

УЧЕБНЫЕ ИЗДАНИЯ ДЛЯ БАКАЛАВРОВ



С. Л. БЛАУ
Ю. А. РОМАНОВА

СТРАХОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УЧЕБНОЕ
ПОСОБИЕ



Серия “Учебные издания для бакалавров”

С. Л. Блау, Ю. А. Романова

СТРАХОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Учебное пособие

3-е издание, стереотипное

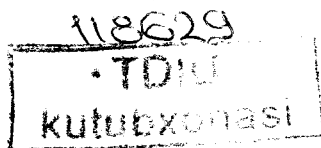
Рекомендовано ФГБОУ ВПО
«Государственный университет управления»
в качестве учебного пособия для студентов
высших учебных заведений, обучающихся
по направлению подготовки «Экономика»
(квалификация (степень) «бакалавр»),
по специальности «Таможенное дело»

Министерство образования и науки Российской Федерации
Регистрационный номер рецензии 272 от 28 июня 2013 г.
ФГАУ «Федеральный институт развития образования»

Москва

Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°»

2021



ОНТУ

36(07)

+ 33 М(07)

УДК [339.9:368](075.8)

ББК 65.5:271.я73

Б68**Авторы:**

С. Л. Блау — доктор экономических наук, профессор;
Ю. А. Романова — доктор экономических наук, профессор.

Рецензенты:

А. Г. Папцов — доктор экономических наук, профессор;
Е. В. Зубарева — доктор экономических наук, профессор;
А. А. Степанов — доктор экономических наук, профессор.

Блау С. Л.**Б68**

Страхование внешнеэкономической деятельности: Учебное пособие для бакалавров / С. Л. Блау, Ю. А. Романова. — 3-е изд., стер. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2021. — 174 с.

ISBN 978-5-394-04043-6

В учебном пособии раскрыты экономическая сущность и функции страхования. Рассмотрены основные виды рисков во внешнеэкономической деятельности, а также методы их предупреждения и страхования. Приведены основные понятия, инструменты и механизмы страхования. Освещены вопросы правового регулирования страхования и, в частности, условия сделок и типовые контракты. Изложены вопросы транспортного обеспечения международных перевозок, а также особенности страхования ответственности участников внешнеэкономической деятельности.

Для студентов вузов, обучающихся по направлению подготовки «Экономика» (квалификация — бакалавр), по специальности «Таможенное дело», а также для практических работников предприятий — участников внешнеэкономической деятельности.

Подписано в печать 10.09.2020. Формат 60×84 1/16.

Печать офсетная. Бумага газетная.

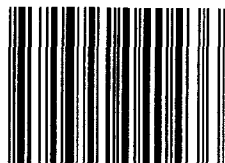
Печ. л. 11. Тираж 100 экз.

Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°»

129347, Москва, Ярославское шоссе, д. 142, к. 732

Тел.: 8 (495) 668-12-30, 8 (499) 183-93-23

E-mail: sales@dashkov.ru — отдел продаж;

office@dashkov.ru — офис; <http://www.dashkov.ru>

9 785394 040436 >

ISBN 978-5-394-04043-6

© Блау С. Л., Романова Ю. А., 2013

© ООО «ИТК «Дашков и К°», 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ И ФУНКЦИИ СТРАХОВАНИЯ	6
1.1. Экономическая сущность страхования	6
1.2. Функции страхования	16
1.3. Формы и отрасли страхования	19
1.4. Законодательное обеспечение и правовое регулирование страховой деятельности в РФ	24
1.5. Договор страхования	28
Глава 2. РИСКИ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ИХ СТРАХОВАНИЕ	37
2.1. Понятие риска, страхование рисков	37
2.2. Страховая защита и управление рисками	41
2.3. Виды рисков, их классификация и страхование	45
2.4. Методы предупреждения и страхования рисков	54
Глава 3. УСЛОВИЯ СДЕЛОК И ТИПОВЫЕ КОНТРАКТЫ В СТРАХОВАНИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	61
3.1. Внешнеэкономические связи как объект страхования	61
3.2. Особенности внешнеторговых операций	64
3.3. Типовые контракты	70
3.4. Базисные условия поставок ИНКОТЕРМС	73
Глава 4. СТРАХОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	89
4.1. Транспортное обеспечение международных перевозок	89
4.2. Транспортное страхование	99
4.3. Страхование грузов	107
4.4. Страхование грузов при смешанном транспортном страховании	115
4.5. Клубы взаимного страхования	119

Глава 5. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	128
5.1. Страхование ответственности перевозчика	128
5.2. Страхование ответственности таможенных перевозчиков	145
5.3. Страхование ответственности таможенного представителя	148
5.4. Страхование ответственности владельцев складов временного хранения и таможенных складов	150
5.5. Страхование при туристических поездках	155
ГЛОССАРИЙ	160
ЛИТЕРАТУРА	174

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящее время страхование является одним из стратегических факторов эффективного функционирования, успешного развития экономики страны и укрепления ее внешнеэкономических связей. Страхование придает исключительную прочность взаимоотношениям всех участников международного рынка и создает условия для его успешного функционирования. Для предприятий — участников внешнеэкономической деятельности это выражается в дополнительных гарантиях своих обязательств перед партнерами по бизнесу, для государства — в гармонично развивающейся инфраструктуре внутреннего и внешнего рынка.

Цель учебной дисциплины “Страхование внешнеэкономической деятельности” — формирование у студента целостных представлений о теории и практике страхования внешнеэкономической деятельности. В соответствии с этим в учебном пособии последовательно изложены теоретические основы страхования, рассмотрены основные риски внешнеэкономической деятельности, освещены вопросы правового регулирования страхования, а также особенности страхования транспортного обеспечения международных перевозок и ответственности участников внешнеэкономической деятельности. Особое внимание уделено изменениям, произошедшим в связи с переходом от базисных условий поставок ИНКОТЕРМС-2000 к новой их версии — ИНКОТЕРМС-2010.

Освоение учебного материала, изложенного в данном пособии, позволит студентам приобрести комплексные знания в области страхования, необходимые для эффективного взаимодействия с партнерами по международному бизнесу и страховыми организациями в процессе внешнеэкономической деятельности.

Глава 1. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СУЩНОСТЬ И ФУНКЦИИ СТРАХОВАНИЯ

1.1. Экономическая сущность страхования

В современных рыночных условиях страхование приобретает все большее значение среди отраслей хозяйственной деятельности. Страхование принадлежит к числу старых и наиболее устойчивых форм обеспечения хозяйственной жизни, уходящих корнями в далекую историю.

Страхование — это отношения по защите имущественных интересов юридических и физических лиц при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплачиваемых ими страховых взносов (страховых премий).

Страхование — экономическая категория, являющаяся составной частью финансов. Экономическая сущность страхования связана с созданием целевых денежных фондов, которые формируются за счет денежных взносов юридических и физических лиц, с последующим их использованием на возмещение ущерба, причиненного стихийными бедствиями и иными обстоятельствами.

Формирование целевых фондов страхования, компенсация материальных потерь юридических и физических лиц осуществляется с помощью экономических отношений посредством оборота денежных средств. Практически это перераспределительные отношения, возникающие в процессе формирования и использования фондов денежных средств, которые выражаются через страхование как финансовую категорию.

В отличие от финансов в целом, связанных как с распределением, так и с перераспределением денежных средств, страхование охватывает только сферу *перераспределительных отношений*.

С экономической точки зрения страхование — это система экономических отношений, включающая совокупность форм и методов создания специального фонда средств и его использования для возмещения ущерба от неблагоприятных случайных явлений, а также для оказания гражданам и их семьям помощи при наступлении определенных событий в их жизни: дожития до определенного возраста, утраты трудоспособности и т. д.

В Законе РФ от 27.11.1992 № 4015-1 “Об организации страхового дела в Российской Федерации” дано следующее определение: “Страхование представляет собой отношения по защите интересов физических и юридических лиц при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков”.

Страховой фонд как экономическая категория представляет собой резерв материальных и денежных средств, предназначенный для возмещения ущерба. Источниками формирования страховых фондов являются платежи физических и юридических лиц, взимаемые на обязательной или добровольной основе.

Страховые фонды создаются в разных организационно-правовых формах:

- государственные (фонды государственного социального страхования);
- фонды самострахования (создаются на предприятиях и в домашних хозяйствах на добровольной основе);
- фонды страховых компаний.

Социально-экономическая сущность страхования заключается в том, что фонды возмещения убытков создаются многими участниками, подверженными страховым рискам, а расходуются они на возмещение убытков только пострадавшим. Созда-

ние таких фондов (их называют страховыми) и управление ими перестало носить стихийный характер и превратилось в отрасль экономической деятельности.

Страховая деятельность подразделяется на отдельные отрасли, которые формируются по принципу однородности страхуемых рисков.

В соответствии с общепринятыми нормами страхового законодательства выделяются три отрасли страхования: личное, имущественное и страхование ответственности. В их рамках выделяются 16 различных видов страховой деятельности, включая перестрахование.

Все звенья классификации страхования охватывают две формы страхования — обязательную и добровольную.

В целях защиты социальных, экономических интересов граждан, а также интересов предприятий, организаций и государства законами может устанавливаться обязательное страхование жизни, здоровья граждан, имущества юридических и физических лиц и гражданской ответственности за причинение вреда (в том числе нарушением договора) другим лицам.

Обязательное страхование — это страхование, осуществляемое в силу закона (ч. 3 ст. 3 Закона РФ “Об организации страхового дела в Российской Федерации”). При этом страхователь и страховщик (если последний указывается в законе) не вольны уже в решении вопроса “заключать или не заключать договор страхования”. У страхователя появляется обязанность заключать договор страхования, у страховщика — принять на себя соответствующий объем страховой ответственности.

Договор *добровольного страхования* заключается на основе свободного волеизъявления страхователя и страховщика исходя из оценки рисков и своих возможностей.

Страховые организации наряду с другими институтами (банками, биржами, инвестиционными фондами и т. п.) составляют органичный элемент финансовой системы общественно-го хозяйства.

Предоставление страховой защиты — это вид финансовых услуг, которые производят и продают страховые организации. Вместе с тем страхование имеет ряд признаков, отличающих его от других элементов финансовой системы.

Страховая услуга, как и любой другой товар, имеет потребительную и меновую стоимость. *Потребительная стоимость* — это конкретная страховая защита, т. е. определенные действия страховщика, сформулированные в договоре страхования. *Меновая стоимость* — это цена страховой услуги, представленная страховым платежом. Она складывается в условиях конкуренции, под влиянием спроса и предложения.

Доходом страховой организации является совокупная сумма денежных поступлений, перечисляемая на ее счет в результате осуществления страховщиком всех видов деятельности, не запрещенных законодательством.

В связи с тем что страховые компании являются многопрофильными организациями, их деятельность связана не только с реализацией страховых продуктов (услуг), но и с финансовыми вложениями, предоставлением информационно-консультационных услуг, подготовкой кадров в области страхования и т. д.

Многопрофильность деятельности страховщиков определяет классификацию их доходов. Они подразделяются на три группы:

- доходы непосредственно от страховой деятельности;
- доходы от инвестиционной деятельности;
- прочие доходы.

Инвестиционная деятельность страховщиков является еще одним источником прибыли и прироста собственного капитала для страховых организаций, а также дает им возможность предоставлять более качественные и дешевые страховые услуги.

Осуществление инвестиционных операций страховщиками приводит к тому, что они несут инвестиционные риски, заключающиеся в возможности возникновения убытков от данной деятельности и даже утраты части вложенных активов. Для сни-

жения уровня таких рисков необходимо соблюдать определенные *принципы инвестиционной деятельности*. К ним относятся: возвратность, ликвидность, прибыльность, диверсификация.

Под *возвратностью* понимается максимально надежное размещение активов, позволяющее свести инвестиционный риск к минимуму и обеспечить возврат вложенных средств в полном объеме. Несоблюдение данного принципа может привести к потере средств, инвестированных страховщиком, и, как следствие, к невыполнению им своих обязательств и банкротству.

Для соблюдения принципа *ликвидности* структура вложений страховщика должна позволять ему в любой момент располагать денежными средствами в объеме, необходимом для выполнения своих текущих обязательств. В противном случае страховщик не сможет своевременно производить страховые выплаты и другие платежи.

Принцип *прибыльности* означает, что вложенные средства должны приносить постоянный и достаточно высокий доход, соответствующий текущей ситуации на финансовом и денежном рынках. Его реализация позволяет повысить эффективность деятельности страховой компании в интересах как собственников, так и страхователей.

Под *диверсификацией* понимается распределение вложений на различные виды в оптимальной пропорции. Такое распределение должно осуществляться по видам активов (ценные бумаги органов власти и коммерческих фирм, акции и облигации, недвижимость и банковские вклады и т. д.), группам дебиторов, территориям, срокам и т. п. Диверсификация позволяет покрывать убытки от одной группы инвестиционных вложений повышенной доходностью в других группах.

Страховая деятельность (страховое дело) — сфера деятельности страховщиков по страхованию, перестрахованию, взаимному страхованию, а также страховых брокеров, страховых актуариев по оказанию услуг, связанных со страхованием и перестрахованием.

Рассмотрим, какие субъекты принимают участие в процессе страхования. В страховании обязательно наличие двух сторон — страхователей и страховщиков.

Страхователи — физические или юридические лица, уплачивающие страховые взносы и вступающие в конкретные страховые отношения со страховщиком.

Страховщики — юридические лица, созданные для осуществления страховой деятельности (страховые организации и общества) и получившие на нее в установленном порядке лицензию.

Кроме названных сторон в страховании могут принимать участие перечисленные ниже субъекты.

Застрахованное лицо — 1) в личном страховании — физическое лицо, чья жизнь, здоровье и трудоспособность являются объектом страховой защиты; 2) в страховании ответственности за причинение вреда — физическое или юридическое лицо, риск ответственности которого является объектом страховой защиты.

Выгодоприобретатель — лицо, которому при наступлении страхового случая должно быть выплачено страховое возмещение. Им может являться сам страхователь, предъявитель полиса, правопреемник.

Страховой агент — это физическое или юридическое лицо, действующее от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными полномочиями. Он занимается продажей страховых услуг, инкассирует страховую премию, оформляет страховую документацию и в отдельных случаях выплачивает страховое возмещение в пределах установленного лимита.

Страховой брокер — посредник между страхователем и страховщиком, получающий за свои услуги определенное вознаграждение. В отличие от страхового агента, ведущего операции только от имени и по поручению уполномочивающего на это страховщика, страховой брокер самостоятельно размещает страховые риски в любой страховой компании и защищает, как правило, интересы страхователя.

Андеррайтер — лицо, принимающее риски на страхование от имени страховой компании.

Аварийный комиссар — уполномоченный представитель страховщика, который занимается установлением причин, обстоятельств и размера убытка по застрахованным грузам и судам.

Аджастер — специалист по оценке убытка при страховом случае.

Актuariй — специалист в области страховой математической статистики, занимающийся разработкой научно обоснованных методов исчисления страховых тарифов, ставок, резервов по долгосрочному страхованию.

Объектом страхования является материальный интерес. В личном страховании — жизнь, здоровье и трудоспособность страхователя или застрахованного лица. При имущественном страховании в качестве страхователя, как правило, выступает собственник имущества, которое он страхует. Однако им может быть и лицо, арендующее имущество или взявшее его в залог. Главная обязанность страхователя связана с уплатой взносов для создания фонда, из которого он имеет право получить возмещение при наступлении страхового события.

Страховое событие (страховой случай) — совершившееся событие, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Страховая сумма — сумма денежных средств, на которую фактически застрахованы имущество, жизнь, здоровье.

Страховой тариф — процентная ставка от совокупной страховой суммы. Страховой тариф служит основой для формирования страхового фонда.

Страховой тариф определяют на основе *актуарных расчетов*. Методология актуарных расчетов основана на использовании теории вероятностей, демографической статистики и долгосрочных финансовых вычислений. С помощью теории вероятностей определяется вероятность страхового случая. Демографи-

ческая статистика нужна для дифференциации страховых тарифов в зависимости от возраста застрахованного.

Финансовые расчеты в страховании (актуарные расчеты) базируются на следующих основных принципах: финансовой эквивалентности обязательств страхователя и страховщика, учета фактора времени и солидарности застрахованных.

Согласно принципу *финансовой эквивалентности обязательств* теоретическая себестоимость страховой операции — нетто-премия — должна быть равна стоимости страхования. Этот принцип реализуется с помощью уравнения, в котором нетто-премия приравнивается к актуарной стоимости страховых платежей, которая представляет собой современную стоимость страховых выплат с учетом условий страхования.

Учет фактора времени достигается с помощью дисконтирования платежей — приведения их к начальному моменту времени. При этом в тарифах учитывается доход, получаемый страховщиком от использования для инвестиций аккумулированных взносов страхователей.

Принцип солидарности застрахованных подразумевает согласованность интересов. Например, в негосударственном пенсионном страховании пенсии выплачиваются из накоплений всех участников данного вида страхования, доживших и не доживших до их получения. То есть пенсионные расходы распределяются между всеми участниками. В результате цена страхования пенсии оказывается меньше, чем обеспечение такой же пенсии по сберегательной схеме, т. е. без учета фактора солидарности.

Аналогично при страховании на дожитие страховая выплата обеспечивается не только собственным взносом застрахованного лица, но и взносами тех, кто не дожил до этого возраста.

В медицинском страховании в соответствии с принципом солидарности участники, у которых затраты на лечение незначительны или вовсе отсутствуют, оплачивают часть медицинских расходов участников с более высокими расходами на эти цели, поскольку расходы распределяются между всеми застрахованными.

Взносы, собранные страховщиком и создающие основу страхового фонда, в международной практике называются *страховыми премиями*. Они представляют собой плату за принятие страховщиком на себя обязательств по возмещению ущерба, нанесенного страхователю.

Для определения размера страховой премии (страхового взноса) каждого страхователя рассчитывается тарифная *нетто-ставка*, используемая для расчета страхового платежа — основного источника дохода страховщика. Расчет нетто-ставки базируется на оценке вероятности наступления страховых случаев.

Нетто-ставка — основная часть страхового тарифа. Она формирует страховой фонд и устанавливается условиями страхования. Для рискованных видов страхования в состав нетто-ставки включается рискованная надбавка, которая учитывает отклонения возможных выплат от их среднего уровня и формирует запасной фонд.

Страховой и запасной фонд предназначены для расчетов со страхователями: выплаты суммы страховых возмещений, отчислений в резервный фонд, отчислений на предупредительные мероприятия.

Брутто-ставка включает в себя нетто-ставку и нагрузку. Нагрузка обеспечивает расходы на ведение дела и прибыль страховой кампании. За счет нагрузки страховщик оплачивает труд работников, содержание помещений и пр. Нагрузка, как правило, составляет 10–20% брутто-ставки. Брутто-ставка может быть рассчитана на основе следующего соотношения:

$$P = \frac{H}{1 - f},$$

где P — брутто-ставка;

H — нетто-ставка;

f — доля нагрузки в брутто-ставке.

При наступлении страхового случая страховщик обязан выплатить конкретную сумму страхового возмещения, которая

определяется исходя из размера страховой суммы и страхового ущерба. *Страховой ущерб* включает в себя материальные потери страхователя в результате страхового случая.

Страховой фонд может формироваться по договоренности между страхователями и управляться совместно, что предполагает так называемое *взаимное страхование*, при котором страхователи формально считаются собственниками страхового фонда.

Как и любая сфера деятельности, страхование предполагает следующие особенности и признаки, характеризующие ее как экономическую категорию:

— возникновение денежных перераспределительных отношений, обусловленных наличием страхового риска как вероятности и возможности наступления страхового случая, способного нанести материальный или иной ущерб;

— замкнутые перераспределительные отношения, связанные с солидарной раскладкой суммы ущерба;

— материальная заинтересованность субъекта страхования в благополучном исходе страхуемого мероприятия;

— создание денежного страхового фонда, формируемого за счет фиксированных взносов участников страхования;

— создание запасного фонда как источника возмещения чрезвычайного ущерба в неблагоприятный период;

— целевое финансирование и использование средств (материальный ущерб возмещается в строго оговоренных случаях и размерах);

— перераспределение материального ущерба как между территориальными единицами, так и во времени;

— возвратность мобилизованных в страховой фонд платежей (относится прежде всего к страхованию жизни, так как при выплатах страхового возмещения по имущественным или иным рискованным видам страхования адресность страховых выплат, как правило, теряется);

— вероятностный характер страховых отношений (заранее неизвестны срок наступления страхового события и размер убытков, а также степень материальной заинтересованности).

Таким образом, страховая организация наряду с другими финансовыми институтами (банками, биржами, инвестиционными фондами и т. п.) составляет органичный элемент финансовой системы общественного хозяйства.

1.2. Функции страхования

Функции страхования различаются на уровнях индивидуального и общественного воспроизводства.

На уровне индивидуального воспроизводства страхование выполняет следующие функции:

1. *Рисковая (функция покрытия риска)* — страхователь через договор страхования перекладывает финансовые последствия определенных рисков на страховые компании. Такое переложение риска является благом для лица, страхующего себя и свое имущество, даже тогда, когда страховой случай не наступает, так как у него наступает чувство уверенности и защищенности.

2. *Функция облегчения финансирования* — при наступлении страхового случая страхователь получает средства, компенсирующие понесенный им ущерб на условиях, предусмотренных договором страхования. Кроме того, предприятие, застрахованное от пожара, кражи и других несчастий, делает эти риски величинами, оцениваемыми в деньгах, и в определенной мере может включить страховые взносы в цену своих товаров или услуг. Страхование имущества предприятий, как правило, является условием для получения кредита. Банки соглашаются кредитовать только те предприятия, которые застрахованы от обычных рисков. Страхование жизни и недвижимости является необходимым условием для получения ипотечного кредита физическими лицами для строительства или приобретения домов или квартир.

3. *Предупредительная* — при заключении договора специалистами страховой компании (андеррайтерами) проводит-

ся оценка рисков и предлагается система мер предупредительного характера, позволяющих контролировать уровень риска на предприятии.

4. *Возможность концентрации внимания на нестрахуемых рисках* обеспечивается тем, что при заключении договора страхования предприниматель избавляет себя от многих беспокойств и может обратиться к анализу рисков рыночной конъюнктуры и вопросам стратегического менеджмента своего предприятия.

5. *Сберегательная (накопительная)* — сбережение (накопление) денежных сумм (преимущественно по договорам страхования жизни), обусловленное потребностью в защите достигнутого достатка и благополучия.

На макроэкономическом уровне (на уровне народного хозяйства страны) страхование выполняет следующие функции:

1. *Обеспечение непрерывности общественного производства* — страхование создает финансовые условия для быстрого восстановления и возобновления деятельности предприятий, пострадавших в результате застрахованных событий. Ущерб, причиненный любому хозяйствующему субъекту, с народно-хозяйственной точки зрения касается, как правило, не только его одного, но и многих других физических и юридических лиц. Например, остановка предприятия, разрушенного пожаром, приводит к ликвидации рабочих мест и увольнению работников, к прекращению производства и отгрузки продукции, что может вызывать сбои в работе других технологически взаимосвязанных предприятий. Если пострадавшее предприятие застраховано, то оно может скоро возобновить свою деятельность, так как получит страховое возмещение. При отсутствии страхования остановка или разрушение крупного предприятия в результате аварии, пожара, стихийного бедствия может привести к кризису целых секторов национальной экономики. Таким образом, страхование обеспечивает восстановление разрушенной ячейки общественного производства и непрерывность всего воспроизводственного процесса.

118629
• TOP
kutubxonasi

2. *Освобождение государства от дополнительных расходов* обеспечивается наличием страховых фондов. При отсутствии страхования все финансовые тяготы различных бедствий ложились бы на государство, которое имеет в своем распоряжении всегда ограниченные средства государственного бюджета и внебюджетных фондов. Развитая система страхования снимает с государства значительную часть этого финансового бремени.

3. *Стимулирование научно-технического прогресса* выполняется двойным способом. Во-первых, страховые компании фиксируют внимание производителей на опасных элементах технологий и продуктов, стимулируя их устранение. Во-вторых, страховые компании собственными усилиями или через создание фондов предупредительных мероприятий осуществляют финансирование соответствующих разработок в части повышения степени безопасности. С развитием производительных сил общества данная функция страхования становится еще более важной. В частности, страхование способствует развитию технического прогресса и внедрению новых технологий. Оно снимает с предпринимателя риски нововведений и усиливает его готовность к инновациям. Без соответствующей страховой защиты в мире не было бы современных крупных предприятий, сложных технических систем, так как связанные с ними риски предприниматели не могут нести в одиночку.

4. *Защита интересов пострадавших лиц в системе отношений гражданской ответственности* обеспечивается через страхование гражданской ответственности физических и юридических лиц за ущерб, нанесенный третьим лицам. Именно таким образом решается, в частности, задача защиты жертв дорожно-транспортных происшествий, авиационных и прочих транспортных катастроф.

5. *Концентрация инвестиционных ресурсов и стимулирование экономического роста* обеспечивается страхованием благодаря тому, что создаваемые страховые резервы инвестируются в государственные ценные бумаги, акции предприятий и финансовых компаний, банки и недвижимость. Таким обра-

зом, страховые организации финансируют промышленность, жилищное строительство и государство, т. е. способствуют развитию экономики.

6. *Социальная защита населения* реализуется путем создания и функционирования специальных страховых фондов, формируемых на уровне государства. Социальная функция страхования проявляется в нескольких аспектах. Во-первых, при наличии соответствующей страховой защиты страховщики выплачивают страховое возмещение застрахованным лицам при утрате трудоспособности, наступлении инвалидности в результате несчастных случаев и заболеваний в виде финансирования лечения и реабилитации потерпевших. Во-вторых, существенно возрастает роль страхования в пенсионном обеспечении. Договоры пенсионного страхования, заключаемые за собственный счет граждан или за счет работодателей, могут повысить уровень пенсий.

1.3. Формы и отрасли страхования

По *формам* страхования подразделяется на обязательное и добровольное.

Обязательное страхование представляет собой форму страхования, базирующуюся на законодательно оформленной обязательности его осуществления как для страхователя, так и для страховщика. Массовость этого страхования позволяет существенно снизить размеры страховых тарифов и упростить процедуру его страхования. Однако обязательное страхование не учитывает в полной мере особенности страхуемых активов, различную вероятность наступления страхового события для организаций разных типов, финансовые возможности страхователя и ряд других факторов, индивидуализирующих страховую защиту.

Добровольное страхование характеризует форму страхования, основанную лишь на добровольно заключаемом догово-

ре между страхователем и страховщиком исходя из страхового интереса каждого из них. Принцип добровольности, основанный на страховом интересе сторон, распространяется как на страхователя, так и на страховщика, позволяя последнему уклоняться от страхования опасных или невыгодных для него финансовых рисков.

Страховая деятельность подразделяется на отдельные *отрасли*, которые формируются по принципу однородности страхуемых рисков. В основе этого деления лежат принципиальные различия в объектах страхования.

В соответствии с общепринятыми нормами страхового законодательства выделяются три отрасли страхования: личное, имущественное и страхование ответственности. Отрасли страхования соответственно подразделяются на подотрасли, которые охватывают совокупность видов, имеющих специфические особенности.

При *личном страховании* объектом защиты являются имущественные интересы граждан, связанные с жизнью, здоровьем, трудоспособностью, пенсионным обеспечением. По договору личного страхования страховщик обязуется при наступлении страхового случая выплатить страхователю единовременно или выплачивать периодически обусловленную договором страховую сумму.

К подотраслям личного страхования относятся:

- страхование жизни и пенсий;
- страхование от несчастных случаев и болезней;
- медицинское страхование;
- страхование персонала организации (предприятия).

В частности, страхование персонала охватывает страхование предприятием жизни своих сотрудников, а также возможные случаи потери ими трудоспособности, наступления инвалидности и др. Конкретные виды этого страхования осуществляются предприятием в добровольном порядке за счет его прибыли в соответствии с коллективным трудовым договором и индивидуальными трудовыми контрактами.

Имущественное страхование охватывает практически все основные виды материальных и нематериальных активов организации (предприятия). Страховые отношения при имущественном страховании определяются следующими обязательствами сторон: страхователь должен обеспечивать своевременную уплату страховых взносов (страховой премии), а страховщик должен обеспечить возмещение финансового ущерба, понесенного предприятием при наступлении страхового события. В роли страхователя при имущественном страховании могут выступать не только владельцы соответствующих активов, но и юридические лица, заинтересованные в их сохранности (например, арендаторы помещений, лизингополучатели оборудования, комиссионные магазины и т. п.).

Объект имущественного страхования — имущественные интересы застрахованного лица, связанные с владением, пользованием и распоряжением данным имуществом. Имущественное страхование основано на принципе возмещения ущерба в пределах страховой суммы по договору.

К подотраслям имущественного страхования относятся:

- страхование транспортных средств (наземного, воздушного и водного транспорта);
- страхование грузов;
- страхование государственного имущества и имущества граждан;
- страхование технических, космических, производственных рисков;
- страхование электронно-вычислительной техники, ноу-хау и др.;
- страхование государственных и домашних животных, птицы, семей пчел, собак и др.;
- страхование других видов имущества;
- страхование финансовых (коммерческих, предпринимательских и др.) рисков.

Последнее предназначено для компенсации полной или частичной потери доходов и дополнительных расходов страхователя в определенных договором страхования случаях.

Страхование ответственности. Его объектом является ответственность организации и ее персонала перед третьими лицами, которые могут понести ущерб в результате какого-либо действия или бездействия страхователя. Это страхование обеспечивает страховую защиту предприятия от рисков финансовых потерь, которые могут быть возложены на него в законодательном порядке в связи с причиненным им ущербом третьим лицам — как физическим, так и юридическим. Отношения сторон при страховании ответственности определяются следующими взаимными обязательствами: страхователь обязан уплачивать необходимые страховые взносы (страховую премию), а страховщик обязан возместить страхователю сумму денежных средств, подлежащую уплате им третьим лицам за причиненный ущерб. Страхование ответственности обеспечивает предприятию страховую защиту по значительному числу видов его рисков.

В рамках этой отрасли выделяются следующие подотрасли:

- страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
- страхование ответственности заемщиков за непогашенные кредиты;
- страхование гражданской ответственности перевозчика;
- страхование гражданской ответственности организаций — источников повышенной опасности;
- страхование профессиональной ответственности;
- страхование ответственности за неисполнение обязательств и страхование иных видов гражданской ответственности.

По объемам страхования выделяют следующие его группы:

Полное страхование. Оно обеспечивает страховую защиту предприятия от негативных последствий финансовых рисков в полном их объеме при наступлении страхового события.

Частичное страхование. Оно ограничивает страховую защиту предприятия от негативных последствий финансовых рисков как определенными страховыми суммами, так и системой конкретных условий наступления страхового события.

На практике используют следующие *системы страхования*.

Страхование по действительной стоимости имущества. Оно используется в имущественном страховании и обеспечивает страховую защиту в полном объеме финансового ущерба, нанесенного застрахованным видам активов предприятия (в размере страховой суммы по договору, соответствующей размеру страховой оценки имущества). Иными словами, при этой системе страхования страховое возмещение может быть выплачено в полной сумме понесенного финансового ущерба.

Страхование по системе пропорциональной ответственности. Оно обеспечивает лишь частичную страховую защиту по отдельным видам финансовых рисков. В этом случае страховое возмещение суммы понесенного финансового ущерба осуществляется пропорционально коэффициенту страхования (соотношение страховой суммы, определенной договором страхования, и размера страховой оценки объекта страхования). С учетом этого коэффициента страхования сумма страхового возмещения, выплачиваемого по системе пропорциональной ответственности, определяется по следующей формуле:

$$CB_{np} = \frac{CC_{\partial} \times Y}{CC_0},$$

где CB_{np} — предельная сумма страхового возмещения, выплачиваемого предприятию при страховании по системе пропорциональной ответственности;

Y — сумма финансового ущерба, понесенного предприятием в результате наступления страхового события;

CC_{∂} — страховая сумма, определенная договором страхования по системе пропорциональной ответственности;

CC_0 — размер страховой оценки объекта страхования, определяемый при заключении договора.

Страхование по системе первого риска. Под “первым риском” понимается финансовый ущерб, понесенный страхователем при наступлении страхового события, заранее оцененный при составлении договора страхования как размер указанной в нем страхо-

вой суммы. Если фактический финансовый ущерб превысил предусмотренную страховую сумму (застрахованный первый риск), он возмещается при этой системе страхования только в пределах согласованной ранее сторонами страховой суммы.

Страхование с использованием безусловной франшизы.

Франшиза представляет собой минимальную некомпенсируемую страховщиком часть ущерба, понесенного страхователем. При страховании с использованием безусловной франшизы страховщик во всех страховых случаях выплачивает страхователю сумму страхового возмещения за минусом размера франшизы, оставляя ее у себя. При этой системе страхования сумма страхового возмещения определяется по следующей формуле:

$$CB_{\text{бф}} = Y - \Phi P ,$$

где $CB_{\text{бф}}$ — сумма страхового возмещения, выплачиваемого предприятию при системе страхования с использованием безусловной франшизы;

Y — сумма финансового ущерба, понесенного предприятием в результате наступления страхового события;

ΦP — размер франшизы, согласованной сторонами.

Страхование с использованием условной франшизы При этой системе страхования страховщик не несет ответственности за финансовый ущерб, понесенный предприятием в результате наступления страхового события, если размер этого ущерба не превышает размера согласованной франшизы. Если же сумма финансового ущерба превысила размер франшизы, то она возмещается предприятию полностью в составе выплачиваемого ему страхового возмещения (т. е. без вычета в этом случае размера франшизы).

1.4. Законодательное обеспечение и правовое регулирование страховой деятельности в РФ

Страховая деятельность — это деятельность, связанная с оказанием услуг по страхованию. Цель организации страхо-

вой деятельности — формирование общих принципов и механизмов проведения страхования. Система организации проведения страховой деятельности базируется на законах и других правовых нормах, включающих в себя нормы гражданского, административного, государственного, финансового и международного права.

С помощью норм *гражданского права* регламентируется порядок заключения, действия и прекращения договоров страхования, условий договоров, прав и обязанностей участников страхования, создания и ликвидации страховых организаций и страховых посредников и т. п.

Нормы *административного права* позволяют регулировать отношения между государством и участниками страховой деятельности, связанные с государственным регулированием страхования, лицензированием страховой деятельности, контролем соблюдения участниками страховой деятельности и обеспечения страховыми организациями своей платежеспособности и финансовой устойчивости, применением санкций к участникам страхования, не выполняющим требования законодательства.

Нормы *финансового права* регламентируют отношения по поводу уплаты налогов участниками страховой деятельности, образования и использования страховых резервов страховыми организациями, формирования ими финансовых результатов и т. п.

В Российской Федерации в настоящее время система страхового законодательства включает три группы правовых актов.

1. *Основополагающие правовые акты в области страховой деятельности*: Гражданский кодекс РФ; Закон РФ “Об организации страхового дела в Российской Федерации”.

Гражданский кодекс РФ, прежде всего гл. 48 “Страхование”, обеспечивает основы гражданско-правового регулирования страховой деятельности. Здесь определены возможные формы страхования (обязательная и добровольная), регламентируется порядок проведения обязательного страхования и ответственность за его неосуществление. Дается характеристика договоров имущественного и личного страхования. Установле-

ны общие принципы проведения взаимного страхования и перестрахования. Регламентированы взаимоотношения сторон по договору страхования, права и обязанности участников страхования. Установлены требования к форме договора страхования, дается характеристика его основных условий, определены порядок заключения и случаи досрочного прекращения договоров страхования, регулируются действия сторон при наступлении страховых случаев.

В Законе РФ от 27.11.1992 № 4015-1 “Об организации страхового дела в Российской Федерации” даются определения страхования и перестрахования, форм и объектов страхования, формулируются другие основные понятия в области страхования, характеризуются участники страхования и требования, предъявляемые к ним. Закон устанавливает основы осуществления финансовой деятельности страховыми организациями: регламентируется порядок ведения ими учета и составления отчетности, сформулированы условия обеспечения их финансовой устойчивости, дается характеристика страховых резервов, создаваемых страховыми организациями, и принципов их размещения. Нормы закона регламентируют принципы осуществления государственного надзора за страховой деятельностью, в частности, установлены цели осуществления такого надзора, функции и права органа страхового надзора, порядок выдачи лицензий на осуществление страховой деятельности, виды санкций, налагаемых на субъекты страховой деятельности, порядок прекращения деятельности субъектами.

2. Нормы, регламентирующие порядок проведения отдельных видов страховой деятельности:

— Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”;

— Федеральный закон от 29.11.2010 № 326-ФЗ “Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации”;

— Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ;

— Федеральный закон от 28.03.1998 № 52-ФЗ “Об обязательном государственном страховании жизни и здоровья военнослужащих, граждан, призванных на военные сборы, лиц рядового и начальствующего состава органов внутренних дел Российской Федерации, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ, сотрудников учреждений и органов уголовно-исполнительной системы” и др.

Каждый из этих законов регулирует определенное направление страховой деятельности — страхование автогражданской ответственности, медицинское страхование, морское страхование и т. д.

3. *Нормы, регламентирующие отдельные стороны страховой деятельности* (уплату налогов при осуществлении страховой деятельности, принципы формирования страховых резервов страховыми организациями, порядок размещения средств страховых организаций, формы бухгалтерской отчетности страховых организаций и порядок ее предоставления в орган страхового надзора, расчет платежеспособности страховыми организациями и т. д.):

— Налоговый кодекс РФ;

— Правила формирования страховых резервов по видам страхования иным, чем страхование жизни, утвержденные приказом Министерства финансов РФ от 11.06.2002 № 51н;

— Порядок размещения страховщиками средств страховых резервов, утвержденные приказом Министерства финансов РФ от 02.07.2012 № 100н;

— Требования, предъявляемые к составу и структуре активов, принимаемых для покрытия собственных средств страховщика, утвержденный приказом Министерства финансов РФ от 02.07.2012 № 101н;

— Положение о порядке расчета страховщиками нормативного соотношения активов и принятых ими страховых обязательств, утвержденное приказом Министерства финансов РФ от 02.11.2001 № 90н.

1.5. Договор страхования

Правовое регулирование страховой деятельности определяется договором страхования. Договор страхования является соглашением между страхователем и страховщиком, в силу которого страховщик обязан при наступлении страхового случая произвести страховую выплату страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор страхования, а страхователь обязан уплатить страховые взносы в установленные сроки. В содержании договора проявляется специфичность страховой деятельности. Если во всех сферах предпринимательства договор предусматривает строгое исполнение своих обязательств всеми участниками сделки, то в договоре страхования обязанность страхователя по уплате страховых взносов безоговорочна, а обязанность страховщика по страховой выплате выполняется только при наступлении страхового случая во время действия договора.

Субъектами отношений в этом случае выступают физические и юридические лица, а объектами — материальные и нематериальные ценности. В силу этого страховые правоотношения попадают в сферу действия гражданского права.

Каждый договор страхования несет в себе коммерческий, финансовый, обслуживающий (сервисный) и рисковый элементы. Страховщик получает авансовый платеж (коммерческий элемент), который может быть вложен в инвестиции до тех пор, пока не потребуются средства на производство страховых выплат (финансовый элемент). Страховщик, кроме того, принимает на себя обязательство произвести выплату в случае наступления определенных событий в будущем, а также оказывать другие услуги (рисковый и сервисный элементы). Относительная значимость этих элементов варьируется в зависимости от конкретного договора страхования, но они присутствуют во всех договорах.

Основу договора, определяющую надежность страховой защиты и ее эффективность, составляют условия страхования. К ним относятся:

- объем страховой ответственности страховщика;
- размер страховой оценки имущества страхователя;
- размер страховой суммы;
- размер страхового тарифа;
- размер страховой премии;
- порядок уплаты страховой премии;
- размер и характер страховой франшизы;
- порядок определения размера страхового ущерба;
- порядок выплаты страхового возмещения.

1. Объем страховой ответственности страховщика характеризует перечень рисков, принимаемых страховщиком по данному объекту страхования. В этом перечне рисков оговариваются возможные варианты наступления страхового события, вследствие которого страховщик обязуется выплатить страхователю сумму страхового возмещения. Объем страховой ответственности страховщика определяет полный или частичный уровень страховой защиты, предоставляемой им предприятию по конкретным видам его финансовых рисков.

2. Размер страховой оценки имущества страхователя. Этот элемент включается в условия имущественного страхования. Он характеризует метод осуществления оценки соответствующих активов (по балансовой стоимости, по реальной рыночной стоимости и т. п.) и ее результаты. К осуществлению такой оценки в необходимых случаях привлекают сторонних экспертов — оценщиков имущества. Размер страховой оценки имущества страхователя является базой установления страховой суммы при использовании систем страхования по действительной стоимости, пропорциональной ответственности и др.

3. Размер страховой суммы. Страховая сумма характеризует объем денежных средств, в пределах которого страховщик несет ответственность по договору страхования. Каков бы ни был фактический размер ущерба, понесенного предприятием при наступлении страхового события, он не может быть возмещен страхователем в размерах, превышающих страховую сумму. По своему экономическому содержанию страховая сум-

ма представляет собой максимальный объем страховой защиты предприятия по конкретным видам страхуемых им финансовых рисков.

4. *Размер страхового тарифа (тарифной ставки)*. Он характеризует удельную стоимость страховой услуги по отношению к страховой сумме или удельную цену страхования соответствующего вида риска. Действующие методики расчетов тарифных ставок (актуарных расчетов) предусматривают вариативность подходов к установлению их уровня — на основе определения вероятности наступления страхового события, экспертных оценок, метода аналогий и др.

Тарифная ставка (или *брутто-ставка*) рассчитывается страховщиком как сумма *нетто-ставки* по конкретному виду страхования и размера *нагрузки*.

Нетто-ставка обеспечивает страховщику формирование фонда выплат страхового возмещения с учетом вероятности наступления страхового события по данному виду риска.

Нагрузка включает удельные расходы страховщика по осуществлению страховых операций, формированию резервного фонда, нормативный уровень его рентабельности и некоторые другие элементы. Страховой тариф (или *брутто-ставка*) по конкретному виду страхования устанавливается в двух вариантах:

- в процентах к страховой сумме;
- в абсолютном выражении на сто денежных единиц валюты страховой суммы.

5. *Размер страховой премии (платежа, взноса)*. Страховая премия (платеж, взнос) характеризует полную денежную сумму, которую страхователь должен выплатить страховщику по условиям договора страхования. По своему экономическому содержанию размер страховой премии определяет полную цену страхования предприятием соответствующего риска или определенного их комплекса. В основе расчета размера страховой премии лежат предусматриваемые договором страховая сумма, срок страхования и размер страхового тарифа (тарифной ставки).

6. *Порядок уплаты страховой премии.* В соответствии с действующей практикой используются два принципиальных подхода к уплате страховой премии:

— *одноразовый платеж (одноразовая премия).* Он носит, как правило, авансовый характер, т. е. выплачивается страховщику сразу же после подписания договора страхования. Такая форма уплаты применяется по краткосрочным видам страхования рисков или при долгосрочном их страховании с невысоким размером страховой премии;

— *текущий платеж (текущая премия).* Он распределяется по конкретным временным интервалам общего срока действия договора страхования — годам (если срок договора установлен в несколько лет), полугодиям, кварталам или месяцам.

Сумма каждого текущего платежа в этом случае определяется путем деления полной страховой премии на количество временных интервалов (или в иных размерах по согласованию сторон).

С позиции организации (предприятия) более выгодным является выплата страховой премии в порядке текущих платежей.

7. *Размер и характер страховой франшизы* включается в условия страхования при его осуществлении с использованием безусловной или условной франшизы. В целях усиления внешней страховой защиты предприятие должно стремиться к минимизации размера франшизы и отдавать предпочтение условному ее виду (из рассматриваемых двух альтернативных систем страхования финансовых рисков).

8. *Порядок определения размера страхового ущерба.* Страховой ущерб характеризует стоимость уничтоженных или частично утраченных активов предприятия, а также денежную оценку финансовых потерь страхователя или третьих лиц, в пользу которых заключен договор страхования. Страховой ущерб может определяться условиями страхования в беспорядке (при возможности однозначного установления его суммы) или по согласованию сторон. Условиями страхования может быть предусмотрено привлечение к оценке размера фи-

нансовых потерь страхователя специальных экспертов — аварийных комиссаров, призванных выяснять причины наступления страхового события и определять размер ущерба.

9. *Порядок выплаты страхового возмещения.* Под страховым возмещением понимается сумма, выплачиваемая страховщиком для покрытия финансового ущерба страхователя при наступлении страхового события. Порядок его выплаты устанавливает предельный срок расчетов, их форму (вид платежа), возможность удержания из него невыплаченного размера страховой премии. Этот элемент определяет также условия, при которых страховое возмещение не выплачивается (при умышленном преступлении и т. п.).

Для заключения договора страхования страхователь должен заявить страховщику о своем намерении сделать это в письменном виде или иным образом. При этом страхователь обязан сообщить страховщику все известные ему обстоятельства, имеющие существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая по заключаемому договору и размера возможных убытков от него (степени риска по договору), если эти обстоятельства неизвестны и не должны быть известны страховщику. Такими обстоятельствами признаются по крайней мере те, которые оговорены страховщиком в его письменном запросе или в самом договоре. В связи с этим страховщики нередко предлагают страхователям заполнить разработанную ими форму заявления о приеме на страхование, ставя перед страхователями вопросы, на которые должны быть даны полные и правдивые ответы.

Страховщик до заключения договора вправе проверить достоверность сообщенных ему сведений. Если факт сообщения страхователем страховщику при заключении договора заведомо ложных сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, будет установлен в период действия договора, то страховщик вправе требовать признания его недействительным, возврата страхователем (выгодоприобретателем) всех выплаченных сумм и возмеще-

ния реально причиненного ущерба. При этом уплаченные страхователем страховые взносы обращаются в доход государства.

Если заключен договор имущественного страхования, то страхователь (выгодоприобретатель) в период его действия обязан немедленно сообщать страховщику о ставших ему известными значительных изменениях в обстоятельствах, сообщенных при заключении договора, если эти изменения могут существенно повлиять на увеличение степени риска. При этом значительными по крайней мере признаются те изменения, которые оговорены в договоре (страховом полисе) и в переданных страхователю правилах страхования. Страховщик, уведомленный об обстоятельствах, влекущих увеличение степени риска, вправе потребовать изменения условий договора или уплаты дополнительной страховой премии соразмерно увеличению риска.

В случае если страховщику не будет сообщено о таких изменениях, влияющих на увеличение риска, или страхователь (выгодоприобретатель) будет возражать против изменения условий договора или доплаты страховой премии, страховщик вправе требовать расторжения договора.

Страховщик при заключении договора страхования имеет право произвести оценку степени риска. В частности, он может произвести осмотр подлежащего страхованию имущества, провести обследование фактического состояния здоровья застрахованного лица и т. п.

В обязанности страховщика при заключении договора входят:

- ознакомление страхователя с правилами страхования;
- прием от страхователя заявления о желании заключить договор;
- принятие в оговоренный сторонами срок решения о возможности или невозможности заключения договора.

После принятия решения о возможности заключения договора страхования страховщик согласовывает со страхователем его условия. Следует иметь в виду, что общие условия, на которых заключается договор, обычно излагаются в стандарт-

ных правилах того или иного вида страхования, которые принимаются и утверждаются страховщиком или объединением страховщиков. В то же время страхователь и страховщик при заключении конкретного договора могут договориться об изменении отдельных положений правил страхования, их неприменении или дополнении. Но для того чтобы договор был признан действительным, стороны должны достигнуть соглашения по всем его существенным условиям, к которым относятся:

- предмет договора;
- перечень имущества или характеристика имущественного интереса, являющиеся объектом имущественного страхования;
- лица, застрахованные по договору личного страхования;
- характер страховых случаев;
- размеры страховой суммы;
- сроки действия договора;
- любые другие условия, на согласовании которых настаивает хотя бы одна из сторон договора.

Договор страхования может быть оформлен двумя способами:

- путем составления одного документа, подписанного сторонами;
- путем вручения страховщиком страхователю страхового полиса (свидетельства, сертификата).

Вместе с договором страхования или страховым полисом страхователю могут быть вручены и правила страхования. При этом условия, содержащиеся в правилах страхования, но не включенные в текст договора (страхового полиса), обязательны для страхователя (выгодоприобретателя) только в случае, если в договоре (страховом полисе) прямо указывается на их применение, и они изложены в одном документе с договором (страховым полисом) на его обратной стороне либо приложены к нему. Вручение страхователю правил страхования обязательно должно быть удостоверено записью в договоре.

В то же время страхователь (выгодоприобретатель) вправе ссылаться в защиту своих интересов на правила страхования, на которые имеется ссылка в договоре (страховом полисе), даже если соблюдение их условий для него не является обязательным.

Внешнеэкономическое страхование охватывает комплекс видов страхования, обеспечивающих защиту интересов отечественных и зарубежных участников тех или иных форм международного сотрудничества. Оно включает в себя страхование:

- экспортно-импортных грузов;
- транспорта (суда, самолеты, автотранспорт и т. д.);
- отечественных имущественных интересов за границей;
- туризма и автотуризма;
- имущественных интересов иностранных физических и юридических лиц в нашей стране;
- деятельности совместных предприятий;
- морское страхование;
- страхование внешнеторговой деятельности.

В зависимости от содержания соответствующих контрактов расходы по страхованию может нести любая из сторон, которая выбирает страховую компанию и условия страхования.

Услуги по страхованию во внешнеторговой деятельности на территории Российской Федерации осуществляются в соответствии с федеральными законами о страховой деятельности, в частности с Федеральным законом от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». Государство в целях стимулирования экспорта может участвовать в системе страхования экспортных кредитов. Коммерческие риски во внешнеторговой деятельности страхуются на добровольной основе по договорам страхования с российскими или иностранными страховщиками (юридическими лицами).

Спецификой внешнеэкономической деятельности является то, что взаимодействие участников может подчиняться правовому регулированию различных стран, а также международному правовому регулированию.

Внешнеэкономические договоры — это письменно оформленное соглашение двух и более участников внешнеэкономической деятельности и их иностранных контрагентов, направленное на установление, изменение и прекращение их прав и обязанностей во внешнеэкономической деятельности. В мировой практике такой договор называется “страховой полис”.

Права и обязанности по договору определяются правом страны, определенной по согласованию участников. Если согласование не проводилось, применяются права следующих сторон:

- по договору купли-продажи — страны продавца;
- по договору лицензирования — лицензиария;
- в договоре комиссии — комитента;
- в договоре страхования — страхователя;
- в договоре займа — кредитора.

Договор страхования в международном сотрудничестве представляет собой документ, по которому страховщик на условиях получения страховой премии обязуется выплачивать страхователю определенную сумму за экспортируемый или импортируемый товар, если произойдет событие, предусмотренное в договоре.

Глава 2. РИСКИ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ИХ СТРАХОВАНИЕ

2.1. Понятие риска, страхование рисков

В основе страхования лежит понятие риска как случайного события, приводящего к ущербу. Риск — это нечто такое, что может произойти, а может и не произойти. Это гипотетическая возможность несения ущерба. Всякий конкретный риск, например риск пожара, представляет собой только возможность наступления неблагоприятного события, скажем, возгорания застрахованных построек.

Риск — объективное явление в любой человеческой деятельности, опосредуемое множеством отдельных, обособленных рисков. Его сущность допустимо рассматривать в различных аспектах. Риск поддается измерению математическим путем с помощью теории вероятности и закона больших чисел.

Наибольший ущерб несут риски, сущность которых остается не познанной человеком, а потому особую важность имеют сбор, обращение и анализ информации о различных неблагоприятных явлениях, выявление общих тенденций, научное предвидения риска.

Фактор риска и необходимость покрытия возможного ущерба, вызванного его проявлением, обусловили потребность в страховании. Страхование позволяет оградить от случайностей любую человеческую деятельность в процессе познания природы и общества. Риск в страховании приобретает особый смысл.

Во-первых, риск — это конкретное явление или совокупность явлений, при наступлении которых из ранее сформиро-

ванного страхового фонда производят выплаты в натурально-вещественной или денежной форме.

Во-вторых, риск связан с конкретным застрахованным объектом. Событие или совокупность событий не рассматриваются объективно, их необходимо соотносить с принятым на страхование объектом, где реализуется риск.

В-третьих, риск сопряжен с вероятностью гибели или повреждения объекта, принятого на страхование. Вероятность выступает в качестве меры объективной возможности наступления неблагоприятного события или совокупности событий. Вероятность, равная нулю, указывает на невозможность наступления события. Вероятность, равная единице, дает 100%-ную гарантию наступления события.

Таким образом, объектом страхования выступает не страховое событие, а риск. Следовательно, *риск* — это случайное событие, которое наступает вопреки воле человека. Он реализуется посредством случайных событий или явлений, по поводу которых возникают страховые отношения.

При наблюдении достаточно большого числа объектов, подверженных воздействию одного и того же риска в один и тот же период времени, выявляется закономерность наступления случайных событий. Чем больше выборка наблюдений, тем больше случайность приближается к достоверному результату (достоверной закономерности).

В практической деятельности невозможно предвидеть наступление определенного события в рамках наблюдаемой совокупности. По мере увеличения числа событий, составляющих выборку, можно ожидать повышения достоверности эмпирической вероятности.

Страховым риском называют математически выраженную вероятность возникновения ущерба в результате заранее оговоренного неблагоприятного события, которая может быть рассчитана на основе статистических данных с достаточно высокой точностью.

Выделяют следующие виды страховых рисков:

— *риск частоты страховых случаев*, отражающий вероятность того, что число фактических страховых случаев будет отличаться от заранее предполагаемого;

— *риск размера страхового возмещения*, характеризующий вероятность того, что убытки от наступления страхового случая превысят заранее предполагаемую величину;

— *финансовый риск*, отражающий вероятность изменения сумм, полученных от инвестирования премий в течение периода времени между получением премии и оплатой страхового возмещения. Он включает риск несоответствия периодов и риск ликвидности;

— *риск развития страхового случая* — разносторонняя категория. Относится главным образом к изменению суммы обязательства страховщика после окончания срока действия договора. Такие изменения могут быть вызваны следующими причинами:

— задержкой выявления страхового случая, наступившего в течение срока действия договора;

— увеличением размера выплат по сравнению с первоначально ожидаемым;

— тем, что суд может дать свое толкование ответственности страховщика, отличающееся от предполагаемого договором;

— другими факторами, которые могут изменить первоначально определенную величину, отведенную страховщиком на производство страховых выплат.

Страховой процесс базируется на данных страховой статистики, которая представляет показатели в натуральном и стоимостном выражении, отражающие реализацию страховой защиты, а также на анализе обобщений по типичным и массовым страховым операциям. Основные показатели страховой статистики — число объектов страхования, число страховых событий, число пострадавших объектов в результате страховых событий, сумма собранных страховых платежей, сумма выплаченного страхового возмещения, совокупная страховая сумма

по всем застрахованным объектам, совокупная страховая сумма по всем поврежденным объектам.

Страховщики, периодически осуществляя анализ показателей страховой статистики, выявляют факторы, негативно или позитивно влияющие на их работу, и принимают меры по повышению рентабельности страховых операций.

Перечень страховых рисков составляет объем страховой ответственности по договору страхования. Его выражают страховой суммой договора. Цена риска в денежном выражении составляет *тарифную ставку*, обычно рассчитываемую на 100 рублей страховой суммы или в процентах (промилле) к абсолютной величине.

Важным вопросом в страховании рисков является их оценка. Финансирование рисков методом страхования предполагает возможность их *количественной оценки*. Для оценки риска необходимо определить ожидаемую величину ущерба и вероятность его наступления, или частоту ущерба.

Вероятность, или *частота*, *ущерба* оценивается чаще всего на основе статистических данных о числе случаев ущерба на совокупность объектов, подверженных данному риску.

Вероятностный характер страхуемых событий определяет возможность отклонения фактической статистики ущербов от ожидаемой. Разброс или степень изменчивости возможных результатов оцениваются показателями дисперсии, стандартного отклонения и вариации.

Соотношение между частотой и величиной ущерба может быть различным для разных рисков. Наиболее часто встречаются два типа их сочетания.

1. Риски, характеризующиеся относительно высокой частотой и небольшими размерами ущербов. Это риски потерь или уничтожения имущества, производственного травматизма и т. д.

2. Сочетание низкой частоты и значительной величины ущерба (авиационные и морские катастрофы). Их вероятность незначительна, а ущерб очень высок.

Риски как распределение вероятностей ущербов могут передаваться между хозяйствующими субъектами. Передача риска на страхование называется *трансфертом* риска, т. е. это передача распределения ущерба от страхователя к страховой компании. По договору страховщик обязан обеспечить страхователю определенные страховые услуги, состоящие в обязательстве возмещения точно определенных ущербов.

При этом риск, застрахованный по договору страхования, по-разному рассматривается страховщиком и страхователем. Для страховщика это вероятностное распределение ущербов, которое полностью или частично возмещается страховыми выплатами, для страхователя — это вероятностное распределение выплат по страхованию. Причем наступление ущерба в каждом конкретном случае неизвестно ни страховщику, ни страхователю, т. е. является случайным событием. Незнание относительно наступления ущерба может касаться самого факта наступления, времени наступления и/или величины ущерба.

2.2. Страховая защита и управление рисками

Поскольку риски реально угрожают как отдельным субъектам, так и их совокупностям, включая человечество в целом, объективно встает задача разработать и реализовать меры, направленные на то, чтобы снизить негативные последствия их воздействия. Совокупность таких мероприятий называют страховой защитой.

Страховая защита — совокупность мер, направленных на изучение опасности наступления неблагоприятных случайных событий, снижение вероятности их наступления, уменьшение размеров причиняемого ими вреда, преодоление отрицательных последствий их воздействия и возмещение потерь, наносимых ими.

В последние несколько десятков лет все большее распространение в мире получает такой вид деятельности, впервые появившийся в США в начале 1960-х гг., как управление рисками.

Управление рисками (риск-менеджмент) — система мероприятий, основной целью которых является организация защиты предпринимательской деятельности от негативных финансовых последствий, непредвиденных событий или неблагоприятных обстоятельств. Управление рисками является результатом практического использования в деятельности предприятий и организаций принципов страховой защиты в современных условиях в целях минимизации убытков, наносимых различными случайностями.

Основными предпосылками развития управления рисками являются:

- укрупнение масштабов бизнеса и расширение его географических рамок;
- использование дорогостоящих видов техники;
- появление новых факторов риска, угрожающих предпринимательской деятельности.

Развитие деятельности по управлению рисками идет по направлению от наиболее крупных и сложных видов бизнеса к менее крупным и сложным, поскольку чем крупнее фирма, тем сложнее, не обладая профессиональными знаниями, защищаться от различных рисков. Но постепенно такая деятельность распространяется на все более широкий круг предприятий и организаций.

Организационно деятельность по управлению рисками может быть построена двумя способами.

1. Внутри фирмы создается структурное подразделение, обязанности которого входят осуществление деятельности, направленной на защиту данной фирмы от различных рисков.

2. Заключается договор с самостоятельными организациями, специализирующимися на управлении рисками своих клиентов (в их круг входят и некоторые страховые брокеры).

Большое значение в управлении рисками имеет *повышение уровня информационного обеспечения хозяйственной деятельности*. Как правило, решения принимаются в условиях неопределенности экономической среды и ограниченности ин-

формации. Сделать более точный прогноз и тем самым снизить риск можно только обладая полной и достоверной информацией. Таким образом, информация превращается в товар, а торговля ею — в сферу предпринимательства. В этих условиях важной задачей менеджера является правильное определение цены информации. При этом необходимо сопоставить возможные прибыли, получаемые от владения информацией, и убытки, возникающие при ее отсутствии.

Деятельность по управлению рисками не является только коммерческой, она вполне может быть распространена и на некоммерческий сектор, а также на сферу личной жизни граждан. Удорожание и усложнение видов имущества, используемого населением в своей частной жизни, а также усложнение общественных связей между людьми, обострение проблем обеспечения своего благосостояния в случае лишения возможностей трудиться не могут не привести людей к мысли, что их частная жизнь также нуждается в профессиональной защите от рисков. Однако сегодня понятие “управление рисками” еще не принято распространять на частную жизнь людей.

Особое значение во внешнеторговой деятельности имеет *страхование риска неплатежа*. После Второй мировой войны в практике международной торговли значительное место занимают поставки промышленного оборудования, компенсационные и другие экспортно-импортные сделки на базе долгосрочных кредитов. С целью гарантии погашения кредитов в обусловленные сроки кредиторы производят страхование экспортных кредитов, или риска неплатежа. Страхование риска неплатежа приобретает все большую актуальность в современных рыночных условиях, когда отдельные предприятия и организации самостоятельно выходят на внешний рынок, устанавливая прямые коммерческие связи без достаточного знания своих партнеров, условий торговли в соответствующих странах.

Страхование риска неплатежа частные страховые компании, как правило, не проводят. Страхование экспортных кредитов осуществляется специализированными учреждениями и об-

ществами, которые обычно принадлежат государству или в которых государство имеет контрольный пакет акций.

Страхованию подлежат убытки от неоплаты счетов за поставленные товары и (или) оказанные услуги, возникшие в течение действия договора вследствие наступления страхового случая. Страхование также распространяется на счета, выписанные на товары и (или) услуги, которые действительно поставлены и (или) действительно оказаны от имени и за счет страхователя, приняты покупателем и подлежат оплате в течение срока, установленного в договоре страхования.

Страхование не распространяется:

- на неустойки;
- договорные штрафы;
- проценты за просрочку;
- возмещение убытков по рекламации;
- курсовые разницы, выписанные на государственные предприятия, организации и фирмы;
- счета по экспортным контрактам, для исполнения которых отсутствуют необходимые лицензии и (или) разрешения.

Не возмещаются также убытки, явившиеся следствием войны, военных действий, гражданского неповиновения, забастовок, конфискации, национализации, введения лицензирования, отмены экспортной или импортной лицензии, запрета или ограничения переводов.

Страховым случаем считается неплатежеспособность иностранного покупателя, под которой понимаются следующие события: открытие судебного производства по делу о несостоятельности иностранного покупателя в связи с отсутствием у него имущества; открытие судебного процесса по предотвращению несостоятельности; достижение внесудебного компромисса между иностранным покупателем и его кредиторами; бесперспективность платежа в силу доказанных благоприятных обстоятельств.

Страховым случаем считается также неоплата застрахованного счета в течение шести месяцев от даты истечения срока платежа, установленного в договоре страхования.

Для определения размеров убытков из суммы неоплаченных счетов вычитаются:

- встречные требования иностранного покупателя к страхователю;
- доходы от реализации различных видов обеспечения;
- все поступления после наступления страхового случая, включая поступления от реализации активов в ходе судебного производства по доле страхователя.

Валютой страхования может быть любая иностранная валюта, в которой выписываются счета иностранным покупателям. Страховая премия и страховое возмещение оплачиваются в той валюте, в которой выписаны счета.

2.3. Виды рисков, их классификация и страхование

Классификация рисков — это распределение рисков на конкретные группы по определенным признакам для достижения поставленных целей. Выделяют, в частности, следующие *критерии классификации рисков*:

- классы объектов, которым угрожают риски;
- причины возникновения рисков;
- возможность влияния на риски.

По *комплексным классам объектов* различают следующие риски: рабочая сила, имущество, капитал, информация.

По *причинам возникновения* выделяют риски:

- исходящие от природных явлений (наводнение, град, землетрясение, эпидемии и т. д.);
- исходящие от социально-общественной среды (обман, преступление, нанесение непреднамеренного ущерба);
- исходящие из технической среды (отказ технического средства);
- связанные непосредственно с хозяйственными процессами и состоянием экономики (инфляция, рыночная конъюнктура, банковский процент, валютные курсы и т. д.).

По возможности воздействия на риск выделяются:

1. *Экзогенные* (внешние) — воздействие на которые не падает под влияние лица, принимающего решение, а ограничивается уменьшением ущербов, возникающих в результате реализации рисков. Это риски, непосредственно не связанные с деятельностью предприятия или его контактной аудитории. На их уровень влияет очень большое количество факторов — политические, экономические, демографические, социальные, географические и др.

2. *Эндогенные* (внутренние) — находящиеся в области влияния лица, принимающего решение, для которых может быть уменьшена вероятность их проявления и даже полностью исключена в некоторых случаях. Это риски, обусловленные деятельностью самой организации (предприятия) и его контактной аудитории. На их уровень влияет деловая активность руководства предприятия, выбор оптимальной маркетинговой стратегии, политики и тактики и другие факторы (производственный потенциал, техническое оснащение, уровень специализации, уровень производительности труда, техники безопасности).

Классификационная система рисков, характерных для экономической среды, включает группы, категории, виды, подвиды и разновидности рисков.

Риски классифицируют также по следующим признакам:

- время возникновения;
- основные факторы возникновения;
- характер учета;
- характер последствий;
- сфера возникновения и др.

По времени возникновения риски распределяются на *ретроспективные, текущие и перспективные*.

По факторам возникновения риски подразделяются на политические, экономические (коммерческие).

Политические риски — это риски, обусловленные изменением политической обстановки, влияющей на предпринимательскую деятельность (военные действия на территории стра-

ны, мораторий на платежи, гражданские межнациональные волнения, беспорядки, политическая нестабильность режима страны дебитора, закрытие границ, запрет на вывоз товаров в другие страны и др.).

Экономические риски — это риски, обусловленные неблагоприятными изменениями в экономике предприятия или экономике страны.

В зависимости от *характера последствий или возможного результата (рискового события)* риски подразделяются на две группы.

1. *Чистые риски* — возможности получения отрицательного или нулевого результата (природные, экологические, политические, транспортные и часть коммерческих рисков, таких как имущественные, производственные, торговые риски). Чистые риски (в литературе их иногда называют простыми или статистическими) характеризуются тем, что они практически всегда несут в себе потери для предпринимательской деятельности.

2. *Спекулятивные риски* — возможности получения как положительного, так и отрицательного результатов. Спекулятивные риски (в литературе их иногда называют динамическими или коммерческими) характеризуются тем, что они могут нести в себе как потери, так и дополнительную прибыль для предпринимателя по отношению к ожидаемому результату.

Анализ рисков позволяет подразделить их на страхуемые и нестрахуемые.

Страхуемые риски поддаются количественному определению и финансовому измерению и подлежат страхованию.

К *нестрахуемым* относят форс-мажорные риски, оценить уровень которых невозможно, а также масштабные риски, которые никто не готов принять на себя.

Проводят также различие между *массовыми рисками*, имеющими место в частной сфере, где объектами страхования выступают интересы частных лиц, и *крупными рисками*, которыми являются в большинстве своем риски промышленных предприятий.

Наиболее многочисленная по классификации группа — по сфере возникновения. В основу ее положены сферы деятельности (производственная, коммерческая, финансовая, посредническая, страхование).

В соответствии со сферами предпринимательской деятельности обычно выделяют производственный, коммерческий, финансовый риски.

Производственный риск связан с невыполнением предприятием своих планов и обязательств по производству продукции, товаров, услуг, других видов производственной деятельности в результате неблагоприятного воздействия внешней среды, а также неадекватного использования новой техники и технологий, основных и оборотных фондов, сырья, рабочего времени.

Коммерческий риск — риск, возникающий в процессе реализации товаров и услуг, произведенных или закупленных предпринимателем. Вероятность нанесения убытков связана с возможностью невыполнения фирмой своих финансовых обязательств.

Финансовый риск — это риск, возникающий в процессе осуществления финансовых операций.

Как уже отмечалось, все виды рисков взаимосвязаны и изменение одного вида риска вызывают изменение большинства остальных. Это затрудняет анализ и систематизацию рисков.

Участники международных экономических отношений, в том числе валютно-кредитных и финансовых, подвергаются разнообразным рискам. В их числе прежде всего коммерческие риски, связанные:

- с изменением цены товара после заключения контракта;
- отказом импортера от приема товара;
- ошибками в документах или оплате товаров;
- злоупотреблением или хищением валютных средств, выплатой по поддельным банкнотам, чекам и т. д.;
- неплатежеспособностью покупателя или заемщика;
- неустойчивостью валютных курсов;
- инфляцией;
- колебаниями процентных ставок.

В результате технологической революции возникли новые виды рисков, в частности связанные с электронными переводами. Усилился *страновой риск*, в том числе неперевода средств. В этой связи перед банками возникли проблемы экспертизы и рейтинга странового риска, а также его покрытия.

Особое значение во внешнеэкономической деятельности имеют *финансовые риски*, возникающие в процессе осуществления финансовых операций.

Различают следующие виды финансовых рисков:

1. *Рыночный риск* — характеризуется изменчивостью курса (реальной рыночной стоимости) отдельных финансовых инструментов под воздействием колебаний конъюнктуры всего финансового рынка или важнейших его сегментов.

2. *Процентный риск* — характеризуется изменением ставки процента в результате изменений общего соотношения предложения и спроса на деньги.

3. *Инфляционный риск* — характеризуется изменением уровня цен (покупательной способности денег) в масштабах всей экономики страны. В период инфляции обесценивается реальная стоимость капитала, инвестированного в отдельные финансовые инструменты, а также ожидаемая сумма дохода по ним.

4. *Риск ликвидности* — связан с отсутствием возможности быстро продать тот или иной финансовый актив без потери инвестированного в него капитала.

5. *Налоговой риск* — генерируется вероятностью введения новых налогов, возможностью увеличения действующих ставок налогообложения данного вида хозяйственной деятельности предприятий и изменения других налоговых условий, обуславливающих снижение ожидаемой нормы доходности.

6. *Структурный финансовый риск* — риск нарушения эффективной пропорциональности в использовании собственного и заемного капитала предприятия, что вызывает снижение его финансовой устойчивости и платежеспособности.

Особое место среди коммерческих рисков занимают *валютные риски* — опасность валютных потерь в результате измене-

ния курса валюты займа по отношению к валюте платежа в период между подписанием внешнеторгового или кредитного соглашения и осуществлением платежа к нему.

Выделяют следующие виды валютного риска:

— операционный — возможность убытков или недополучения прибыли;

— балансовый (трансляционный) — несоответствие активов и пассивов, выраженных в инвалютах;

— неблагоприятное воздействие валютного риска на экономическое положение предприятия.

В основе валютного риска лежит изменение реальной стоимости денежного обязательства в указанный период. Экспортер несет убытки при понижении курса валюты цены по отношению к валюте платежа, так как он получит меньшую реальную стоимость по сравнению с контрактной. Аналогичным будет валютный риск для кредитора, который рискует не получить эквивалент стоимости, переданный во временное пользование заемщику. Напротив, для импортера и должника по займам валютные риски возникают, если повышается курс валюты цены (займа) по отношению к валюте платежа. В обоих эквивалент в национальной валюте должника будет меньше сумм, на которые контрагенты рассчитывали при подписании соглашения. Колебания валютных курсов ведут к потерям одних и обогащению других фирм и банков. Валютным рискам подвержены обе стороны соглашения (торгового и кредитного), а также государственные и частные владельцы иностранной валюты. Валютные риски банков возникают при открытой валютной позиции. Изменение валютных курсов влияет на результаты деятельности транснациональных корпораций (ТНК), осуществляющих инвестиции в разные страны и в разных валютах. При девальвации иностранной валюты сумма капиталовложений в реальном исчислении может оказаться ниже, чем при инвестициях в национальной валюте, и даже превратиться в убыток.

Мировая практика выработала следующий основной принцип страхования валютного риска. Нетто-позиции по каждой

иностранной валюте суммируются, сортируются по срокам заключения и исполнения сделки и должны быть застрахованы в конце каждого месяца обычно одной суммой для упрощения отчетности, за исключением отдельных сделок.

Участники международных кредитно-финансовых операций подвержены не только валютному, но и кредитному, процентному и трансфертному рискам.

Кредитный риск — риск неуплаты заемщиком основного долга и процентов по кредиту, причитающихся кредитору. Этот риск несет кредитор при неплатежеспособности заемщика.

Процентный риск — опасность потерь, связанных с изменением рыночной процентной ставки по сравнению со ставкой, предусмотренной соглашением в период между его подписанием и осуществлением платежа. Заемщик несет риск снижения рыночной процентной ставки, а кредитор — риск ее повышения.

Трансфертный риск — риск невозможности перевода средств в страну кредитора (экспортера) в связи с валютными ограничениями в стране-заемщике или его неплатежеспособностью и другими причинами.

Участники рынка осуществляют международные сделки на базе комбинации разных валют, процентных ставок, сроков и ищут эффективные способы покрытия валютных, кредитных, процентных, трансфертных и других рисков.

По уровню *финансовых потерь* риск подразделяется на следующие группы:

1. *Допустимый риск* — когда финансовые потери по отдельному инструменту инвестирования исчисляются размером утраты только ожидаемого текущего дохода в форме выплат процентов или дивидендов.

2. *Критический риск* — когда финансовые потери по отдельному финансовому инструменту исчисляются размером утраты невыплаченного текущего дохода и текущим снижением курсовой стоимости (реальной рыночной стоимости).

3. *Катастрофический риск* — когда финансовые потери по отдельному финансовому инструменту исчисляются размером

утраты как ожидаемого текущего дохода, так и всего инвестированного капитала (например, в случае банкротства эмитента с полной потерей имущества).

Таким образом, страхование внешнеэкономической деятельности не является отдельным видом страхования, для осуществления которого необходимо получение специальной лицензии. В данном случае осуществляется дифференциация страховщика по признаку деятельности страхователей на внутреннем и международном рынках. В силу этого объекты страхования внешнеэкономической деятельности аналогичны объектам страхования внутри страны. Особое значение в страховании внешнеэкономической деятельности имеют следующие виды страхования:

- страхование грузов;
- страхование фрахта;
- страхование ответственности перевозчика;
- морское страхование;
- страхование финансовых рисков.

Существуют другие варианты страхования рисков, которые не являются основными и носят частный характер.

По характеру страховых рисков можно выделить:

- страхование от стихийных бедствий;
- страхование от пожаров взрывов и других техногенных катастроф;
- страхование оборудования от технических неисправностей;
- страхование на случай залива водой;
- страхование на случай злоумышленных действий других лиц;
- страхование от аварий со средствами транспорта;
- страхование от болезней и несчастных случаев.

По группам страхователей различают страховые операции с физическими лицами и страховые операции с юридическими лицами.

По срокам проведения страховых операций:

— краткосрочное страхование (со сроком до 1 года);

— договоры страхования со сроком 1 год;

— договоры страхования со сроками до 5 лет;

— долгосрочное страхование (со сроком от 5 лет и более).

Классификация по числу застрахованных лиц характерна для личного страхования:

— договоры индивидуального страхования, которые заключаются в отношении одного застрахованного лица;

— договоры индивидуального страхования, которые заключаются в отношении двух и более членов семьи;

— договоры коллективного страхования, где застрахованными лицами может быть одновременно большое число лиц (как правило, сотрудники какой-либо организации).

По порядку заключения договоров страхования различают массовые виды страхования и виды, требующие индивидуального подхода.

Договоры по массовым видам страхования характерны тем, что они заключаются обычно в большом количестве и на сравнительно невысокие страховые суммы. При этом страховщики часто прибегают к услугам страховых агентов или используют другие сети распространения страховых услуг, позволяющие охватить страхованием большое число лиц. Условия договоров такого страхования являются, как правило, стандартными, а страхователи могут лишь согласиться с ними и заключить договор на предлагаемых условиях либо отказаться от его заключения, т. е. страховые организации предлагают заключить договор присоединения. К массовым видам страхования относятся такие, страхователями в которых выступают граждане.

Виды страхования, требующие индивидуального подхода, заключаются на крупные страховые суммы (например, страхование имущества предприятий, страхование воздушных или морских судов и др.). При этом условия договоров страхования обычно определяются в результате переговоров между страхователем и страховщиком с учетом особенностей объектов стра-

хования и уровня страхового риска, а право подписывать такие договоры со стороны страховщика предоставляется специально уполномоченным лицам (андеррайтерам).

2.4. Методы предупреждения и страхования рисков

Практика выработала следующие подходы к выбору стратегии защиты от рисков.

1. *Избежание возможных рисков* — отказ от любого мероприятия, связанного с риском, или разработка мероприятий, которые полностью исключают данный вид риска. Иногда при выборе этого метода предприятие лишается возможности получения дополнительной прибыли. Кроме того, некоторых рисков невозможно избежать. Нередко избежание одного вида риска приводит к возникновению другого, более сложного.

2. *Лимитирование концентрации рисков* производится путем установления определенных нормативов в процессе осуществления хозяйственной деятельности. Система финансовых нормативов может включать, например, такие показатели, как предельный размер кредита, выдаваемого одному клиенту, максимальный удельный вес заемных средств, используемых в хозяйственной деятельности предприятия, максимальный размер вклада, размещаемого в одном банке, максимально допустимый размер расходования какого-либо вида ресурсов, максимальный период обращения дебиторской задолженности и др.

3. *Распределение рисков*. Механизм этого направления нейтрализации финансовых рисков основан на частичном их трансферте (передаче) партнерам по отдельным финансовым операциям. При этом хозяйственным партнерам передается та часть финансовых рисков предприятия, по которой они имеют больше возможностей нейтрализации их негативных последствий и располагают более эффективными способами внутренней страховой защиты.

В современной практике получили широкое распространение следующие основные направления распределения рисков (их трансферта партнерам):

— *распределение риска между участниками инвестиционного проекта.* В процессе такого распределения предприятие может осуществить трансферт подрядчикам финансовых рисков, связанных с невыполнением календарного плана строительно-монтажных работ, низким качеством этих работ, хищением переданных им строительных материалов и некоторых других;

— *распределение риска между предприятием и поставщиками сырья и материалов.* Предметом такого распределения являются прежде всего риски, связанные с потерей (порчей) имущества (активов) в процессе их транспортирования и осуществления погрузо-разгрузочных работ;

— *распределение риска между участниками лизинговой операции.* Так, при оперативном лизинге предприятие передает арендодателю риск морального устаревания используемого (лизингуемого) актива, риск потери им технической производительности (при соблюдении установленных правил эксплуатации) и ряд других видов рисков, предусматриваемых соответствующими специальными оговорками в заключаемом контракте;

— *распределение риска между участниками факторинговой операции.* Предметом такого распределения является прежде всего кредитный риск предприятия, который в преимущественной его доле передается соответствующему финансовому институту — коммерческому банку или факторинговой компании. Эта форма распределения риска носит для предприятия платный характер, однако позволяет в существенной степени нейтрализовать негативные финансовые последствия его кредитного риска.

Передача риска может осуществляться путем заключения контрактов различных типов:

— строительные контракты (все риски, связанные со строительством, берет на себя строительная фирма);

— договоры аренды (значительная часть рисков передается арендатору, но часть рисков остается на собственнике);

— контракты на хранение и перевозку грузов (как правило, транспортная компания берет на себя риски, связанные с гибелью или порчей продукции во время их транспортировки);

— договоры факторинга, т. е. финансирование под уступку денежного требования (передается кредитный риск предприятия).

4. *Хеджирование* — снижение риска, страховка от потерь, вызванных изменением рыночных цен на товары в сравнении с теми ценами, которые учитывались при заключении договора. Обычно под хеджированием понимают страхование риска изменения цены актива, процентной ставки или валютного курса с помощью производных финансовых инструментов (фьючерсов, опционов, свопов и др.).

Одним из самых распространенных методов хеджирования является хеджирование *фьючерсными контрактами*. Фьючерсы предусматривают покупку или продажу финансовых или материальных активов в будущем на определенную дату, но по цене, зафиксированной на момент заключения контракта. Заключая фьючерсный контракт, предприятие приобретает гарантию получения товаров в нужный срок по нужной цене, снижая инфляционные риски и риск неосуществления поставки.

При использовании *опциона* в основе сделки лежит премия, которую предприятие уплачивает за право продать или купить в течение предусмотренного срока ценные бумаги, валюту и т. д. в определенном количестве и по фиксированной цене.

В основе операции “*своп*” лежит обмен финансовыми активами в целях снижения возможных потерь.

Своп — это обмен обязательствами по платежам, в котором обе стороны договора обмениваются друг с другом предпочтительными для них видами платежных средств или порядком проведения платежей. При этом партнеры выбирают условия другого контракта, более выгодного для них. Например, обменивают фиксированные ставки ссудного процента на плавающие, или платежи в валюте одной страны на платежи в валюте другой страны, или обмениваются временными моментами платежей и др.

5. *Диверсификация* как метод снижения финансовых рисков заключается в распределении усилий и ресурсов между различными видами деятельности. Применяется также при фор-

мировании валютного, кредитного, депозитного, инвестиционного портфеля предприятия. Механизм диверсификации позволяет минимизировать валютные, процентные, инвестиционные и некоторые другие виды рисков.

6. Эффективным методом минимизации риска является *страхование*. Страхование можно отнести к такому методу передачи риска, где риски передаются страховой компании. Сущность страхования заключается в том, что предприятие готово отказаться от части своих доходов, чтобы избежать риска.

Лучшим видом страхования является комплексная защита. Если это невозможно, необходимо выделить из всей группы рисков те, которые влекут за собой наибольшие потери.

7. При *самостраховании* в качестве страховщика выступает само предприятие. Суть самострахования заключается в создании на предприятии резервных фондов, предназначенных для покрытия непредвиденных расходов и убытков. Резервные фонды могут создаваться в денежной форме, в виде страховых запасов товарно-материальных ценностей, путем формирования целевых денежных фондов в системе бюджетов предприятия.

В международной практике применяются три основных метода страхования рисков:

- односторонние действия одного из контрагентов;
- операции страховых компаний, банковские и правительственные гарантии;
- взаимная договоренность участников сделки.

Иногда комбинируются несколько способов.

На выбор конкретного метода страхования валютного и кредитного рисков влияют следующие факторы:

- особенности экономических и политических отношений со страной — контрагентом сделки;
- конкурентоспособность товара;
- платежеспособность импортера или заемщика;
- действующие законодательные ограничения на проведение валютных или кредитно-финансовых операций в данной стране;

- срок, на который необходимо получить покрытие риска;
- наличие дополнительных условий осуществления операции (залоговый депозит, гарантия третьего лица);
- перспективы изменения валютного курса или процентных ставок на рынке и т. д.

С целью достижения оптимального страхования валютного и кредитного рисков контрагенты допускают уступки по одним статьям соглашения, добиваясь преимущества по другим.

8. *Защитные оговорки.* Одним из методов страхования рисков являются защитные оговорки — договорные условия, включаемые в соглашения и контракты, предусматривающие возможность их пересмотра в процессе исполнения в целях страхования валютных, кредитных и других рисков, т. е. ограничения потерь контрагентов международных экономических отношений. Составной частью защитных мер от валютного риска служит прогнозирование валютного курса и процентных ставок. С этой целью практикуются метод экспертных оценок, базирующийся на знаниях, интуиции субъектов рынка, и формализованные методы. В их числе рыночно ориентированные методы, многофакторные эконометрические, а также методы, основанные на ретроспективном анализе динамики валютного курса.

Мировая практика валютных и кредитных рисков отражает эволюцию этих рисков и методов защиты от них, связанную с изменениями в экономике и мировой валютной системе. При золотом стандарте валютные риски были минимальны, так как валютный курс колебался в узких пределах золотых точек.

После Первой мировой войны в условиях нестабильности мировой валютной системы валютные риски возросли. При Бреттон-Вудской системе, основанной на режиме фиксированных валютных курсов и паритетов, валютные риски были обусловлены периодическими официальными девальвациями и ревальвациями. За 1949–1973 гг. было проведено около 500 официальных девальваций и 10 ревальваций. В январе 1976 г. на конференции в Кингстоне (Ямайка) соглашением стран — членов

Международного валютного фонда (МВФ) принята Ямайская валютная система.

Ямайская валютная реформа отменила золотые паритеты стран — членов МВФ и официальную цену золота, после чего золотая оговорка перестала применяться.

Основные принципы Ямайской валютной системы:

— валюты, в том числе доллар США, больше не привязаны к цене золота или чего-либо еще и на драгоценный металл не обмениваются. То есть золотой стандарт официально отменен. Золото превращено в обычный товар, который может покупаться и продаваться центральными банками;

— страны-участницы самостоятельно решают, какой будет их валюта: свободно конвертируемой, плавающей в рамках установленного коридора или привязанной к другой валюте. При этом в результате большинство развитых государств выбрали так называемый плавающий валютный курс, когда стоимость национальной валюты определяется спросом и предложением;

— было создано новое международное платежное средство — СДР (SDR, Special Drawing Rights) — расчетная единица Международного валютного фонда, используемая для безналичных межгосударственных расчетов путем записей на специальных счетах. В настоящее время СДР — это подобие валютной корзины, в которую входят американский доллар, евро, английский фунт и японская иена.

В результате Ямайской реформы на смену золотой оговорке пришла *валютная оговорка* — условие в международном торговом, кредитном или другом соглашении, оговаривающее пересмотр суммы платежа пропорционально изменению курса валюты оговорки с целью страхования экспортера или кредитора от риска обесценения валюты.

Валюта и сумма платежа ставятся в зависимость от более устойчивой валюты оговорки. Наиболее распространена защита в форме несовпадения валюты цены (займа) и валюты платежа. Если валюта цены товара или валюта займа оказалась более устойчивой, чем валюта платежа, то сумма обязательства воз-

растает пропорционально повышению курса валюты цены (оговорки) по отношению к валюте платежа.

При другом варианте оговорки валюта цены и валюта платежа совпадают, но сумма платежа поставлена в зависимость от курса последней к валюте оговорки. Например, сделка заключена в евро, а валютой оговорки является доллар США.

В связи с переходом к плавающим валютным курсам и Ямайской валютной системе валютные риски увеличились. Резкие краткосрочные колебания и заметные долгосрочные отклонения курсовых соотношений приводят к переоценке и недооценке валют на мировых рынках. Несбалансированность платежных балансов и международных расчетов периодически приводит в движение значительные объемы краткосрочных капиталов (“горячие” деньги). Масштабы валютной спекуляции становятся огромными. Увеличивается амплитуда колебаний плавающих процентных ставок. Широкая либерализация международных валютных и кредитно-финансовых операций сочетается с усилением требований национальных органов контроля и надзора к банкам, которые обязаны соблюдать установленные банковские коэффициенты.

В условиях неустойчивости валютных, кредитных, финансовых, золотых рынков возрастает иррациональность поведения субъектов рынка, способных резко отреагировать на неподтвержденные слухи, но игнорировать существенные события.

Мировой финансовый кризис, начавшийся в 2009 г., показал, что действующая валютная система не идеальна. Поэтому международные финансовые отношения будут меняться и в дальнейшем.

Глава 3. УСЛОВИЯ СДЕЛОК И ТИПОВЫЕ КОНТРАКТЫ В СТРАХОВАНИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

3.1. Внешнеэкономические связи как объект страхования

Внешнеэкономические связи — это международные хозяйственные, торговые, политические отношения, включающие обмен товарами, различные формы экономического содействия, научно-технического сотрудничества, специализацию, кооперацию производства, оказание услуг и совместное предпринимательство.

На основе внешнеэкономических связей осуществляется международное разделение труда, позволяющее добиться экономии общественного разделения труда в процессе рационального производства и обмена его результатами между различными странами.

Выгодным с экономической точки зрения считается международный обмен товарами только в том случае, если благодаря ввозу товаров экономить на их производстве и получать прибыль.

В случае формирования правильной структуры экспорта и импорта международный обмен товарами может быть выгоден многим странам. Приоритетным во внешней торговле считается направление на развитие экспорта, так как покупку товаров по импорту можно осуществлять при наличии либо иностранной валюты, либо конкурентоспособного товара.

Для получения наибольшего экономического эффекта необходимо поставлять на экспорт наукоемкую продукцию, позво-

ляющую получить максимальную валютную выручку на единицу затрат труда, а ввозить следует те товары, которые имеют наибольшие затраты труда на единицу вложенных средств. В настоящее время на долю наукоемкой готовой продукции в международном товарообороте приходится более 60%. Однако в России соотношение другое: доля сырьевых товаров составляет более 80%.

Выделяют следующие основные формы внешнеэкономических связей.

1. *Торговля.* С помощью этой формы осуществляется купля-продажа товаров широкого потребления: одежды, обуви, парфюмерии, галантереи, культтоваров, а также продовольственных товаров и сырья. Происходит также торговый обмен продукцией для промышленного потребления: узлы, детали, запчасти, прокат, подшипники, агрегаты и т. п. Возможна покупка товаров и оборудования для общественного потребления: городской транспорт, оборудование для больниц и поликлиник, санаториев и курортов, лекарства, устройства и оборудование для охраны окружающей среды. Осуществляется купля-продажа продукции интеллектуального труда: лицензии и нововведения, инжиниринговая продукция.

2. *Совместное предпринимательство.* Данная форма внешнеэкономических связей может быть реализована в промышленной сфере: на заводах, фабриках, предприятиях, в сельском хозяйстве, науке, образовании, медицине, транспорте, культуре, искусстве, кредитно-финансовой сфере.

3. *Оказание услуг.* Большое распространение в международном бизнесе принадлежит посредническим, банковским, биржевым услугам, страхованию, туризму, международным перевозкам грузов. Быстро растет объем услуг, который оказывают компьютерные сети, имеющиеся в развитых странах мира.

4. *Сотрудничество, содействие.* Все большее развитие во внешнеэкономических связях получает научное, техническое, экономическое сотрудничество. Усиливаются и распространяются научный, культурный обмен и спортивные мероприятия.

Объектом страхования внешнеэкономической деятельности (ВЭД) выступают имущественные интересы ее участников. К специфическим особенностям ВЭД можно отнести то, что взаимодействие участников может подчиняться правовому регулированию различных стран, а также международному правовому регулированию.

В сферу страхования внешнеэкономических рисков входит также страхование промышленных и других объектов, сооружаемых в нашей стране с помощью иностранных фирм, и объектов, строящихся 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 причинение ущерба подрядчику и третьим лицам в период монтажных, пусконаладочных работ и гарантийного срока эксплуатации оборудования. Продолжает развиваться страхование совместных предприятий. При вхождении на рынок нашей страны совместные предприятия организуют рекламную демонстрацию своей продукции путем широкого проведения выставок. Большую роль играет не столько страхование выставочных павильонов и экспонатов, сколько страхование ответственности организаторов выставок за вред, который может быть причинен третьим лицам, в частности посетителям.

Страхованием охватываются имущество и персонал наших посольств и других организаций, осуществляющих свою деятельность за границей, а также арендованные помещения и имущество иностранных посольств и других представительств.

В последние годы значительное развитие получил туризм и, в частности, автотуризм. В большинстве стран мира страхование ответственности автотуристов за вред, который может быть причинен имуществу, здоровью и жизни третьих лиц, является обязательным. В этой связи автотуристы, выезжающие за рубеж, обязаны иметь полис по страхованию ответственности перед третьими лицами. Он должен быть действительным на территории тех стран, которые собирается посетить автотурист.

3.2. Особенности внешнеторговых операций

Обмен между производителями разных стран осуществляется через внешнеторговые операции. Для того чтобы обмен состоялся, необходимо провести соответствующие взаимно связанные действия:

- найти покупателя;
- подписать с ним соглашение, в котором обговорить все условия (товар, его количество и качество, цену, сроки поставок и т. п.);
- выполнить договор, т. е. подготовить товар к поставке, доставить его покупателю, произвести расчет за доставленный товар.

Совокупность перечисленных действий и составляет содержание внешнеторговой операции. Таким образом, под *внешнеторговой операцией* надо понимать комплекс действий контрагентов разных стран, направленных на осуществление торгового обмена. Такие действия носят коммерческий характер, поэтому операции торгового обмена являются коммерческими. Содержание управления обменом, т. е. осуществление операций обмена, заключается в том, чтобы организовывать, направлять, регулировать различные виды деятельности контрагентов, производящих обмен материальными ценностями и услугами. То есть по своей сути они являются руководящей деятельностью.

Внешнеторговая операция как руководящая деятельность предполагает наличие субъектов, осуществляющих эту деятельность, и объектов, на которых эта деятельность направлена.

Субъектами внешнеторговых операций являются предприятия, фирмы, организации, получившие от государства право выхода на внешний рынок.

Объектами внешнеторговых операций выступают материальные процессы, проявляющие себя в ходе обмена товарами, услугами, результатами производственного и научно-технического сотрудничества. Эти объекты определяют виды внешнеторговых операций на мировом рынке:

— *основные операции* представляют собой договорные операции по купле-продаже товаров или по обмену товарами (бартер), т. е. зафиксированы во внешнеторговых договорах. Такие операции подразделяются на экспортные, импортные, реэкспортные, реимпортные;

— *вспомогательные операции* обеспечивают надлежащее выполнение основных операций. Они включают операции по транспортировке и экспедированию грузов, страхованию грузов, финансированию внешнеторговых операций, расчетам между экспортерами и импортерами, гарантированию их взаимных обязательств, а также таможенные и другие операции, в том числе агентские соглашения с посредниками, поставщиками экспортных и заказчиками импортных товаров, с рекламными агентами и организациями, исследующими конъюнктуру рынков. В зависимости от сложности основной операции импортеры и экспортеры совершают как самостоятельно, так и с привлечением других фирм и организаций на одну основную до десяти и более вспомогательных операций.

Экспортные операции предполагают продажу и вывоз товаров за границу для передачи их в собственность иностранному контрагенту. Для успешного проведения дела экспортеру необходимо: иметь определенный набор товара; изучить рынок; выявить потенциальных покупателей и конкурентов; определить оптимальную цену предложения товара; провести рекламные мероприятия; разослать предложения потенциальным покупателям; подписать контракт с импортером; поставить товары; получить за них оплату.

Импортные операции — это операции, осуществляющие ввоз на внутренний рынок иностранного товара, для дальнейшей его реализации на внутреннем рынке своей страны или использования организацией-импортером. Импортер должен: иметь необходимые средства для закупки товара; зная потенциальных поставщиков, разослать им запросы; провести анализ цен конкурентов, предлагающих нужный товар; заключить контракт с наиболее предпочтительным экспортером; получить закупленный товар; произвести его оплату.

Реэкспортные и реимпортные операции являются разновидностью экспортно-импортных.

Реэкспортные операции — это продажа с вывозом за границу ранее импортированного и не подвергшегося переработке товара. Обычно эти операции возникают из-за резкого изменения международной обстановки, отсутствия прямых экономических или дипломатических связей между странами, возникновения военных действий. В таких случаях нуждающаяся сторона обращается за товаром в другие государства, которые и оказывают ей фактически посредническую услугу.

Основные действия сторон при реэкспортных операциях:

- обращение к реэкспортеру с просьбой о поставке товара;
- заключение контракта реэкспортера с экспортером на поставку товара, запрошенного импортером;
- поставка товара экспортером по контракту;
- оплата экспортеру за поставку товара;
- заключение контракта реэкспортера с импортером на поставку запрошенного им товара;
- поставка товара импортеру;
- получение оплаты от импортера.

Реимпортные операции — это приобретение с ввозом из-за границы ранее экспортированного и не подвергшегося там переработке товара. Обычно сюда входит возврат бракованной продукции; возврат товаров, не реализованных посредником на рынке сбыта; возврат товаров, ранее поставленных за границу на консигнацию (продажа товаров через консигнационные склады, посредников, при этом экспортер является собственником товаров).

Основные действия при реимпортных операциях на первом этапе взаимодействия контрагентов:

- заключение контракта между экспортером и импортером на поставку товара;
- поставка товара импортеру;
- оплата экспортеру за поставленный товар.

Основные операции на втором этапе взаимодействия контрагентов:

- заключение контракта между импортером и экспортером на обратную поставку ранее закупленного товара;
- возвращение товара экспортеру;
- оплата экспортером импортеру за поставленный товар.

Особенности торговли промышленными товарами, машинами и оборудованием. В международной торговле термин “непродовольственные товары” используется для характеристики трех групп товаров в зависимости от их назначения.

1. Непродовольственные товары, необходимые для использования в качестве полуфабрикатов и комплектующих деталей в различных отраслях промышленности. Их называют товарами промышленного назначения: металлопрокат, подшипники, комплектующие узлы, агрегаты, станки и т. п.

2. Товары, используемые для удовлетворения личных потребностей населения, или товары широкого потребления (обувь, одежда, белье, посуда, культтовары, товары длительного пользования и др.).

3. Товары, необходимые для удовлетворения социально-бытовых потребностей общества — для здравоохранения, защиты окружающей среды, дорожного строительства и т. д.

Поставка машин и оборудования в готовом к эксплуатации виде наиболее распространена при продаже транспортных средств, изделий машиностроения и культурно-бытового назначения. Операции между экспортером и импортером при поставке машин и оборудования состоят в следующем:

- заключение контракта между экспортером и импортером на поставку машин и оборудования;
- поставка по контракту;
- монтаж оборудования и другой техники;
- обучение персонала для работы на поставляемых машинах и оборудовании;
- гарантийное обслуживание техники;
- техническое обслуживание;

- оплата по исполненному контракту;
- возврат бракованной продукции.

Экспорт продукции в разобранном виде (машины, оборудование, строительные конструкции и т. д.) эффективен, так как таможенные пошлины на детали, конструкции обычно выше, чем на готовое изделие. Кроме того, правительства ряда стран, опасаясь подрыва собственной экономики, иногда запрещают ввоз целого ряда готовых изделий.

Ввоз деталей и конструкций выгоден для ряда стран, так как способствует развитию дополнительных производств по сборке изделий. Выгодна также и транспортировка деталей. Например, детали трактора перевезти на судне дешевле в 2–3 раза, чем сам трактор.

При поставке узлов и деталей следует соблюдать следующие дополнительные требования к организации производства и коммерческой деятельности:

- продукция должна делиться на такие узлы и детали, сборка которых не требует высокой квалификации рабочих;
- точность изготовления отдельных частей должна устранить подгоночные работы;
- должна обеспечиваться экономия на транспортных издержках;
- узлы и детали должны поставляться своевременно;
- запасы узлов и деталей на складах за границей необходимо оптимизировать.

Существенный вклад в эту форму сотрудничества вносит прогрессивная сборка, которая предусматривает организацию сборочного производства готовой продукции из импортных узлов и деталей. Одновременно экспортер содействует импортеру в организации собственного производства отдельных деталей и запасных частей, продает лицензию на саму продукцию и предоставляет необходимое технологическое оборудование.

Поставка узлов и деталей дает возможность импортерам начать выпуск готовой продукции за счет налаживания собственного производства.

Готовая продукция, предназначенная для конечного потребления, продается, например, путем подписания контрактов непосредственно между сбытовыми организациями-производителями и потребителями товаров или через посредников.

Комплектное оборудование означает набор машин и механизмов для определенного технологического процесса. Экспортер осуществляет монтаж и доводку оборудования. Уровень комплектности оборудования в настоящее время довольно высок и может представлять собой комплекс оборудования для цеха и небольшого завода.

Основные операции в процессе купли-продажи сырьевых, продовольственных товаров и материалов. Основную часть экспортных поставок России составляют сырьевые товары и энергоресурсы. В мировой торговле принято, что все виды сырья, необходимые для промышленности, делятся на две большие группы: промышленное и сельскохозяйственное сырье.

Промышленное сырье делится на сырье минерального происхождения (руды, уголь, нефть, соль, другие ископаемые) и сырье, полученное искусственным путем (синтетический каучук, искусственные волокна, пластмассы и т. д.). На долю промышленного сырья минерального происхождения приходится почти 80%.

По формам международной торговли сырьевые товары делятся на биржевые (зерновые, сахар, натуральный каучук, хлопок, цветные металлы) и небиржевые (природный газ, уголь, руды, черные металлы, целлюлозно-бумажные и др.).

Для импортера и экспортера сырья очень важно иметь долгосрочный контракт. Однако один важный момент заставляет контрагентов как минимум за месяц до 1 января ежегодно пересматривать условия контракта — изменение цен. Поэтому экспортер после подписания контракта твердо знает объемы поставки только на год.

В странах с развитой рыночной экономикой на начальной стадии продвижения продовольственных товаров и сырья к потребителю их продажа осуществляется в основном через экс-

портные и импортные фирмы, которые, в свою очередь, продают их большому числу мелких конечных потребителей.

Производители продукции, завоевав прочное место на рынке, стремятся создать свое дочернее предприятие, которое реализовывало бы их продукцию на более удобных для них условиях, заключающихся прежде всего в применении трансфертной (внутрифирменной) цены.

Материнская компания, являясь международной или транснациональной корпорацией, оказывает большое влияние на конкурентов, имеет возможность влиять на формирование цен в своем регионе и нести минимальные убытки при оплате таможенных пошлин.

3.3. Типовые контракты

В любой торговой операции существует масса нюансов: кто, когда и где будет передавать товар, кто обязан финансировать страхование и перевозку груза, в чьи обязанности входит получение лицензий и таможенная очистка импорта или экспорта, как будет производиться инспекция товара, кто ответственен за его маркировку. Все эти вопросы продавец и покупатель могут обсуждать бесконечно долго.

Часто сторонам контракта неизвестны различия в торговой практике партнеров. Это влечет за собой недопонимания, споры и обращения в суды, а также потерю времени и денег. Для устранения подобных проблем Международная торговая палата впервые в 1936 г. опубликовала международные правила толкования торговых терминов, известные как ИНКОТЕРМС-1936. Правила изменялись в дальнейшем с целью согласования с текущей международной торговой практикой в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000 и 2010 гг.

ИНКОТЕРМС представляют собой свод международных правил толкования наиболее часто встречающихся во внешней торговле терминов. Внедрение компьютерных технологий в ВЭД потребовало внесения некоторых изменений в правила. Потреб-

ность в новой редакции была обусловлена также изменением способов транспортировки, использованием контейнеров, смешанных перевозок и перевозки ролл-он-ролл с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта в перевозках на короткое расстояние. В настоящее время действует последняя редакция правил — ИНКОТЕРМС-2010. Последняя редакция учитывает наличие зон, свободных от таможенных пошлин, внедрение в практику коммерческой деятельности электронной связи и изменения в практике перевозок грузов.

В международной торговле широкое применение получила практика страхования перевозимого товара. Условия страхования, также как и условия перевозки, носят характер согласованных сторонами директив для того контрагента, на котором лежит страхование товара.

В тех случаях, когда покупатель несет риск перевозки и он же должен застраховать товар, продавец заинтересован в соответствующем страховании, по крайней мере до того момента, когда покупатель оплатит ему стоимость товара. Это следует из того, что гибель незастрахованного товара подорвала бы платежеспособность покупателя и ожидать от него оплаты товара было бы малореальным. Независимо от этого продавец часто рассчитывает на получение в банке кредита, предоставляемого покупателю, а банк дает этот кредит обычно под заклад товарных документов. Банк, будучи заинтересованным в реальности такого обеспечения, требует в числе прочих страховые документы. Поэтому в контрактах, в которых страхование не включается в цену товара, продавец требует от покупателя, чтобы последний застраховал товар на условиях, согласованных с продавцом, хотя он сам несет часть или весь риск.

Покупатель также может быть заинтересован в условиях страхования и в тех случаях, когда риск полностью лежит на продавце, который сам осуществляет страхование. Покупателю может быть выгоднее, чтобы расходы по страхованию были включены в цену товара, чем самому страховать товар на этот промежуток времени.

Взаимные права и обязанности страховщика и страхователя определяются в типовых контрактах следующим образом:

— путем ссылки на известные и более или менее повсеместно принятые типовые страховые полисы или общие условия крупных страховых компаний;

— путем ссылки на особые страховые условия, согласованные между данным отраслевым объединением и определенными страхователями;

— путем цитирования в контракте положений по страхованию одного из сборников условий страхования или соответствующего законодательного акта;

— путем подробного описания в контракте конкретных индивидуальных требований, касающихся прав и обязанностей сторон страхового договора.

Последний метод встречается относительно редко, так как контрагенты совершенно справедливо боятся, что, устанавливая такие “собственные” директивы, могут пропустить что-то действительно существенное из очень сложной, обширной и трудной с юридической точки зрения проблематики страхования.

Типовые контракты предусматривают страхование прежде всего от рисков морской перевозки. Страхование этого риска производится с ограничениями, вытекающими из формулировок “исключая частную аварию” или “включая частную аварию”.

Большинство типовых контрактов требуют обязательств партнера, осуществляющего страхование, более широких, чем те, которые определяет действующая редакция ИНКОТЕРМС. Например, некоторые контракты CIF (“Стоимость, страхование и фрахт”) дополнительно устанавливают, на чей счет относить отдельные виды аварий, не считаясь при этом с общепринятым толкованием формулы CIF (понимаемой как “формула общей концепции контракта”). Согласно общепринятому толкованию формула CIF означает, что любой риск от перевозки, т. е. последствия разного рода аварий, лежит на покупателе. В типовых же контрактах встречаются такие формулировки, как “всякая авария за счет продавца”, “всякая авария за исклю-

чением полной утраты товара за счет покупателя”, “общая авария, происшедшая до даты контракта, за счет продавца”. Анализ таких контрактов показывает, что чем больше имеет преимуществ покупатель перед продавцом, тем большую часть риска от перевозки перекладывает он с помощью включаемых в них формулировок на продавца.

Также специфична практика страхования от военных рисков. В связи с широкой амплитудой колебаний ставок страхования военных рисков и трудностью их определения типовые контракты предусматривают, что эти расходы относятся на продавца только в части обусловленного заранее лимита, а часть платежа сверх лимита оплачивает покупатель. В некоторых контрактах этот пункт может отсутствовать либо условиями контракта страхователь может быть освобожден от обязанности страховать товар.

Типовыми контрактами предусматривается, что срок страхования охватывает период, включающий путь следования от момента начала отправки товара с места производства (тем самым под страхование попадает риск, связанный с погрузкой на судно) до места, в котором находится товар в момент окончания установленного срока после выгрузки в месте назначения. Этот срок обычно составляет 15 дней, в некоторых контрактах — 21 день.

3.4. Базисные условия поставок ИНКОТЕРМС

В коммерческой работе внешнеторговых организаций обычно возникает необходимость детально рассмотреть взаимные обязательства продавцов и покупателей, вытекающие из базисных условий поставок.

Базисные условия поставок — это совокупность основных обязанностей контрагентов по транспортировке и страхованию товаров на пути движения их от экспортера до импортера. В течение длительной международной торговой практики сложились определенные условия обмена товарами, а также соответствующие этим условиям обязанности сторон осуществлять

определенные действия, совокупность которых формирует торговые обычаи и правила.

Для избежания противоречий между торговыми партнерами используют свод правил ИНКОТЕРМС. Параллельно с ним существуют другие торговые стандарты, в частности американские (1941 Revised American Foreign Trade Definition); Генеральные условия поставок (1976), применяемые в восточных странах; Скандинавские комбитермы, пересмотренные в 1990 г.

В российской практике используются в основном европейские ИНКОТЕРМС. Они определяют условия передачи риска и ответственности от продавца к покупателю в месте, удобном для осмотра и проверки товара, а следовательно, и обязанности сторон по страхованию грузов.

Базисные условия поставок в договорах купли-продажи систематизированы Международной торговой палатой в ее издании ИНКОТЕРМС-2010. Материалы, изложенные в ИНКОТЕРМС, носят нормативный характер в том случае, если на них сделана прямая ссылка в контракте.

В базисных условиях определены обязанности продавца за установленную в контракте цену обеспечить доставку груза в определенную географическую точку, или погрузить товар на транспортные средства, или передать его транспортной организации.

Базисные условия определяют и другие обязанности продавцов и покупателей:

— кто и за чей счет обеспечивает транспортировку товаров по территориям стран продавца, покупателя, транзитных стран, морем и воздухом;

— обязанности продавцов в части упаковки и маркировки товаров;

— обязанности сторон по страхованию грузов;

— обязанности сторон по оформлению коммерческой документации;

— место и время перехода с продавца на покупателя рисков случайного повреждения или утраты товаров.

Рассмотрим более подробно базисные условия поставок ИНКОТЕРМС-2000 и 2010 и проанализируем новшества действующей редакции ИНКОТЕРМС.

ИНКОТЕРМС-2000. Согласно классификации ИНКОТЕРМС-2000 все базисные условия разбиваются на четыре группы. В основу классификации положено различие в объеме обязательств контрагентов по доставке товара.

**Международные правила толкования торговых терминов
(ИНКОТЕРМС-2000)**

Полное наименование термина	Аббревиатура	
	Англ.	Русск.
Франко-завод (наименование пункта) — Ex Works	EXW	ЭКСВ
Франко-перевозчик (наименование пункта) — Free Carrier	FCA	ФКА
Свободно вдоль борта судна (название порта отгрузки) — Free Alongside Ship	FAS	ФАС
Свободно на борту (название порта отгрузки) — Free On Board (Named Port of Shipment)	FOB	ФОб
Стоимость и фрахт (название порта назначения) — Cost and Freight (Named Port of Destination)	CFR	КФР
Стоимость, страхование и фрахт (название порта назначения) — Cost, Insurance, Freight (Named Port of Destination)	CIF	СИФ
Перевозка оплачена до (название пункта назначения) — Carriage Paid To (Name Place of Destination)	CPT	КПТ
Перевозка и страховка оплачены до (название пункта назначения) — Carriage and Insurance Paid To (Name Place of Destination)	CIP	СИП
Поставка до границы (название пункта поставки на границе) — Delivered At Frontier (Name Place)	DAF	ДАФ
Поставка с судна (название порта назначения) — Delivered Ex Ship (Named Port of Destination)	DES	ДЕС
Поставка с причала (с оплатой пошлины) (название порта назначения) — Delivered Ex Quay (Duty Paid) (Named Port of Destination)	DEQ	ДЕК
Поставка без оплаты пошлины (название пункта назначения) — Delivered Duty Unpaid (Name Place of Destination)	DDU	ДДУ
Поставка с оплатой пошлины (название пункта назначения) — Delivered Duty Paid (Named Place of Destination)	DDP	ДДП

Первая группа (“Е”) имеет одно условие — “франко-завод”, которое содержит минимум обязанностей для продавца и заключается лишь в предоставлении товара покупателю в месте нахождения продавца.

Во вторую группу (“F”) включены условия, требующие от продавца обязанности передать товар перевозчику, указанному покупателем (ФОб, ФАС, “франко-перевозчик”).

В третьей группе (“С”) объединены условия, по которым продавец должен обеспечить перевозку продукции, но не обязан принимать на себя риск случайной гибели или повреждения товара или нести какие-нибудь дополнительные расходы, которые могли бы возникнуть после отгрузки товара (“Стоимость и фрахт”, “Стоимость, страхование и фрахт”, “Фрахт/перевозка оплачена до”, “Фрахт/перевозка и страхование оплачены до”).

Четвертая группа (“D”) включает условия поставки, предусматривающие обязанность продавца нести все расходы и риски, которые могут возникнуть при доставке товара в страну назначения, — “Поставка до границы”, “Поставка с судна”, “Поставка с пристани”, “Поставка без оплаты пошлины”, “Поставка с оплатой пошлины”.

“Е”-термин возлагает на продавца минимальные обязательства: продавец должен лишь предоставить товар в распоряжение покупателя в согласованном месте — обычно в собственном помещении продавца. Однако продавец часто помогает покупателю погрузить товар на транспортное средство, предоставленное покупателем. Было принято решение сохранить традиционный принцип минимальных обязательств продавца в соответствии с условиями термина EXW, чтобы их можно было использовать для случаев, когда продавец не хочет принимать никаких обязательств относительно погрузки товара. Если покупатель хочет, чтобы продавец делал больше, это должно быть оговорено в договоре купли-продажи.

“F”-термины предусматривают, чтобы продавец доставил товар для перевозки в соответствии с инструкциями покупателя. Пункт, в который стороны предполагают осуществить постав-

ку согласно термину FAS, вызывал затруднения из-за широкого разнообразия обстоятельств, которые могут предусматриваться в договорах, заключенных с использованием этого термина. Так, товар может быть погружен на транспортное средство, присланное покупателем, чтобы забрать товар из помещений продавца. В другом случае товар может нуждаться в разгрузке с транспортного средства, присланного продавцом для доставки товара на терминал, названный покупателем. ИНКОТЕРМС-2000 учитывает эти варианты, оговаривая, что в случае, когда местом, названным в договоре местом доставки, является помещение продавца, поставка завершена после того, как товар погружен на транспортное средство покупателя, а в других случаях поставка завершена после того, как товар представлен в распоряжение покупателя без разгрузки с транспортного средства продавца. Варианты, упоминаемые для различных видов транспорта в термине FCA ИНКОТЕРМС-1990, не повторялись в ИНКОТЕРМС-2000.

Пункт поставки в соответствии с термином FOB, который совпадает с пунктом поставки по терминам CFR и CIF, остался без изменений в ИНКОТЕРМС-2000, хотя понятие по термину FOB могло создать ненужную путаницу, особенно в отношении продажи товаров, перевозимых морским путем обычно чартер-партиями.

В ИНКОТЕРМС-2000 имеет место важное изменение в термине FAS в отношении обязанности очистить товар для экспорта, так как наиболее широко принято возлагать эти обязанности на продавца, а не на покупателя. Чтобы обеспечить должное внимание этому изменению, оно было выделено заглавными буквами в предисловии к термину FAS.

“С”-термины возлагают на продавца обязанности заключить договор перевозки на обычных условиях за свой собственный счет. Поэтому пункт, до которого он должен оплачивать, указан после соответствующего “С”-термина. В соответствии с терминами CIF и CIP продавец должен застраховать товар и нести расходы по страхованию. Так как точка разделения рас-

ходов фиксирована в стране назначения, “С”-термины часто ошибочно считаются договорами прибытия, при которых продавец несет все риски и затраты, пока товар не прибыл фактически в согласованный пункт. Однако следует подчеркнуть, что “С”-термины имеют ту же природу, что и “F”-термины в отношении того, что продавец выполняет договор в стране отгрузки или отправки. Таким образом, договоры купли-продажи в соответствии с “С”-терминами, подобно договорам по “F”-терминам, попадают в категорию договоров отгрузки.

В природе договоров отгрузки заложено, что в то время как обычные транспортные расходы за перевозку товара по обычному маршруту и обычным способом до согласованного места должны оплачиваться продавцом, покупатель несет риски потери или повреждения товара, а также дополнительные расходы, возникающие вследствие событий, имеющих место после того, как товар был должным образом доставлен для перевозки. Таким образом, “С”-термины отличаются от всех других терминов тем, что содержат две критические точки. Одна указывает точку, до которой продавец должен организовать транспорт и нести расходы согласно договору перевозки, а другая служит для перехода рисков. По этой причине максимальная осторожность должна быть соблюдена при добавлении продавцу обязательств, которые возлагаются на него после перехода риска за пределы вышеуказанной критической точки.

Сущностью “С”-терминов является освобождение продавца от любых дальнейших рисков и расходов после того, как он должным образом выполнил договор купли-продажи, заключив договор перевозки, передав товар перевозчику и обеспечив страхование в соответствии с терминами CIF и CIP. Сущность “С”-терминов как договоров отгрузки также может быть проиллюстрирована использованием документарных кредитов в качестве предпочтительного способа оплаты, распространенного в таких условиях.

В случаях, когда стороны договора купли-продажи приняли решение о получении продавцом оплаты при предоставлении

в банк согласованных погрузочных документов по документарному кредиту, главной цели документарного кредита противоречило бы, если бы продавец нес дальнейшие риски и расходы после момента получения оплаты по документарным кредитам или после отгрузки и отправки товара. Конечно, продавцу придется нести все расходы по договору перевозки независимо от того, оплачен ли груз предварительно, после отгрузки или должен быть оплачен в месте назначения (фрахт подлежит уплате грузополучателем в порту назначения); однако дополнительные расходы, которые могут возникнуть в результате событий, имевших место после отгрузки и отправки, обязательно оплачиваются за счет покупателя.

Если продавец должен обеспечить договор перевозки, который включает оплату пошлин, налогов и других сборов, такие расходы, конечно, возлагаются на продавца в той степени, в которой они приписаны ему согласно договору. Это четко сформулировано в условиях всех "С"-терминов. Если обычно заключается несколько договоров перевозки, связанных с перегрузкой товара в промежуточных пунктах для достижения согласованного места назначения, продавец должен оплачивать все эти расходы, включая любые возникающие расходы при перегрузке товара с одного транспортного средства на другое. Однако если перевозчик использовал свои права согласно договору перевозки, чтобы избежать непредвиденных препятствий (например, гололед, забастовки, трудовые нарушения, правительственные постановления, военные действия), то все дополнительные расходы, возникающие из этого, будут отнесены на счет покупателя, так как обязательство продавца ограничено обеспечением обычного договора перевозки.

Термины CFR и CIF сборника ИНКОТЕРМС-1990 обязывали продавца предоставить копию чартер-партии во всех случаях, когда его транспортный документ (обычно коносамент) содержал ссылку на чартер-партию, например, посредством частного указания "Все прочие условия — как для чартер-партии". Хотя, конечно, договаривающаяся сторона должна всегда быть

в состоянии точно установить все условия договора (предпочтительно во время заключения договора купли-продажи), однако на практике предоставления чартер-партии в соответствии с указанным выше возникают проблемы, связанные с операциями документарного кредита. Обязанность в соответствии с терминами CFR и CIF предоставить копию чартер-партии вместе с другими транспортными документами была опущена в ИНКОТЕРМС-2000.

Сборник ИНКОТЕРМС-2000 требует предоставления продавцом покупателю “доказательства поставки”, и продавец выполняет это требование, предоставляя “обычные” доказательства. В соответствии с терминами CFR и CIF это будет обычный транспортный документ, — коносамент или морская накладная. Транспортные документы должны быть “чистыми”, т. е. не должны содержать оговорки или указания, констатирующего плохое состояние товара или упаковки. Если такие оговорки или указания появляются в документе, он считается “нечистым” и не принимается банками в операциях документарного кредита.

Однако следует отметить, что транспортный документ, даже не содержащий таких оговорок или указаний, обычно не предоставляет покупателю неопровержимого доказательства в отношении перевозчика, что товар был отгружен в соответствии с условиями договора купли-продажи. Обычно перевозчик в стандартном тексте на первой странице транспортного документа отказывается принять ответственность за информацию относительно товара, указывая, что подробности, включенные в транспортный документ, представляют собой лишь заявления грузоотправителя.

В соответствии с большинством применяемых законов и принципов перевозчик должен по крайней мере использовать разумные способы проверки достоверности информации, и его неспособность сделать это не снимает с него ответственность перед грузополучателем. Однако в контейнерной торговле перевозчик не имеет способов проверки содержания контейнера, если только он сам не отвечал за его загрузку.

Существуют только два термина, связанных со страхованием, — CIF и CIP. В соответствии с этими терминами продавец обязан обеспечить страхование в пользу покупателя. В некоторых случаях стороны сами решают, желают ли они застраховать себя и в какой степени.

“D”-термины по своей сущности отличны от “С”-терминов, так как в соответствии с первыми продавец отвечает за прибытие товара в согласованное место или пункт назначения на границе или в стране-импортере. Продавец обязан нести все риски и расходы по доставке товаров до этого места. Таким образом, “D”-термины означают договоры прибытия, в то время как “С”-термины говорят о договорах отгрузки. В соответствии с “D”-терминами с заключением DDP продавец не обязан доставлять товар, очищенный для импорта, в страну назначения.

Традиционно в соответствии с термином DEQ продавец был обязан очистить товар, так как товар должен был быть выгружен на пристань и таким образом ввезен в страну-импортера. Но вследствие изменений в процедурах таможенной очистки в большинстве стран сейчас более уместно, чтобы сторона, постоянно проживающая в заинтересованной стране, осуществляла очистку и платила пошлины и другие сборы. Таким образом, изменение в термин DEQ в редакцию ИНКОТЕРМС-2000 было внесено по той же причине, что и изменение в термин FAS, о котором говорилось ранее.

Термин DDU был добавлен в версию ИНКОТЕРМС-1990. Термин выполнял важную функцию в случаях, когда продавец был готов доставить товар в страну назначения без очистки для импорта и оплаты пошлины. В странах, где таможенная очистка затруднена и занимает много времени, продавцу может быть рискованно брать на себя обязательство доставить товар за пределы пункта таможенной очистки. Хотя в соответствии со статьями термина DDU покупатель должен был нести дополнительные риски и расходы, которые могут вытекать из невозможности для него выполнить свои обязательства по очистке товара для импорта, продавцу не рекомендовалось использовать тер-

мин DDU в странах, где возможно ожидать затруднений при очистке товара для импорта.

До использования статей ИНКОТЕРМС-2000 термин “таможенная очистка” вызывал разночтения. Таким образом, при каждой ссылке на обязанность продавца или покупателя принимать на себя обязательства, связанные с прохождением товара через таможенную страну-экспортера, теперь следует разъяснение, что эта обязанность включает не только оплату пошлины и всех прочих сборов, но также выполнение и оплату всех административных действий, связанных с прохождением товара через таможенную и информированием властей в этой связи.

Для уточнения обязанностей по оплате пошлин в статьи соответствующих терминов ИНКОТЕРМС-2000 добавлены слова “если это потребуется”, чтобы термины использовались без какой-либо двусмысленности в случаях, когда таможенные процедуры не нужны. Обычно желательно, чтобы таможенная очистка была организована стороной, постоянно проживающей в стране, где должна происходить эта очистка, или по крайней мере кем-либо, действующим от имени этой стороны. Таким образом, экспортер обычно проводит таможенную очистку для экспорта, в то время как импортер должен очищать товар для импорта.

ИНКОТЕРМС-1990 отличались от этого принципа по торговым терминам EXW и FAS (обязанность таможенной очистки на покупателе) и DEQ (обязанность таможенной очистки на продавце), но в редакции ИНКОТЕРМС-2000 термины FAS и DEQ возлагают обязанность таможенной очистки товара для экспорта на продавца, а товара для импорта — соответственно на покупателя, в то время как термин EXW, представляющий собой минимальные обязанности продавца, был оставлен без изменений (обязанность за таможенную очистку для экспорта возлагается на покупателя). В соответствии с термином DDP продавец отдельно соглашается сделать то, что вытекает из самого названия термина, а именно: очистить товар для импорта и оплатить любые вытекающие из этого пошлины.

Весьма важным исходным моментом при выполнении базисных условий ИНКОТЕРМС является четкость в определении момента поставки товара. Поставка перевозчику считается законченной при достижении следующих обстоятельств:

— при перевозке по железной дороге — если количество товара достаточно для полной загрузки вагона или контейнера, то продавец обязан загрузить вагон или контейнер. Поставка считается завершенной, когда загруженный вагон или контейнер принимается железной дорогой. Если вагон или контейнер загружен частично, то поставка считается завершенной, когда продавец передал товар на железнодорожном приемном пункте;

— при перевозке автотранспортом — если погрузка происходит на предприятии продавца, поставка считается завершенной, когда товар погружен на транспортное средство, предоставленное покупателем. Если товар доставляется на предприятие перевозчика, то поставка считается завершенной после передачи товара перевозчику;

— при перевозке по внутреннему водному пути — когда погрузка осуществляется на предприятии продавца, поставка считается завершенной после передачи товара перевозчику;

— при перевозке морским транспортом — если товара достаточно для полной контейнерной загрузки, поставка считается завершенной, когда загруженный контейнер принят морским перевозчиком. Если товара недостаточно для полной загрузки контейнера или его не нужно в нем перевозить, то продавец должен поставить товар на транспортный терминал. Поставка считается завершенной после передачи товара морскому перевозчику;

— при перевозке воздушным транспортом — поставка считается завершенной, когда товар передан воздушному перевозчику;

— если вид транспорта не указан, поставка считается завершенной, когда товар передан перевозчику;

— при комбинированной перевозке — поставка считается завершенной, когда товар передан, как указано в пунктах выше, в зависимости от обстоятельств.

Обязательным действием при исполнении условий поставки является своевременное уведомление продавцом покупателя о поставке товара перевозчику вдоль борта, на борту судна или отправке в указанное место.

При исполнении всех условий ИНКОТЕРМС, кроме “франко-завод”, от продавца требуется осуществление доказательства поставки предоставлением покупателю за свой счет необходимых документов, доказывающих поставку товаров. К таким документам обычно относятся: оборотный коносамент, необоротная морская накладная, речной транспортный документ, авиагрузовая накладная, автомобильная транспортная накладная или комплексный транспортный документ. В зависимости от конкретного базисного условия используется тот или иной набор перечисленных документов.

Обязанности покупателя по проверке, упаковке и маркировке заключаются в оплате, если не оговорено иное, расходов по предотгрузочной проверке, за исключением тех случаев, когда такая проверка затребована властями страны-экспортера.

Если в условиях поставок по какой-либо позиции у продавца или покупателя указано “нет обязательств”, то любая из этих сторон может выполнить те или иные обязанности контрагента по его поручению и за его счет, но тем не менее эти процедуры не являются обязательствами, вытекающими из базиса поставки.

ИНКОТЕРМС (INCOTERMS) 2010. С начала 2011 г. вступила в силу новая версия международных правил — ИНКОТЕРМС-2010.

ИНКОТЕРМС-2010 — это свод (кодификация) правил внешней торговли, наиболее широко употребляемых в международной торговле. Новый текст был опубликован Международной торговой палатой (International Chamber of Commerce) и применяется наряду со старыми сборниками правил, так как стороны по внешнеэкономической сделке автономны в выборе применимого права.

С 1 января 2011 г. любая ссылка на ИНКОТЕРМС в контракте подразумевает ссылку на ИНКОТЕРМС-2010, если стороны не договорились иначе.

Несмотря на то что правила ИНКОТЕРМС-2010 не являются результатом межправительственного соглашения, они признаются как коммерческими, так и государственными организациями. При их использовании договаривающиеся стороны могут быть полностью уверены, что в будущем у них не возникнет разночтений по особенностям проведения поставки.

Между ИНКОТЕРМС-2000 и новым ИНКОТЕРМС-2010 есть ряд существенных отличий. Изменения коснулись прежде всего условий поставки. Так, в последней версии исключены условия поставки DAF (“Поставка товаров до границы” / *Delivered At Frontier*), DES (“Поставка с судна” / *Delivered Ex Ship*), DDU (“Поставка без оплаты пошлин” / *Delivered Duty Unpaid*) и DEQ (“Поставка с причала” / *Delivered Ex Quay*) исключены.

Из-за увеличивающегося количества прямых продаж и контейнеризации вместо этих терминов введены новые условия поставок по ИНКОТЕРМС-2010:

— “Поставка в пункте” / *Delivered At Point (DAP)*. Данный термин заменяет собой ранее популярные термины “Поставка без оплаты пошлин” (DDU), “Поставка товаров до границы” (DAF), “Поставка с судна” (DES);

— “Поставка на терминале” / *Delivered At Terminal (DAT)*, который заменяет собой термин “Поставка с причала” (DEQ).

Таким образом, ИНКОТЕРМС-2010 включает 11 терминов базисных условий поставок, в отличие от ИНКОТЕРМС-2000, где было 13 терминов базисных условий поставок.

В 2009 г. ведущие страховые рынки приняли исправленные “Условия страхования грузов” (LMA/IUA). Термины “Стоимость, страхование и фрахт” (CIF) и “Перевозка и страховка оплачены” (CIP) были изменены для того, чтобы показать наличие страхования. Поправки также проясняют информацию по обязательствам относительно страхования.

В базисных условиях поставок устанавливается момент перехода риска случайной гибели товара с продавца на покупате-

ля. Это позволяет определить, кто и на каком этапе заинтересован в страховании рисков.

Революционным положением ИНКОТЕРМС-2010 является обязанность сотрудничества продавца и покупателя в вопросах обеспечения экспортно-импортной очистки. ИНКОТЕРМС-2010 закрепляет обязанности по предоставлению информации для того, чтобы добиться экспортно-импортной очистки (например, информация относительно цепи поставок). Уточнены обязательства относительно сборов за транспортное обслуживание на терминале.

Международные правила толкования торговых терминов (ИНКОТЕРМС-2010)

Полное наименование термина	Аббревиатура	
	Англ.	Русск.
Франко-завод (наименование пункта) — Ex Works	EXW	ЭКСВ
Франко-перевозчик (наименование пункта) — Free Carrier	FCA	ФКА
Свободно вдоль борта судна (название порта отгрузки) — Free Alongside Ship	FAS	ФАС
Свободно на борту (название порта отгрузки) — Free On Board (Named Port of Shipment)	FOB	ФОБ
Стоимость и фрахт (название порта назначения) — Cost and Freight (Named Port of Destination)	CFR	КФР
Стоимость, страхование и фрахт (название порта назначения) — Cost, Insurance, Freight (Named Port of Destination)	CIF	СИФ
Перевозка оплачена до... (название пункта назначения) — Carriage Paid To (Name Place of Destination)	CPT	КПТ
Перевозка и страховка оплачены до... (название пункта назначения) — Carriage and Insurance Paid To (Named Place of Destination)	CIP	СИП
Поставка в пункте (название пункта назначения) — Delivered At Point (Named Point of Destination)	DAP	ДАП
Поставка на терминале... (название пункта назначения) — Delivered At Terminal (Named Point of Destination)	DAT	ДАТ
Поставка с оплатой пошлины (название пункта назначения) — Delivered Duty Paid (Named Place of Destination)	DDP	ДДП

Изменения, внесенные в ИНКОТЕРМС-2010, способствуют тому, чтобы уменьшить вероятность возникновения ситуаций, когда покупателю придется платить дважды за транспортное обслуживание на терминале. Цена за перевозку товаров до условленного места назначения, результатом чего обычно является то, что покупатели вынуждены платить дважды, должна исчезнуть благодаря поправкам к ИНКОТЕРМС-2010 и условиям: CIP, CPT, CFR, CIF, DAT, DAP и DDP.

ИНКОТЕРМС-2010 содержит и разъяснения по вопросу перепродаж товара (как, например, множественная перепродажа товара во время транзита). В частности, в термины FCA, CPT, CIP, FAS, FOB, CFR и CIF внесены поправки, предусматривающие, что продавец в середине цепочки продаж несет обязательство “обеспечить отгрузку товара”, а не “отгрузить товар”. В обязательства продавца по заключению договора перевозки груза внесены поправки, позволяющие продавцу “обеспечить” договор поставки.

Основные поправки в новый текст ИНКОТЕРМС-2010 не требуют каких-либо конкретных действий, но они должны быть рассмотрены и учтены при подготовке и заключении контрактов. Это касается прежде всего использования ИНКОТЕРМС-2010 в контрактах для продажи на внутреннем рынке.

ИНКОТЕРМС-2010 были адаптированы для использования во внутренних контрактах. Это облегчило внедрение ИНКОТЕРМС в контракты, связанные с движением товаров внутри страны, например, в рамках торгового блока, такого как ЕС, где экспортные и импортные формальности в значительной степени исчезли, и в США, где наблюдается увеличение использования ИНКОТЕРМС-2010 вместо Единообразного торгового кодекса (Uniform Commercial Code) при продажах на внутреннем рынке.

В ИНКОТЕРМС-2010 новый текст делит условия поставки на два класса перевозок: 1) для всех видов транспорта и 2) для морского и внутреннего водного транспорта.

К первому классу — “Поставка любым видом транспорта” (морской, автомобильный, воздушный, железнодорожный) относятся условия EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP.

Второй класс — “Поставка по морю и внутренним водным путем”. К данным условиям ИНКОТЕРМС-2010 относится: поставку к борту судна (FAS), поставку на борт судна (FOB), стоимость и фрахт (CFR), стоимость, страхование и фрахт (CIF).

Ранее зачастую условия поставки FOB ошибочно использовались для обозначения любого пункта поставки. Новая редакция ИНКОТЕРМС-2010 четко указывает, что правило FOB предназначено для использования исключительно для морского и внутреннего водного транспорта.

В новых правилах окончательно уравниены в правах бумажный и электронный документооборот. Исключению подлежит лишь явное упоминание в договоре предпочтения тому или иному виду документооборота. ИНКОТЕРМС-2010 предусматривают обязательство сторон хранить договорную документацию и данные независимо от их формы.

Следует отметить, что единые для всего мира правила ИНКОТЕРМС имеют особое значение при таможенном оформлении, так как именно исходя из заложенных в них условий таможенные органы определяют таможенную стоимость товаров, исходя из которой уплачиваются таможенные пошлины и налоги.

Несмотря на то что термины ИНКОТЕРМС признаны во всем мире, при проведении внешнеторговых операций следует учитывать, что в каждой стране имеются свои обычаи делового этикета, которые могут повлиять на толкование конкретных нюансов поставки.

Кроме того, заметим, что базисные условия поставки, несмотря на свою универсальность, не являются полноценными договорами купли-продажи. В условиях ИНКОТЕРМС, например, не прописаны способы уплаты товара, последствия нарушения договорных обязательств или правила перехода прав собственности на товары.

Необходимо учитывать также, что при составлении внешнеторгового договора имеет смысл учитывать национальные законы, обязательные для применения. При этом национальный закон имеет приоритет перед условиями ИНКОТЕРМС.

Глава 4. СТРАХОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Транспортное обеспечение международных перевозок

Транспортировка товаров может осуществляться по суше, воде, воздуху или комбинированно различными видами транспорта. При транспортировке одним видом транспорта перевозка является прямой, а при использовании нескольких видов транспорта — комбинированной (смешанной).

В договоре поставки товаров обычно оговариваются базовые условия поставки, предусматривающие, в частности, с какого момента риски по владению товаром переходят с продавца на покупателя. В настоящее время в России наиболее часто используются следующие условия поставки: франко-станция отправления, франко-станция назначения, франко-завод поставщика и франко-завод получателя. В международной торговле, участниками которой выступают и российские предприятия торговли, используются оговорки (ИНКОТЕРМС), разработанные Международной торговой палатой. Отметим, что в последней редакции правил ИНКОТЕРМС-2010 сделана оговорка о том, что эти правила могут использоваться и во внутринациональной торговле.

Заключение договора страхования в обязательном порядке предусматриваются по условиям СIF, и эта обязанность возлагается на поставщика. При этом договор страхования должен быть заключен со страховой компанией, имеющей высокую репутацию, и должен предусматривать страховое покрытие в раз-

мере 110% цены контракта в соответствии с оговорками Института лондонских страховщиков. Данные оговорки предусматривают объем ответственности, исключения, сроки действия претензий, сведение убытков к минимуму, избежание издержек, рассмотрение споров.

В страховании грузов часто практикуется заключение генерального договора на страхование всех перевозок. Срок действия такого договора обычно не устанавливается и является бессрочным.

Страхование импортных грузов действует, как правило, до момента прибытия товара на пограничный пункт. Для страховой защиты груза на период дальнейшей перевозки необходимо заключить другой договор страхования.

Транспорт — это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, создающих оптимальные условия для их взаимодействия. Благодаря транспорту создаются необходимые условия для завершения производственных процессов по выработке различной продукции. Продукцией транспорта следует считать непосредственно сам процесс перемещения товаров от изготовителя к потребителю.

Транспорт имеет ряд особенностей:

— не создает нового товара или продукта, но благодаря транспорту меняется его местонахождение по отношению к потребителю, который после получения товара сможет реально его использовать для новых целей;

— перевозка товаров и людей дает эффект, который не может возникать отдельно от транспорта, храниться и реализовываться в отрыве от него. Транспортная услуга, являющаяся продукцией транспорта, осуществляется и потребляется непосредственно с процессом транспортного производства;

— занимает особое место в международном товарообмене. С одной стороны, транспорт в международном разделении труда (МРТ) является необходимым условием его осуществления, а с другой — транспортная индустрия выступает на междуна-

родных рынках экспортером своей продукции, реализуемой в виде транспортной услуги;

— подверженность его продукции (транспортной услуги) в ВЭД воздействию всех факторов, характеризующих развитие рыночной экономики. Прежде всего это относится к колебаниям цен на топливо, соотношению спроса и предложения на перевозку грузов, состоянию политических и экономических отношений различных государств и др.

Процесс перемещения товаров, сырья, материалов, людей служит необходимым условием функционирования для всех видов ВЭД. Использование транспорта необходимо в международной торговле товарами, производственно-сбытовой кооперации, строительстве объектов за рубежом и в России с помощью иностранных партнеров, деятельности предприятий с зарубежными инвестициями, организации туризма, при организации международных выставок и ярмарок.

Транспорт и ВЭД находятся в прямой взаимозависимости. При осуществлении ВЭД необходимо выполнять сложный и специфический комплекс транспортных операций, обеспечивающих обработку и перемещение огромных масс различных товаров на большие расстояния — от изготовителей до потребителей.

Изготовители, посредники, покупатели, транспортники, выполняя эти операции, вступают во взаимодействия, позволяющие регламентировать и нормировать их действия с помощью договоров, конвенций, соглашений, базирующихся на международных и национальных правовых нормах. Следовательно, транспортные операции являются важной и неотъемлемой составной частью внешнеторговых операций.

Под *международными перевозками*, или *международным сообщением*, следует понимать перевозки грузов, пассажиров между несколькими странами, особенность которых заключается в обязательном пересечении границы как минимум двух смежных стран.

Содержание транспортных операций в ВЭД определяется характером международных сообщений, которые можно классифицировать по десяти признакам:

1) по предмету транспортных операций — грузовые, пассажирские, багажные;

2) по виду транспорта — водные (морские, речные), железнодорожные, автомобильные, трубопроводные, смешанные (участвуют два вида транспорта или более);

3) в зависимости от транспортной характеристики товара — с сухим грузом (навалочные, руда, уголь, зерно, цемент, минеральные удобрения, генеральные или штучные), с наливным грузом (нефть и нефтепродукты, растительные масла, жиры, вино, жидкие химические грузы и др.);

4) по периодичности — регулярные и нерегулярные (линейное и трамповое судоходство, регулярное воздушное судоходство и чартерные рейсы);

5) в зависимости от порядка прохождения границы — перегрузочные и бесперегрузочные;

6) по виду транспортно-технологической системы — контейнерные, паромные, лихтерные, ролкерные;

7) в зависимости от завершения перевозки в соседней стране — соседские, транзитные, кольцевые;

8) по виду сообщений — прямые, непрямые (ломаные с несколькими перевозчиками, с переотправкой по одному или нескольким договорам перевозки);

9) в зависимости от состава участников перевозочного процесса — осуществляемые изготовителем товара, продавцом или покупателем, заказчиком товара, перевозчиком-посредником;

10) в зависимости от места проведения — осуществляемые внутри страны и на территории других стран.

Необходимо выделить *три группы транспортных операций*, связанных между собой последовательностью их осуществления во временном разрезе.

Первая группа операций включает действия, предшествующие реализации внешнеторговой сделки: планирование внешнеторговых перевозок; анализ конъюнктуры транспортных рынков, тарифов и условий перевозки товаров в регионе; планирование транспортных расходов.

Вторая группа транспортных операций возникает в процессе реализации внешнеторговой сделки и состоит из включения транспортных условий в контракт, подготовки товара к транспортировке, заключения договоров перевозки и их оформления, разработки транспортной и товаросопроводительной документации, страхования, организации контроля за движением груза, расчетов продавца или покупателя с перевозчиком, оформления таможенных, пограничных, санитарных, ветеринарных операций.

После завершения внешнеторговой сделки осуществляется третья группа транспортных операций, включающая возможные споры между грузополучателем и перевозчиком, экспортером (продавцом) и импортером (покупателем).

В транспортном процессе все его участники — изготовители продукции, заказчики, покупатели, перевозчики, посредники вступают в сложные экономические и коммерческо-правовые отношения, регулируемые различными нормативными актами, национальными законодательствами и международными правовыми нормами, обычаями. Поэтому транспортное обеспечение ВЭД представляет собой систему, состоящую из совокупности технических, технологических элементов, экономических, коммерческо-правовых, организационных воздействий, различных методов управления транспортными операциями в сфере производства, обращения и потребления продукции, товаров, перемещаемых сторонами.

Организация международных перевозок основными видами транспорта. Основной объем грузооборота мировой внешней торговли приходится на международные морские перевозки — почти 60%.

Перевозки грузов в заграничном плавании выполняются между портами России и зарубежных стран. В линейном сообщении суда транспортируют грузы по расписанию на установленном направлении.

Применяются три вида линий:

1. *Односторонние*, обслуживаемые судами под флагом одной страны.

2. *Совместные*, обслуживаемые судами России и судоходных предприятий других государств. Линии подобного рода создаются на основе как межправительственных соглашений, так и соглашений между судоходными предприятиями. Обычно соглашения о создании совместных линий предусматривают паритетный подход по выделяемому тоннажу, заработанному фрахту и количеству груза.

3. *Конференциальные*, обслуживаемые судоходными предприятиями, входящими в состав объединений — конференций.

В зависимости от режима (тоннажа) линии подразделяются на *срочные*, в расписаниях которых указываются точные даты прихода и отхода судов по каждому порту, и *регулярные*. В расписаниях движения судов регулярных линий указываются только периоды заходов и отходов судов: раз в неделю, декаду, месяц.

Морские перевозки в линейном судоходстве осуществляются по коносаменту.

Коносамент — это документ, выдаваемый перевозчиком, удостоверяющий принятие груза к перевозке с обязательством доставить его в порт назначения и выдать его законному держателю. Коносамент является:

- договором морской перевозки в линейном судоходстве;
- распиской перевозчика в приемке груза;
- товарораспределительным документом.

В зависимости от выдачи коносамента на погруженный на судно груз или сданный на склад для отгрузки коносаменты бывают *бортовые* и *на груз, принятый к перевозке*.

Сквозной коносамент представляет собой документ, на основании которого грузы транспортируются из порта погрузки в пункт назначения двумя или более судоходными линиями, взаимодействующими в соответствии с соглашением. Сквозной коносамент может оформлять перевозки и другими видами транспорта.

Коносамент, не содержащий каких-либо оговорок перевозчика относительно количества принятого к перевозке груза или качества товара и упаковки, называется *чистым коносаментом*.

Коносамент в линейном судоходстве содержит большее число условий по сравнению с коносаментом, используемым в трамповом сообщении.

Трамповое сообщение — судоходство без расписания, не связанное с постоянным районом плавания, а также с заранее установленными портами отправления и назначения. Для использования судна в трамповом судоходстве необходимо заключить договор фрахтования судна, представляющий собой соглашение между судовладельцем и фрахтователем о найме судна или части его помещений для перевозки груза и называемый *чартером*. Чартер играет главную роль в регулировании сторон в трамповом судоходстве, а коносамент является документом, дополняющим его.

К транспортным средствам морского флота относятся суда для перевозки генеральных грузов, контейнеровозы, лихтеровозы, ролкеры, паромы, танкеры.

Суда для перевозки генеральных грузов (в ящиках, мешках, коробках и другой упаковке) пока еще являются основным типом судов для перевозки грузов между небольшими портами во всем мире. Грузы размещаются в трюмах, оборудованных вентиляционными устройствами и противопожарными системами.

Большое распространение на основных грузовых линиях получили специализированные *контейнеровозы*. Суда такого типа имеют трюмы, допускающие перевозку стандартных контейнеров ИСО 3, 6, 9, 12 м. Типовое судно грузоподъемностью 60 000 т может транспортировать 2000 шестиметровых контейнеров. Часть из них можно перевозить на палубе, а также в режиме рефрижераторов. Контейнеровоз в состоянии перевозить грузов в 7 раз больше, чем судно обычного типа такой же грузоподъемности.

Лихтеровозы представляют собой систему, включающую большое судно — плавбазу, перевозящее несколько десятков малых судов, которые могут входить в устья рек и за счет осадки (не более 4 м) подходить к любым мелководным причалам. Как правило, малые суда являются самоходными баржами с грузо-

подъемностью от 200 до 1000 т. Плавбаза оборудована 2000-тонным гидродоъемником, с помощью которого она поднимает или опускает баржи с палубы до уровня воды. Лихтеровозы способны перевозить до 246 барж, содержащих по 832 т груза. Плавбаза никогда не входит в порт, а находится на рейде внепортовых сооружений.

Суда ролкерного типа дают возможность автомобилям, тягачам въезжать через нос или корму. Ролкеры служат формой взаимодействия различных видов транспорта, при которой автомобили не разгружаются и перевалка грузов отсутствует. На ролкеры можно грузить все виды автомобилей.

Паромная переправа позволяет также без перегрузки транспортировать до 100 вагонов одновременно.

Для перевозки сырой нефти и других наливных грузов используются *танкеры* с различной грузоподъемностью. Наибольшую трудность испытывают порты крупнотоннажных танкеров и супертанкеров. Для них необходимо сооружение специальных портов с глубоководными подходами, а также терминалов с большими емкостями для перекачки груза.

Доля грузооборота *железнодорожного транспорта* в мировой внешней торговле составляет почти четверть от его общего объема.

Регулирование железнодорожных перевозок в Европе осуществляется на основе КОТИФ (Конвенция о международных перевозках по железной дороге, СОТИФ, 1980, в редакции 1999 г.), представляющего собой соглашение западноевропейских железных дорог по перевозке грузов и пассажиров, фактически договорный акт по координации деятельности железных дорог.

Более 10% мирового грузооборота в настоящее время приходится на *воздушный транспорт*. Следует отметить, что наиболее быстрыми темпами доля авиации в мировых перевозках росла в 1980-е гг.: с 1% в 1985 г. до 10% в 1992 г.

С целью решения проблем коммерческой и технической эксплуатации воздушного транспорта, обеспечения безопасности полетов в 1944 г. в Чикаго 52 государства подписали Конвенцию

о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Для решения коммерческих вопросов, сглаживания конкуренции и расширения взаимодействия авиакомпаний на международных воздушных линиях в 1945 г. была создана специализированная неправительственная организация — Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association — IATA). Она координирует деятельность между авиакомпаниями, регулирует коммерческие соглашения между ними, совершенствует систему установления тарифов на мировом рынке воздушных перевозок.

В дополнение к IATA в 1947 г. была создана Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization — ICAO), представляющая собой специализированное учреждение Организации Объединенных Наций (ООН). ICAO предназначена для осуществления международного сотрудничества в гражданской авиации с целью обеспечения безопасности, регулярности и экономической эффективности международных воздушных сообщений.

Большое значение имеет порядок определения ответственности авиации за утрату, недостачу или повреждение груза в процессе перевозки. Ответственность определяется основными положениями Варшавской конвенции 1929 г. с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г. (Гаагский протокол). В настоящее время в практике международных воздушных перевозок Варшавско-Гаагская система ответственности авиаперевозчика получила признание большинства стран мира.

Автомобильный транспорт. В 1956 г. Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН была разработана Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов автомобильным транспортом, позволяющая определить и регулировать основные коммерческие условия международных автомобильных грузовых перевозок.

Для перевозки грузов между странами используются в основном большегрузные автомобили с кузовом фургона типа. Некоторые виды автомобилей имеют фургоны, оборудованные

холодильными установками, что позволяет им перевозить скоропортящиеся грузы на международных автотрассах.

Трубопровод представляет собой транспортное средство, вмещающееся с путем, по которому перемещается груз. В международных сообщениях в основном используются трубопроводы, по которым транспортируются газ, нефть и продукты ее переработки. Имеется несколько трансконтинентальных трубопроводов, перекачивающих нефть, нефтепродукты и газ из азиатской части России через Украину и Беларусь в Западную Европу.

Транспортные связи Восток-Запад. Характерной чертой сотрудничества Восток-Запад в области транспорта становится распространение европейских и всемирных транспортных систем в восточную часть Европейского континента.

В 1965 г. основано международное общество контейнерных перевозок “Интерконтейнер” (International Company for the Transport by Transcontainers, Intercontainer), коллективные члены (железные дороги) которого находятся в 13 странах Европы. “Интерконтейнер” создан с целью содействия развитию контейнерных перевозок по железным дорогам путем организации специальных грузовых поездов и трансевропейских контейнер-экспрессов. С 1993 г. общество объединилось с международным железнодорожным обществом по перевозке скоропортящихся грузов “Интерфриго” (International Railway-owned Company for Refrigerated Transport, Interfrigo, 1949). Объединение названо “Интерконтейнер-Интерфриго”.

В настоящее время в Содружестве Независимых Государств (СНГ) имеется ряд совместных проектов по укреплению и модернизации инфраструктуры *пяти транспортных коридоров Восток-Запад в Европе.*

1. Северный включает морские линии в Балтийском море и сухопутные в Скандинавии — порты Балтики и Санкт-Петербург.

2. Центральный проходит через Польшу на Москву. В этом коридоре намечено построить скоростную железнодорожную магистраль Берлин — Москва через Варшаву — Минск и железнодорожную линию с европейской шириной колеи (1435 мм)

Брест — Москва. На остальных железнодорожных магистралях в СНГ ширина колеи составляет 1520 мм. Такая же ширина полотна на железных дорогах Финляндии и Монголии.

3. Центральнo-южный коридор проходит по территории Украины, Венгрии, Чехии, Словакии, Австрии, Северной Италии и решает следующие задачи:

— региональная интеграция стран, по территории которых они проходят;

— обеспечение связи между странами Южной, Центральной и Восточной Европы, включая Украину;

— обеспечение связи этих стран с транссибирским транзитным путем и со странами Ближнего Востока.

В центрально-южном коридоре имеются автомобильные, трубопроводные и железнодорожные линии. Пограничные станции Чоп, Батьево, Ужгород являются воротами в Украину на этом коридоре. За год через них проходит более 40 млн т грузов, что превышает грузооборот большей части основных морских портов.

Закарпатская область Украины имеет уникальное географическое положение, так как граничит с четырьмя странами и имеет подходы к важнейшим транскарпатским перевалам. Эти уникальные условия создают возможность для развития в Закарпатской области международного центра по комплексным транспортным, экспедиторским, торговым, финансовым, информационным и прочим услугам, которые соответствуют современному понятию транспортного бизнеса.

4. Рейнско-Дунайский коридор — канал Рейн — Майн — Дунай — является проектом перспективных возможностей в транспортировке грузов по Дунаю всем придунайским странам.

5. Южный коридор охватывает бассейн Черного моря и прибрежные транспортные пути.

4.2. Транспортное страхование

Договор транспортного страхования заключается добровольно. Но в практике внешней торговли фактически все внеш-

неторговые грузы страхуются, так как в процессе транспортировки они более всех остальных грузов подвергаются рискам разного рода.

В соответствии с договорами транспортного страхования груза страховая компания (страховщик) обязуется за определенную плату при возникновении оговоренных в договоре опасностей, случайностей, форс-мажоров, которые обрушиваются на груз, выплатить страхователю или лицу, в пользу которого заключен договор, возникший ущерб.

Объектом транспортного страхования могут быть как сам груз, так и имущественные интересы, юридически связанные с перевозимым грузом, например, ожидаемая прибыль и комиссия, фрахт и прочие расходы в связи с перевозкой.

Страхователем может быть собственник груза, залогодержатель или перевозчик. Объектом страхования является интерес страхователя в сохранении имущества. Документами для доказательства интереса при страховании груза являются коносаменты, железнодорожные накладные и другие перевозочные документы, фактуры, счета.

При заключении договора страхования указываются “события” и “опасности”, при наступлении которых убытки возмещаются страхователю.

Страхование грузов во внешней торговле имеет большое значение для внешнеэкономической деятельности, так как оно дает возможность возместить убытки, возникающие из-за гибели ценностей. И хотя размеры платежей за страхование равны всего лишь доле процента или 1–2% стоимости товара, валютные поступления от страхования составляют существенные суммы.

В настоящее время при выполнении международных перевозок применяются два вида страхования: обязательное и добровольное. Цель страхования заключается в создании для грузовладельцев и пассажиров гарантии компенсации возможных при транспортировке убытков, возмещение которых только за счет перевозчика может оказаться невозможным либо из-за его банкротства, либо из-за значительных судебных затрат. К услугам

страхования также прибегают и сами перевозчики для возмещения потерь по причине аварий на транспорте.

Моментом для начала исполнения права страхователя на получение страхового возмещения служит наступление страхового случая. Обязанности страхователя изложены в Кодексе торгового мореплавания (гл. XV “Договор морского страхования”) и Правилах транспортного страхования грузов, разрабатываемых в соответствии с законодательством РФ.

Основная обязанность страховщика должна точно соответствовать праву страхователя и заключается в уплате страхового возмещения при наступлении страхового случая. В случае оплаты полной страховой суммы страхователю все права на застрахованное имущество переходят к страховщику. В то же время страховщик, выплативший всю страховую сумму, имеет право отказаться от приобретения прав на застрахованный объект.

Одним из видов транспортного страхования является **страхование фрахта** (англ. freight — фрахт, груз) — страхование платы за перевозку груза. В зависимости от условий оплаты фрахта в качестве страхователя могут выступать владелец груза, перевозчик (судовладелец) либо тот и другой вместе. Страхование фрахта обычно включается в договор страхования груза.

Договор страхования может быть заключен фрахтователем либо в свою пользу, либо в пользу фрахтовщика, которому в конечном счете должны быть компенсированы убытки от гибели или повреждения судна. Если риск случайной гибели или повреждения судна остается на фрахтовщике, страховой интерес в судне у фрахтователя отсутствует. Фрахтовщик в подобной ситуации заинтересован в страховании фрахта, который он может заработать в связи с использованием судна и который он утрачивает вследствие гибели или повреждения судна, повлекших его вывод из эксплуатации.

Таким образом, в страховании фрахта бывает заинтересован как судовладелец, так и грузовладелец, смотря по тому, кто из них может утратить право на взыскание (либо наоборот, об-

ратное истребование) фрахтовых платежей. Это предопределяется условиями фрахта.

Если доходы от фрахта не зависят от сохранности доставки товаров в порт назначения, то стоимость фрахта декларируется как часть стоимости груза и считается застрахованной в рамках страхования груза.

Если доходы от фрахта зависят от сохранности доставки товаров в порт назначения, то перевозчик страхует фрахт как часть стоимости судна.

Страхование средств транспорта (каско). Страхование *каско* подразумевает страхование только самих средств транспорта (в комплектации завода-изготовителя) и не включает в себя страхование пассажиров, перевозимого имущества, ответственности перед третьими лицами и т. д.

Страхование средств транспорта: судов, самолетов, автомашин и т. п. — проводится на случай наступления страховых событий (рисков), предусматривающих по выбору страхователя полное или частичное покрытие ущерба, причиненного повреждением, уничтожением или утратой транспортного средства.

Независимо от выбранного варианта страхования не возмещаются убытки, произошедшие в результате военных действий, введения военного положения, гражданских волнений, радиоактивного заражения.

Страхование судов торгового флота. В соответствии с ГК РФ имущество (включая судно и груз) может быть застраховано только в пользу лица (страхователя или выгодоприобретателя), имеющего основанный на законе, ином правовом акте или договоре интерес в сохранении этого имущества. Договор страхования, заключенный при отсутствии у страхователя или выгодоприобретателя такого интереса, является ничтожным.

Страховой интерес в судне принадлежит прежде всего его собственнику, а применительно к судам, находящимся в государственной или муниципальной собственности, — государственному или муниципальному унитарному предприятию, за которым судно закреплено на праве хозяйственного ведения либо,

если речь идет о казенном предприятии, — на праве оперативного управления.

Именно собственник несет риск случайной гибели или повреждения судна, который с помощью договора морского страхования может быть переложен на страховщика.

Судовладельцем признается помимо собственника лицо, эксплуатирующее судно на ином законном основании.

При страховании судна страхователь должен сообщить точные сведения о судне (в частности, тип судна, название, год постройки, флаг судна, кто является собственником судна, класс, присвоенный ему органами технического надзора и классификации судов, тип энергетической установки, валовую вместимость судна) и указать:

- а) страховую сумму;
- б) желательные условия страхования;
- в) при страховании на рейс — пункты начала и окончания рейса, его продолжительность и пункты захода, а при страховании на срок — район плавания и срок страхования.

Помимо информации, запрошенной страховщиком, страхователь обязан сообщить страховщику и все другие известные ему сведения об обстоятельствах, имеющих существенное значение для суждения о степени риска. Так, если судно, о страховании которого идет речь, направляется в Арктику или Антарктику, существенным следует признать наличие у него ледового класса. На безопасность судна влияет также характер перевозимых на нем грузов (например, их взрыво— или пожароопасность и т. д.). Все эти и иные подобные сведения страхователь обязан сообщить страховщику вне зависимости от запроса со стороны последнего.

Несообщение страхователем указанных выше сведений или сообщение неправильных сведений дает страховщику право отказать в выплате страхового возмещения.

При страховании судна страховая сумма не может превышать его действительной стоимости в момент заключения договора морского страхования (страховой стоимости).

Если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор морского страхования является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Если страховая сумма объявлена ниже страховой стоимости имущества, то размер страхового возмещения уменьшается пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Сумма страховой премии исчисляется с учетом характера и объема страхового покрытия, предусмотренного условиями страхования, степени опасности, угрожающей застрахованному имуществу.

В договорах страхования судна размер страховой премии зависит от возраста судна, наличия у него класса, присвоенного органами технического надзора и классификации судов, флага (национальности), района плавания, рода перевозимого груза, линейной или трамповой формы судоходства и т. д. Уплата премии производится путем единовременного платежа или периодических взносов на счет страховщика в банке.

При выплате страхового возмещения страховщик имеет право потребовать предоставления страхового полиса или другого выданного страховщиком страхового документа. Помимо полиса страхователь (или выгодоприобретатель), предъявляющий страховщику требование о выплате страхового возмещения, должен представить документы, подтверждающие:

- а) свой интерес в застрахованном имуществе;
- б) наступление страхового случая;
- в) размер убытков, подлежащих возмещению страховщиком.

Для доказательства наличия страхового интереса представляются: для собственника — свидетельство о праве собственности на судно, а в отношении спортивных, прогулочных и иных самоходных судов с главными двигателями мощностью менее 55 кВт и несамоходных судов вместимостью менее 80 т — судовой билет; для лица, эксплуатирующего судно от своего имени

на ином законном основании, — документ, подтверждающий это основание (например, договор фрахтования судна).

Для доказательства наступления страхового случая представляются: морской протест, выписка из судового журнала и другие официальные акты с указанием причины страхового случая. В случае пропажи судна без вести — достоверные свидетельства о времени выхода судна в плавание из порта отправления, а также о неприбытии его к месту назначения в срок, установленный для признания судна пропавшим без вести.

Размер убытков, подлежащих возмещению страховщиком, подтверждается актами осмотра груза аварийным комиссаром страховщика, актами экспертизы, оценки и т. п. документами, составленными согласно законам или обычаям того места, где определяется сумма убытка, оправдательными документами на произведенные расходы (например, счета организаций, выполнявших работы по спасанию судна и груза), а в случае требования о возмещении убытков, расходов и взносов по общей аварии — подтвержденным документами расчетом или диспашей.

В случае отчуждения застрахованного судна во время рейса по требованию страхователя договор морского страхования остается в силе до окончания рейса и на приобретателя такого судна переходят все права и обязанности страхователя. Аналогичные последствия наступают и в случае передачи застрахованного судна в пользование и во владение фрахтователю.

Страховщик не несет ответственность за убытки, причиненные умышленно или по грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя (либо его представителя) и за убытки, причиненные вследствие:

— отправки судна в немореходном состоянии, если только немореходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна;

— ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности;

— погрузки с ведома страхователя или выгодоприобретателя (либо его представителя), но без ведома страховщика вещей и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания.

Страховщик не несет ответственность за убытки вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения; за убытки, возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

Страхование контейнеров. Транспортировка грузов в междугороднем и международном сообщении в настоящее время производится, как правило, в контейнерах, на поддонах или паллетах. Наиболее широкое распространение получили контейнерные перевозки, которые широко обеспечены возможностью непрерывной последовательной транспортировки морскими, железнодорожными и автомобильными транспортными средствами.

Страхование контейнеров имеет определенную специфику. *Объектом страхования* здесь являются сами контейнеры как емкости для помещенных в них грузов. Однако, предназначенные для последующего снятия с судов в местах перевалки и перевозки содержащихся в них грузов на других средствах транспорта или для складирования, они не могут быть застрахованы на условиях страхования судов. Различают следующие виды страхования контейнеров:

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

Страховщик не несет ответственности за естественный износ или постепенное ухудшение качества контейнеров, а также за их гибель, повреждения и возможные расходы, вызванные задержкой рейса или естественными свойствами объекта страхования. Страховщик не несет ответственность в тех же случаях, что и при страховании грузов.

В случае продажи (отчуждения) контейнера страхование считается аннулированным со дня его продажи. При аннулировании договора страхования со стороны страховщика подле-

жит возврату пропорциональная доля нетто-премии, а при аннулировании договора со стороны страхователя — премия, согласованная сторонами.

2. *Страхование от полной гибели.* Возмещаются 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. При страховании контейнеров (приеме на ответственность и установлении ставки премии) следует учитывать, что стоимость с каждым годом неизменно возрастает.

Кроме страхования контейнеров от гибели или повреждения страховщики принимают на страхование риск гражданской ответственности владельцев или арендаторов контейнеров за вред, который может быть причинен личности или имуществу третьих лиц в связи с использованием контейнеров. Покрытие предоставляется на условиях страхования гражданской ответственности с учетом специфики объекта страхования. Страхование контейнеров производится либо на условиях страхования от всех рисков, либо на условиях покрытия риска гибели контейнеров, расходов по спасению контейнеров, предотвращению и сокращению убытков и т. д.

Значение страхования судов, грузов, фрахта, контейнеров в системе мировых торговых, транспортных и иных взаимосвязей трудно преувеличить.

4.3. Страхование грузов

Основные риски в международной торговле связаны с транспортировкой товаров, поэтому большое значение имеет транспортное страхование грузов.

Договор *страхования груза* — *карго* — заключается либо на конкретную перевозку определенного груза, либо на опреде-

ленный отрезок времени. В международной практике перевозок действуют традиционные условия поставки товаров, в которых оговариваются вопросы страхования грузов, зафиксированные в международных правилах толкования торговых терминов ИНКОТЕРМС-2010.

По договору страховой компанией на страхование принимаются грузы, перевозимые автомобильным, железнодорожным, авиационным, морским транспортом.

Под *страховой стоимостью* груза понимается его действительная стоимость в месте нахождения груза в день заключения договора страхования. *Страховая сумма* определяется соглашением сторон и не может превышать его страховой стоимости.

Применительно к внешнеторговым грузам целесообразно ориентироваться на правила ИНКОТЕРМС, которые приравнивают к страховой стоимости товаров, приобретенных на условиях CIF или CIP, цену товара, предусмотренную в договоре купли-продажи, плюс 10% и оговаривают, что страхование должно быть произведено в валюте договора купли-продажи.

Договор страхования заключается как на разовую перевозку груза, так и на несколько перевозок, осуществляемых на протяжении длительного периода (например, в течение года). В последнем случае заключается генеральный договор страхования. При этом груз считается застрахованным с момента начала движения независимо от выполнения формальностей по представлению документов в страховую компанию (заявления, копий перевозочных документов и т. д.).

В соответствии с договором страховая компания предоставляет страхователю гарантию возмещения ущерба в случае повреждения или утраты имущества при наступлении страховых случаев по следующим группам рисков:

1. "*С ответственностью за все риски*". По договору страхования, заключенному на этом условии, страховыми случаями признаются гибель, утрата или повреждение всего груза либо его части, произошедшие по любой причине, носящий случайный характер. В этом случае возмещаются:

а) убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, произошедшие по любой причине;

б) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению и сохранению груза, а также по предупреждению дальнейших его повреждений.

2. *“С ответственностью за частную аварию”*. Страховыми случаями являются повреждение либо гибель всего или части груза вследствие следующих причин:

— пожара или взрыва;

— крушения или столкновения транспортных средств между собой, их удара о неподвижные или подвижные предметы;

— падения летательных аппаратов или их частей;

— разрушения мостов, тоннелей, других транспортных коммуникаций, складских помещений и других строений и конструкций, включая прорывы дамб, трубопроводов и путепроводов;

— пропажи транспортного средства без вести;

— обвала горных пород, оползня, провала участков земной поверхности, схода снежных лавин, селевых потоков;

— удара молнии, землетрясения, вулканического извержения, наводнения, цунами, урагана, бури и других стихийных бедствий;

— проникновения внутрь судна забортовой воды и подмочки груза, находившегося в трюме или в закрытом контейнере на палубе;

— падения груза (в том числе за борт) вследствие непредвиденных событий при погрузке, укладке, выгрузке и заправке перевозочного средства топливом;

— пожертвования грузом при общей аварии и спасании; подмочки груза при тушении пожара.

3. *“Без ответственности за повреждения, кроме случая крушения”*. По договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от полной гибели всего или части груза, причиненные пожаром, молнией, бурей, вихрем и другими стихийными

бедствиями; крушением или столкновением поездов, судов, самолетов и других перевозочных средств между собой или ударом их о неподвижные или плавающие предметы; посадкой судна на мель, провалом мостов, взрывом, повреждением судна льдом, подмочкой забортной водой, аварией при погрузке, укладке, выгрузке и приеме судном топлива, а также вследствие мер, принятых для спасения или для тушения пожара;

б) убытки вследствие пропажи транспортного средства без вести;

в) все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению и сохранению груза, а также по предупреждению дальнейших его повреждений.

Ответственность по договору страхования начинается с момента, когда груз взят со склада в пункте отправления для перевозки, и продолжается в течение всей перевозки (включая перегрузки и перевалки, а также хранения на складах в пунктах перегрузок и перевалок) до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный склад в пункте назначения, указанном в страховом свидетельстве.

Не возмещаются убытки, произошедшие вследствие:

а) всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями войны, пиратских действий, а также вследствие народных волнений и забастовок, конфискации, реквизиции, ареста;

б) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиоактивного заражения, связанного с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

в) умысла или грубой неосторожности страхователя или его представителя, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов;

г) влияния температуры, трюмного воздуха или особых и естественных свойств груза, включая усушку;

д) упаковки или укупорки грузов с нарушением ГОСТов и ОСТов и отправления грузов в поврежденном состоянии;

- е) пожара или взрыва вследствие погрузки с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика самовозгорающихся и взрывоопасных веществ и предметов;
- ж) недостачи груза при целостности наружной упаковки;
- з) повреждения груза червями, грызунами, насекомыми.

По договорам страхования, заключенным на условиях “без ответственности за повреждения”, кроме того, не возмещаются убытки, произошедшие вследствие:

- а) отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками;
- б) обесценивания груза вследствие загрязнения при целостности наружной упаковки;
- в) выбрасывания за борт и смывтия волной палубного груза или груза, перевозимого в беспалубных судах;
- г) кражи или недостачки груза.

Ставки страховых платежей устанавливаются страховщиком в процентах от страховой суммы в зависимости от стоимости и вида перевозимого груза, вида транспортного средства и других данных, позволяющих определить степень риска при заключении договора.

Договор страхования грузов может быть заключен как по месту расположения страхователя, так и по месту нахождения груза. Договор заключается на основании письменного заявления страхователя. Он вступает в силу на следующий день после уплаты страхового платежа, если иное не предусмотрено в договоре.

При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все возможные меры к спасению и сохранению поврежденного груза, а также к обеспечению права на регресс к виновной стороне и в течение суток известить о случившемся страховщика.

Страховщик обязан не позднее трех дней после получения всех необходимых документов приступить к составлению акта установленной формы.

Генеральный договор страхования перевозок. Возможны два способа страхования грузов:

- операция за операцией (страхование в пути);
- в целом за товарооборот (по генеральному полису).

Второй способ страхования применяется при страховании торговых контрактов, содержащих последовательные отправки груза. Страхователь обязуется оплачивать все погрузки, за которые он несет ответственность по транспортным рискам (покупка ФОБ) или по которым у него есть поручение страховать за счет того, кому будет принадлежать груз (продажа СИФ). Срок действия генерального договора (полиса) обычно не устанавливается и является бессрчным.

По генеральному полису могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока. О каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, страхователь обязан сообщить страховщику необходимые сведения немедленно по его получении: название судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму.

Страхователь не освобождается от такой обязанности, если даже он получит сведения об отправке груза после его доставки в порт назначения в неповрежденном состоянии. Перечень сведений конкретизируется в самом генеральном полисе.

Страхование импортных грузов действует, как правило, до момента прибытия товара на пограничный пункт. Для страховой защиты груза на период дальнейшей перевозки необходимо заключить другой договор страхования.

При страховании груза или ожидаемой прибыли страховщик не несет ответственность за убытки, если докажет, что они причинены:

- умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя (либо его представителя). Это правило предусматривает ситуации, когда страхователь и отправитель (получатель) груза не совпадают в одном лице;

- вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других);

- вследствие ненадлежащей упаковки.

Если страхователь (выгодоприобретатель) предпочел истребовать компенсацию убытков от страховщика, то в силу закона к последнему переходит принадлежащее страхователю право на взыскание убытков с причинителя убытка. Закон, обязывая страховщика возместить страхователю (выгодоприобретателю) такие убытки, в то же время предусматривает переход к страховщику соответствующего права страхователя (выгодоприобретателя) по отношению к причинителю. Этот переход права именуется *суброгацией*.

Страховой интерес в грузе имеет в первую очередь его собственник как лицо, несущее риск случайной гибели или повреждения своего груза. Вместе с переходом права собственности на груз к его приобретателю переходят права и обязанности в обязательстве по страхованию груза. В договоре поставки товаров обычно оговариваются базовые условия поставки, предусматривающие, в частности, с какого момента риски по владению товаром переходят с продавца на покупателя.

Расходы по страхованию груза возлагаются на продавца или покупателя в зависимости от условий договора купли-продажи. Например, во внешнеторговых сделках ФОБ, ФАС о страховании товара должен заботиться покупатель, а в сделках СИФ — продавец, в связи с чем затраты на страхование включаются в цену товара.

Неисполнение этой обязанности считается в международной коммерческой и юрисдикционной практике грубым нарушением договора купли-продажи и дает покупателю право отказать от принятия незастрахованного товара, даже если последний был в полной сохранности доставлен в пункт назначения.

При заключении страхового договора возможны два варианта взаимоотношения сторон.

Вариант 1:

1. Заключение генерального договора между страхователем и страховщиком по грузоперевозкам по риску, оговоренному сторонами.

2. Оплата страхователем авансового платежа на расчетный счет страховщика (за месяц вперед, за квартал вперед, за полугодие вперед — по выбору страхователя).

3. Предоставление страхователем страховщику заявления установленной формы на каждую грузоперевозку.

4. Списание страховщиком денежных средств с авансового платежа страхователя на основании заявления.

5. Отчет страховщика перед страхователем об остатке денежных средств на авансовом платеже последнего (еженедельно, ежемесячно, ежеквартально — по выбору страхователя).

6. Обмен оригиналами полисов между сторонами в оговоренные в генеральном договоре сроки, так как для любой отдельной грузоперевозки страховщик оформляет страховой полис в двух экземплярах (по одному для каждой из сторон).

Базовый страховой тариф по грузоперевозке автомобильным, железнодорожным и авиационным транспортом по генеральному договору составит от 0,25 до 0,35% стоимости груза независимо от маршрута следования (исключая дополнительные погрузки-выгрузки и временное хранение груза на промежуточных складах).

Вариант 2:

1. Представление страхователем страховщику заявления установленной формы на каждую грузоперевозку.

2. Подписание полиса страхователем и страховщиком по отдельной грузоперевозке по риску, оговоренному сторонами.

3. Оплата страхователем отдельной грузоперевозки по выставленному страховщиком счету.

В этом случае базовый страховой тариф определяется непосредственно на каждую грузоперевозку.

При страховании грузов в страховой компании ограничения для принятия на страхование отсутствуют (на страхование может быть принят любой груз, если это специально оговорено в договоре); полностью возмещаются убытки; при продлении договора страхования на следующий год клиент имеет право на скидку до 5% за каждый год; существует возможность со-

хранения скидок, накопленных в других страховых компаниях, при заключении договора страхования с выбранной компанией.

4.4. Страхование грузов при смешанном транспортном страховании

В настоящее время имеют место перевозки грузов в смешанном сообщении (участвуют несколько видов транспорта). Они позволяют осуществлять перевозку груза “от склада до склада”. При этом происходит увеличение числа перевалочных пунктов и усложняется система коммерческо-правового и страхового обеспечения.

Основным моментом перевозок является контроль над продвижением грузов по всей транспортной сети. Смешанные перевозки называются интермодальными. Способ транспортировки обеспечивается на основе специальных грузовых мест. Одно из преимуществ смешанных перевозок заключается в их оформлении *единым сквозным документом* (договор на смешанную перевозку).

Договор на смешанную перевозку грузов заключается международным транспортным экспедитором с транспортными компаниями. Международный транспортный экспедитор координирует все действия по доставке груза, обеспечивает его приемку и сдачу, т. е. несет полную ответственность за организацию перевозки и сохранность груза.

Договор на смешанную перевозку регулируется Унифицированными правилами в отношении комбинированного транспортного документа от 1973 г.

Методы управления перевозочным процессом предусматривают:

- использование контейнеров и биг-бэгов (мешки, мягкие контейнеры);
- использование перевалочных и перегрузочных портов;
- укрупнение партий груза и, как следствие, использование крупных судов;

— контроль за стивидорными (погрузочно-разгрузочными) работами;

— введение системы EdFact (электронный обмен информацией в управлении, торговле и транспорте).

Первоначально в смешанных перевозках преобладали морские перевозки. В дальнейшем потребовалось сотрудничество с железнодорожными и частными диспетчерскими автомобильными компаниями. В настоящее время морской транспорт составляет около 70% в смешанных перевозках, по 10% приходится на железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт. Около 3% перевозок приходится на речной транспорт.

В международных смешанных перевозках выделяют основные транспортные системы.

1. *Контейнерная* — наиболее распространенная (75–85% объема). Основана на строжайшей унификации и стандартизации технических средств (основной парк — 90% — составляют крупнотоннажные 20- и 40-футовые контейнеры). Применение контейнеров повышает производительность труда в 6–10 раз, на морском транспорте — в 30 раз по сравнению с ручной обработкой грузов. К ее достоинствам можно отнести: исключение физического труда на грузовых операциях, сокращение простоев подвижного состава, практически полное исключение утраты и повреждения грузов, минимизация затрат на изготовление тары, сокращение грузовой массы, находящейся в процессе транспортировки. Среди недостатков системы выделяют: необходимость дополнительных затрат на создание и содержание парка контейнеров, специализированного подвижного состава; дополнительные расходы по возвратной транспортировке пустых контейнеров.

2. *Трейлерная* — система доставки грузов укрупненными местами (трейлерами). Основными грузами для данной системы являются крупногабаритные и тяжеловесные грузы, в том числе автомобили. К недостаткам системы относятся низкий уровень использования грузоподъемности подвижного состава, а также дороговизна специальных судов для перевозок. Общий объем перевозок — до 5%.

3. *Пакетная* — укрупнение грузовых мест с помощью гибких обвязок и поддонов, на которые укладывается груз, образуя пакеты со специальными параметрами. К достоинствам можно отнести крайне низкую капиталоемкость перевозок и возможность пакетирования широкой номенклатуры грузов; к недостаткам — частый разрыв пакетов и повреждение грузов. Общий объем перевозок — до 15%.

4. *Фидерная* — использование судоходными компаниями небольших судов для транспортировки грузов с целью их концентрации в крупных грузовых центрах или с целью вывоза мелких партий для доставки разным отправителям. Достоинства этой системы заключаются в создании загрузки судам линейного судоходства, возможности обработки малых партий товара и исключении простоев в ожидании причалов. В настоящее время является главным методом доставки импортных грузов в Российской Федерации. Общий объем перевозок — 1–2%.

5. *Фрейджерная* (паромные суда) — система доставки грузов укрупненными местами — фрейджерами или товарными вагонами и полувагонами. К недостаткам относятся специализация исключительно на морском и речном транспорте и необходимость капитальных вложений для создания специальных паромных судов. Наиболее известные маршруты паромных перевозок: Босфор — Дарданеллы (пролив), Германия — Дания, Швеция — Финляндия, Гибралтар. Общий объем перевозок — около 2%.

Система мировых транспортных коммуникаций включает следующие перевозки:

— мини-бридж — перевозка грузов по одному морскому консаменту из порта одной страны на судне в порт другой страны, а затем по железной дороге в перевалочный пункт;

— микробридж — перевозка морским путем из иностранного порта в порт назначения, а затем доставка сухопутным транспортом внутреннему потребителю;

— лэнд-бридж — из порта страны 1 морским путем груз перевозят в порт страны 2, затем сухопутным транспортом по

стране 2 до перевалочного пункта, далее доставка морским путем в страну 3.

Около 75% всех грузоперевозок осуществляется с помощью транспортно-экспедиторских и шипчандлерских (от англ. *ship* — судно и *chandler* — мелкий торговец) компаний, которые обеспечивают перевозки грузов, не являясь перевозчиками. При этом 60% грузоперевозок выполняются пятью крупнейшими международными операторами. По данным Международной федерации транспортных экспедиторских ассоциаций (International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA), в настоящее время действует более 40 тыс. компаний (с общим числом работающих 10 млн человек).

В большинстве стран существует национальное законодательство о транспортно-экспедиционной деятельности. Наиболее жесткое — в США и Канаде, где деятельность перевозчика регулируется сразу двумя государственными ведомствами: Федеральной морской комиссией и Комиссией по внутренней торговле. В Российской Федерации отсутствует специальный законодательный акт, а перевозочный процесс регулируется ч. 2 Гражданского кодекса РФ, Воздушным кодексом РФ, Кодексом торгового мореплавания РФ, Уставом железнодорожного транспорта РФ и нормативными документами Министерства транспорта РФ, основной функцией которого и является организация перевозочной деятельности на территории РФ.

Между сторонами заключается договор транспортной экспедиции в виде долгосрочного контракта на организацию транспортно-экспедиторских услуг или в виде разового экспедиторского поручения на выполнение одной или нескольких услуг с обязательным акцептом поручения экспедитором. Экспедиторские поручения выдаются: на организацию перевозки за счет клиента, но от имени экспедитора; уплату фрахта, корабельных, маячных и других сборов; заключение договора фрахтования; организацию стивидорных и тальманских работ (слежение за приемкой груза); аренду и субаренду дополнительных судов.

4.5. Клубы взаимного страхования

Морское страхование, единое по своей экономической сущности, в ходе своего исторического развития в международном судоходстве получило воплощение в следующих организационных формах: *договорного страхования* и *взаимного страхования*, заключающегося в том, что страхователи (судовладельцы) создают общий имущественный страховой фонд, из которого возмещаются убытки, возникающие у того или иного страхователя.

Если договорное страхование является первым и наиболее древним из всех видов страхования (оно фактически возникло вместе с морским торговым судоходством), то взаимное морское страхование появилось лишь немногим более 100 лет назад как реакция судовладельцев на условия договора морского страхования, оставляющего вне страховой защиты значительный объем ответственности судовладельцев, возникающей в процессе мореплавания и перевозок грузов морем.

Взаимное страхование представляет собой способ, с помощью которого судовладельцы защищают себя от убытков, оставляемых “договорными” страховщиками на риске самих страхователей-судовладельцев. Поэтому в международном торговом судоходстве наибольшим образом гарантируют свои имущественные интересы те судовладельцы, которые сочетают страхование на договорных началах с участием во взаимных страховых обществах, называемых Protecting and Indemnity Clubs, или P&I Clubs.

Первый клуб был основан в 1855 г. и предоставлял судовладельцам страховое покрытие ответственности за столкновения судов и перед пассажирами.

Название P&I Clubs объясняется историческими причинами. Первоначально возникновение таких клубов или ассоциаций было обусловлено тем, что в Англии страховщики по договору морского страхования ограничивают свою ответственность только $\frac{3}{4}$ убытка, причиненного другому судну при столкновении. Невозмещенными остаются 25% ущерба. Это побудило су-

довладельцев, заинтересованных в полной страховой охране своих имущественных интересов, прибегнуть к организации взаимных страховых обществ, чтобы убытки, постигшие кого-либо из членов клуба и не возмещаемые по договору морского страхования, компенсировать на коллективной основе.

Так возникли взаимные общества по страхованию корпусов судов (The Mutual Hull Underwriting Association), послужившие прообразом современных P&I Clubs. В последующем эти общества стали принимать на страхование не только 25% ущерба, причиненного другому судну при столкновении, но и ряд других рисков, таких как ответственность судовладельца за вред, причиненный лицам судового экипажа, пассажирам, береговым рабочим, а также за убытки от повреждения судном портовых сооружений и другие убытки, связанные с эксплуатацией судов и объединяемые общим названием *protecting risks* (защитные риски). Соответственно и общества, занимающиеся страхованием таких рисков, назывались *клубами защиты* (Protecting Clubs).

По мере прогрессирующего развития перевозок грузов морем судовладельцы стали испытывать все более настоятельную необходимость в страховой защите своих имущественных интересов, связанных с ответственностью за сохранность перевозимых грузов; с использованием судов для перевозки грузов; с различными штрафами, налагаемыми на судовладельцев вследствие ошибок и упущений капитана и членов экипажа таможенными, иммиграционными, санитарными или местными властями; с общеаварийными расходами, причитающимися с груза или судна, когда общая авария вызвана небрежностью морского перевозчика, и т. д.

Подобного рода риски стали принимать на себя клубы возмещения (Indemnity Clubs). В последующем эти клубы (ассоциации) постепенно слились в единые клубы взаимной защиты и возмещения (Protecting and Indemnity Clubs). Однако до сравнительно недавнего времени ассоциации сохраняли отдельные страховые фонды для компенсации убытков по защитным и рискам возмещения. В настоящее время указанные страховые

фонды объединены, тем самым утратило практическое значение и разграничение соответствующих рисков, сохранившись лишь в названии соответствующих клубов как дань исторической традиции.

Взаимное страхование ответственности судовладельцев получило широкое распространение в развитых странах мира. Оно широко применяется в Англии, Норвегии, Швеции, США и других странах. Наибольшую известность приобрели английские клубы взаимного страхования, которых в настоящее время насчитывается около 70. Самые крупные из них (например, клуб United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd.) покрывают страхованием суда общим брутто-регистрационным тоннажем около 50 млн.

Клубы взаимного страхования — страховое объединение, создаваемое непосредственно судовладельцами. Руководящий орган клуба — совет директоров, ежегодно избираемый на общем собрании судовладельцев. Текущая работа осуществляется фирмами-распорядителями или управляющим агентом, в чьи функции входят расчет страховой премии, оплата убытков, сюрвейерская работа.

Преимущество взаимного страхования состоит в том, что страхователь предоставляет страховое покрытие на нелимитированной основе, т. е. клубы не ограничивают ответственность перед страхователем заранее оговоренной страховой суммой, кроме страхования экономических рисков. Клубы исходят из того, что набор рисков, принимаемых на страхование, не может повлечь за собой убытка, требующего неограниченного покрытия. В любом случае вероятность такого убытка ничтожно мала. Таким образом, клубы, объявляя нелимитированное покрытие, не позволяют внедряться в этот сектор рынка коммерческим страховщикам и клубам аутсайдеров. Даже если катастрофический убыток возникнет, клуб не понесет крупных убытков по причинам:

— нелимитированная ответственность защищена договором перестрахования, что уточнено в ставке премии;

— при наступлении такого убытка клуб распределяет оплату между всеми членами, взимая дополнительный катастрофический риск.

На практике наиболее катастрофические убытки возникают по экологическим рискам. Поэтому возмещение этих убытков клубы ограничивают максимальной суммой в 500 млн долл. США.

Организация деятельности клубов имеет страновые особенности. В Великобритании большинство клубов построены на интернациональной основе, принимая в свой состав всех желающих судовладельцев независимо от их национальной принадлежности, типа и размеров судов, которыми они владеют. Так, один из клубов, членами которого состоят российские пароходства, объединяет в своем составе судовладельцев более 50 стран. Вместе с тем в Великобритании существует несколько клубов, принимающих на страхование только английские суда, а также один или два небольших клуба, специализирующихся на страховании ответственности судовладельцев, владеющих только определенными типами судов.

Взаимное страхование ответственности судовладельцев в других странах (Норвегии, Швеции, США и др.) обычно организуется на национальной основе, т. е. норвежские, шведские, американские и другие клубы обеспечивают страхование имущественных интересов, как правило, только своих национальных судовладельческих компаний. Несмотря на это, многие норвежские, шведские, японские, американские судовладельцы предпочитают страховать свою ответственность в английских клубах.

Организационная структура английских клубов состоит в следующем. Высший орган — совет директоров, избираемый из представителей судовладельцев — членов клуба. Вся текущая работа и расчеты выполняются специализированными компаниями или фирмами-распорядителями, в руководящий состав которых входят управляющие — высококвалифицированные специалисты в области морского права и судоходства, в том числе в вопросах ответственности судовладельцев. Фирма-распорядитель содержит бюро, подбирает и нанимает штат ква-

лифицированных специалистов в области морского права, коммерческой практики и других специалистов, необходимых для ведения всей текущей работы клуба.

Фирмы-распорядители имеют ряд подразделений, в частности таких, как отдел страхования и страховых премий, отдел рассмотрения и оплаты претензий и др. Общий контроль над деятельностью фирм-распорядителей осуществляет совет директоров клуба. Фирма-распорядитель за выполняемую работу получает от клуба вознаграждение в виде определенного процента комиссии от общей суммы страховых премий, оплачиваемых судовладельцами-членами клуба.

В крупных портах различных стран клубы имеют своих представителей, которые по просьбе капитанов судов присутствуют при осуществлении грузовых операций, а в тех случаях, когда возникают основания ожидать предъявления к судовладельцу претензий, они приглашают сюрвейеров для производства осмотра и определения размера убытков. Они также принимают меры по наведению порядка при осуществлении погрузочно-разгрузочных операций и по обеспечению сохранности грузов.

Финансовую базу клубов составляют фонды, образуемые из страховых взносов и расходуемые на оплату претензий к судовладельцам — членам клуба и административных издержек.

Страховые взносы члены клуба оплачивают по ставкам страховых премий, устанавливаемых по определенной схеме и методике. Изначально ставки страховых премий устанавливались за одну брутто-регистрационную тонну судна или судов независимо от прочих факторов (тип, размер судна и т. п.). В результате у части судовладельцев систематически получался доход от членства в клубе, так как их страховые взносы оказывались меньше фактических убытков, оплачиваемых клубом, а у другой части — больше. В настоящее время ставки страховых премий устанавливаются клубами в зависимости от так называемых страховых тонн. При этом с помощью определенных скидок или надбавок учитываются брутто-регистрационный тоннаж судна,

а также тип и размер судна, район плавания, объем страховых рисков, национальное законодательство в отношении определения ответственности судовладельца за действия членов экипажа и других лиц, связанных с работой судна, индивидуальная репутация судовладельца и т. д.

Суда могут быть застрахованы на обычных или специальных условиях. При обычных условиях оплата страховых взносов осуществляется в виде авансовых и дополнительных взносов. В начале каждого полисного года совет директоров клуба устанавливает размер авансового взноса (обычно 65–70% сумм, необходимых для оплаты всех претензий и административных издержек за данный год), который должен оплачиваться в определенные дни в текущем году (как правило, он вносится двумя равными платежами 20 февраля и 20 августа). В соответствии с правилами клубов полисный год начинается с полудня 20 февраля и заканчивается в полдень 20 февраля следующего календарного года. Лишь в некоторых клубах, например в ассоциации Through Transit Marine Mutual Assurance Association Ltd., полисный год совпадает с календарным годом — с 1 января по 31 декабря.

Если после окончания полисного года окажется, что сумма всех оплаченных и рассматриваемых, но еще не оплаченных претензий и расходов на административные нужды превышает сумму авансовых страховых взносов, то дополнительные взносы устанавливаются по тому же принципу, что и авансовые, и оплачиваются в сроки, устанавливаемые советом директоров.

Суммы взносов, не требующиеся немедленно на оплату текущих расходов, обычно инвестируются клубами, и доходы от них вместе с очередными взносами расходуются на оплату претензий.

По истечении трех с половиной лет со дня окончания каждого полисного года (когда имеется возможность точно установить суммы предъявленных и оплаченных претензий) окончательно определяется размер страховых взносов за соответствующий полисный год. Если сумма полученных взносов (авансо-

вых и дополнительных) превышает общую сумму оплаченных претензий, то по решению совета директоров излишек возвращается членам клуба либо перечисляется в резерв клуба и финансовая отчетность за этот полисный год закрывается.

При специальных условиях страхования клубы принимают на страхование суда по твердым ставкам. В этом случае члены клуба оплачивают страховые взносы дважды в год (в те же сроки, что и авансовые взносы при обычных условиях) и никакие дополнительные взносы не взимаются.

Как правило, твердые ставки страховых премий устанавливаются в несколько завышенном размере, чтобы избежать взыскания дополнительных платежей в последующем. Преимущество твердых ставок состоит в том, что они позволяют заранее точно планировать эксплуатационные издержки и по истечении полисного года закрывать финансовую отчетность за год.

Однако страхование на условиях оплаты твердых ставок применяется клубами только при определенных условиях:

- судовладельцем является государственная организация;
- в качестве судовладельца выступает фрахтователь судна, который желает застраховать свою ответственность на период владения судном;
- в некоторых других случаях, предусмотренных в правилах клубов, например, судно работает только на Великих озерах и реке Св. Лаврентия.

Правилами клубов иногда допускается снижение размера страховых взносов. Так, если застрахованное в клубе судно находится в порту более 30 дней, то страховые взносы судовладельцев за этот период времени устанавливаются в следующих размерах:

- 50% нормальных взносов — с экипажем и грузом на борту;
- 95% нормальных взносов — без груза и экипажа на борту.

Суда считаются застрахованными с момента, определяемого соглашением с клубом, до окончания полисного года, а если судно состоит в клубе, то сначала до конца полисного года. Правилами клуба допускается страхование судов и на ограни-

ченный период времени, например на три месяца или на один рейс и т. д. Именно на такой основе осуществляется страхование большинства судов Балтийского и других российских пароходств. Для сравнения — линейные суда Австралийской, Новозеландской, Южноамериканской линий вводятся в клуб с момента постановки судна на погрузку и выводятся из него по окончании выгрузки, если судно после этого снимается с данной линии и направляется на выполнение трампового рейса. Такое различие обусловливается тем, что российские пароходства в настоящее время страхуют в клубах только свою ответственность по судам, работающим на некоторых международных грузовых линиях.

В соответствии с правилами клубов страхование утрачивает силу в случае добровольного или принудительного прекращения деятельности организации — члена клуба в случае неуплаты членам клуба платежей, причитающихся клубу, в срок, указанный в специальном письменном предупреждении клуба.

Страхование утрачивает силу в отношении соответствующего судна, если оно целиком или частично отчуждено или заложено без согласования с клубом, либо потерпело фактическую или конструктивную гибель, либо пропало без вести. При этом судовладелец остается обязанным оплатить все суммы, причитающиеся с него клубу за весь текущий полисный год, а клуб обязан возместить убытки по претензиям, возникшим до момента прекращения страхования. Только в случаях фактической или конструктивной гибели судна финансовые обязательства члена клуба ограничиваются временем с начала полисного года до момента прекращения страхования.

Клубы требуют включения в договоры перевозки, заключаемые их членами, а также выдаваемые ими коносаменты, определенных оговорок (например, о том, чтобы договор перевозки был заключен на условиях, предусмотренных Брюссельской международной конвенцией 1924 г. об унификации некоторых правил относительно коносаментов, либо на аналогичных условиях). При отсутствии определенных оговорок соответствующим

щее судно исключается из страхования либо взнос по нему существенно увеличивается.

Функции клубов не ограничиваются страхованием ответственности судовладельцев. По просьбе последних клубы принимают меры по предотвращению ареста застрахованных судов и оформляют в этих целях необходимые гарантии или гарантии клубов.

Клубы также консультируют своих членов по различным вопросам морского права, коммерческой практики и оказывают помощь в составлении проформ коносаментов и других грузовых документов, а также содействуют установлению деловых контактов со стивидорными, агентскими и другими фирмами, обслуживающими соответствующие суда. Все эти услуги оказываются без дополнительной оплаты.

Глава 5. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

5.1. Страхование ответственности перевозчика

Субъектами внешнеэкономической деятельности являются государственные органы, осуществляющие ее регулирование, а также субъекты, которые ведут такую деятельность.

Объектом страхования внешнеэкономической деятельности являются имущественные интересы ее участников.

Страхование ответственности перевозчиков представляет собой отношения по защите имущественных интересов лиц, понесших убытки в связи с осуществлением перевозок пассажиров или грузов.

Перевозчик — транспортное предприятие, которое осуществляет перевозку грузов и/или пассажиров на основании заключенного договора или иного перевозочного документа (коносамента, билета и др.).

Ответственность перевозчика — мера принудительного имущественного воздействия, применяемая на основании законодательства к перевозчику, нарушившему договорные условия или правила перевозки, которая выражается в возмещении потерпевшему нанесенного ущерба.

Страхование проводится на основании договоров, заключаемых в пользу третьих лиц, имущественным интересам которых нанесен ущерб действиями страхователя при эксплуатации транспортных средств, связанной с осуществлением перевозок пассажиров или грузов.

Страхователями по договору страхования ответственности перевозчиков могут выступать юридические лица любой организационно-правовой формы, владеющие на правах собственности, аренды, лизинга, оперативного управления средствами транспорта и занимающиеся их эксплуатацией с целью выполнения перевозок пассажиров или грузов на основании лицензии (сертификата) или иного полученного в установленном законодательством порядке официального разрешения на осуществление таких перевозок.

По договору страхования страховщик за полученные от страхователя страховые взносы оплачивает расходы и убытки, которые понес или должен понести страхователь в связи с причинением им третьим лицам убытка в течение срока действия договора. При этом ответственность возникает при эксплуатации принадлежащих ему и указанных в договоре средств транспорта.

В договоре же оговариваются страховые случаи, при которых ущерб третьим лицам подлежит возмещению в соответствии с нормами законодательства РФ, других государств или международного права. При этом объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью в порядке, установленном нормами законодательства, возместить названный ущерб.

Страховым риском, на случай наступления которого проводится страхование, является причинение оговоренного ущерба третьим лицам в результате деятельности страхователя в качестве перевозчика.

Страховым случаем в страховании ответственности перевозчиков считается документально зафиксированное событие, повлекшее за собой причинение оговоренного ущерба третьим лицам и являющееся основанием, в соответствии с нормами законодательства, для предъявления третьими лицами требований к страхователю о возмещении данного ущерба, а также непосредственно связанное с эксплуатацией принадлежащих страхователю и указанных в договоре страхования средств транспорта.

Страховыми случаями по договору могут выступать:

— телесное повреждение, заболевание или смерть пассажиров, находящихся на застрахованном средстве транспорта в связи с несчастными случаями, авариями и другими событиями, связанными с эксплуатацией данного средства транспорта;

— утрата или повреждение багажа пассажиров вследствие событий, за последствия которых несет ответственность страховщик в соответствии с законодательством;

— утрата, недостача или повреждение груза, предназначенного к перевозке, перевозимого или перевезенного на застрахованном средстве транспорта, по причинам, за которые страхователь несет гражданско-правовую ответственность.

Спецификой внешнеэкономической деятельности является то, что взаимодействие участников может подчиняться правовому регулированию различных стран, а также международному правовому регулированию. Страхование ответственности перевозчиков проводится на основе требования международных соглашений, регулирующих условия перевозок в соответствии с видом используемого транспортного средства. При перевозке грузов действуют единые международные принципы, определяющие границы ответственности перевозчиков:

— перевозчик несет ответственность за доверенный груз в “разумных пределах”;

— перевозчик при определенных условиях освобождается от ответственности (форс-мажорные обстоятельства);

— нет причин для освобождения перевозчика от ответственности, есть только финансовые ограничения.

Страхование ответственности перевозчиков включает в себя ряд видов страхования:

— по типам транспортных средств, на которые распространяется страхование;

— по категории лиц, при нанесении ущерба которым наступает ответственность страховщика;

— в зависимости от того, в отношении каких перевозок действует страховая защита — внутренних или международных.

По типам транспортных средств, на которые распространяется страхование, можно выделить:

— страхование ответственности перевозчиков водного транспорта (обычно оно называется страхованием ответственности судовладельцев);

— страхование ответственности воздушных перевозчиков (в первую очередь авиационных);

— страхование ответственности автомобильных перевозчиков;

— страхование ответственности железнодорожных перевозчиков.

Каждый из вышеуказанных перевозчиков может нанести ущерб разным группам лиц, а потому договоры страхования заключают на случаи:

— нанесения вреда жизни и здоровью пассажиров;

— причинения ущерба багажу пассажиров;

— утраты, повреждения или неправильной засылки груза, переданного для перевозки;

— нанесения убытков третьим лицам, находящимся вне транспортного средства и не имеющим договорных отношений с перевозчиком.

В практике морских перевозок применяются условия международных конвенций:

— Гаагские правила, принятые в 1924 г. в Брюсселе;

— Гаагско-Висбийские правила, подписанные в 1968 г.;

— Гамбургские правила, принятые в 1978 г. в Гамбурге.

Эти международные соглашения определяют основные понятия и условия международных перевозок. Положения коносаментов отражают требования конвенции, регулирующей данный вид перевозки. В случае ущерба при комбинированной перевозке ответственность определяется соответственно условиям конвенции по виду транспорта, на этапе перевозки которым было констатировано страховое событие. При других условиях ответственность владельца транспортного средства определяется дополнительными положениями коносамента. Различие

между международными конвенциями состоит в ограничениях ответственности и размерах выплат.

Гаагские правила, принятые в 1924 г. в Брюсселе, регламентируют ответственность за ущерб, нанесенный грузам, перевозимым по морю, в соответствии с коносаментом. Эти правила отражены в Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте. Гаагские правила регулируют экспортные перевозки из страны, подписавшей условия данной конвенции. Не действуют они в тех случаях, если коносамент составлен на особых условиях, когда применяется национальное законодательство или Правила Висби.

Гаагские правила предусматривают:

— условия перевозки груза, за исключением животных, экспериментальных грузов, личного имущества и груза на палубе;

— ответственность перевозчика за мореходность судна, за груз во время плавания. Ответственность перевозчика распространяется на убытки в результате грубой неосторожности членов экипажа. Перевозчик освобождается от ответственности в ущербах, произошедших вследствие небрежности в судовладении, а также пожара;

— ответственность ограничена в Великобритании — 100 ф. ст., в США — 500 долл. за одно место.

Гаагские правила Висби, принятые в 1968 г. в дополнение к предыдущим, известны также как “Брюссельский протокол”. Они предусматривают установление лимитов ответственности в денежном выражении за вес и количество мест.

В первом варианте этого соглашения денежной единицей был франк — условная валюта, которая иногда называлась франком Пуанкаре, или конвенционным франком. После принятия Протокола о специальных правах заимствования (Special Drawing Rights Protocol) начиная с 1984 г. лимит ответственности стал устанавливаться в СДР, курс которых в мировых валютах публикуется в финансовых источниках.

СДР (англ. Special Drawing Rights, SDR, SDRs) — искусственное резервное и платежное средство, эмитируемое Меж-

дународным валютным фондом (МВФ). Оно имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах (банкноты не выпускались).

СДР не является ни валютой, ни долговым обязательством. Имеет ограниченную сферу применения, обращается только внутри МВФ. Используется для регулирования сальдо платежных балансов, для покрытия дефицита платежного баланса, пополнения резервов, расчетов по кредитам МВФ. Это платежное средство было создано МВФ в 1969 г. как дополнение к существующим резервным активам стран-членов. Основная цель создания: преодоление парадокса Триффина в рамках Бреттон-Вудской валютной системы — противоречия между международным характером использования и национальной природой валют.

Курс СДР публикуется ежедневно и определяется на основе долларовой стоимости корзины из четырех ведущих валют: доллар США, евро, иена и фунт стерлингов. До введения евро с 1981 г. курс был привязан к корзине из пяти валют: доллара США, немецкой марки, французского франка, иены и фунта стерлингов. Вес валют в корзине пересматривается каждые пять лет.

Некоторые страны применяют эти правила для внутренних перевозок, в других — национальные законодательства приближены к данным международным стандартам. В настоящее время ограничение ответственности составляет 666,67 СДР за 1 место и 1 кг груза.

Правила Висби предусматривают некоторые требования в отношении коносамента, в частности:

- порт погрузки должен находиться на территории страны, ратифицировавшей Правила;
- место выписки коносамента должно находиться на территории страны, ратифицировавшей Правила;
- в коносаменте отражаются Гаагские правила Висби в соответствии с контрактом.

Результатом изменений Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагских пра-

вил) Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. стал консолидированный текст Конвенции (Гаагско-Висбийских правил). Гаагские правила Висби ратифицированы 22 государствами. Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам и обоим протоколам Висби (1968 и 1979 г.) в 1998 г.

Гамбургские правила были приняты в Гамбурге в марте 1978 г. Они существенно изменили объем ответственности, которую несет судовладелец за ущерб, нанесенный грузу во время перевозки. Изменения состоят в следующем:

— перевозчик должен доказать, что предпринял все необходимые меры для устранения происшествия и его последствий. В противном случае он несет ответственность за потерю, ущерб или задержку груза. Исключения, предусмотренные Гаагскими правилами и Правилами Висби, в данном случае не предусматриваются;

— перевозчик несет ответственность за задержку, если грузы не были доставлены в порт разгрузки в установленные сроки или, при отсутствии такого согласования, в сроки, обоснованно необходимые перевозчику с учетом конкретных обстоятельств;

— лимит ответственности составляет до 835 СДР за 1 место или 2,5 СДР за 1 кг. Лимит ответственности за задержку составляет 2,5 стоимости фрахта задержанного груза, но не более полной стоимости фрахта по контракту. Общая ответственность за ущерб и за задержку не должна превышать лимита ответственности за ущерб;

— правила распространяются на все договоры морских перевозок, за исключением чартеров, вне зависимости от наличия коносамента. Они также применяются к железнодорожным накладным;

— правила распространяются на перевозку животных и грузов на палубе;

— правила регулируют все торговые перевозки как по экспорту, так и по импорту в странах, подписавших это соглашение.

Гамбургские правила не ратифицированы крупнейшими морскими державами, такими как Великобритания, Германия,

Швеция, Норвегия, США. Они практически не вступили в силу, поскольку находятся в определенном противоречии с действующими Гаагскими правилами и Правилами Висби.

Перечисленные конвенции предусматривают ответственность перевозчика за ущерб, нанесенный грузу (материальный ущерб). Наряду с ответственностью за сохранность груза перевозчик несет ответственность за физический ущерб: телесные повреждения и смерть пассажиров и служащих. Ограничение ответственности по таким рискам предусматриваются Афинской конвенцией 1974 г. и Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. устанавливает лимит ответственности по телесным повреждениям. За смерть или телесное повреждение перевозчик несет финансовую ответственность в размере 700 тыс. франков за одного пассажира. Если владелец проводит свои основные операции в Великобритании, то ответственность увеличивается до 1525 тыс. франков. Установление такого лимита ответственности стимулирует перевозчика к приобретению страховой защиты. По условиям конвенции предлагается создать гарантийный фонд адекватно осуществляемому обороту.

Во многих морских странах (Великобритания, Франция и др.) при получении лицензии на перевозку пассажиров судовладелец должен доказать свою платежеспособность (свои финансовые возможности) в соответствии с предполагаемым объемом деятельности. Лицензирующий орган обращает внимание на достаточность денег для покупки страховой защиты или для оплаты возможных претензий из собственных фондов. Крупные перевозчики могут позволить себе не иметь страхового обеспечения. Начинаящие перевозчики обязаны приобрести страховые гарантии.

По условиям Афинской конвенции пассажир должен доказать размер ущерба, который финансируется в пределах максимального покрытия — лимита ответственности.

Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. (Лондонская конвенция 1976 г.) устанавливает

финансовые ограничения ответственности перевозчика. Введены два вида ограничений: перед пассажирами (другого судна) и в отношении груза (имущества). В отношении пассажиров данного судна действуют условия покрытия по Афинской конвенции. Для стран, не подписавших Афинскую конвенцию, устанавливается дополнительный лимит ответственности за гибель пассажиров.

Лондонская конвенция 1976 г. (с изменениями 1996 г.) предусматривает установление следующих лимитов ответственности:

— в связи со смертью или телесными повреждениями людей (за исключением пассажиров) для судов, тоннаж которых не более 500 т, — 333 тыс. СДР; для судов, тоннаж которых превышает 500 т, за каждую тонну от 501 до 3000 т — 500 СДР; для судов тоннажем от 3001 до 30 000 т — 333 тыс. СДР, для судов тоннажем от 30 001 до 70 000 т — 250 СДР;

— в связи с другими ущербами: для судов, тоннаж которых не более 500 т, — 167 тыс. СДР; с тоннажем более 500 т за каждую тонну от 501 до 30 000 т — 167 СДР, от 30 001 до 70 000 т — 125 СДР, более 70 000 т — 83 СДР.

Неудовлетворенная претензия в связи с ущербом жизни или здоровью людей в первом варианте может быть решена одновременно с другим ущербом по второму варианту. Общий лимит ответственности определяется путем суммирования ответственности по двум фондам. Лондонская конвенция ратифицирована 26 странами.

Страхование ответственности перевозчика по грузам может быть оформлено специальным договором, предметом которого является ответственность перевозчика в случае ущерба или гибели товара. Гарантия начинает действовать с момента принятия груза на борт до момента его доставки до места назначения. Условия страхования предусматривают установление франшизы. Исключения составляют следующие риски, связанные:

- с перевозкой груза без коносамента;
- перевозкой животных (специальный договор);
- переносом груза без ведома погрузчика;

- перевозкой неразрешенных грузов (контрабанда);
- военные, ядерные риски.

Транспортные компании — профессиональные перевозчики грузов имеют такого рода договоры со специализирующимися в данной области страховщиками.

Условия страхования обычно предусматривают освобождение страховщика от обязанности произвести страховую выплату, если причиненные третьим лицам убытки были вызваны:

- умышленными действиями страхователя и его представителей, нарушениями кем-либо из них правил и требований эксплуатации средства транспорта, противопожарной защиты, хранения горючих или взрывчатых веществ и материалов;

- известной страхователю или его представителям до выхода в рейс непригодностью транспортного средства к эксплуатации либо неготовностью обслуживающего персонала к работе из-за низкого уровня квалификации или физического состояния кого-либо из его числа;

- обстоятельствами, существенно повышающими риск страхового случая, известными страхователю, о которых страховщик не был своевременно поставлен в известность;

- неустранением страхователем в течение согласованного со страховщиком срока обстоятельств, заметно повышающих степень риска, на необходимость устранения которых в соответствии с общепринятыми нормами указывал страхователю страховщик;

- использованием средств транспорта для обучения, участия в соревнованиях, проверки технических характеристик и иных действий, не связанных с деятельностью страхователя в качестве перевозчика;

- эксплуатацией застрахованных средств транспорта в условиях, не предусмотренных их назначением;

- использованием застрахованных средств транспорта вне согласованного в договоре страхования района, если это не вызвано форс-мажорными обстоятельствами;

— перевозкой большего числа пассажиров и большего веса груза, чем это предусмотрено нормами технической эксплуатации;

— эксплуатацией транспортных средств после принятия судом решения о приостановлении деятельности;

— участием застрахованных средств транспорта в контрабандных или иных незаконных операциях;

— действием обстоятельств непреодолимой силы;

— военными действиями, маневрами, иными военными мероприятиями;

— воздействием мин, торпед, бомб, ракет, снарядов, взрывчатых или иных орудий войны (однако страховщик, как правило, несет обязательства по выплате страхового возмещения, если страховой случай наступил вследствие перевозки указанных предметов на застрахованном транспортном средстве в качестве груза);

— пленением, захватом, арестом или задержанием застрахованного средства транспорта в результате военных действий, забастовок и т. п.

— гражданскими войнами, революциями, восстаниями, мятежами, народными волнениями;

— актами саботажа или террористическими актами, совершенными по политическим мотивам;

— забастовками, локаутами и аналогичными событиями;

— конфискациями, реквизициями или аналогичными мерами государственных органов или организаций, принимающих на себя власть или осуществляющих ее, в том числе изданием данными органами и должностными лицами актов, не соответствующих законам и другим правовым актам;

— ионизирующей радиацией, токсичными, взрывчатыми и другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов или отходов, как перевозимых в качестве груза на застрахованном средстве транспорта, так и находящихся вне его;

— умышленными действиями потерпевшего, направленными на наступление страхового случая.

Страхование ответственности судовладельца. В международной торговле перевозки осуществляются в основном морским транспортом, поэтому морскому страхованию уделяется особое внимание.

Основные требования к договору морского страхования содержатся в гл. XV Кодекса торгового мореплавания (КТМ), которая регулирует взаимоотношения сторон договора.

Объектом морского страхования может быть имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием: судно, в том числе находящееся в постройке; груз; фрахт; плата за проезд; арендная плата; прибыль, ожидаемая от груза; заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, а также риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).

Договор страхования ответственности судовладельца обычно покрывает следующие виды ущербов:

— ущербы материальные и личные (телесные), понесенные пассажирами, членами экипажа, портовыми рабочими;

— ущерб, убытки, гибель судна, не связанные со столкновением;

— ущерб, нанесенный судну в процессе буксировки;

— участие в общей аварии, сверх предусмотренных другими условиями покрытия (каско);

— расходы, связанные со спасением человеческой жизни (отклонение от заданного курса);

— затраты, произошедшие в связи с карантинном, объявленным правительством;

— затраты, связанные с юридическими процедурами;

— штрафы, налагаемые в портах.

К числу исключений из страхового покрытия относятся:

— ущерб вследствие умышленных действий;

— перевозка контрабанды;

— убытки, возникшие во время нахождения экипажа на судне;

— использование автотранспорта;

- иски со стороны владельца груза;
- военные риски (покрываются особым договором).

По договорам страхования ответственности судовладельцев страховщики возмещают лишь суммы, выплаченные страхователем другим судовладельцам, которые не были возмещены по договору страхования судов — каско. К ним относятся 25% убытков, связанных с повреждением или гибелью другого судна, и все убытки, связанные с повреждением или гибелью груза и другого имущества, находящегося на судне.

Страховщик вправе потребовать, чтобы грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для предохранения от утраты, недостачи и повреждения, предъявлялись к перевозке в исправной таре и упаковке, соответствующей государственным стандартам и техническим условиям, а грузы, не имеющие установленных для них государственных стандартов и технических условий, — в исправной таре и упаковке, обеспечивающей их сохранность при перевозке и перевалке.

Перевозчик обязан заблаговременно обеспечить техническую пригодность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить его, укомплектовать экипаж и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, обеспечивающие надлежащие прием, перевозку и сохранность груза.

Договор страхования считается заключенным с момента, когда факт страхования подтвержден страховой компанией. После такого подтверждения страхователь выдает страховой полис. Договор страхования может быть заключен на следующих условиях:

- с ответственностью за все риски;
- с ответственностью за частную аварию;
- без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения.

Эти условия разработаны с учетом международной практики, сложившейся в морском страховании грузов, и соответству-

ют, в частности, стандартным условиям, выработанным Институтом лондонских страховщиков.

Условия Института лондонских страховщиков в силу их стандартизации и общепризнанности широко применяются страховыми компаниями большинства стран мира.

По договору страхования, заключенному страховой компанией на условиях с ответственностью за все риски, возмещаются все убытки от повреждения или полной гибели всего либо части застрахованного груза, кроме убытков, произошедших в результате:

— всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, повреждения или уничтожения минами, торпедами, бомбами и другими орудиями, пиратских действий, а также гражданской войны, народных волнений или забастовок, конфискации, реквизиции, ареста и уничтожения грузов по требованию военных и гражданских властей;

— прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации и радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;

— умысла или грубой небрежности страхователя, или выгодоприобретателя, или их представителей, а также нарушения установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов;

— влияния температуры, трюмного воздуха или особых свойств и естественных качеств груза, включая усушку;

— несоответствующей упаковки грузов и отправления грузов в поврежденном состоянии;

— воздействия огня или взрыва вследствие погрузки с ведома страхователя или их представителей, но без ведома страховой компании, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва или самовозгорания;

— недостачи груза при целостности наружной упаковки;

— повреждения груза червями, грызунами и насекомыми;

— несвоевременной доставки грузов и падения цен.

Не возмещаются также всякие другие косвенные убытки страхователя, кроме тех случаев, когда по условиям страхования такие убытки подлежат возмещению по общей аварии.

Под общей аварией понимаются убытки и расходы, причиненные в результате столкновения судов, пожара или взрыва на судне, посадки на мель и т. п., которые распределяются между всеми участниками морского предприятия: судном, грузом и фрахтом.

В международной практике широко применяются *Йорк-Антверпенские правила*, представляющие собой свод сложившихся основных положений об убытках по общей аварии и порядке их распределения. Условия о применении этих правил на случай общей аварии обычно включаются в коносаменты и чартеры с указанием года редакции правил.

По договору страхования, заключенному на условиях с ответственностью за частную аварию, возмещаются:

— убытки от повреждения или полной гибели всего или части застрахованного груза вследствие огня, молнии, бури, вихря и иных стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собой или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортной воды, а также в результате мер, принятых для спасения или тушения пожара;

— убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести;

— убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза в результате несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке грузов и приеме судном топлива;

— убытки, расходы и взносы по общей аварии;

— все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасению груза, а также по уменьшению убытка и установлению его размера, если убыток возмещается согласно условиям страхования.

При страховании грузов на условиях с ответственностью за частную аварию не возмещаются убытки, перечисленные во

всех пунктах, кроме последнего, условий страхования с ответственностью за все риски.

Условия страхования без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения, по объему ответственности, перечню страховых случаев, при которых подлежат оплате убытки, а также по совокупности исключений из страхового покрытия в целом совпадают с условиями страхования с ответственностью за частную аварию. Различия между этими условиями заключаются в том, что по условиям с ответственностью за частную аварию возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза, в то время как по условиям без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения, возмещаются убытки только от полной гибели всего или части груза.

Установление факта и причин страхового случая, размера ущерба, причиненного застрахованному имуществу в результате страхового случая, документальное оформление и оплаты страхования в практике иностранного страхования принято именовать *ликвидацией убытка*.

Ликвидацией убытка завершаются юридические и экономические взаимоотношения страхователя и страховщика, вытекающие из договора морского страхования.

Страховщик вправе путем уплаты страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору страхования. О своем намерении воспользоваться этим правом страховщик обязан уведомить страхователя в течение семи дней со дня получения от него (страхователя) извещения о страховом случае и его последствиях и возместить расходы, произведенные страхователем в целях предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления страховщика.

Страхователь может заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (сделать заявление об абандоне) и получить страховую сумму в случаях:

— пропажи судна без вести, экономической нецелесообразности восстановления или ремонта застрахованного судна (полная конструктивная гибель);

— экономической нецелесообразности устранения повреждения или доставки застрахованного груза в место назначения;

— захвата судна или груза, застрахованного от такой опасности, если захват длится более двух месяцев.

Заявление об абандоне должно быть сделано страховщику в течение шести месяцев после наступления перечисленных обстоятельств. Соглашение сторон, противоречащее этому правилу, недействительно. По истечении шестимесячного срока страхователь лишается права на абандон, но может требовать возмещения убытка на общих основаниях.

По особому соглашению (*генеральному полису*) могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

Страхователь обязан по каждой отправке грузов, попадающей под действие генерального полиса, сообщать страховщику необходимые сведения: наименование судна, на котором отправляется груз, путь следования груза и страховую сумму. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если он получает сведения об отправке грузов после доставки в место назначения в неповрежденном состоянии.

По генеральному полису считаются застрахованными грузы, перевозимые: по морским и водным путям на всякого рода исправных, допущенных к плаванию в данном районе судах; по железной дороге; автомашинами и другими обычно употребляемыми средствами транспорта; воздушным транспортом.

Страхование грузов по генеральному полису оформляется на основании заявления страхователя или иного документа, содержащих необходимые данные. Такое заявление страхователь делает по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса.

Если грузы, подлежащие страхованию по генеральному полису, не будут заявлены на страхование, страховая фирма оставляет за собой право отказаться от оплаты возможного убытка.

5.2. Страхование ответственности таможенных перевозчиков

Действия участников ВЭД, связанных с деятельностью таможенных органов, в том числе и относительно страхования ответственности, регламентируются Таможенным кодексом таможенного союза и Федеральным законом от 27.11.2010 № 311-ФЗ “О таможенном регулировании в Российской Федерации”.

Таможенными перевозчиками являются юридические лица, осуществляющие перевозку товаров, находящихся под таможенным контролем. Первоначально в соответствии со ст. 19 Таможенного кодекса таможенного союза они должны были иметь договор страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товару, вверенному перевозчику по договору перевозки, или по причине нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки. Размер страховой суммы определяется законодательством государств — членов таможенного союза. Протоколом от 16.04.2010, внесшим изменения в Таможенный кодекс таможенного союза, подп. 5 ст. 19 был исключен. Таким образом, в настоящее время договор страхования таможенным перевозчиком может заключаться добровольно.

Договоры страхования гражданской ответственности таможенных перевозчиков заключаются на случай наступления следующих событий:

1. Причинение вреда товарам, вверенным страхователю по договору, вследствие нарушения страхователем обязательства, возникшего из условия договора, в части обеспечения сохранности товаров. При этом событиями, наступление которых может повлечь за собой причинение такого вреда, могут быть, например, дорожно-транспортное происшествие, пожар на транспортном средстве, утрата (пропажа), хищение перевозимого товара, пропажа без вести товара с перевозочным средством и т. п.

2. Причинение вреда третьим лицам вследствие нарушения страхователем иных обязательств, возникших из условий договора. Такими событиями могут быть, например, нарушение условий перевозки товаров, необеспечение условия относительно исключения доступа посторонних лиц к перевозимым товарам, недоставление товара в таможенный орган назначения и т. д.

Страховщики, как правило, не несут ответственности за убытки, если их причинами явились следующие события:

1) нарушение страхователем правовых актов, регулирующих его деятельность. К таким случаям, в частности, могут относиться:

— изменение установленного таможенным органом маршрута следования или места стоянки;

— выгрузка (перегрузка) товаров без ведома таможенного органа или отправителя товара;

— изменение или удаление средств таможенной идентификации;

— вскрытие упаковки и переупаковка товаров;

— перевозка одновременно с товарами, находящимися под таможенным контролем, других товаров;

— выдача товаров и документов на них другим лицам без разрешения таможенного органа;

— оставление товаров без присмотра.

2) естественная убыль или износ товара при нормальных условиях перевозки, а также самовозгорания, брожения, гниения, старения, усушки, коррозии и других естественных свойств товара;

3) несоответствие упаковки перевозимых товаров соответствующим стандартам и отправление их в поврежденном состоянии.

Страховщики также не возмещают убытков страхователя, связанных с уплатой им штрафов, пени, неустоек за нарушение таможенных правил или договорных обязательств с третьими лицами.

Страховая сумма по договорам страхования гражданской ответственности таможенных перевозчиков, как правило, составляет не менее 20 млн руб.

Для заключения договора страхования страхователь представляет страховщику письменное заявление, в котором сообщает следующие сведения:

а) свое наименование, юридический адрес, банковские реквизиты, телефон;

б) срок осуществления деятельности по перевозке грузов, находящихся под таможенным контролем;

в) регионы, где он предполагает осуществлять свою деятельность, и маршруты перевозок;

г) находящиеся во владении транспортные средства (общее количество, технические характеристики), которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика, в том числе транспортные средства, пригодные для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями;

д) виды перевозимых грузов и способы транспортировки;

е) квалификацию водителей.

Вместе с заявлением страхователь должен представить документы:

а) подтверждающие право владения транспортными средствами, которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика с приложением паспортов транспортных средств, свидетельств о регистрации;

б) о соответствии технического состояния транспортных средств правилам оборудования транспортных средств для перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами;

в) свидетельства о допуске транспортных средств для перевозки под таможенными пломбами и печатями.

Как правило, договоры страхования оформляются путем выдачи генерального страхового полиса, в соответствии с которым страхованию подлежат все перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем в течение оговоренного в нем периода времени.

При этом для того чтобы каждая конкретная перевозка считалась застрахованной, страхователь до ее начала должен сообщить страховщику:

- дату начала и окончания перевозки;
- сведения о транспортном средстве, номенклатуре, объеме и стоимости перевозимых товаров;
- данные о таможенных органах отправления и назначения.

5.3. Страхование ответственности таможенного представителя

Таможенными представителями (брокерами) являются посредники, совершающие от имени и по поручению декларанта или иных заинтересованных лиц таможенные операции в соответствии с таможенным законодательством таможенного союза на территории государства — члена таможенного союза, таможенным органом которого он включен в реестр таможенных представителей.

Согласно ст. 13 Таможенного кодекса таможенного союза таможенные представители должны иметь договор страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда имуществу представляемых лиц или нарушения договоров с этими лицами. Размер страховой суммы определяется законодательством государств — членов таможенного союза.

Договоры страхования ответственности таможенных представителей заключаются на случай наступления следующих событий:

1. Причинение вреда имуществу представляемых лиц в процессе совершения страхователем от их имени и по их поручению таможенных операций. Такие случаи могут произойти, например, в процессе взвешивания или иного определения количества товаров; погрузки, выгрузки, перегрузки, вскрытия упаковки или переупаковки товаров, осуществляемых по требованию таможенного органа, и т. д.

2. Причинение вреда представляемым лицам вследствие нарушения страхователем договорных обязательств перед данными лицами. Подобное нарушение может произойти в результате нарушения сроков подачи таможенной декларации, неправильного расчета таможенных платежей, неправильного проведения операций по таможенному оформлению, разглашения полученной от представляемого лица конфиденциальной информации или информации, составляющей банковскую тайну, и т. д.

Страховщики обычно не возмещают убытки, если их причинами явились следующие события:

- 1) действия и распоряжения военных властей;
- 2) мошеннические и противоправные действия страхователя в отношении имущества представляемого лица;
- 3) нахождение работников страхователя в состоянии опьянения;
- 4) утраты, недостачи или повреждения имущества представляемых лиц, явившихся следствием его особых свойств, естественного износа или естественной убыли при нормальных условиях его транспортировки и хранения;
- 5) утраты, недостачи или повреждения товара, возникших в результате дефектов товаров, переданных на оформление, которые были известны представляемому лицу до передачи на оформление.

Страховщики также не возмещают убытки страхователя, связанные с уплатой им штрафов, пени, неустоек за нарушение таможенных правил, и договорных обязательств с представляемыми лицами.

Страховая сумма по договорам страхования гражданской ответственности таможенных брокеров в соответствии с требованиями Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации” должна быть не менее 20 млн руб. (ст. 61).

Для заключения договора страхования страхователь должен представить страховщику письменное заявление, в котором сообщает:

- а) свое наименование, юридический адрес, банковские реквизиты, телефон;

б) сведения о структурных подразделениях, через которые планирует осуществлять свою деятельность в качестве таможенного брокера;

в) сведения о сфере своей деятельности в отношении определенных видов товаров и средств транспорта, регионов;

г) сведения об имеющихся в штате специалистах по таможенному оформлению и их квалификации.

5.4. Страхование ответственности владельцев складов временного хранения и таможенных складов

Владелец таможенного склада — юридическое лицо государства — члена таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 29 Таможенного кодекса таможенного союза.

Владелец таможенного склада осуществляет хранение товаров, находящихся под таможенным контролем, в случаях и на условиях, которые установлены Таможенным кодексом таможенного союза. Отношения владельца таможенного склада с декларантами или иными заинтересованными лицами строятся на договорной основе.

Таможенные органы ведут реестры владельцев таможенных складов и обеспечивают их периодическую публикацию, в том числе с использованием информационных технологий. Статья 77 Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации” определяет следующий перечень документов, необходимых для включения в реестр владельцев таможенных складов.

1. Заявление о включении в реестр владельцев таможенных складов должно включать:

— обращение заявителя в таможенный орган с просьбой о включении в реестр владельцев таможенных складов;

— сведения о наименовании, об организационно-правовой форме, о месте нахождения, об открытых банковских счетах заявителя;

— сведения о типе таможенного склада (для склада закрытого типа также обоснование необходимости и целесообразности выбора склада именно такого типа);

— сведения о помещениях и (или) об открытых площадках, находящихся во владении заявителя и предназначенных для использования в качестве таможенного склада, об их месте нахождения, обустройстве, оборудовании и о материально-техническом оснащении;

— сведения о предоставлении обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов;

— сведения о договоре (договорах) страхования риска гражданской ответственности заявителя, предусмотренном подп. 2 п. 1 ст. 29 Таможенного кодекса таможенного союза при открытии таможенного склада открытого типа.

2. К заявлению о включении в реестр владельцев таможенных складов прилагаются следующие документы, подтверждающие заявленные сведения:

— учредительные документы заявителя;

— документ, подтверждающий факт внесения записи о заявителе в Единый государственный реестр юридических лиц;

— свидетельство о постановке заявителя на учет в налоговом органе;

— документы, подтверждающие право владения помещениями и (или) открытыми площадками, предназначенными для использования в качестве таможенного склада;

— планы и чертежи помещений и (или) открытых площадок, предназначенных для использования в качестве таможенного склада;

— документы, подтверждающие предоставление обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов;

— подтверждения из банков об открытых в них счетах;

— расчетная документация, на основании которой определен полезный объем помещения и (или) полезная площадь открытой площадки;

— договор страхования риска гражданской ответственности заявителя.

Таким, образом, одним из условий включения юридического лица в реестр владельцев таможенных складов является наличие договора страхования риска его гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или нарушения иных условий договоров хранения с другими лицами. На необходимость выполнения этого условия указано также в ст. 29 Таможенного кодекса таможенного союза.

В случае, если в качестве таких складов используется открытая площадка, размер страховой суммы определяется из расчета 3500 руб. за 1 кв. м полезной площади. При использовании под таможенные склады помещений размер страховой суммы определяется из расчета 1000 руб. за 1 куб. м полезной площади такого склада. Однако во всех случаях страховая сумма должна быть не менее 2 млн руб.

Статья 80 Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации” определяет требования к обустройству, оборудованию и месту расположения таможенного склада. Помещения и (или) открытые площадки, предназначенные для использования в качестве таможенного склада, должны быть обустроены и оборудованы таким образом, чтобы обеспечить сохранность товаров, исключить доступ к ним посторонних лиц (лиц, не являющихся работниками склада, не обладающих полномочиями в отношении товаров либо не являющихся представителями лиц, обладающих такими полномочиями), а также обеспечить возможность проведения в отношении этих товаров таможенного контроля. Место расположения таможенного склада определяется с учетом интересов организаций, осуществляющих торговую деятельность, и иных заинтересованных лиц.

Владелец склада временного хранения — юридическое лицо государства — члена таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 24 Таможенного кодекса таможенного союза.

Владелец склада временного хранения осуществляет хранение товаров, находящихся под таможенным контролем, в случаях и на условиях, которые установлены таможенным законодательством таможенного союза. Таможенные органы ведут реестры лиц, признанных владельцами складов временного хранения, и обеспечивают их периодическую публикацию, в том числе с использованием информационных технологий.

Условия включения юридического лица в реестр владельцев складов временного хранения установлены ст. 24 Таможенного кодекса таможенного союза, а также ст. 70 Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации”.

В соответствии с подп. 1 п. 1 ст. 24 Таможенного кодекса таможенного союза условием включения юридического лица в реестр владельцев складов временного хранения является нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении или аренде помещений и (или) открытых площадок, предназначенных для использования в качестве склада временного хранения и отвечающих требованиям, установленным ст. 71.

Статья 71 Федерального закона “О таможенном регулировании в Российской Федерации” определяет требования к обустройству, оборудованию и месту расположения складов временного хранения. Помещения и (или) открытые площадки, предназначенные для использования в качестве склада временного хранения, должны быть обустроены и оборудованы таким образом, чтобы обеспечить сохранность товаров, исключить доступ к ним посторонних лиц (не являющихся работниками склада, не обладающих полномочиями в отношении товаров либо не являющихся представителями лиц, обладающих такими полномочиями), а также обеспечить возможность проведения в отношении этих товаров таможенного контроля.

К помещениям и (или) открытым площадкам, предназначенным для использования в качестве склада временного хранения, должна прилегать охраняемая территория с твердым покрытием (асфальтовое, бетонное либо иное покрытие подобного рода), оборудованная для стоянки транспортных средств, пере-

возящих товары, в том числе транспортных средств, перевозящих товары по территории Российской Федерации, в течение времени, необходимого для завершения таможенной процедуры таможенного транзита.

Данное требование не применяется к помещениям и (или) открытым площадкам, предназначенным для использования в качестве склада временного хранения, который расположен в пункте пропуска и на который не будут доставляться товары в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Указанная территория является зоной таможенного контроля. Транспортные средства, перевозящие находящиеся под таможенным контролем товары, могут въезжать на указанную территорию в любое время суток.

Страховым случаем по договорам страхования гражданской ответственности таможенных складов и складов временного хранения является факт установления обязанности страхователя возместить вред, причиненный третьим лицам в результате нарушения страхователем режима хранения, приема и выдачи товаров.

Причинами, повлекшими причинение вреда, в частности, могут быть утрата, повреждение или гибель товаров в результате действия огня, аварий водопроводных, канализационных, отопительных систем и систем пожаротушения; неосторожных действий сотрудников страхователя; злоумышленных действий третьих лиц (хулиганских действий, вандализма, хищения, грабежа или разбоя) и т. д.

Согласно ст. 29 Таможенного кодекса таможенного союза одним из условий включения в реестр владельцев таможенных складов является наличие договора страхования риска его гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или нарушения иных условий договоров хранения с другими лицами.

В соответствии с подп. 2 п. 1 ст. 24 Таможенного кодекса таможенного союза размер страховой суммы, в пределах которой

страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая возместить вред лицам, чьим имущественным интересам он причинен (в соответствии с договором страхования риска своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или нарушения иных условий договоров хранения с другими лицами), рассчитывается исходя из полезной площади, если в качестве склада временного хранения используется открытая площадка, и (или) полезного объема, если в качестве склада временного хранения используется помещение, и определяется из расчета 3500 руб. за каждый полный и неполный квадратный метр полезной площади и (или) из расчета 1000 руб. за каждый полный и неполный кубический метр полезного объема, но не может составлять менее 2 млн руб.

5.5. Страхование при туристических поездках

В настоящее время динамично возрастает объем деятельности туристических фирм, растет число соотечественников, выезжающих за рубеж с целью отдыха, лечения и туризма.

Виды страхования в сфере туризма включает страхование туриста и его имущества, в том числе страхование жизни и здоровья (медицинское страхование), страхование риска турфирм и ряд других видов.

Специфическими видами страхования являются: страхование на случай задержки транспорта, плохой погоды во время нахождения застрахованных лиц на отдыхе, а также непредоставления или ненадлежащего предоставления туристских услуг, указанных в путевке или ваучере.

Законодательства большинства стран мира предусматривают обязательное страхование гражданской ответственности водителей автотранспорта (автотуристов), поэтому автотурист обязан оформить страховой полис при пересечении границы.

В Европейском союзе для автотуристов обязательно получение такой страховки в виде зеленой карты, при этом размер

страховой выплаты зависит от класса автомобиля и продолжительности поездки.

Иностранцы туристы, прибывающие в Россию из дальнего зарубежья, как правило, имеют обязательную по законодательству страны проживания медицинскую страховку или специально приобретенный по случаю туристской поездки страховой полис.

Существуют разновидности международного страхового полиса, позволяющего получать и оплачивать страховые услуги в любой стране мира. Так, обладателям международного страхового полиса французской страховой компании Gesa Assistance на весь период пребывания за границей без дополнительной оплаты могут быть предоставлены:

- необходимая экстренная помощь;
- экстренная стоматологическая помощь;
- услуги по медицинской транспортировке всеми видами транспорта;
- доставка родственников к месту происшествия и обратно;
- квалифицированная юридическая помощь и защита.

Сумма страхового взноса иногда включается в стоимость проездного документа или путевки и взимается с пассажира, туриста или экскурсанта при продаже проездного документа или путевки.

Оплата медицинской помощи туристу за границей осуществляется в соответствии с полисом добровольного медицинского страхования за рубежом. В случае отсутствия страховых документов расходы на медицинское обслуживание несет сам турист, если страховка не включена в стоимость путевки.

Факт заключения договора страхования удостоверяется передаваемым страховщиком страхователю полисом. Договор страхования может быть заключен на любой срок. К страховым рискам относятся следующие предполагаемые события: “внезапное заболевание”, “несчастный случай”, “экстренные услуги”.

Таким образом, по договору добровольного медицинского страхования, как правило, предоставляются и оплачиваются следующие услуги:

— медицинские услуги, включающие госпитализацию, амбулаторное лечение, а также лечение и уход на дому, предписанные врачом;

— медицинская транспортировка в ближайшую больницу, а также транспортировка в страну постоянного проживания с медицинским сопровождением;

— репатриация останков в аэропорт, наиболее близкий к предполагаемому месту захоронения;

— экстренная стоматологическая помощь.

Следует иметь в виду, что при страховании туристов, приезжающих в США, Канаду, Австралию, Японию, Израиль, Новую Зеландию, страны Центральной и Южной Америки, на острова Тихого и Индийского океанов по индивидуальным турам, сумма страхового взноса увеличивается в 2 раза. При страховании туристов, выезжающих в страны Юго-Восточной и Южной Азии, Экваториальной и Южной Африки, сумма страхового взноса увеличивается в 1,5 раза. Дополнительно оплачиваются риски, связанные с возрастом туриста. Так, для лиц старше 65 лет страховой взнос увеличивается в 2 раза, старше 70 лет — в 3 раза. Дети моложе двух лет и лица старше 75 лет не страхуются.

Необходимо учитывать, что занятия профессиональным и любительским спортом при совершении туристской поездки также сказываются на сумме страхового сбора: зимние виды спорта (кроме горнолыжного) — коэффициент 1,8; горные лыжи — 2,8; плавание — 1,2; прыжки в воду — 2,0; подводная охота — 1,8; велосипед — 2,0; альпинизм — 3,0.

Страховая компания кроме полиса выдает каждому туристу специальную памятку, в которой указано, что необходимо делать при несчастном случае или внезапном заболевании, а также адреса и телефоны врачей или центров по оказанию помощи в ряде стран мира.

Под *безопасностью путешествия* понимаются личная безопасность туристов, сохранность их имущества и нанесения ущерба окружающей природной среде при совершении путе-

шествий. Таким образом, страхование туриста является частью мер по обеспечению его безопасности.

Имущественное страхование туристов. Безопасность и комфорт обеспечивают туристам страхование имущества — как перевозимого ими вместе с собой, так и используемого в процессе путешествий, совершения финансовых сделок.

Страхование имущества туристов включает страхование предметов личного пользования (кинокамеры, фотоаппараты, одежда и т. д.), которые страхователь и члены его семьи (застрахованные) имеют при себе или перевозят на средствах транспорта; туристское имущество (спортивное, горнолыжное, водно-прогулочное и т. д.).

Наиболее частые страховые случаи — потеря и кража имущества, поломка и разрушение имущества в результате аварий автотранспорта; противоправных действий третьих лиц и страхователей (владельцы спортивных зрелищ, отелей и т. д.).

Правоотношения туристических фирм и туристов (страхователей и застрахованных) со страховыми организациями (страховщиками) подробно оговариваются в договоре имущественного страхования.

В состав имущественного страхования входят:

— техническое обслуживание, ремонт или охрана сломавшегося автомобиля автотуристов;

— юридическая поддержка и защита по гражданским делам (например, арабские страны — незнание законов).

Страхование ответственности туристских организаций. На международном и отечественном туристском рынке возрастают требования к ответственности туроператоров перед туристами. Эксперты Европейского союза настаивают на неукоснительном соблюдении мер безопасности, прописанных в документах Союза. Операторы несут прямую ответственность за ущерб, который может быть нанесен туристам в гостинице и во время оказания других услуг.

В некоторых случаях, когда в результате действий или бездействия принимающей компании клиенту причиняется серьезный вред, деятельность туроператора может быть прекра-

щена. Это положение полностью совпадает с российским законодательством. В связи с этим серьезное значение приобретает страхование профессиональной ответственности туроператоров.

Рекламации довольно часто обращаются для турфирмы не только потерей престижа, но и довольно существенными материальными расходами, даже в тех случаях, когда турфирма не виновна в том или ином нарушении договора с клиентом (например, неожиданная замена отеля, произошедшая по вине партнеров, или отмена заранее оплаченных экскурсий и т. д.). Кроме того, страхование профессиональной ответственности, введенное законодательно, способно защитить потребителей от недобросовестных турфирм, а турфирмы — от недобросовестной конкуренции.

Страховка выплачивается туристам в покрытие суммы ущерба по обоснованным рекламациям, т. е. туроператор страхует свою профессиональную ответственность напрямую перед клиентом, так как агенты покупают единый пакет услуг, в который входит и страховка. Конкретные условия договора и сумма страхового покрытия по этому виду страхования оговариваются индивидуально, поскольку зависят от многих факторов (от страны, с которой работает фирма, объемов продаж и т. д.). Страхование профессиональной ответственности служит свидетельством надежности турфирмы.

ГЛОССАРИЙ

Абандон — отказ страхователя от своих прав на застрахованный объект в пользу страховщика с целью получения от него страховой выплаты; применяется в морском страховании.

Аварийный комиссар — уполномоченный представитель страховщика, который занимается установлением причин, обстоятельств и размера убытка по застрахованным грузам и судам.

Агент страховой компании — физическое или юридическое лицо, действующее от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными ему полномочиями, обычно по заключению договоров страхования и приему по ним страховых платежей.

Аддендум — документ, выдаваемый страховщиком в дополнение к страховому полису и отражающий изменения условия договора страхования, обычно в части, касающейся объема страховой ответственности.

Аджастер — специалист по оценке убытка при страховом случае.

Аквизитор — агент страховой компании, в обязанности которого входит привлечение новых страхователей.

Акт — письменный документ, удостоверяющий происшедшее событие или совершенное действие. В практике страхования является официальным документом, устанавливающим причину, дату и место возникновения ущерба.

Актуарий — официально уполномоченное лицо, которое производит актуарные расчеты.

Актуарные расчеты — система экономико-математических и статистических методов, с помощью которых страховщики

рассчитывают суммы страховых премий при различных видах страхования.

Акцепт — согласие с предложением другой стороны, влекущее за собой правовые последствия.

Амортизация — учет понижения стоимости объекта вследствие его износа при страховой оценке в имущественном страховании.

Андеррайтер — лицо, принимающее риски на страхование от имени страховой компании.

Аннуитет — страховой договор, при котором страхователь, внося страховой организации определенную сумму денег, получает затем в течение нескольких лет или пожизненно регулярный доход.

Биг-бэг (big-bag) — мягкий контейнер, мешок большого размера и грузоподъемности, имеющий стропы-петли. Применяется для хранения и транспортировки сухих сыпучих материалов, таких как цемент, песок, различные смеси, удобрения, гранулированный пластик и т. п.

Бонус — скидка с суммы страховой премии, исчисляемая в процентах или промилле, которую предоставляет страховщик за оформление договора страхования на особо выгодных условиях.

Бордеро — комплект документов по передаче страхователем страховых рисков перестраховщику.

Брокер страховой — посредник между страхователем и страховщиком, получающий за свои услуги определенное вознаграждение. В отличие от страхового агента, ведущего операции только от имени и по поручению уполномочивающего на это страховщика, страховой брокер самостоятельно размещает страховые риски в любой страховой компании и защищает, как правило, интересы страхователя.

Брокерская комиссия — вознаграждение в пользу страхового брокера за ведение дела, выплачиваемое из премии, предназначенной страховщику.

Брутто-премия — сумма страховых платежей, уплачиваемая страхователем страховщику.

Брутто-ставка — тарифная ставка, лежащая в основе расчета брутто-премии. Брутто-ставка состоит из нетто-ставки и нагрузки.

Вероятность страхового случая — количественная оценка возможности наступления и периодичности страховых случаев для отдельных объектов страхования, по которым выплачивается страховое возмещение; служит основой для установления страховых тарифов, ставок премии и надбавок к ним.

Взаимное страхование — организационная форма страховой защиты, при которой страхователь одновременно является членом страхового общества. Члены этого общества договариваются между собой об условиях возмещения убытков друг другу.

Возврат страховой премии — возврат страховщиком оплаченной страхователем суммы премии в полном объеме или ее части в соответствии с условиями страхования и по соглашению сторон страхового договора.

Возврат убытка — возвращение полностью или частично суммы, выплаченной по убытку страховщику страхователем в случаях переплаты, двойной оплаты, ошибки в оплате, а также при получении страхователем сумм, взысканных в порядке регресса с виновной стороны.

Возобновление страхования — продление действующего договора страхования на новый срок. Может осуществляться как путем заключения нового договора, так и специальным приложением к существующему. При возобновлении страхования страховщик может предоставить скидку или сделать надбавку к страховой премии в зависимости от результатов прохождения риска в период страхования.

Врачебно-страховая экспертиза — медицинский контроль при приеме на страхование жизни и выплате страховых сумм.

Выгодоприобретатель — лицо, которому при наступлении страхового случая должно быть выплачено страховое возмещение. Им может являться сам страхователь, предъявитель полиса, правопреемник.

Гарантия страховая — письменное поручительство страховой компании за страхователя о его кредитоспособности, согласно которому страховщик в случае наступления оговоренных условий неплатежа со стороны страхователя берет на себя обязанности оплатить предусмотренную страховым договором сумму за свой счет; при этом страховщик имеет право регрессного иска к страхователю.

Групповое страхование — совокупность договоров личного страхования, заключаемых страховщиком не с отдельными физическими лицами, а с администрацией предприятия или профсоюзом, которые выступают в качестве страхователя.

Двойное страхование — страхование одного и того же объекта от одного и того же риска у нескольких страховщиков на общую страховую сумму, превышающую страховую оценку.

Декларация страховая — заявление страхователя об объекте страхования и о характере риска; обычно включает сведения о его местонахождении, стоимости, состоянии, порядке хранения или использования, а также качественные характеристики (марка, модель, сорт, структура, состав и др.).

Депо страховой премии — часть премии, удерживаемая перестрахователем при заключении договора перестрахования, как гарантия перестраховщиком своих обязательств. Выплачивается перестраховщику полностью при прекращении договора.

Диспаша — документ в морском страховании по расчету ущерба по общей аварии, содержащий подробное описание причин и характера аварии, а также распределение убытков по общей и частной аварии между участниками морской перевозки.

Диспашер — специалист, устанавливающий расчет убытка и распределяющий расходы по общей аварии между судном, грузом и фрахтом.

Договор страхования — договор между страхователем и страховщиком, устанавливающий их взаимные права и обязанности по конкретному виду страхования.

Застрахованное лицо — 1) в личном страховании — физическое лицо, чья жизнь, здоровье и трудоспособность являются

объектом страховой защиты; 2) в страховании ответственности за причинение вреда — физическое или юридическое лицо, риск ответственности которого является объектом страховой защиты.

“Зеленая карта” — соглашение страховщиков ряда стран о взаимном признании страхового покрытия гражданской ответственности владельцев средств автотранспорта и об оказании взаимной помощи по урегулированию убытков, возникающих в международном автотранспортном сообщении.

Извещение о наступлении страхового случая — документ, направляемый страхователем в адрес страховщика в установленных форме и сроки с указанием необходимых сведений о причинах, месте и времени наступления страхового случая, а также других сведений, необходимых для принятия решений об урегулировании претензий.

Индоссамент — документ, прилагаемый к страховому полису и содержащий измененные условия договора страхования.

Интерес страховой — прямой ущерб, который страхователь или выгодоприобретатель может понести при наступлении страхового случая. Страховая сумма по договору страхования не может превышать страхового интереса страхователя или выгодоприобретателя.

Карго — в международной практике страхование грузов, перевозимых морским судном.

Каско — термин, применяемый при страховании средств транспорта (суда, самолеты, автомобили). Каско предполагает возмещение ущерба от повреждения или гибели только самого средства транспорта и не включает ответственности страховщика за ущерб, возникший в результате страхового случая, в связи со смертью и причинением вреда здоровью пассажиров.

Квота — доля участия перестраховщика в договоре страхования.

Классификация страхования — система деления страхования на сферы деятельности, отрасли, виды и разновидности.

Ковернот — документ, выдаваемый страховщиком (страховым брокером, агентом) для извещения страхователя о том,

что его инструкции по заключению договора страхования выполнены, в удостоверение совершенного агентом страхования в пользу страхователя.

Комбинированное страхование — предоставление по одному полису комплексного страхового покрытия по нескольким видам страхования.

Компания страховая — одно из наименований страхового учреждения; может иметь различную организационно-правовую форму в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Коносамент — транспортный документ, выдаваемый перевозчиком владельцу груза при морской перевозке; удостоверяет принятие груза и обязывает перевозчика передать его грузополучателю в порту назначения.

Контрибуция — право страховой организации обратиться к другим страховым организациям, которые также ответственны перед страхователем, с предложением поделить между собой расходы по возмещению ущерба.

Кумуляция страховых рисков — сосредоточение объектов (рисков), подлежащих страхованию, на ограниченной территории и застрахованных в одной страховой компании.

Кэптивная компания — страховая компания, образуемая корпорациями и финансово-промышленными группами для обеспечения их страховой защиты.

Лицензия на проведение страховой деятельности — документ, удостоверяющий право ее владельца на проведение страховой деятельности на территории РФ при соблюдении им условий и требований, оговоренных при выдаче лицензии.

Ликвидация убытков — принятый в практике имущественного страхования термин, обозначающий весь комплекс работ по определению и выплате страхового возмещения.

Лимит ответственности — максимальный размер страхового возмещения, устанавливаемый по отдельным видам страхования.

Маржа — необходимая по правилам расчета величина превышения собственных средств страховщика над принятыми им обязательствами по договорам страхования.

Морское страхование — широко распространенный вид транспортного страхования; охватывает страхование судов, грузов, фрахта (и связанных с ними имущественных интересов) от различных опасностей во время рейсов.

Нагрузка — часть брутто-премии, предназначенная для покрытия административно-хозяйственных и аквизиционных расходов страховщика, а также для формирования его плановой прибыли.

Надбавка к страховой премии — часть страховой премии, взимаемая страховщиком в тех случаях, когда риск в силу каких-либо обстоятельств увеличивается.

Надзор страховой — орган исполнительной власти, на который возложены функции контроля за соблюдением требований законодательства в сфере страхования и регулирования этой деятельности.

Незаработанная премия — часть перестраховочной премии, отраженной в той части страхового полиса, срок действия которой еще не истек.

Неодолимая сила — чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях событие; является обстоятельством, освобождающим страховщика от ответственности.

Непропорциональное перестрахование — форма перестрахования, при которой выплаты перестраховщика определяются размером убытка.

Несчастный случай — внезапное, непредвиденное внешнее воздействие на организм человека (застрахованного), следствием которого становится временное или постоянное расстройство его здоровья или смерть.

Нетто-премия — часть брутто-премии, которая, согласно расчету, должна быть израсходована только на выплату страхового возмещения, т. е. есть представляет собой себестоимость страхования без учета накладных расходов по ведению дела.

Нетто-ставка — часть брутто-ставки, определяющая величину нетто-премии и отражающая степень риска страховщика по данному договору страхования.

Норма доходности — процент, начисляемый на резерв взносов по страхованию жизни и пенсий за использование их в качестве кредитных ресурсов.

Облигаторное перестрахование — договор перестрахования, в рамках которого все индивидуальные договоры данного вида должны быть переданы в перестрахование прямым страховщиком и приняты в перестрахование перестраховщиком.

Объект страхования — имущество, право на него или обязательство по отношению к нему страхователя, предмет заключения договора страхования. При этом имеется в виду, что в объекте страхования его потенциальный страхователь имеет интерес.

Страхование обязательное — одна из форм страхования, осуществляемая в силу закона.

Ответственность гражданская — обязанность лица, виновного в причинении ущерба (вреда) личности или имуществу, возместить его.

Оферта — предложение заключить гражданско-правовой договор, в том числе договор страхования, с указанием его основных условий.

Перестрахование — система финансовых и договорных отношений, в соответствии с которыми страховщик, принимая риски на страхование, передает часть ответственности по ним с учетом своих финансовых возможностей на согласованных условиях другим страховщикам (перестраховщикам) с целью создания сбалансированного страхового портфеля, обеспечения финансовой устойчивости и рентабельности страховых операций.

Перестрахователь — прямой страховщик (цедент), передающий часть принятой на страхование ответственности другому страховщику

Пул перестраховочный — добровольное объединение страховых компаний для совместного страхования определенных видов риска.

Перестраховщик — страховщик, принимающий в перестрахование часть страховой ответственности другого страховщика.

Поле страховое — совокупность объектов, которые могут быть охвачены определенным видом страхования. По объему и степени охвата страхового поля можно судить о состоянии страхового рынка и перспективах развития того или иного вида страхования.

Полис страховой — документ, выдаваемый страховщиком и подтверждающий договор страхования; содержит условия заключенного договора, в котором страховщик обязуется за конкретную плату возместить страхователю убытки, связанные с рисками и несчастными случаями, оговоренными в договоре страхования.

Правила страхования — условия страхования, определяющие права и обязанности сторон по договору страхования, объект страхования, перечень страховых случаев и исключений, при которых страховщик освобождается от ответственности.

Превентивная деятельность — деятельность страховщика по предупреждению возможных страховых случаев.

Предотвращение убытка — расходы страхователя в связи с принятыми мерами по предотвращению гибели застрахованного имущества или его повреждения вследствие опасностей, от которых оно было застраховано.

Перестрахование пропорциональное — распределение риска между страховщиком и перестраховщиком на основе фиксированного процентного соотношения.

Рассрочка в платеже премии — предоставление страхователю возможности вносить страховую премию в течение оговоренного срока (в течение года, полугода, квартала, ежемесячно). При этом устанавливается некоторая надбавка к премии за рассрочку.

Расходы аквизиционные — расходы на оплату труда страховых агентов и инспекторов по заключению новых договоров страхования.

Регресс — право обратного требования возместить ущерб (вред), нанесенный одним лицом в отношении другого лица, по

вине которого данный ущерб (вред) возник. В страховании применяется понятие *суброгация*.

Ретроцедент — страховая или перестраховочная компания, передающая принятые в перестрахование риски в ретроцессию.

Ретроцессия — передача рисков, принятых в перестрахование, в дальнейшее перестрахование.

Риск страховой — вероятное случайное событие или совокупность событий, на случай наступления которых проводится страхование.

Самострахование — децентрализованная форма создания натуральных и денежных фондов непосредственно юридическим или физическим лицом, подверженным риску. Самострахование имеет ограниченную сферу применения и выступает дополнением по отношению к страхованию.

Скидка — техническая мера, принимаемая страховщиком по снижению суммы страховой премии с какой-либо целью, например в связи с сокращением возможной опасности.

Слип — документ-предложение, высылаемый перестрахователем потенциальным перестраховщикам.

Случай страховой — понятие, определяющее все случаи, при которых возникает обязанность страховщика выплатить страховое возмещение в соответствии с условиями, предусмотренными в договоре страхования.

Собственное удержание страховщика — доля в принятом на страхование риске, которую страховщик не передает в перестрахование, а оставляет на своей ответственности.

Сострахование — одновременное принятие на страхование одного и того же объекта в пределах одного и того же риска разными страховщиками.

Срок страхования — период действия договора страхования, которое начинается (если договором не предусмотрено иное) с момента оплаты страховой премии, а прекращается по истечении времени, на которое был заключен договор, при наступлении страхового случая или неплатежа страхователем страховой премии.

Ставка тарифная — страховая премия, определяемая в зависимости от страховой суммы, либо критерия, по которому оценивается риск, принимаемый на страхование.

Статистика страхования — сбор и изучение сведений о природе рисков для оценки его значения, условий возникновения, разработки тарифов и правил страхования.

Страхование — система экономических отношений, подразумевающая образование за счет взносов предприятий, организаций и граждан страхового фонда и его использование для возмещения ущерба, возникающих вследствие наступления страховых рисков.

Страхование добровольное — форма проведения страхования, осуществляемая на основе договора страхования.

Страхование имущественное — отрасль страхования, объектом которой являются убытки, связанные с повреждением или утратой имущества в результате различного рода страховых случаев.

Страхование личное — отрасль страхования, в которой выплата страхового возмещения связана с тем или иным событием в жизни человека (смерть, болезнь, инвалидность, безработица, совершеннолетие и т. д.).

Страхование медицинское — страхование, объектом которого является страховой риск, связанный с затратами на оказание медицинской помощи при возникновении страхового случая.

Страхование ответственности — отрасль страхования, объектом которой является возмещение расходов страхователя, возникающих вследствие причинения им вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, т. е. при возникновении гражданской ответственности страхователя.

Страхование частичное — страхование имущества на неполную стоимость, при котором страховщик принимает на себя убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страхователь — физическое или юридическое лицо, заключающее со страховщиком договор страхования.

Страховая оценка — определение стоимости страхуемого объекта в имущественном страховании.

Страховая премия — сумма страхового взноса, уплачиваемая страхователем страховщику за принятие им обязательства о возмещении ущерба (вреда), который может быть причинен объекту страхования при наступлении определенных, предусмотренных договором страхования случаев или событий.

Страховая претензия — требование, предъявляемое страхователем, третьим лицом (выгодоприобретателем) к страховщику в связи с наступлением страхового случая, который произошел вследствие случайностей и опасностей, предусмотренных условиями страхования.

Страховая рента — регулярный доход страхователя (ежемесячный, ежегодный), связанный с получением пожизненной или временной пенсии (страховой ренты) за счет расходования внесенного в страховой фонд единовременного страхового взноса или накопления определенной суммы денежных средств регулярными взносами — по добровольному или обязательному страхованию пенсии.

Страховая сумма — максимальная сумма ответственности страховщика по договору страхования по принятому риску.

Страховое возмещение — сумма, выплачиваемая страховщиком по имущественному страхованию и страхованию ответственности в покрытие ущерба вследствие наступления страховых случаев.

Страховой акт — документ, оформленный в установленном порядке, подтверждающий факт и причину произошедшего страхового случая.

Страховой возраст — возрастные группы, в пределах которых принимаются на страхование граждане или сельскохозяйственные и домашние животные.

Страховой портфель — фактическое число застрахованных объектов или действующих договоров страхования.

Страховой сертификат — документ, заменяющий страховой полис и содержащий условия договора страхования.

Страховой случай — событие или совокупность событий, предусмотренных условиями страхования, с наступлением которых в силу закона или действующего договора страхования страховщик обязан выполнить свои обязательства по возмещению ущерба.

Страховщик — юридическое лицо, которое в соответствии с предлагаемым или заключенным договором страхования принимает на себя обязательство за определенное вознаграждение возместить ущерб, понесенный страхователем или выгодоприобретателем при наступлении предусмотренного договором страхового случая.

Суброгация — переход к страховщику, оплатившему страховое возмещение, права требования, которое страхователь имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб.

Сюрвейер — эксперт, осуществляющий по просьбе страхователя или страховщика осмотр застрахованных или подлежащих страхованию судов и грузов; дает заключение о состоянии осматриваемого имущества, определяет характер и размер его повреждения.

Тантьема — комиссия с прибыли; является формой поощрения перестраховщиком перестрахователя за участие в перестраховочных договорах и осмотрительное ведение дела. Оговорка о тантьеме содержится в большинстве перестраховочных договоров.

Третья сторона — лицо, не являющееся участником страхового договора.

Убыточность страховой суммы — отношение суммы убытков (страховых возмещений) к сбору премии.

Уведомление о возобновлении страхования — письменное извещение, оформляется заблаговременно страховщиком, направляется в адрес страхователя и содержит, как правило, следующие сведения: номер страхового полиса, страховую сумму (лимит ответственности), дату возобновления страхования, данные о страхователе, сумму страховой премии. Используется с целью возобновления страхования по истечении действующего договора.

Удержание — учет страховщиком при выплате возмещения тех требований, какие он имеет к страхователю на основании условия договора страхования. Например, удержание из суммы страхового возмещения, причитающейся, но не оплаченной страховой премией при наступлении страхового случая до момента полной оплаты страховой премии за весь период страхования и др.

Франшиза — определенная договором страхования сумма ущерба, не подлежащая возмещению страховщиком.

Хеджирование — страхование рисков неблагоприятного изменения курсов ценных бумаг на бирже.

Цедент — см. *Перестрахователь*.

Цессионер — страховая организация (перестраховщик), принимающая риск в перестрахование.

Цессия — процесс передачи страхового риска в перестрахование, иначе — цедирование риска.

Цедирование риска — см. *Цессия*.

Эксцедент — часть страховой суммы, превышающая собственное удержание прямого страховщика (цедента).

ЛИТЕРАТУРА

Нормативные правовые акты

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ.

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ.

Закон Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 “Об организации страхового дела в Российской Федерации”.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ.

Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ.

Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ.

Приказ Минфина России от 02.07.2012 № 100н “Об утверждении Порядка размещения страховщиками средств страховых резервов” (зарегистрирован Минюстом России 03.08.2012 № 25102).

Приказ ФСФР России от 24.05.2012 № 12-33/пз-н “Об утверждении Формы статистической отчетности № 1-С “Сведения об основных показателях деятельности страховщика” и Порядка ее составления и представления” (зарегистрирован Минюстом России 09.07.2012 № 24843).

Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”.

Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ “О защите конкуренции”.

Федеральный закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ “О несостоятельности (банкротстве)”.

Федеральный закон от 27.07.2010 № 225-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте”.