ г.

12. Особые условия:

13. Дополнительные сведения:

*Правила страхования получил,
с условиями страхования согласен:*
Страхователь

Страховщик

(Ф.И.О.)

(Ф.И.О.)

(подпись)

(подпись)

№ доверенности представителя ОАО "РОСНО":

М.П.

М.П.

Отметка об оплате страховой премии (первого страхового взноса):	Вид платежного документа	

№ _____	платежного _____	документа _____
дата _____		уплаты _____

Вид

полиса

Первичный

**Дополнительный к
полису**

№

**Переоформленный
взамен полиса**

№

**Дубликат взамен
полиса**

№

Для получения дополнительной информации по договору страхования телефон:

По вопросам страховой выплаты телефон:

Приложение П
(обязательное)
Правила
страхования гражданской ответственности авиаперевозчика

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила приняты в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации о страховании, содержат в себе стандартные условия, на которых Открытое акционерное общество “Российское страховое народное общество” “РОСНО”, в дальнейшем именуемое “Страховщик”, заключает договоры добровольного страхования гражданской ответственности авиаперевозчика с юридическими и физическими лицами, в дальнейшем именуемыми “Страхователями”, и предназначены для определения содержания этих договоров.

1.2. При заключении договора страхования на условиях, содержащихся в тексте настоящих Правил, эти условия становятся неотъемлемой частью договора страхования и обязательными для Страхователя и Страховщика. Страхователь может договориться со Страховщиком об исключении отдельных положений Правил из содержания договора и дополнении договора условиями, отличными от тех, которые содержатся в Правилах.

1.3. Договор страхования считается заключенным на условиях, содержащихся в тексте настоящих Правил, в том случае, если в страховом полисе прямо указывается на их применение и сами Правила приложены к полису. Вручение Страхователю Правил страхования удостоверяется записью в страховом полисе.

2. ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ: ПОНЯТИЕ И ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ

2.1. По договору страхования, заключенному на условиях настоящих Правил, Страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию), в случае предъявления к Страхователю основанных на законе требований со стороны физических и(или) юридических лиц о возмещении вреда, причиненного их жизни, здоровью и имуществу (имущественного вреда) в связи с использованием Страхователем воздушного судна, принять на себя обязанности по возмещению указанного вреда, а также расходов Страхователя, связанных с урегулированием предъявленных ему требований, в пределах установленной договором суммы (страховой суммы).

2.2. По договору страхования, заключенному на условиях настоящих Правил, может быть застрахован риск гражданской ответственности не только самого Страхователя, но и иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена (Застрахованное лицо). Застрахованное лицо должно быть названо в договоре страхования.

2.3. Договор страхования считается заключенным в пользу лиц, которым может быть причинен вред в связи с использованием Страхователем (Застрахованным лицом) воздушного судна - Выгодоприобретателей.

2.4. Договор страхования заключается путем вручения Страхователю, на основании его письменного заявления, страхового полиса, подписанного от имени Страховщика уполномоченным на это лицом.

2.5. Для заключения договора страхования Страхователь подает Страховщику письменное заявление по установленной Страховщиком форме.

В случае необходимости Страховщик имеет право запросить у Страхователя дополнительную информацию, имеющую значение для оценки вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления. Страхователь обязан сообщить все известные ему сведения, запрошенные Страховщиком.

2.6. Страхователь несет ответственность за достоверность сведений представленных в заявлении и в ответах на письменные запросы Страховщика в соответствии с действующим законодательством РФ.

2.7. В случае возникновения необходимости внесения в содержание договора

страхования условий, отличных от условий, содержащихся в тексте настоящих Правил, это отражается в страховом полисе или в приложениях к нему. При необходимости Страховщик и Страхователь оформляют свои отношения посредством составления двухстороннего документа (договора страхования гражданской ответственности), подписанного уполномоченными представителями Сторон.

В последнем случае, кроме экземпляра договора Страхователю, по его запросу, выдается страховой полис, являющийся свидетельством заключения договора страхования.

2.8. Все изменения и дополнения договора страхования, заключенного на условиях настоящих Правил, должны быть совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями Сторон.

3. ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ

3.1. По договору страхования, заключенному на условиях, содержащихся в тексте настоящих Правил, могут быть застрахованы имущественные интересы Страхователя, связанные с его намерением избежать убытков (расходов) из-за возможного наступления гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу физических лиц или имуществу юридических лиц в связи с использованием воздушного судна, а именно:

3.1.1. Ответственности за вред, причиненный третьим лицам (исключая пассажиров и грузовладельцев).

3.1.2. Ответственности за вред, причиненный пассажирам.

3.1.3. Ответственности за вред, причиненный грузовладельцам.

3.2. При заключении договора страхования Страхователь может застраховать свою ответственность в любой комбинации пп.3.1.1.-3.1.3. Вид застрахованной ответственности Страхователя должен быть указан в тексте договора страхования.

3.3. Страхователь может застраховать свою ответственность, как в отношении использования одного воздушного судна, так и в отношении использования эксплуатируемого им парка воздушных судов.

4. СТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ

4.1. Страховым случаем признается причинение Страхователем имущественного вреда физическим и(или) юридическим лицам, послужившее или могущее послужить основанием для предъявления к нему, основанных на нормах гражданского законодательства, требований о возмещении причиненного вреда со стороны потерпевших лиц, а именно:

4.1.1. Причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, непосредственно воздушным судном находившимся в полете, его частями либо лицом или предметом, выпавшим из него.

4.1.2. Причинение пассажиру воздушного судна телесных повреждений, ранений (смертельных или иных) или смерти; повреждение, утрата или гибель зарегистрированного багажа и личных вещей, находящихся при пассажире, при воздушной перевозке.

4.1.3. Причинение имущественного вреда грузовладельцу, вследствие утраты, повреждения или гибели груза при воздушной перевозке.

Под требованиями о возмещении вреда в настоящих Правилах понимаются адресованные Страхователю или Страховщику письменные требования потерпевших лиц (в том числе в форме претензий), а также исковые заявления в суд (арбитражный суд), основанные на нормах гражданского законодательства, действующего на территории страхования и подтвержденные доказательствами о размере причиненного вреда и причинах его возникновения.

Под обстоятельствами, свидетельствующими о возможности предъявления требований о возмещении вреда, в настоящих Правилах понимаются представленные Страховщику письменные доказательства, подтверждающие факт причинения вреда, его характер и размер (справки, акты, заключения компетентных государственных органов и др.).

Причинение вреда нескольким лицам в результате одного происшествия, рассматривается как один страховой случай.

4.2. Обязательства Страховщика, возникшие в связи с наступлением страхового случая, включают в себя обязанности по:

4.2.1. Удовлетворению обоснованных, т.е. подлежащих возмещению в соответствии с действующим на территории страхования гражданским законодательством, требований потерпевших лиц о возмещении причиненного им вреда.

4.2.2. Возмещению необходимых и целесообразных расходов, произведенных с письменного согласия Страховщика в целях предварительного выяснения обстоятельств и причин наступления страхового случая, установления наличия и формы вины Страхователя в причинении вреда, а также защите интересов Страхователя при предъявлении к нему требований о возмещении причиненного вреда до передачи дела в суд.

4.2.3. Возмещению расходов на ведение дел по страховому случаю в судебных органах, если передача дела в суд была произведена при согласии Страховщика, либо Страхователь не мог избежать передачи дела в суд.

4.2.4. Оплате сумм залога или иных сумм, которые Страхователь обязан внести в силу закона, по решению суда или иных компетентных органов, в качестве обеспечения исполнения обязательств, вытекающих из причинения вреда.

4.2.5. Возмещению необходимых и целесообразных расходов, произведенных Страхователем с целью спасания жизни и имущества потерпевших лиц (уменьшения убытков, вызванных страховым случаем).

4.3. Не рассматриваются как страховые случаи и не подлежат удовлетворению Страховщиком требования:

4.3.1. О возмещении вреда лицам, находящимся со Страхователем в трудовых отношениях (включая членов экипажа застрахованного воздушного судна), причиненного им в связи с исполнением служебных обязанностей и во время исполнения таковых.

4.3.2. О возмещении вреда имуществу, принадлежащему Страхователю на праве собственности, либо находящемуся у него на других законных (правовых) основаниях, за исключением имущества принятого к перевозке на основании договора воздушной перевозки груза.

4.3.3. О возмещении вреда имуществу, находившемуся на борту воздушного судна без оформления договора перевозки, либо принадлежащего Страхователю или его персоналу.

4.3.4. О возмещении вреда сверх сумм возмещения, предусмотренных законодательством действующим на территории страхования и международными договорами Российской Федерации, если иное не установлено в договоре страхования.

4.3.5. О возмещении вреда, связанного с задержкой или отменой рейса.

4.3.6. О возмещении вреда, выразившегося в упущенной выгоде потерпевших лиц.

4.3.7. О денежной компенсации морального вреда.

4.3.8. О возмещении убытков, произошедших вследствие:

4.3.8.1. Естественной убыли груза в пределах установленных норм.

4.3.8.2. Влияния температуры, влажности или особых свойств и естественных качеств груза, которые могут привести к его гибели или порче (усушка, утриска, увеличение веса от подмочки, гниение, самовозгорание и т.п.).

4.3.8.3. Недостачи груза при целостности наружной упаковки.

4.3.8.4. Повреждения груза червями, грызунами, насекомыми и прочее.

4.3.8.5. Падения цен на перевозимый груз.

4.3.9. О возмещении вреда, причиненного в связи с войной или военными действиями, вне зависимости от того, объявлена война или нет, гражданской войной, восстанием, мятежом, народными волнениями, действиями вооруженных формирований или террористов.

4.3.10. О возмещении вреда, если прямой или косвенной причиной или одной из причин его причинения является использование воздушного судна в условиях прямого или косвенного воздействия на него ионизирующего излучения или радиоактивного загрязнения от какого-либо источника, за исключением случая, когда такое ионизирующее излучение или радиоактивное загрязнение связано с перевозкой каких бы то ни было радиоактивных материалов в качестве груза в соответствии с правилами Международной Ассоциации Воздушного Транспорта (International Air Transport Association), если условия такой перевозки предварительно согласованы со Страховщиком в письменной форме.

4.3.11. О возмещении вреда, прямо или косвенно связанного с:

4.3.11.1. Шумом (воспринимаемым или не воспринимаемым человеческим ухом), вибрацией, звуковым ударом или другими явлениями сходной природы.

4.3.11.2. Каким-либо загрязнением или заражением чего-либо.

4.3.11.3. Электрическими или электромагнитными помехами.

4.3.11.4. Вмешательством в права собственника.

Положения п.п.4.3.11. не применяются, если причинение вреда явилось следствием катастрофы, пожара, взрыва или столкновения воздушных судов, либо зарегистрированного происшествия в полете, вызвавшего нештатную эксплуатацию воздушного судна.

4.4. В условия договора страхования могут быть включены исключения и оговорки, принятые в международной страховой практике, дополняющие или расширяющие толкование п.4.3. настоящих Правил. В договоре страхования должна быть сделана ссылка на такие условия и оговорки и их текст приложен к нему.

4.5. Событие, указанное в п.4.1. настоящих Правил, не будет признано страховым случаем, если оно прямо или косвенно произошло в результате:

4.5.1. Умысла или грубой неосторожности Страхователя или его полномочных представителей.

Нарушение Страхователем положений “Воздушного кодекса Российской Федерации”, явившееся причиной страхового случая, рассматривается как умысел. (Положения настоящего пункта не применяются, если вред причинен жизни или здоровью физических лиц).

4.5.2. Использования воздушного судна в запрещенных законодательством целях или в целях, отличных от указанных в договоре страхования.

4.5.3. Использования воздушного судна вне географических пределов, указанных в договоре страхования, если это не связано с аварийной ситуацией в полете, форс-мажорными обстоятельствами, либо ошибкой в пилотировании или навигации.

4.5.4. Использования воздушного судна каким-либо лицом без согласия на то Страхователя. Страхователь обязан принять надлежащие меры для предотвращения незаконного использования воздушного судна и обеспечить соответствующие доказательства того, что такие меры были им приняты.

5. ТЕРРИТОРИЯ СТРАХОВАНИЯ

5.1. Договор страхования, заключенный на условиях, содержащихся в тексте настоящих Правил, действует на территории государств указанных в страховом полисе либо двухстороннем документе. Если в страховом полисе либо двухстороннем документе территория страхования не указана, страхование действует исключительно на территории Российской Федерации.

6. СТРАХОВАЯ СУММА

6.1. Сумма, в пределах которой Страховщик обязуется выплатить страховое возмещение при наступлении страхового случая (страховая сумма), определяется соглашением Сторон на основании экспертной оценки возможного объема ответственности

Страхователя, либо на основании установленного законом или международным договором Российской Федерации предела ответственности за причинение вреда и указывается в договоре страхования.

6.2. В договоре страхования должны быть указаны страховые суммы по каждому застрахованному виду ответственности Страхователя за причинение вреда.

6.3. Страховая сумма, указанная в договоре страхования, является предельной суммой выплаты страхового возмещения (лимитом ответственности Страховщика) по совокупности всех страховых случаев, произошедших в период действия договора страхования.

6.4. В случае выплаты страхового возмещения в размере меньшем страховой суммы, договор страхования продолжает действовать до окончания срока страхования. При этом первоначальная страховая сумма, установленная договором страхования, уменьшается на сумму выплаченного возмещения с даты выплаты.

7. СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ , ФОРМА И ПОРЯДОК ЕЕ УПЛАТЫ

7.1. Размер страховой премии (платы за страхование, которую Страхователь обязан уплатить Страховщику) исчисляется исходя из согласованных Сторонами страховых сумм и франшиз, срока страхования и других показателей, по установленным Страховщиком страховым тарифам.

7.2. Страховой тариф рассчитывается по действующим у Страховщика базовым тарифным ставкам с учетом согласованных Сторонами условий страхования.

7.3. Страховая премия уплачивается единовременно (если иное не установлено в договоре страхования) безналичным перечислением средств на расчетный счет Страховщика или уплаты наличными в кассу Страховщика.

7.4. При заключении договора страхования на год, либо на более длительный срок, Страховщик может предоставить Страхователю право произвести рассроченный платеж страховой премии, т.е. произвести платеж страховой премии частями, в сроки, предусмотренные договором страхования.

7.5. Днем уплаты страховой премии (взноса) считается день ее поступления на расчетный счет Страховщика при безналичном перечислении, либо день ее уплаты наличными.

7.6. При неуплате очередного страхового взноса в предусмотренные договором сроки или уплате его в меньшей, чем предусмотрено договором сумме, действие страхования приостанавливается на срок задержки платежа, т.е., с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем указанным в договоре как день уплаты очередного страхового взноса, до 24 часов 00 минут дня его фактической уплаты.

7.7. По письменному поручению Страхователя страховую премию может уплатить любое другое лицо, при этом никаких прав по договору страхования оно не приобретает. О данном поручении Страхователь обязан письменно известить Страховщика.

8. ФРАНШИЗА

8.1. В договоре страхования Стороны могут указать размер некомпенсируемого Страховщиком убытка - франшизу.

Франшиза может быть условной или безусловной и устанавливается как в процентах к страховой сумме, так и в денежном выражении:

- при установлении условной (невывчитаемой) франшизы Страховщик не возмещает ущерб, не превышающий сумму франшизы, но возмещает ущерб полностью, если сумма ущерба превышает сумму франшизы;

- при установлении безусловной (вычитаемой) франшизы во всех случаях ущерб возмещается за вычетом суммы франшизы.

Франшизы могут быть установлены как по всем, так и по отдельным видам вреда, ответственность за причинение которого застрахована.

9. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

9.1. Договор страхования может быть заключен на любой согласованный Сторонами срок. Срок действия договора определяется периодом времени, исчисляемым днями, неделями, месяцами, годами или периодом времени выполнения перелета, рейса либо периодом времени выполнения какой-либо программы, связанной с полетами воздушного судна.

9.2. Договор страхования считается заключенным со дня вручения Страхователю страхового полиса или со дня подписания Сторонами двухстороннего документа (договора страхования гражданской ответственности). С этого времени наступает обязанность Страхователя уплатить страховую премию или ее первую часть.

9.3. Договор страхования, в части обязательств Страховщика по выплате страхового возмещения, вступает в силу с 00 часов 00 минут дня, следующей за днем уплаты страховой премии или ее первой части и действует до 24 часов 00 минут последнего дня согласованного Сторонами срока страхования. День вступления договора страхования в силу, в части обязательств Страховщика, может быть определен указанием на календарную дату либо событие, которое должно неизбежно наступить.

Если срок страхования истек во время нахождения воздушного судна в полете, ответственность Страховщика по договору страхования продолжает действовать до момента следующей посадки воздушного судна, указанной в плане полета.

9.4. Даты начала и окончания ответственности Страховщика по договору страхования, указываются в страховом полисе или двухстороннем документе.

9.5. Договор страхования прекращается досрочно, в случаях:

9.5.1. Неуплаты Страхователем очередного страхового взноса в течение 30 суток, считая с даты, следующей за датой, указанной в договоре как день уплаты очередного взноса (если договором не предусмотрено иное).

9.5.2. Выполнения Сторонами обязательств по договору в полном объеме (с момента выполнения обязательств).

При досрочном прекращении договора страхования по обстоятельствам, указанным в настоящем пункте, уведомление Страхователя о прекращении действия договора страхования не производится.

9.6. Договор страхования прекращается до истечения срока, на который он был заключен также в случае, если после вступления его в силу возможность наступления страхового случая отпала и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. При этом Страховщик имеет право на часть страховой премии пропорциональную времени, в течение которого действовало страхование.

9.7. Страхователь вправе отказаться от договора страхования в любое время (договор страхования прекращает действовать с момента заявления Страхователя о его прекращении). Если договором страхования не предусмотрено иное, при досрочном отказе Страхователя от договора страхования, уплаченная Страховщику страховая премия не подлежит возврату.

10. ИЗМЕНЕНИЕ СТЕПЕНИ РИСКА

10.1. В период действия договора страхования Страхователь обязан незамедлительно сообщать Страховщику о ставших ему известными изменениях в обстоятельствах, сообщенных при заключении договора.

10.2. Страховщик, уведомленный об обстоятельствах, влекущих увеличение степени риска, вправе потребовать изменения условий договора страхования или уплаты дополнительной страховой премии соразмерно увеличению риска.

Если Страхователь возражает против изменения условий договора или доплаты страховой премии, Страховщик вправе потребовать расторжения договора в соответствии с действующим законодательством РФ.

10.3. При неисполнении Страхователем обязанностей, предусмотренных п.10.1., Страховщик вправе потребовать расторжения договора страхования и возмещения убытков, причиненных его расторжением, в соответствии с действующим законодательством РФ.

11. ЗАСТРАХОВАННОЕ ЛИЦО

11.1. Застрахованное лицо (см. п.2.2.), названное в договоре страхования, может быть заменено Страхователем другим лицом только с письменного согласия Страховщика.

11.2. Страхование риска гражданской ответственности Застрахованного лица, не освобождает Страхователя от выполнения обязанностей по договору страхования, если только договором не предусмотрено иное, либо обязанности, лежащие на Страхователе, не выполнены Застрахованным лицом.

Страховщик вправе требовать от Застрахованного лица выполнения обязанностей по договору страхования, включая обязанности, лежащие на Страхователе, но не выполненные им, при предъявлении Застрахованным лицом требования о выплате страхового возмещения.

12. ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ

12.1. После того, как Страхователю стало известно о наступлении страхового случая, он обязан:

12.1.1. Незамедлительно оповестить об этом Страховщика любым доступным способом, указав все известные обстоятельства случившегося, с обязательным дублированием сообщения письменно.

Данная обязанность будет считаться исполненной Страхователем надлежащим образом, если сообщение сделано с учетом почтовых реквизитов Страховщика, а также наименования и номера факса структурного подразделения Страховщика, в которое необходимо обратиться при наступлении страхового случая, согласно записи в страховом полисе.

Факт надлежащего исполнения данной обязанности, в случае возникновения спора, должен быть подтвержден письменным доказательством.

12.1.2. Принять разумные и доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и уменьшению размера убытков, вызванных происшествием. Принимая такие меры, Страхователь должен следовать указаниям Страховщика, если такие указания ему даны.

12.1.3. Систематически информировать Страховщика о ходе расследования происшествия, его причинах и последствиях, а также принимать участие в таком расследовании согласно действующим правилам.

12.1.4. Незамедлительно известить Страховщика:

12.1.4.1. О всех требованиях имущественного характера, предъявленных к нему в связи с происшествием.

При получении таких требований Страхователь обязан предпринять все меры к тому, чтобы потерпевшее лицо до рассмотрения его требования Страховщиком, не обращалось с иском в суд.

В ходе рассмотрения требований потерпевшего Страхователь обязан, по указанию Страховщика, делать письменные запросы заявителю о предоставлении документов, необходимых для проведения расследования страхового случая Страховщиком, и предпринять меры к тому, чтобы обеспечить участие Страховщика либо назначенного им лица в осмотре места происшествия и оценке причиненного ущерба.

12.1.4.2. О предъявлении потерпевшим лицом, несмотря на предпринятые Страхователем попытки урегулировать предъявленные претензии по договоренности, искового заявления в суд до рассмотрения материалов дела Страховщиком и вынесения им своего решения.

В этом случае, Страхователь обязан выдать указанному Страховщиком лицу доверенность на право представлять Страхователя (ответчика) в судебном процессе, со всеми необходимыми процессуальными полномочиями, в том числе с правом признания иска.

12.1.5. Не признавать без согласия Страховщика требования, связанные со страховым случаем, не принимать на себя какие-либо обязательства по урегулированию таких требований, а также не возмещать убытки.

12.1.6. Подать Страховщику письменное заявление на выплату страхового возмещения с указанием известных на дату подачи заявления обстоятельств страхового случая, сведений о потерпевших лицах, а также банковские (почтовые) реквизиты этих лиц.

12.1.7. Предоставить Страховщику вместе с заявлением все имеющиеся документы (подлинники или заверенные копии), полученные от компетентных органов, а также от потерпевших лиц, необходимые для установления факта и причин возникновения страхового случая, а именно:

12.1.7.1. Документы, касающиеся обстоятельств страхового случая, его причин и размера ущерба (такowymi могут быть заключения государственных и ведомственных комиссий, акты обследования имущества и другие).

12.1.7.2. Документы из лечебного учреждения, подписанные главным врачом, или заключение ВТЭК (в случае причинения вреда здоровью физического лица).

12.1.7.3. Свидетельство о смерти (в случае смерти физического лица).

Страховщик имеет право затребовать и другие документы, если с учетом конкретных обстоятельств, отсутствие таких документов делает невозможным установление факта страхового случая и определение размера причиненного страховым случаем ущерба. Обязанность доказывать необходимость запрашиваемых документов для проведения расследования страхового случая при возникновении спора в суде лежит на Страховщике.

Факт подачи заявления на выплату страхового возмещения и исполнения Страхователем других обязанностей в соответствии с п.12.1., должен быть подтвержден распиской уполномоченного лица Страховщика.

12.2. Страховщик обязан:

12.2.1. Изучить представленные Страхователем документы и, при признании факта наступления страхового случая, составить страховой акт и выплатить страховое возмещение в срок до 30 суток, считая с даты получения от Страхователя заявления на выплату страхового возмещения и исполнения им других обязанностей, указанных в п.12.1.

Страховщик, по согласованию со Страхователем, может принять решение о выплате страхового возмещения до завершения официального расследования происшествия, на основании материалов собственного расследования страхового случая.

Днем выплаты страхового возмещения считается день списания денежных средств с расчетного счета Страховщика. За задержку выплаты страхового возмещения по вине Страховщика, Страховщик выплачивает Страхователю штраф в размере 1% от суммы страхового возмещения за каждый банковский день просрочки.

12.2.2. Известить Страхователя об отказе в выплате страхового возмещения в письменной форме с обоснованием причин отказа, в срок, указанный в п. 12.2.1., если имелись основания для отказа в выплате страхового возмещения.

13. ВЫПЛАТА СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

13.1. При признании Страховщиком факта наступления страхового случая и определения суммы страхового возмещения, Страховщик перечисляет исчисленную сумму Страхователю (Застрахованному лицу) либо непосредственно потерпевшему лицу (Выгодоприобретателю) в соответствии с указанными в заявлении Страхователя реквизитами.

Если в случаях, предусмотренных действующим законодательством, Страхователь обязан выплачивать возмещение за причиненный вред ежемесячными или иными регулярными платежами, Страховщик имеет право провести расчет суммы единовременной выплаты в соответствии с положениями действующего законодательства.

13.2. В сумму страхового возмещения включаются:

13.2.1. Затраты на возмещение причиненного вреда, в соответствии с решением суда или по взаимному соглашению между Страховщиком, Страхователем и лицом, которому причинен вред.

Если договором страхования не предусмотрено иного, указанные затраты возмещаются только в таком объеме, в котором ответственность Страхователя за причинение вреда определена в законодательстве страны причинения вреда и международными договорами Российской Федерации об ограничении такой ответственности.

13.2.2. Расходы, произведенные с письменного согласия Страховщика в целях предварительного выяснения обстоятельств и причин страхового случая, установления наличия и формы вины Страхователя в причинении вреда.

13.2.3. Расходы на ведение дел по страховому случаю в судебных органах, если передача дела в суд была произведена при согласии Страховщика, либо Страхователь не мог избежать передачи дела в суд.

13.2.4. Расходы Страхователя, связанные с его обязанностью принимать разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры, чтобы уменьшить возможные убытки. Эти расходы возмещаются, если они были необходимы или были произведены для выполнения указаний Страховщика, даже если принятые меры оказались безуспешными и вместе с возмещением других убытков они превышают страховую сумму.

13.3. Если на день наступления страхового случая, гражданская ответственность Страхователя в отношении причиненного вреда, застрахована также в других страховых компаниях, Страховщик выплачивает страховое возмещение в размере, пропорциональном отношению страховой суммы по заключенному им договору к общей страховой сумме по всем заключенным Страхователем договорам страхования.

Страхователь обязан письменно уведомить Страховщика о всех действующих договорах страхования с указанием наименования страховой компании, страховых рисков и страховых сумм.

13.4. Если причиненный Страхователем вред, подлежит частичному возмещению третьими лицами, виновными в его причинении, то Страховщик возместит только разницу между полной суммой, подлежащей выплате, и суммой, которая подлежит взысканию с лица, виновного в причинении вреда.

Страхователь обязан известить Страховщика о наличии таких лиц и о суммах возмещения, которые подлежат взысканию с этих лиц.

13.5. Из суммы страхового возмещения, подлежащей выплате, удерживается неуплаченная на дату наступления страхового случая часть страховой премии и сумма безусловной франшизы, установленной в договоре страхования.

13.6. Право требования о выплате страхового возмещения сохраняется за Страхователем (Выгодоприобретателем) в течение срока исковой давности в соответствии с действующим законодательством.

13.7. Страхователь или иные лица, получившие возмещение, обязаны возвратить Страховщику полученные суммы возмещения (или их соответствующую часть), если в течение предусмотренных законодательством сроков исковой давности обнаружится обстоятельство, которое по закону или по настоящим Правилам полностью или частично лишает их права на страховое возмещение.

13.8. В случае отказа Страховщика признать наступившее событие страховым случаем, вопрос о выплате страхового возмещения решается в судебном процессе.

Решение суда, вступившее в законную силу, если оно обязывает Страхователя возместить причиненный ущерб, является безусловным основанием для выплаты Страховщиком страхового возмещения.

13.9. Страховщик освобождается от возмещения дополнительных убытков, возникших вследствие того, что Страхователь умышленно не принял разумных и доступных ему мер, чтобы уменьшить возможные убытки (п.12.1.2.).

13.10. Страховщик освобождается от возмещения дополнительных убытков, возникших в результате неисполнения Страхователем обязанностей, предусмотренных п.п. 12.1.4.,12.1.5.

13.11. Неисполнение Страхователем обязанностей, предусмотренных в п.п. 12.1.1., дает Страховщику право отказать в выплате страхового возмещения, если не будет доказано, что Страховщик своевременно узнал о наступлении страхового случая либо что отсутствие у Страховщика сведений об этом не могло сказаться на его обязанности выплатить страховое возмещение.

14. СУБРОГАЦИЯ

14.1. К Страховщику, выплатившему страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной суммы право требования, которое Страхователь имеет к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования.

14.2. Перешедшее к Страховщику право требования осуществляется им с соблюдением правил, регулирующих отношения между Страхователем и лицом, ответственным за убытки.

14.3. Страхователь обязан передать Страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления Страховщиком перешедшего к нему права требования.

14.4. Если Страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за убытки, возмещенные Страховщиком, или осуществление этого права стало невозможным по вине Страхователя, то Страховщик освобождается от обязанности выплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части и вправе требовать возврата излишне выплаченной суммы страхового возмещения.

15. ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

15.1. Споры, возникающие по договору страхования, разрешаются путем ведения переговоров. При не достижении соглашения по спорным вопросам, их решение передается на рассмотрение суда (арбитражного суда) в порядке, предусмотренном действующим законодательством РФ.

16. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НЕКОТОРЫХ ТЕРМИНОВ, ВСТРЕЧАЮЩИХСЯ В ТЕКСТЕ

16.1. “**Время полета**” - воздушное судно считается находящимся в полете с момента использования тяги двигателя для взлета до момента окончания пробега при посадке. Для воздушного судна легче воздуха, термин “в полете” означает период времени с момента его отделения от поверхности Земли при взлете до момента его соприкосновения с Землей при посадке.

16.2. “**Период воздушной перевозки пассажира**” - период времени с момента прохождения пассажиром предполетного досмотра для посадки в воздушное судно и до момента, когда пассажир под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

16.3. “**Период воздушной перевозки багажа и груза**” - период времени, в течение которого багаж или груз находятся под охраной авиаперевозчика, независимо от того, имеет ли это место на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте.

16.4. “**Грузовладелец**” - лицо обладающее в соответствии с действующим законодательством правом собственности на груз.

Приложение Р (обязательное)

Заявление на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств



ЗАЯВЛЕНИЕ

Код офиса

Номер

ОАО Страховое общество
"Авиационный Фонд Единой Страховой
(АФЕС)"

О ЗАКЛЮЧЕНИИ ДОГОВОРА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Образец написания	А В В Г Д Е Ж З И Й К Л М Н О П Р С Т У Ф Х Ц Ч Ш Щ Ъ Ы Ь Э Ю Я	<input checked="" type="checkbox"/>
	А В С D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z . 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9	<input checked="" type="checkbox"/>

1. Страхователь Полное наименование юридического лица или предпринимателя без образования юридического лица, фамилия, имя, отчество гражданина.
с т е п а н а в

Дата рождения гражданина ИНН юридического лица
 Свидетельство о регистрации юридического лица или предпринимателя без образования юридического лица либо документ, удостоверяющий личность:
 Код вида документа Серия Номер

Адрес, код почтового индекса

Прошу заключить договор обязательного страхования в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

на срок с - - 2 0 по - - 2 0

2. Транспортное средство (ТС) Собственник (полное наименование юридического лица, имя, отчество гражданина)

Дата рождения гражданина ИНН юридического лица
 Свидетельство о регистрации юридического лица либо документ, удостоверяющий личность:
 Код вида документа Серия Номер

Адрес, код почтового индекса

Марка ТС Модель ТС

Идентификационный номер ТС

Год изготовления Мощность двигателя (кВт) Кол-во пассажирских мест (л.с.) (для автобусов, троллейбусов и трамваев)

Разрешенная максимальная масса (кг) (для грузовых ТС) свыше 10 тонн Шасси (рама) №

Кузов (прицеп) № Категория ТС Тип ТС

Паспорт ТС Серия Номер Дата выдачи

Государственный регистрационный знак ТС сдается ТС не сдается в прокат/аренду

Количество страховых случаев по предыдущему договору обязательного страхования владельцев данного ТС

(указывается в случае, если договором обязательного страхования не предусмотрено условие о том, что к управлению транспортным средством допущены только указанные страхователем водители).

Класс, зависящий от наличия страховых выплат, присвоенный собственнику ТС

Цель использования ТС личная учебная езда инкассация скорая помощь такси дорожные и специальные ТС прочее

Код офиса Номер

3. К управлению ТС допущены: Любые водители (без ограничений) Только следующие водители

3.1

Водительское удостоверение Серия № Стаж с - - Дата рождения - - Пол: М Ж

Класс, зависящий от наличия страховых выплат

Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования

3.2

Водительское удостоверение Серия № Стаж с - - Дата рождения - - Пол: М Ж

Класс, зависящий от наличия страховых выплат

Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования

3.3

Водительское удостоверение Серия № Стаж с - - Дата рождения - - Пол: М Ж

Класс, зависящий от наличия страховых выплат

Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования

3.4

Водительское удостоверение Серия № Стаж с - - Дата рождения - - Пол: М Ж

Класс, зависящий от наличия страховых выплат

Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования

3.5

Водительское удостоверение Серия № Стаж с - - Дата рождения - - Пол: М Ж

Класс, зависящий от наличия страховых выплат

Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования

4. ТС будет использоваться ТОЛЬКО в период: с - - 20 по - - 20

Предыдущий договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в отношении указанного ТС

Серия № Страховщик

Иные сведения

Достоверность указанных данных подтверждаю. Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев ТС получил. с - - 20 по - - 20

Страховой полис Серия № получил

Перечень представителей страховщика в субъектах РФ и 2 бланка Извещения о ДТП получил.

Специальный знак государственного образца Серия № получил

СТРАХОВАТЕЛЬ:

5. Страховая премия:

Базовая ставка	Коэффициенты, зависящие от								Итого
	территории преимущественного использования ТС	наличия или отсутствия страховых выплат	мощности двигателя легкового автомобиля	возраста и стажа водителя	кол-ва лиц, допущенных к управлению	сезонного использования ТС	краткосрочного страхования	грубых нарушений условий страхования	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

6. Особые отметки:

ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СТРАХОВЩИКА:

Платежный документ Код № от - - Вид страхования Код агента

Дата заполнения - - 20

Приложение С

(обязательное)

Правила добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Открытое акционерное общество "Российское страховое народное общество" "РОСНО", именуемое в дальнейшем "Страховщик", действующее на основании Устава и в соответствии с законодательством Российской Федерации, заключает договоры страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу других лиц на условиях, изложенных в настоящих Правилах.

1.2. Лицо, заключающее со Страховщиком договор страхования, именуется в дальнейшем Страхователем. В качестве Страхователя могут выступать юридические и дееспособные физические лица.

Лицо, риск ответственности которого за причинение вреда другим лицам застрахован (Застрахованное лицо), должно быть названо в договоре страхования. Если это лицо в договоре страхования не названо, считается застрахованным риск ответственности самого Страхователя.

1.3. Договор страхования, заключенный на условиях настоящих Правил, считается заключенным в пользу физических и юридических лиц, которым может быть причинен вред транспортным средством, указанным в договоре страхования.

1.4. При заключении договора страхования Страхователю вручается один экземпляр настоящих Правил, о чем делается соответствующая запись в договоре страхования, положения которых становятся неотъемлемой частью договора страхования и обязательными для Страхователя и Страховщика, именуемых в дальнейшем Сторонами.

1.5. Согласно настоящим Правилам, может быть застрахована гражданская ответственность владельцев легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, тракторов и иной сельскохозяйственной и специальной техники (при движении по дорогам общего пользования).

1.6. При заключении договора страхования Стороны могут договориться об изменении (исключении) отдельных положений настоящих Правил и/или о дополнении договора страхования положениями, отличными от тех, которые изложены в тексте настоящих Правил, при условии, что отступления от Правил не противоречат законодательству и не расширяют объем обязательств Страховщика, предусмотренный настоящими Правилами.

1.7. Понятия, используемые в настоящих Правилах:

1.7.1. *Транспортные средства* – устройства, предназначенные для перевозки по дорогам людей, грузов или установленного на них оборудования и приводимые в движение двигателем с рабочим объемом свыше 50 куб. см, либо имеющее максимальную конструктивную скорость более 50 км/час. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

1.7.2. *Владельцы транспортных средств* – лица, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств и являющиеся собственниками транспортных средств, либо владеющие ими на ином законном основании. Понятие не распространяется на граждан, управляющих транспортными средствами по найму в соответствии с трудовыми или гражданско-правовыми договорами.

1.7.3. *Потерпевшие лица*:

- граждане, жизни, здоровью или имуществу которых причинен вред и имеющие в соответствии с законодательством Российской Федерации право на возмещение причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия вреда;
- граждане, имеющие право на возмещение вреда в связи с потерей кормильца, а также на возмещение расходов на погребение;
- юридические лица, имуществу которых причинен вред.

1.7.4. *Застрахованное лицо* – юридическое или физическое лицо, являющееся владельцем транспортного средства, допущенное к управлению транспортным средством в установленном законом порядке и указанное в договоре страхования.

1.7.5. *Дорожно-транспортное происшествие* – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и/или с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

2. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ И ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ

2.1. По договору страхования, заключенному на условиях настоящих Правил, Страховщик обязуется за обусловленную договором страхования плату (страховую премию) при наступлении страхового случая выплатить страховое возмещение в размере причиненного Страхователем (Застрахованным лицом) вреда потерпевшим лицам, но не более страховой суммы, установленной в договоре страхования.

2.2. Договор страхования заключается на основании устного или письменного заявления Страхователя, составленного по установленной Страховщиком форме с заполнением предусмотренных реквизитов.

2.3. Договор страхования может заключаться путем вручения Страховщиком Страхователю на основании его устного или письменного заявления полиса страхования.

2.4. Страховщик после получения письменного (устного) заявления о страховании вправе потребовать от Страхователя:

2.4.1. Обеспечения возможности проведения осмотра транспортного средства.

2.4.2. Предоставления дополнительных сведений, прямо или косвенно связанных с обстоятельствами, имеющими значение для определения вероятности наступления страхового случая и возможной величины убытка от его наступления.

2.5. Если после заключения договора страхования будет установлено, что Страхователь сообщил заведомо ложные сведения при заключении договора страхования, то Страховщик вправе потребовать признания договора страхования недействительным и применения последствий, предусмотренных п.2 статьи 179 ГК РФ.

2.6. Договор страхования может предусматривать страхование ответственности при эксплуатации Страхователем (Застрахованным лицом):

2.6.1. Конкретного транспортного средства. В этом случае в договоре страхования должен быть указан государственный регистрационный номер транспортного средства или иной идентификационный номер (в случаях, если транспортное средство без нарушения установленного законом порядка еще не прошло государственную регистрацию или не подлежит государственной регистрации). После регистрации транспортного средства (если договор страхования был заключен до его регистрации) Страхователь (Застрахованное лицо) обязан в течение 3 дней письменно сообщить об этом Страховщику с приложением копии свидетельства о регистрации транспортного средства.

2.6.2. Транспортного средства оговоренной в договоре страхования категории.

2.7. По настоящим Правилам территорией страхования считается территория Российской Федерации.

3. ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ

Объектом страхования являются имущественные интересы Страхователя (Застрахованного лица), связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших лиц при использовании транспортного средства на указанной в договоре страхования территории.

4. СТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ

4.1. По настоящим Правилам страховым случаем признается причинение лицом, ответственность которого застрахована, вреда жизни, здоровью и/или имуществу других лиц

транспортным средством, указанным в договоре страхования, в результате дорожно-транспортного происшествия, произошедшего в течение срока страхования, повлекшее основанные на законе требования потерпевших лиц о возмещении такого вреда, связанного с:

- повреждением или гибелью других транспортных средств;
- повреждением или гибелью имущества, находившегося в других транспортных средствах;
- повреждением или гибелью иного движимого или недвижимого имущества при столкновении с ними движущихся транспортных средств;
- смертью или утратой трудоспособности (временной или постоянной) физических лиц.

4.2. Событие, указанное в п. 4.1, не признается страховым случаем и возникшие при этом убытки не возмещаются, если вред был причинен:

4.2.1. Личности работников при исполнении ими обязанностей в соответствии с трудовыми или гражданско-правовыми договорами, заключенными с владельцем транспортного средства, указанного в договоре страхования, и/или имуществу, принадлежащему указанным лицам и используемому с целью выполнения служебных обязанностей.

4.2.2. Личности водителя и/или пассажира транспортного средства, указанного в договоре страхования, и/или находящемуся в нем имуществу.

4.2.3. Личности и/или имуществу членов семьи Страхователя (Застрахованного лица), иждивенцев, иных граждан, ведущих общее хозяйство со Страхователем (Застрахованным лицом), если Страхователь (Застрахованное лицо) является физическим лицом.

4.2.4. Страхователю Застрахованным лицом.

4.2.5. Имуществу, которым владеет, пользуется и/или распоряжается Страхователь (Застрахованное лицо), или имуществу, полученному Страхователем (Застрахованным лицом) на любом основании, предусмотренном гражданским законодательством.

4.2.6. Личности и/или имуществу других лиц при участии транспортного средства, указанного в договоре страхования, в соревнованиях, испытаниях либо во время учебной езды в специально отведенных для этого местах, если иное не предусмотрено договором страхования.

4.2.7. Окружающей природной среде.

4.2.8. Антикварным и другим уникальным предметам, изделиям из драгоценных и полудрагоценных камней и металлов, предметам религиозного культа, коллекциям, картинам, рукописям, денежным знакам и ценным бумагам, если иное не предусмотрено договором страхования.

4.2.9. Вследствие умышленных действий самого потерпевшего, направленных на наступление страхового случая.

4.2.10. При использовании транспортного средства вне территории страхования (маршрута перегона), указанной в договоре страхования. Если территория страхования (маршрут перегона) в договоре страхования не указаны, то территорией страхования считается территория Российской Федерации.

4.2.11. Транспортным средством, выбывшим из обладания его владельца в результате противоправных действий других лиц.

4.2.12. Вследствие любых военных действий, мероприятий, учений (независимо от того, были они объявлены или нет) и их последствий, гражданской войны, действий вооруженных формирований или террористов, народных волнений и забастовок, актов саботажа.

4.2.13. Вследствие прямого или косвенного воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанного с любым применением атомной энергии.

4.3. В соответствии с настоящими Правилами не признается страховым случаем причинение вреда имуществу потерпевших лиц, если оно произошло вследствие:

4.3.1. Умысла, проявленного Страхователем (Застрахованным лицом).

4.3.2. Управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного (наркотического, токсического) опьянения.

4.3.3. События, в которых транспортное средство являлось орудием или средством преступления.

4.3.4. Использования транспортного средства при наличии неисправностей, при которых его эксплуатация запрещена.

4.3.5. Управления транспортным средством лицом иным, чем Страхователь (Застрахованное лицо).

4.3.6. Осуществления транспортной деятельности без специального разрешения (лицензии) или по истечении срока его (ее) действия в случае, если законодательством Российской Федерации предусмотрено получение такого разрешения (лицензии).

4.3.7. Нарушения требований, установленных в специальном разрешении (лицензии) на осуществлении транспортной деятельности, если лицензирование предусмотрено законодательством Российской Федерации.

4.3.8. Превышения предельных норм вместимости пассажиров и норм загрузки транспортного средства, указанного в договоре страхования.

4.4. В соответствии с настоящими Правилами не признается страховым случаем причинение вреда имуществу потерпевших лиц, если:

4.4.1. Страхователь (Застрахованное лицо) скрылся с места дорожно-транспортного происшествия или отказался пройти медицинскую экспертизу по факту причинения вреда, имеющего признаки страхового случая.

4.4.2. Причинение вреда произошло:

4.4.2.1. По истечении установленного срока для постановки транспортного средства на регистрационный учет и/или прохождения технического осмотра, если к моменту причинения вреда указанные действия не были совершены.

4.4.2.2. По истечении срока действия:

– регистрационных знаков "Транзит", если в указанный срок транспортное средство (подлежащее регистрации) не зарегистрировано органами ГИБДД;

– регистрационных знаков "Транзит", если в указанный срок транспортное средство не подлежало регистрации в органах ГИБДД;

– талона о прохождении государственного технического осмотра;

– регистрационного документа на транспортное средство (свидетельства о регистрации транспортного средства или технического паспорта транспортного средства);

– водительского удостоверения, принадлежащего лицу, управлявшему транспортным средством;

– путевого листа, доверенности, договора аренды или иного документа, подтверждающего право пользования и/или распоряжения транспортным средством от имени собственника.

4.5. Договор страхования может предусматривать, в частности, следующие дополнительные условия:

– "До первого страхового случая" (обязательства Страховщика по выплате страхового возмещения распространяются только на первый страховой случай);

– "С ответственностью в определенные дни недели и/или месяцы года" (страхование распространяется на страховые случаи, произошедшие в дни недели и/или месяцы года, указанные в договоре страхования).

5. СТРАХОВАЯ СУММА

5.1. Страховая сумма (сумма, в пределах которой Страховщик обязуется выплатить страховое возмещение при наступлении страхового случая) устанавливается по соглашению Сторон. Страховая сумма может быть агрегатной и неагрегатной.

Если в договоре страхования установлена неагрегатная страховая сумма, то она является суммой, в пределах которой Страховщик обязуется выплатить страховое возмещение по каждому страховому случаю, произошедшему в период действия договора страхования, при этом страховая сумма не уменьшается на сумму выплаченного ранее страхового возмещения.

Если в договоре страхования установлена агрегатная страховая сумма, то она является суммой, в пределах которой Страховщик обязуется выплатить страховое возмещение по всем страховым случаям, произошедшим в период действия договора страхования, при этом страховая сумма уменьшается на сумму выплаченного ранее страхового возмещения.

5.2. В договоре страхования могут быть установлены отдельные страховые суммы в отношении причинения вреда:

– жизни и здоровью потерпевших лиц;

– имуществу потерпевших лиц.

5.3. В договоре страхования в пределах страховой суммы может быть установлена

индивидуальная страховая сумма на одно транспортное средство (максимальный размер страхового возмещения на одно транспортное средство) в отношении всех страховых случаев, наступивших в течение действия договора страхования.

5.4. Страховая сумма по заявлению Страхователя может быть увеличена в течение одного календарного месяца после заключения договора страхования или после даты утверждения Акта о страховом случае при уплате дополнительной страховой премии, если иной срок не предусмотрен договором страхования. Увеличение страховой суммы оформляется путем составления дополнительного соглашения.

6. СТРАХОВАЯ ПРЕМИЯ: ФОРМА И ПОРЯДОК ЕЕ УПЛАТЫ

6.1. Размер страховой премии (платы за страхование, которую Страхователь обязан уплатить Страховщику) рассчитывается Страховщиком исходя из величин страховой суммы, франшизы, срока страхования, соответствующих величин базового страхового тарифа и поправочных коэффициентов, учитывающих конкретные условия страхования.

6.2. Страхователь обязан уплатить сумму страховой премии в полном объеме одним платежом, если срок страхования менее одного года.

6.3. Страховщик вправе предоставить Страхователю возможность уплатить страховую премию несколькими платежами в установленные сроки, если срок страхования один год и более.

6.4. Уплата страховой премии (страховых взносов) может производиться наличными деньгами или по безналичному расчету.

6.5. Датой уплаты страховой премии (страховых взносов) признается:

– дата получения денежных средств уполномоченным представителем Страховщика или дата уплаты денежных средств в кассу Страховщика – при наличных расчетах;

– дата зачисления денежных средств на расчетный счет Страховщика – при безналичных расчетах.

6.6. При увеличении страховой суммы Страхователь обязан уплатить сумму дополнительной страховой премии одним платежом (если иное не предусмотрено договором страхования). Сумма дополнительной страховой премии определяется Страховщиком.

7. ФРАНШИЗА

7.1. Исходя из условий договора страхования Стороны могут установить размер невозмещаемого Страховщиком убытка – франшизу. При этом на каждый последовательно наступивший страховой случай может быть установлен различный размер франшизы.

7.2. Франшиза может быть условной или безусловной и устанавливаться в процентах от страховой суммы, либо в денежной форме.

7.3. При установлении условной франшизы Страховщик не выплачивает страховое возмещение, если убыток не превышает сумму франшизы, но выплачивает страховое возмещение в полном объеме, если убыток превышает сумму франшизы.

7.4. При установлении безусловной франшизы Страховщик во всех случаях выплачивает страховое возмещение за вычетом суммы франшизы.

8. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

8.1. Договор страхования может быть заключен на любой срок, согласованный Сторонами.

В договоре страхования должны быть указаны даты начала и окончания срока страхования.

8.2. Обязательства Страховщика по выплате страхового возмещения распространяются на страховые случаи, произошедшие в течение срока страхования, установленного в договоре страхования, но не ранее 00 часов 00 минут даты, следующей за датой уплаты страховой премии (первого страхового взноса), если иное не предусмотрено

договором страхования.

8.3. В случае неуплаты Страхователем очередного страхового взноса в предусмотренные договором страхования сроки или уплаты его в меньшей, чем предусмотрено договором страхования сумме, обязательства Страховщика по выплате страхового возмещения не распространяются на страховые случаи, произошедшие в период времени, исчисляемый с 00 часов 00 минут даты, следующей за датой, указанной в договоре страхования как дата уплаты очередного взноса, до 24 часов 00 минут даты фактической уплаты суммы задолженности, при этом если очередной страховой взнос не был уплачен в течение 10 дней с даты, указанной в договоре страхования как дата уплаты очередного страхового взноса, то договор страхования прекращает свое действие с 00 часов 00 минут даты, следующей за десятым днем просрочки уплаты очередного страхового взноса, если договором страхования не предусмотрено иное.

8.4. Договор страхования прекращается досрочно в случаях:

8.4.1. Выполнения Страховщиком обязательств по выплатам страхового возмещения в полном объеме (выплата всей страховой суммы) в случае, если в договоре страхования установлена агрегатная страховая сумма.

При этом никаких дополнительных взаиморасчетов между Сторонами не производится.

8.4.2. Если возможность наступления страхового случая отпала, и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. При этом Страховщик возвращает Страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора страхования за вычетом расходов на ведение дел.

8.4.3. Исчерпания лимита по количеству установленных в договоре страхования случаев, повлекших за собой обращение к Страховщику и признанных им страховыми, начиная с даты, следующей за датой наступления последнего страхового случая, если договором страхования не предусмотрено иное. При этом Страховщик несет обязательства по рассмотрению и урегулированию убытков по заявленным ранее страховым случаям, однако возврата страховой премии и рассмотрения заявлений о последующих страховых случаях не производится.

8.4.4. По иным обстоятельствам, предусмотренным договором страхования и законодательством.

8.5. Договор страхования может быть досрочно расторгнут по требованию Страхователя или Страховщика.

8.5.1. В случае расторжения договора страхования по требованию Страхователя, последний обязан уведомить Страховщика в письменной форме не позднее, чем за 7 дней до даты предполагаемого расторжения. При этом договор страхования прекращается с 00 часов 00 минут даты, указанной в письменном заявлении Страхователя. В этом случае уплаченная Страховщику страховая премия не подлежит возврату Страхователю, если иное не предусмотрено договором страхования.

8.5.2. В случае расторжения договора страхования по требованию Страховщика, последний обязан уведомить Страхователя в письменной форме не позднее, чем за 30 дней до даты предполагаемого расторжения. При этом договор страхования прекращается с 00 часов 00 минут даты, указанной в письменном уведомлении Страховщика. В этом случае Страховщик возвращает Страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора страхования за вычетом расходов на ведение дел.

8.6. Окончание действия договора страхования не освобождает Страховщика от обязанности выплатить страховое возмещение по страховым случаям, произошедшим в течение срока страхования.

9. ИЗМЕНЕНИЕ СТЕПЕНИ РИСКА

9.1. В период действия договора страхования Страхователь обязан незамедлительно любым доступным способом (а в течение 3 рабочих дней – письменно) уведомить Страховщика о ставших ему известными изменениях в обстоятельствах, сообщенных при заключении договора страхования.

9.2. Страховщик, уведомленный об обстоятельствах, влекущих увеличение степени риска, вправе потребовать изменения условий договора страхования или уплаты

дополнительной суммы страховой премии соразмерно увеличению степени риска.

Если Страхователь возражает против изменения условий договора страхования или доплаты страховой премии, то Страховщик вправе потребовать расторжения договора страхования в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

9.3. При неисполнении Страхователем обязанности, предусмотренной пунктом 9.1 настоящих Правил, Страховщик вправе потребовать расторжения договора страхования и возмещения убытков, причиненных расторжением договора.

В этом случае Страховщик не несет обязательств по выплате страхового возмещения по страховым случаям, произошедшим начиная с момента наступления изменений в степени риска.

9.4. Положения, содержащиеся в пункте 9.3 настоящих Правил, не применяются, если к моменту наступления страхового случая обстоятельства, влекущие увеличение страхового риска, уже отпали.

10. ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ

10.1. Страхователь (Застрахованное лицо) после того, как ему стало известно о наступлении страхового случая, обязан:

10.1.1. Незамедлительно, любым доступным способом, сообщить Страховщику о наступлении страхового случая, указав при этом всю известную информацию об обстоятельствах наступления страхового случая, с обязательным письменным подтверждением сообщения.

Первоначальное сообщение должно содержать:

- Фамилию, имя, отчество Страхователя;
- номер договора страхования (полиса страхования);
- государственный регистрационный знак транспортного средства;
- возможно полную информацию об обстоятельствах наступления страхового случая, известную Страхователю на момент сообщения (дата, время и место наступления страхового случая, предполагаемые причины, характер повреждений).

Письменное подтверждение должно быть направлено в адрес Страховщика посредством почтовой, телеграфной или факсимильной связи либо вручено представителю Страховщика, в течение трех рабочих дней, считая с даты, с которой Страхователю стало известно о наступлении страхового случая.

Факт надлежащего исполнения данной обязанности должен быть подтвержден соответствующим письменным доказательством.

10.1.2. Принять разумные и доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и/или уменьшению вреда жизни, здоровью и имуществу потерпевших лиц. Принимая такие меры, Страхователь обязан следовать указаниям Страховщика, если такие указания ему даны.

10.1.3. Обратиться с заявлением о произошедшем страховом случае в соответствующие компетентные органы, уполномоченные проводить расследование обстоятельств наступления страхового случая.

10.1.4. Своевременно сообщить Страховщику время и место осмотра поврежденного имущества потерпевших лиц (до его ремонта) и обеспечить эксперту Страховщика возможность осмотра поврежденного имущества и оценки причиненного ущерба.

10.1.5. Систематически информировать Страховщика о ходе расследования происшествия, его причинах и последствиях, и принимать участие в таком расследовании.

10.1.6. Незамедлительно известить Страховщика:

10.1.6.1. Обо всех требованиях и претензиях имущественного характера, предъявленных к нему в связи со страховым случаем.

При получении таких требований Страхователь обязан предпринять все меры к тому, чтобы потерпевшее лицо до рассмотрения его требования Страховщиком, не обращалось с иском в суд.

В ходе рассмотрения требований потерпевших лиц Страхователь обязан, по указанию Страховщика,

направлять письменные запросы о предоставлении документов, необходимых для проведения расследования страхового случая Страховщиком (в случае, если указанные документы могут быть выданы только Страхователю).

10.1.6.2. О возбуждении уголовного дела и начале уголовно-процессуальных действий компетентных органов по факту причинения вреда.

10.1.6.3. О подаче потерпевшим лицом, несмотря на предпринятые Страхователем попытки урегулировать предъявленные претензии по договоренности, искового заявления в суд до рассмотрения дела Страховщиком и вынесения им своего решения.

В этом случае Страхователь (Застрахованное лицо) обязан по требованию Страховщика выдать Страховщику или указанному им лицу доверенность на право:

– представлять Страхователя (ответчика) в судебном процессе, со всеми необходимыми процессуальными полномочиями, в том числе с правом признания иска;

– вступать в переговоры с потерпевшими лицами и их представителями;

– принимать меры, направленные на выяснение обстоятельств, причин и размера причиненного вреда.

10.1.7. Не признавать в добровольном порядке без согласия Страховщика требования, связанные со страховым случаем, не принимать на себя какие-либо обязательства по урегулированию таких требований, а также не возмещать причиненный вред.

10.1.8. Представить Страховщику письменное Заявление о выплате страхового возмещения, а также оригиналы или копии:

10.1.8.1. договора страхования (полиса страхования);

10.1.8.2. заверенных печатью документов из органов ГИБДД или МВД, содержащих следующие обязательные реквизиты:

- фамилия, имя, отчество лица, которому выдан соответствующий документ;
- дата, время, место страхового события;
- транспортное средство, получившее повреждения в результате страхового события (марка, государственный регистрационный знак, номер двигателя, номер кузова), характер полученных транспортным средством повреждений, обнаруженных внешним осмотром, а также место расположения данных повреждений;
- фамилия, имя, отчество и адрес регистрации других участников страхового события, а также информация о транспортном средстве (транспортных средствах) третьих лиц, получившем (получивших) повреждения в результате страхового события (марка, государственный регистрационный знак, номер двигателя, номер кузова), характере полученных транспортным средством (транспортными средствами) третьих лиц повреждений, обнаруженных внешним осмотром, а также место расположения данных повреждений;
- фамилия, имя, отчество и адрес регистрации лиц, жизни и/или здоровью которых причинен вред в результате дорожно-транспортного происшествия;
- фамилия, имя, отчество и адрес регистрации лица, несущего административную ответственность за правонарушение;
- информация о возбуждении уголовного дела;
- должность, звание, фамилия и инициалы лица, выдавшего соответствующий документ.

10.1.8.3. документов, касающихся обстоятельств страхового случая и размера причиненного вреда (акты обследования поврежденного имущества, счета-фактуры, заказ-наряды, чеки, квитанции, заключения экспертных организаций и другие);

10.1.8.4. актов судебных органов (при рассмотрении дела в суде);

10.1.8.5. документов из лечебного учреждения, подписанных главным врачом, или заключений бюро медико-социальной экспертизы (в случае причинения вреда здоровью физического лица);

10.1.8.6. свидетельства о смерти и документов, удостоверяющих вступление в права наследования (в случае смерти потерпевших физических лиц);

10.1.8.7. свидетельства о регистрации транспортного средства или технического паспорта транспортного средства;

10.1.8.8. водительского удостоверения;

10.1.8.9. путевого листа, доверенности или иного документа на право пользования и/или распоряжения транспортным средством от имени собственника;

10.1.8.10. договора аренды, если транспортное средство эксплуатируется в соответствии с договором аренды;

10.1.8.11. талона государственного технического осмотра;

10.1.8.12.лицензии на право осуществления транспортной деятельности и соответствующей лицензионной карточки, если Страхователь осуществляет транспортную деятельность, подлежащую лицензированию в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;

10.1.8.13.свидетельства о регистрации юридического лица, выданное органами государственной регистрации, если Страхователь является юридическим лицом;

10.1.8.14. свидетельства о регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя, выданное органами государственной регистрации, если Страхователь является физическим лицом и осуществляет индивидуальную предпринимательскую деятельность;

10.1.8.15. гражданского паспорта (удостоверения личности для военнослужащих), если Страхователь (Застрахованное лицо) является физическим лицом;

10.1.8.16. документов, подтверждающих расходы, понесенные Страхователем по возмещению вреда, причиненного потерпевшим лицам, если иное не предусмотрено договором страхования.

10.2. Факт получения Страховщиком заявления о выплате страхового возмещения и документов, указанных в п. 10.1.8, подтверждается распиской уполномоченного работника Страховщика.

10.3. Если в течение шестидесяти дней с момента подачи заявления о выплате страхового возмещения Страхователь не представил необходимых документов, подтверждающих факт и причины наступления страхового случая и определяющих размер убытка, Страховщик имеет право по истечении указанного срока отказать в принятии указанных документов.

В дальнейшем указанные документы принимаются к рассмотрению при представлении документов, подтверждающих, что причины превышения оговоренного выше срока были уважительными.

10.4. Указанные в п.п. 10.2, 10.3 правила распространяются также и на Выгодоприобретателя, если он непосредственно обратился к Страховщику за выплатой страхового возмещения.

10.5. Страховщик вправе сократить вышеизложенный перечень документов, а также не требовать от Страхователя (Застрахованного лица) предоставления документов, наличие которых при наступлении страхового случая у указанных лиц подтверждено документами компетентных органов.

10.6. Страховщик вправе затребовать у Страхователя дополнительные документы, если с учетом конкретных обстоятельств их отсутствие делает невозможным установление факта наступления страхового случая и определение размера убытка.

10.7. Страховщик вправе осмотреть транспортное средство Страхователя, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, и/или организовать в его отношении независимую экспертизу. При этом Страхователь обязан представить указанное транспортное средство по требованию Страховщика.

10.8. После получения заявления Страхователя о наступлении страхового случая и предоставления Страхователем всех необходимых документов, указанных в пунктах 10.1.8 и 10.6, Страховщик обязан:

10.8.1. Изучить полученные от Страхователя документы и при признании факта наступления страхового случая в срок до 10 рабочих дней, считая с даты получения от Страхователя всех необходимых документов, утвердить Акт о страховом случае.

При признании факта наступления страхового случая произвести выплату страхового возмещения в срок до 5 рабочих дней со дня утверждения Акта о страховом случае.

10.8.2. При отказе в выплате страхового возмещения известить об этом Страхователя в письменной форме с обоснованием причин отказа в срок, указанный в п.10.8.1 настоящих Правил.

11. ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗМЕРА И ВЫПЛАТА СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

11.1. При признании факта наступления страхового случая Страховщик производит выплату страхового возмещения в размере вреда, причиненного жизни, здоровью и/или имуществу потерпевших лиц, но не более страховой суммы по договору страхования.

Определение размера страхового возмещения производится Страховщиком на основании документов, подтверждающих факт и размер причиненного вреда (перечисленных в п.10.1.8 настоящих Правил) с учетом документов, подтверждающих

произведенные расходы Страхователя (Застрахованного лица).

11.2. В сумму страхового возмещения включаются:

11.2.1. Расходы по возмещению вреда, причиненного потерпевшим лицам, имеющим право на возмещение в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации.

В случае причинения вреда здоровью физического лица или смерти в указанные расходы входят:

- заработок, которого потерпевший лишился вследствие потери трудоспособности или уменьшения ее в результате причиненного увечья или иного повреждения здоровья;

- дополнительные расходы, необходимые для восстановления здоровья (на усиленное питание, санаторно-курортное лечение, посторонний уход, протезирование, транспортные расходы, расходы на платное медицинское обслуживание и т.д.);

- часть заработка, которого в случае смерти потерпевшего лишились нетрудоспособные лица, состоявшие на его иждивении или имевшие право на получение от него содержания;

- расходы на погребение.

В случае причинения вреда имуществу физического или юридического лица указанные расходы определяются реальным ущербом, причиненным уничтожением или повреждением имущества:

- при полной гибели имущества реальный ущерб равен действительной стоимости погибшего имущества за вычетом износа и стоимости остатков, пригодных к использованию;

- при частичном повреждении имущества реальный ущерб определяется как сумма расходов, необходимых для приведения поврежденного имущества в состояние, в котором оно было до страхового случая.

Если договором страхования не предусмотрено иное, то в случае причинения вреда имуществу в сумму страхового возмещения также включаются следующие расходы:

- расходы по оплате перевозки (эвакуации) транспортных средств - третьих лиц с места дорожно-транспортного происшествия, виновником которого по заключению ГИБДД признан Страхователь (Застрахованное лицо), в результате которого вышеуказанные транспортные средства получили повреждения, при которых их эксплуатация запрещена или технически не возможна;

- расходы по оплате диспетчерских услуг, связанных с вызовом эвакуатора;

- расходы по оплате независимой экспертизы, проведенной по направлению страховщика.

Если договором страхования не предусмотрено иное, расходы по оплате перевозки (эвакуации) поврежденных транспортных средств третьих лиц - участников дорожно-транспортного происшествия возмещаются в размере, не превышающем суммы, эквивалентной:

- сорока пяти долларам США (по курсу ЦБ РФ на дату утверждения Акта о страховом случае) для транспортных средств, с разрешенной максимальной массой до 3,5 т;

- шестидесяти пяти долларам США (по курсу ЦБ РФ на дату утверждения Акта о страховом случае) для транспортных средств, с разрешенной максимальной массой свыше 3,5 т.

Размер вышеуказанных расходов при урегулировании претензий в досудебном порядке определяется соглашением Страховщика и лица, предъявившего претензию, при участии Страхователя (Застрахованного лица).

В случае не достижения указанными сторонами взаимоприемлемого соглашения размер расходов на возмещение причиненного вреда определяется решением судебных органов.

11.2.2. Расходы, произведенные Страхователем (Застрахованным лицом) в целях уменьшения убытков, подлежащих возмещению Страховщиком, если такие расходы были необходимы или были произведены для выполнения указаний Страховщика. Указанные расходы возмещаются в порядке, установленном ст.962 ГК.

11.2.3. Расходы Страхователя (Застрахованного лица) на ведение в судебных органах дел по страховым случаям, если указанные расходы были произведены во исполнение письменных указаний Страховщика или с его письменного согласия.

11.3. Общий размер страхового возмещения по каждому страховому случаю не может превышать страховой суммы, установленной в договоре страхования.

11.4. Страховое возмещение расходов, указанных в п.11.2.1 настоящих Правил, выплачивается Страхователю (Застрахованному лицу) или непосредственно потерпевшему лицу в соответствии с реквизитами, указанными в Заявлении о выплате страхового возмещения.

Страховое возмещение расходов, перечисленных в п.п.11.2.2 и 11.2.3 настоящих Правил, выплачивается Страхователю (Застрахованному лицу).

11.5. Датой выплаты страхового возмещения считается:

- дата получения страхового возмещения в кассе Страховщика – при наличных расчетах;
- дата списания денежных средств с расчетного счета Страховщика – при безналичных расчетах.

11.6. Если на дату наступления страхового случая риск гражданской ответственности Страхователя (Застрахованного лица) в отношении причиненного вреда, застрахован также в других страховых компаниях, Страховщик выплачивает страховое возмещение в размере, пропорциональном отношению страховой суммы по заключенному им договору страхования к общей страховой сумме по всем договорам страхования, заключенным Страхователем (Застрахованным лицом).

Страхователь обязан письменно уведомить Страховщика о всех действующих договорах страхования с указанием наименования страховой компании, страховых рисков и страховых сумм.

11.7. Если вред, причиненный потерпевшим лицам, подлежит возмещению не только Страхователем (Застрахованным лицом), но и иными лицами, ответственными за его причинение, то Страховщик возмещает только разницу между полной суммой, подлежащей выплате, и суммой, которая подлежит взысканию с иных лиц, ответственных за причинение вреда.

Страхователь обязан известить Страховщика о наличии таких лиц и о суммах возмещения, которые подлежат взысканию с этих лиц.

11.8. В случае уплаты страховой премии в рассрочку из суммы страхового возмещения удерживается неуплаченный на дату страхового случая очередной страховой взнос (взносы), если сумма убытка по одному страховому случаю больше либо равна, чем страховая сумма, уменьшенная на размер неуплаченного на дату страхового случая очередного страхового взноса (взносов).

Из суммы страхового возмещения не удерживается неуплаченный на дату страхового случая очередной страховой взнос (взносы), если сумма убытка по одному страховому случаю меньше, чем страховая сумма, уменьшенная на размер неуплаченного на дату страхового случая очередного страхового взноса (взносов).

11.9. Если договором страхования не предусмотрено иное, из суммы страхового возмещения удерживается сумма безусловной франшизы (в случае причинения вреда имуществу).

11.10. Неисполнение Страхователем обязанностей, предусмотренных в п. 10.1.1 настоящих Правил, дает Страховщику право отказать в выплате страхового возмещения, если не будет доказано, что Страховщик своевременно узнал о наступлении страхового случая либо, что отсутствие у Страховщика сведений об этом не могло сказаться на его обязанности выплатить страховое возмещение.

11.11. Страховщик освобождается от возмещения дополнительных убытков, возникших в результате неисполнения Страхователем обязанностей, предусмотренных п. 10.1.2 настоящих Правил.

11.12. Не подлежат возмещению утрата товарной стоимости, моральный вред, косвенные убытки и упущенная выгода потерпевших лиц.

11.13. Если в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, Страхователь (Застрахованное лицо) обязан выплачивать возмещение за причиненный вред ежемесячными или иными регулярными платежами, Страховщик вправе провести

единовременную выплату страхового возмещения в размере, определяемом положениями гражданского законодательства Российской Федерации.

11.14. Страховщик вправе увеличить срок выплаты страхового возмещения, если:

11.14.1. Назначена дополнительная экспертиза с целью определения величины убытка, вызванного наступлением страхового случая. В этом случае страховое возмещение выплачивается в срок, указанный в п. 10.8.1 настоящих Правил, считая с даты получения Страховщиком документов, связанных с результатами проведения дополнительной экспертизы.

11.14.2. По факту страхового случая возбуждено уголовное дело. В этом случае страховое возмещение может быть выплачено в течение срока, указанного в п. 10.8.1 настоящих Правил, считая с даты вступления в силу решения компетентных органов.

11.15. Если из документов касающихся обстоятельств наступления страхового случая, выданных компетентными органами, будет следовать, что вина Страхователя (Застрахованного лица) и потерпевшего (Выгодоприобретателя) обоюдна, то Страховщик имеет право произвести выплату страхового возмещения Выгодоприобретателю в зависимости от степени его установленной вины. Указанная степень определяется исходя из представленных документов, по соглашению Сторон, а в случае его недостижения – в судебном порядке.

12. ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

Споры, возникающие в процессе исполнения обязательств по договору страхования, разрешаются путем переговоров. При недостижении соглашения по спорным вопросам, их решение передается на рассмотрение судебных органов в порядке, предусмотренном действующим законодательством Российской Федерации.

Приложение Т

(обязательное)

Категории опасных производственных объектов, в отношении которых должно осуществляться страхование

К опасным производственным объектам в соответствии с Федеральным Законом от 21 июля 1997 г № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», в отношении которых должно осуществляться страхование в соответствии со статьей 15 указанного Федерального закона относятся объекты, на которых получают, используются, перерабатываются, образуются, хранятся, транспортируются, уничтожаются следующие опасные вещества:

1) воспламеняющие вещества – газы, которые при нормальном давлении и в смеси с воздухом становятся воспламеняющимися и температура кипения которых при нормальном давлении составляет 20 градусов Цельсия или ниже;

2) окисляющиеся вещества – вещества, поддерживающие горение, вызывающие воспламенение и (или) способствующие воспламенению других веществ в результате окислительно-восстановительной экзотермической реакции;

3) горючие вещества – жидкости, газы, пыли, способные самовозгораться, а также возгораться от источника зажигания и самостоятельно гореть после его удаления;

4) взрывчатые вещества – вещества, которые при определенных видах внешнего воздействия способны на очень быстрое самораспространяющееся химическое превращение с выделением тепла и образованием газов;

5) токсичные вещества – вещества, способные при воздействии на живые организмы приводить их к гибели и имеющие следующие характеристики:

а) средняя смертельная доза при введении в желудок от 15 миллиграммов на килограмм до 22 миллиграммов на килограмм включительно;

б) средняя смертельная доза при нанесении на кожу от 50 миллиграммов на килограмм до 400 миллиграммов на килограмм включительно;

в) средняя смертельная концентрация в воздухе от 0,5 миллиграммов на литр до 2 миллиграммов на литр включительно;

б) высокотоксичные вещества – вещества, способные при воздействии на живые организмы приводить их к гибели и имеющие следующие характеристики:

а) средняя смертельная доза при введении в желудок не более 15 миллиграммов на килограмм;

б) средняя смертельная доза при нанесении на кожу не более 50 миллиграммов на килограмм;

в) средняя смертельная концентрация в воздухе не более 0,5 миллиграмма на литр.

Приложение У (обязательное)

Примерные страховые тарифы по страхованию ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасных производственных объектов (без учета опасных веществ, находящихся на объекте)

Таблица У.1 - Примерные страховые тарифы по страхованию ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасных производственных объектов (без учета опасных веществ, находящихся на объекте)

Наименование опасного производства, вида опасного объекта	Страховая сумма (минимальных размеров оплаты труда)	Страховой тариф (в % к страховой сумме)
Объекты добычи угля	1000	0,4
Объекты горнодобывающих производств и горные работы	1000	0,3
Объекты добычи нефти	1000	0,5
Объекты добычи газа	1000	0,5
Объекты геологоразведочных работ	1000	0,3
Магистральные трубопроводы	См. п.2 прим.	См. п.2 прим.
Химические и нефтеперерабатывающие производства	См. п.2 прим.	См.п.2 прим.
Хранение и переработка зерна	См. п. 2 прим	См. п.2 прим.
Объекты металлургических производств	1000	0,5
Подъемные сооружения в т.ч.:		
- мостовые краны	1000	0,2
-башенные краны		0,5
-козловые краны		0,2
- самоходные стреловые краны		0,4
-краны на железнодорожном ходу		0,2
-краны на речных и морских судах		0,2
- лифты грузовые		0,3
- лифты пассажирские		0,5
- шахтные подъемники (клетки) пассажирские		0,3
- шахтные подъемники (клетки) грузовые		0,1
Котлы, сосуды, работающие под давлением, паропроводы 4-ой категории	1000	0,3
Газоснабжение (ГРП, ГРУ)	1000	1,0

Примечания

1 В случае, если на объекте получают, используются, перерабатываются, образуются, хранятся, транспортируются, уничтожаются опасные вещества в соответствии с классификацией ГОСТ 19433-88, то оценка их степени опасности, назначение страховых сумм и страховых тарифов производится в зависимости от объема опасных веществ на объекте, степени их опасности по указанным в таблице страховым тарифам для опасных веществ, а назначение страховых сумм для опасных веществ производится в соответствии со Статьей 15 пункт 2 Закона «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» на основе типовых представителей и объемов, приведенных в Законе.

2 Назначение страховых сумм и страховых тарифов по объектам (магистральные трубопроводы, химические и нефтеперерабатывающие производства, хранение и переработка зерна, газоснабжение в части газопроводов) производится исходя из максимального объема опасных веществ, одновременно находящихся на объекте.

Приложение Ф

(обязательное)

Примерные страховые тарифы для типовых представителей опасных веществ на опасном производственном объекте

Таблица Ф.1 - Примерные страховые тарифы для типовых представителей опасных веществ на опасном производственном объекте

Наименование опасного вещества	Предельное количество опасного вещества (Т)	Мин. Страховая сумма (миним. размеров оплаты труда)	Страховой тариф (в % к страховой сумме)
1	2	3	4
Аммиак	500	70000	1,5
Нитрат аммония (нитрат аммония и смеси аммония, в которых содержание азота из нитрата аммония составляет более 28 % массы, а также водные растворы нитрата аммония, в которых концентрация нитрата аммония превышает 90 % массы)	2500	70000	1,5
Нитрат аммония в форме удобрений (простые удобрения на основе нитрата аммония, а также сложные удобрения, в которых содержание азота из нитрата аммония составляет более 28 % массы (сложные удобрения содержат нитрат аммония вместе с фосфатом и (или) калием)	10000	70000	1
Акрилонитрил	200	70000	1,6
Хлор	25	70000	1,7
Оксид этилена	50	70000	1,2
Цианистый водород	20	70000	1,8
Фтористый водород	50	70000	1,5
Сернистый водород	50	70000	1,5
Диоксид серы	250	70000	1,5
Триоксид серы	75	70000	1,5
Алкилы	50	70000	1,5
Фосген	0,75	70000	2,0
Метилизоцианат	0,15	70000	2,0
Воспламеняющиеся газы	200	70000	2,0
Горючие жидкости, находящиеся на товарно-сырьевых складах и базах	50000	70000	2,0
Горючие жидкости, используемые в технологическом процессе или транспортируемые по магистральному трубопроводу	200	70000	0,5
Токсичные вещества	200	70000	2
Высокотоксичные вещества	20	70000	2

Продолжение таблицы Ф.1

1	2	3	4
Окисляющие вещества	200	70000	1,5
Взрывчатые вещества	50	70000	2

Примечания

1 Под объемом опасного вещества на производстве понимается максимально возможное количество этого вещества, одновременно находящегося на объекте.

2 Страховые суммы и страховые тарифы на опасные вещества по ГОСТ 19433 – 88, не представленные в таблице, определяются по аналогии с указанными представителями из соответствующих классов и подклассов Стандарта РФ.

3 Страховые суммы на объемы опасных веществ, отличные от приведенных выше, устанавливаются в соответствии с Законом «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»

4 Величина страхового тарифа для конкретного опасного объекта устанавливается с учетом данных страховых тарифов в зависимости от объема производства, характеристик производственных фондов, объема опасных веществ, находящихся на объекте, сложившегося уровня аварийности, географического местоположения и иных факторов, влияющих на вероятность наступления и размер потенциального ущерба от страхового случая.

5 Структура тарифной ставки устанавливается следующей: нетто-ставка – 80 %, расходы на ведение дела – 15 %, отчисления в резерв предупредительных мероприятий – 5 %.

Приложение X (обязательное)

Принципиальная схема инвестиционных и инновационных финансовых рисков



Рисунок X.1 – Принципиальная схема инвестиционных и инновационных финансовых рисков

Приложение Ц (обязательное)

Принципиальная схема банковских и валютных рисков



Рисунок Ц.1 – Принципиальная схема банковских и валютных рисков

Приложение Ч
(обязательное)

Полис страхования ответственности за неисполнение обязательств

СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

Юридический адрес: _____

Банковские реквизиты: _____

Телефон: _____ Факс: _____ Факс: _____

ПОЛИС

страхования ответственности за неисполнение обязательств

Выдан _____,
находящемуся _____ по _____ адресу

_____ ,
банковские _____ реквизиты

_____ ,
в том, что на основании Правил Страховой компании

_____ и заявления о приеме на страхование № _____ от «_____»
_____ 200__ г. с ним заключен договор страхования ответственности
на случай неисполнения (ненадлежащего исполнения) своих обязательств по
договору от «_____» _____ 200__ г., заключенному с

_____ ,
находящемуся _____ по _____ адресу

_____ ,
банковские _____ реквизиты

_____ ,
на срок с «_____» _____ 200__ г. по «_____» _____
200__ г.

Страховая сумма по договору страхования _____

Франшиза _____

Размер страхового взноса _____

_____ руб.

Срок уплаты страхового взноса _____

Страховой взнос в сумме _____

Продолжение приложения Н

оплачен « ___ » _____ 200 __ г.

(порядок внесения взноса)

Страховщик несет ответственность в размере суммы ущерба, определяемой согласно Правилам Страхования, понесенного потерпевшими третьими лицами в связи с неисполнением (ненадлежащим исполнением) Страхователем своих обязательств по застрахованному договору за минусом франшизы.

Договор страхования заключен на срок _____

Договор страхования действует с « ___ » _____ 200 __ г.

по « ___ » _____ 200 __ г.

Страхователь с Правилами страхования ознакомлен.

СТРАХОВЩИК

« ___ » _____ 200 __ г.

СТРАХОВАТЕЛЬ

« ___ » _____ 200 __ г.

Приложение Ш

(обязательное)

Договор страхования ответственности за неисполнение обязательств

№ _____

гор. _____

« ____ » _____ 200__ г.

Страховая компания (в дальнейшем – Страховщик), в лице

(должность, Ф.И.О. руководителя)
действующего на основании Устава, с одной стороны, и

(наименование юридического лица)
в _____ лице

(должность, Ф.И.О. руководителя)
(в дальнейшем – Страхователь), действующего на основании Устава, с другой стороны,
согласно «Правилам страхования ответственности за неисполнение обязательств» Страховщика
заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1 Предметом настоящего договора является страхование ответственности Страхователя за неисполнение (ненадлежащее исполнение) договорных обязательств, согласно заявлению о приеме на страхование, договора с третьими лицами, характеризующего принятые обязательства, документов, отражающих финансовое положение Страхователя, иных документов, характеризующих степень страхового риска по принимаемому на страхование обязательству, являющихся неотъемлемой частью настоящего договора.

2. УСЛОВИЯ СТРАХОВАНИЯ

2.1 Страховым случаем в соответствии с договором, заключаемым на основании настоящих Правил, является неисполнение (ненадлежащее исполнение) Страхователем своих застрахованных обязательств, наступившее в результате признанной арбитражным судом несостоятельности (банкротства) Страхователя, имевшее место в период действия договора страхования.

п/п	Страховая сумма	Страховые риски	Тариф	Страховой взнос
	Итого:			

Страховая сумма по договору _____

Франшиза по договору _____

Страховой взнос по договору _____

2.3 Ответственность Страховщика начинается со дня поступления страхового взноса на его расчетный счет (при безналичном расчете) и со дня получения страхового взноса (при наличном расчете).

2.4 Страховщик не несет ответственности по настоящему договору, если:

а) понесенный ущерб возмещен потерпевшим за счет других лиц.

Если ущерб возмещен частично, то Страховщик выплачивает разницу между суммой, подлежащей возмещению по условиям договора страхования, и суммой, которая была компенсирована потерпевшим:

б) выполнение обязательств стало невозможным из-за военных действий, гражданских волнений, конфискации имущества или других действий властей;

в) ущерб возник из-за умышленных действий Страхователя или потерпевших третьих лиц.

3. ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ УЩЕРБА И СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

3.1 Величина ущерба, понесенного третьими лицами, складывается из:

а) стоимости неполученных ими от Страхователя материальных ценностей;

б) величины штрафов, пени и других расходов, понесенных потерпевшим в связи с невыполнением Страхователем своих обязательств;

в) неполученных доходов, прибыли, которые это лицо могло получить, если бы Страхователь исполнил свои обязательства.

Продолжение приложения Р

3.2 Страховое возмещение выплачивается пострадавшим третьим лицам в размере фактически понесенного и документально обоснованного ущерба от неисполнения (ненадлежащего исполнения) Страхователем своих застрахованных обязательств в связи с наступлением страхового случая за вычетом предусмотренной в настоящем договоре франшизы.

4. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА СТОРОН

4.1 Страховщик обязан:

- а) ознакомить Страхователя с Правилами страхования;
- б) выплатить страховое возмещение в 20-дневный срок после получения всех необходимых документов, необходимых для определения причин страхового случая и размеров ущерба, но не ранее дня, следующего за днем окончательного согласования между всеми заинтересованными сторонами суммы возмещения, подлежащей выплате;
- в) не разглашать сведения о Страхователе и его имущественном положении, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ;
- г) после получения сообщения Страхователя о страховом случае и необходимых документов рассмотреть его с потерпевшими третьими лицами и обслуживающим Страхователя банком, проанализировать финансово-хозяйственную деятельность Страхователя, документы, счета Страхователя и принять решение о выплате или отказе от выплаты страхового возмещения;
- д) при страховом случае произвести страховую выплату в установленный договором срок. В случае задержки уплачивает Страхователю штраф в размере 1% суммы страховой выплаты за каждый день просрочки.

4.2 Страхователь обязан:

- а) в 3-х дневный срок отвечать на запросы Страховщика, сделанные ему в целях осуществления контроля за деятельностью в рамках застрахованного обязательства;
 - б) предоставлять Страховщику достоверную информацию об изменении степени риска по заключенному договору;
 - в) принимать все меры для исполнения своих застрахованных обязательств и предотвращать увеличение страхового риска;
 - г) уплатить страховые взносы в следующие сроки: _____
и в следующих размерах: _____
-

4.3 При наступлении страхового случая Страхователь обязан сообщить об этом Страховщику в 3-дневный срок, указав причины страхового случая и представив документы, необходимые для определения ущерба, а также данные о пострадавших третьих лицах.

5. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

5.1 Договор страхования заключен с «___» _____ 200__ г. по «___» _____ 200__ г., а ответственность Страховщика наступает при условии уплаты страховых взносов в соответствии с пунктом 4.2г настоящего договора.

5.2 Договор страхования прекращается в случаях:

- а) истечения срока его действия;
- б) исполнения Страховщиком обязательств перед Страхователем по договору в полном объеме;
- в) неуплаты Страхователем страховых взносов в установленные договором сроки;
- г) ликвидации Страхователя, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством о страховании;
- д) ликвидации Страховщика в порядке, установленном действующим законодательством;
- е) принятия судом решения о признании договора страхования недействительным;
- ж) в других случаях, предусмотренных законодательными актами Российской Федерации.

5.3 Договор страхования может быть прекращен досрочно по требованию Страхователя или Страховщика.

О намерении досрочного прекращения договора стороны обязаны уведомить друг друга не менее чем за 30 дней до предполагаемой даты прекращения договора.

6. ПОРЯДОК РЕШЕНИЯ СПОРОВ

6.1 Споры, вытекающие из договора страхования, разрешаются путем переговоров с привлечением при необходимости специально созданной экспертной комиссии.

6.2 При не достижении соглашения сторонами спор передается на рассмотрение судебных или арбитражных органов в порядке, предусмотренном действующим законодательством Российской Федерации.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДОГОВОРА

8. АДРЕСА И БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

8.1 СТРАХОВЩИКА: _____
(индекс) (почтовый адрес)
Расчетный счет _____ в _____
(наименование банка)
Реквизиты банка _____
(р/корр. счет) (код МФО) (№ уч-ка)

8.2 СТРАХОВАТЕЛЯ: _____
(индекс) (почтовый адрес)
Расчетный счет _____ в _____
(наименование банка)
Реквизиты банка _____
(р/корр. счет) (код МФО) (№ уч-ка)

СТРАХОВЩИК

СТРАХОВАТЕЛЬ

_____ 200__ г.
« _____ » _____

_____ 200__ г.
« _____ » _____

М.П.

М.П.

Приложение III

(обязательное)

Десять крупнейших перестраховщиков в 2004 г

Таблица III.1 – Десять крупнейших перестраховщиков в 2004 г.¹⁾

Место	Компания	Полученные перестраховочные нетто-премии (млн. долл.)	Страна
1	2	3	4
1	Munch Re	24924,3	Германия
2	Swiss Re Group	21600,0	Швейцария
3	Berkshire Hathaway Re Group	13083,0	США
4	Hannover Re Group	8523,4	Германия
5	Empioyers Re Group	7892,0	США
6	Liayds	6808,6	Великобритания
7	Scor Re Group	4693,4	Франция
8	Allianz Re Group	4584,7	Германия
9	Gerling Globale Re Group	4463,3	Германия
10	XL Re Group	3544,2	Бертуды

¹⁾ Составлено по данным Sigma Swiss Re

Приложение Э

(обязательное)

Структура и основные показатели крупнейших международных страховых перестраховочных брокерских компаний

Таблица Э.1 - Структура и основные показатели крупнейших международных страховых перестраховочных брокерских компаний в 2004 г.¹⁾

Брокер	Доход	По сравнению с прошлым годом, %	Кол-во сотрудников	По сравнению с прошлым годом, %
Marsh & McLennan Cos. Inc.	\$7,312,000,000	5,7	52,000	3,0
Aon Corp	\$5,597,000,000	9,0	43,000	7,5
Willis Group Holdings Ltd	\$1,422,900,640	9,1	10,406	-0,6
Arthur J. Gallagher	\$873,024,000	21,9	6,488	24,7
Jardine Lloyd Thompson Group Plc.	\$528,333,200	14,3	4,163	0,1
Acordia Inc.	\$480,556,000	17,7	4,317	1,0
HLF Group Plc.	\$425,432,880	4,8	3,970	-0,3
Alexander Forbes	\$408,867,265	6,1	4,995	-5,9
Brown & Brown Inc.	\$359,697,771	75,6	2,927	81,0
Hilb, Rogal & Hamilton Co.	\$327,558,834	25,9	2,600	23,8

¹⁾ Составлено по данным Sigma Swiss Re

Приложение Ю

(справочное)

Динамика российского страхового рынка в 2004-2008 гг.

Таблица Ю.1 – Динамика российского страхового рынка в 2004 -2008 гг.¹⁾

Виды страхования и страховой деятельности	Показатели страховой деятельности (млрд.р.)	2005 г.	2006 г.	Прирост (%)	2007 г.	Прирост (%)	2008 г.	Прирост (%)	2009 г.	Прирост (%)
Всего	Премии	491,2	610,5	24,3	776,0	27,1	952,0	22,7	977,9	2,7
	Выплаты	274,5	352,8	28,5	481,7	36,5	626,5	30,1	734,6	17,3
Добровольное страхование - всего	Премии	291,7	337,3	15,6	407,3	20,7	467,2	14,7	420,9	-9,9
	Выплаты	110,3	124,6	13,0	158,1	26,9	195,8	23,8	229,5	17,2
Страхование жизни	Премии	25,3	16,0	-36,8	22,7	41,9	19,3	-15	15,7	-18,7
	Выплаты	25,0	16,6	-33,6	15,7	-5,4	6,0	-61,8	5,4	-10,0
Добровольное страхование, иное чем жизни	Премии	266,4	321,3	20,6	384,6	19,7	447,9	16,4	405,2	-9,5
	Выплаты	85,3	108,0	26,6	142,4	31,8	189,8	33,3	224,2	18,1
Личное страхование	Премии	64,6	76,9	19,0	90,0	17,0	108,0	20,0	101,8	-5,7
	Выплаты	38,3	42,0	9,7	49,4	17,6	61,6	24,7	68,7	11,5
Имущественное страхование	Премии	185,6	227,9	22,8	274,3	20,3	317,4	15,7	269,7	-15,0
	Выплаты	45,9	64,6	40,7	91,4	41,5	125,6	37,4	150,5	19,8
Страхование ответственности	Премии	16,2	16,5	1,8	20,3	23,0	22,5	10,8	33,7	49,8
	Выплаты	1,1	1,4	27,3	1,6	14,3	2,6	62,5	5,0	92,3
Обязательное страхование - всего	Премии	199,5	273,2	36,9	368,7	34,9	484,8	31,5	557,0	14,9
	Выплаты	164,2	228,2	38,9	323,6	41,8	430,7	33,1	505,1	17,3
ОМС	Премии	140,7	203,5	44,6	289,9	42,4	397,0	36,9	464,2	16,9

¹⁾ Составлено по данным Министерства Финансов РФ