

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Саратовский государственный аграрный университет  
имени Н.И. Вавилова»

## **СТРАХОВАНИЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**Краткий курс лекций**

**для бакалавров по направлению подготовки  
08.03.01 Экономика**

Саратов 2016

## **Лекция 1. Место и роль страхования в системе МЭО**

- 1. История возникновения страхования внешнеэкономической деятельности**
- 2. Участие российских страховщиков на международном страховом рынке**
- 3. Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности**
- 4. Страхование и нормы международного частного права**

### **1. История возникновения страхования внешнеэкономической деятельности**

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

С перенесением в начале XVII столетия центра международной торговли из Средиземноморья в Англию и Голландию морское страхование получило там широкое развитие. Из оригинала одного из сохранившихся до наших времен страховых полисов, датированного 20 января 1660 г., видно, что страхованием в те времена покрывались не только грузы, перевозимые из одного порта в другой, но и сами суда, на которых они следовали. В частности, в указанном полисе несколько лондонских купцов приняли на себя в сумме 900 фунтов стерлингов риск гибели судна и перевозимого им различного товара в количестве 250 т от Лиссабона до Венеции по ставке 0,4 % страховой премии. Страхованием в отношении судна покрывался риск с момента прибытия судна в Лиссабон, во время стоянки в этом порту, погрузки на него груза, плавания судна до Венеции и стоянки его на якоре в течение 24 ч, а в отношении грузов – до тех пор, пока они не будут выгружены на берег в Венеции. (55)

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

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

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

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

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

История возникновения «Ллойда» очень характерна. После перемещения центра морской торговли из Италии в Лондон ломбардские купцы перенесли в северную столицу и привычный для них ритуал заключать морские и торговые сделки в уличных кафе. Одно из таких кафе близ Тауэры в Лондоне, посещаемое преимущественно моряками, принадлежало некоему Эдуарду Ллойд. Пользуясь сведениями, полученными от посетителей, Ллойд в 1696 г. начал выпускать три раза в неделю специальный листок под названием «Новости Ллойда», в котором помещал сведения о приходе и уходе морских судов, цены на колониальные товары, котировку страховых ставок и другую полезную для моряков и страховщиков информацию. Издание под названием «Lloyd's List» с 1734 г. выходит по сей день ежедневно. (101)

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

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

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

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

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

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

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

В системе «Ллойда» существуют и иные активы – центральный фонд, собственные средства, «стоп-лосс» фонд и другие, которые, не будучи формально гарантированными фондами, по сути являются таковыми и гарантируют клиентов от несостоятельности членов «Ллойда».

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

## **2. Участие российских страховщиков на международном страховом рынке**

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

В августе 1946 г. в Венгрии были организованы «Восточно-Европейское генеральное акционерное общество» и «Европейское страховое общество по страхованию грузов и багажа». Первое принадлежало советским организациям полностью, второе – на 70 % . (Позднее, в апреле 1950 г. эти общества были преданы правительству Венгрии в соответствии с постановлением совета Министров СССР от 25 апреля 1950 г.).

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

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

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

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

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

В течении почти полувековой деятельности Ингосстрах значительно расширил круг своих операций. Если в 1948 г. он проводил всего 5 видов страхования (страхование экспортно-импортных, каботажных и транзитных грузов, каско, судов, страхование от огня, гражданской ответственности и перестрахование), то уже к 1972 г. количество видов страхования возросло до 20.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3. Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности**

Понятие и объекты страхования внешнеэкономической деятельности – комплекс видов страхования, обеспечивающих защиту интересов отечественных и зарубежных участников тех или иных форм международного сотрудничества.

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

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

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

Страхование внешнеэкономических рисков можно охарактеризовать как комплекс видов страхования, обеспечивающих защиту имущественных интересов отечественных и зарубежных участников ВЭД. Оно включает виды страхования имущества, страхования предпринимательских рисков, страхования ответственности и личного страхования (рис. 1).



**Рис. 1. Виды страхования внешнеэкономических рисков**

Таким образом, современное страхование предлагает широкий набор услуг, связанных с ВЭД. Однако практика показывает, что участники ВЭД используют чаще всего те виды страхования, которые являются обязательными для осуществления ВЭД. Довольно часто применяются виды страхования, являющиеся частью международных торговых обычаев.

#### **4. Страхование и нормы международного частного права**

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

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

Исходя из содержания международно-правовой нормы, субъект международного права может судить как о своем возможном и должном поведении, так и о возможном и должном поведении других субъектов международного права. Тем самым международно-правовая норма упорядочивает поведение участников международных отношений, то есть выполняет регулирующую роль во взаимоотношениях субъектов международного права.

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

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

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

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

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

Единственным способом создания международно-правовых норм является соглашение субъектов международного права. Только субъекты международного права придают тем или иным правилам своего поведения качество юридической обязательности. В сущности, любое правило поведения субъектов международного права, даже если оно не обладает качеством юридической обязательности, основывается на соглашении этих субъектов.

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

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

Процесс создания обычных норм является сложным процессом. В п. 1 «в» ст. 38 Статуса Международного суда ООН обычай определяется как «доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы». Это определение означает, что международным обычаем, составляющим норму международного права, может стать такое правило поведения субъектов международного права, которое образовалась в результате повторяющихся однородных действий. Решения международных организаций и других объединений, выражающие согласованные позиции государства, могут явиться отправным моментом для образования обычая.

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

## **Лекция 2. Международная торговля и страхование рисков**

- 1. Международная торговля. Процесс управления рисками в международной торговле**
- 2. Страхование экспортных кредитов**
- 3. Другие виды страхования внешнеэкономической деятельности**

### **1. Международная торговля. Процесс управления рисками в международной торговле**

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

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

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

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

Место международной торговли в системе международных экономических отношений определяется тем, что во-первых, через нее реализуются результаты всех форм мирохозяйственных связей – вывоза капитала, производственной кооперации, научно-технического сотрудничества. Во-вторых, развитие международной торговли товаров в конечном счете определяет динамику международного обмена услугами. В-третьих, рост и углубление межрегиональных и межгосударственных взаимосвязей выступают важной предпосылкой международной экономической интеграции. В-четвертых, тем самым международная торговля способствует дальнейшему углублению международного разделения труда и интернационализации хозяйственных связей.

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

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

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



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

Преимущество сделок «СИФ» состоит в том, что для выполнения ее условий не требуется физической передачи товаров покупателю, а только вручение ему всех предусмотренных в условиях сделки товарораспорядительных документов. Имея эти документы, покупатель может распорядиться товарами до его получения, реализовать его «против документов» и тем самым ускорить оборот капитала.

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

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

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

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

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

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

Обязанность страхования лежит на покупателе.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **2. Страхование экспортных кредитов**

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

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

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

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

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

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

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

## **3. Другие виды страхования внешнеэкономической деятельности**

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

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

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

Основным страховщиком внешнеэкономической деятельности долгое время оставался «Ингосстрах».

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

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

### **Лекция 3. Транспортное страхование в системе международно-экономических отношений**

1. История транспортного страхования
2. Понятие и виды транспортных средств используемых в системе МЭО
3. Страхование наземного транспорта
  - 3.1 Страхование автотранспортных средств
  - 3.2 Страхование железнодорожного подвижного состава

#### **1. История транспортного страхования**

Наиболее древним из всех видов страховой деятельности является морское страхование так как в древности наиболее широкая и оживленная торговля происходила по морским путям и потому в большей мере была подвержена стихии и тем бедствиям, которые та могла принести. Полагают, что страхование от морских опасностей было известно городам Леванта уже в 900 - 700 годах до нашей эры. В средние века в Ломбардии и Франции морское страхование существовало уже как развитый институт. Один из законов Пизы, изданный в 1318 году, ссылается на практику морских портов Флоренции и Генуи. Самый старый известный как страховой полис был выдан в Генуе 23 октября 1347 года. Этот полис был оформлен в форме заемного письма на сумму 107 фунтов серебра, которую получатель займа обязался возвратить, если корабль «Санта Клара» не прибудет в течение 6 месяцев из Генуи на Майорку. Из текста письма видно, что получатель займа, то есть страховщик, принял на себя определенный риск: «Я лично беру на себя риск и ответственность за вышеуказанную сумму денег, пока названное судно не прибудет на Майорку».

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

В 1771 г. посетители кофейни Ллойда решили объединиться в ассоциацию морских страховщиков и стали вести свою регистрацию судов. В свою очередь, судовладельцы тоже образовали ассоциацию. В конце концов обе ассоциации объединились и стали издавать с 1834 г. Lloyds Register of British and Foreign Shipping. Еще в 1779 году был выработан полисный формуляр Ллойда и целых сто лет он не изменялся. В связи с тем, что транспортное дело сильно видоизменялось, к полисным условиям было создано множество полисных оговорок. Список важнейших оговорок стал публиковаться Лондонским институтом страховщиков.

Именно этот документ в основном регулирует взаимоотношения страховщиков и страхователей в транспортном страховании. На его основе созданы национальные условия морского страхования («Marine Insurance Act» 1906 г. - Англия, VVG 1919 г. - Германия). Именно потому, что транспортное страхование зародилось как морское, в сухопутном и воздушном страховании немало терминов страхования морского и сохранены все основные черты (судно именуется уже не судном, а перевозочным средством).

#### **2. Понятие и виды транспортных средств используемых в системе МЭО**

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

В зависимости от вида товаров, страны поставщика и потребителя, срочности доставки пассажиров и грузов используются наземные, водные (морские) и воздушные виды транспорта, сохранность которых обеспечивается страхованием. Страхование средств транспорта (каско) - вид страхования, где объектом выступают механизированные и другие средства транспорта. Проводится на добровольной основе. По действующим правилам на страхование принимаются наземный, водный и воздушный транспорт, прошедший регистрацию в установленном порядке в соответствующих государственных органах.

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

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

Средства транспорта страхуются по адресу, указанному в страховом свидетельстве, а также во время нахождения его в пути и на стоянках. Основной договор страхования транспортного средства заключается сроком на один год либо от двух до 11 месяцев, дополнительный на срок, оставшийся до конца действия основного договора. Страхование производится от:

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

В сумму ущерба включаются затраты по спасению транспортного средства и его транспортировки с места происшествия. Страховщик оплачивает и расходы по проведению экспертной оценки результатов страхового события. К ущербу относится и похищение отдельных элементов, деталей и частей, входящих в комплектацию транспортного средства.

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

При страховании транспортного средства с перевозимым грузом называется страхование КАРГО.

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

### **3. Страхование наземного транспорта**

#### **3.1 Страхование автотранспортных средств**

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

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

Объектами страхования автотранспортных средств являются: автомобили всех марок, грузоподъемные средства на пневмоходу, тракторы, мотоциклы, мопеды, прицепы, троллейбусы, трамваи и т.д. Страхование автотранспорта производится на добровольной основе, страхуются транспортные средства, подлежащие регистрации органами МВД. Договоры страхования заключаются с гражданами России, иностранными гражданами, проживающими на территории РФ, а также лицами без гражданства. Договор страхования (полис) заключается сроком на 1 год, но может заключаться от двух до 11 месяцев, дополнительный - на срок, оставшийся до конца действия основного договора.

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

Основными страхуемыми рисками при страховании автотранспортных средств являются:

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

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

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

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

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

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

- с полным возмещением ущерба и уплатой платежа по тарифу;
- с собственным участием страхователя в возмещении ущерба (франшизой) на определенную сумму и уплатой платежа по тарифу.

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

Страхование автотранспортного средства проводится как по пакету полному рискам, так и по отдельно взятым рискам.

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

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

При получении заявления страховщик (эксперт) проводит осмотр транспортного средства с составлением акта осмотра и отметок видимых повреждений (нарушений) кузова на фрагментах, отраженных в заявлении. Акт осмотра составляется в двух экземплярах и вместе с заявлением является неотъемлемой частью договора (полиса).

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

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

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

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

Размер страховой премии рассчитывается по ставкам, установленным в зависимости от вида транспортного средства и варианта страхования. При страховании дополнительного оборудования и багажа размер страховой премии увеличивается, но также зависит от страховой суммы и варианта страхования. Для привлечения

страхователей и повторном безаварийном прохождении договора страховщик предлагает различные льготы (снижение тарифа, рассрочку платежей, льготный месяц и другие).

При заключении договора страховщик знакомит страхователя с правилами страхования.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Страховое обеспечение выплачивается страхователю или выгодоприобретателям (либо наследникам).

Зелёная карта.

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

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

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

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

### **3.2 Страхование железнодорожного подвижного состава**

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

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

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

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

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

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

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

Страховое возмещение выплачивается в соответствии с договором страхования:

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

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

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

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

В выплате страхового возмещения может быть отказано в следующих случаях: если уничтожение или повреждение произошло в результате умышленных действий страхователя (либо лица, действовавшего по поручению или с ведома страхователя), установленных компетентными органами; если страхователь не предъявил страховщику или его представителю поврежденный подвижной состав до его ремонта, его остатки или фотографии аварийного подвижного состава с видимым железнодорожным номером; если ущерб полностью возмещен лицом, виновным в его причинении (если ущерб возмещен

частично, в размере, меньшем, чем причитающееся страховое возмещение, выплата осуществляется с учетом сумм, полученных страхователем от виновного лица); если страхователь (или его представитель) нарушил правила перевозок грузов (например, загрузка непредусмотренным грузом и превышением норм загрузки подвижного состава); если ущерб нанесен в результате нарушений страхователем или его представителем Правил технической эксплуатации железных дорог; при утрате, уничтожении и или повреждении подвижного состава страхователь не представил все необходимые документы; если события произошли до начала или после окончания срока действия договора страхования; страхователь не выполнил или отказался выполнять условия договора страхования, а также в других случаях, установленных законодательством или правилами (договором) страхования.

## **Лекция 4. Морское страхование**

- 1 Понятие морского страхования
- 2 Страхование судов
- 3 Страхование ответственности судовладельцев
- 4 Аварии на морском транспорте и урегулирование убытков
- 5 Базисные условия поставок ИНКОТЕРМС

### **1 Понятие морского страхования**

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

Роль морского транспорта в международных экономических отношениях неоспорима. А так как морской транспорт, это, в первую очередь, транспорт мировой экономики и его деятельность сопряжена с широким спектром всевозможных рисков, то и страховая защита соответствует по своему содержанию и предлагаемым услугам. По целому ряду страхуемых рисков, сопровождению договоров и урегулированию убытков страховщики мирового страхового рынка придерживаются мировых норм и правил, выработанных соответствующими мировыми соглашениями, в то же время не исключается использование правил и норм, действующих в стране страховщика. Морское страхование - это крупнейшая отрасль, которая составляет основу транспортного страхования и охватывает сферы деятельности, выходящие за пределы морских перевозок, и в целом ряде случаев, обеспечивает покрытие рисков, связанных с перевозкой грузов как по морю, так и по воздуху и суше.

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

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

Страхование судов - страхование «каско» - относится только к самим транспортным средствам. Сложилось так, что из всех видов перевозок грузов самой распространенной является перевозка морем, поэтому практически все торговые контракты содержат пункт о перевозке товаров морем. В этом случае страхуется не только груз, но и транспортное средство (карго), перевозящее груз. Предназначение морского страхования состоит в обеспечении защиты от морских рисков. Участниками морского предприятия являются: грузовладелец, судовладелец, перевозчик. Все они подвержены риску понести убытки. Убытки могут достигать миллиардов долларов. Так как все участники осознают опасность крупных потерь, они передают риск страховщикам. Страхование позволяет сократить число аварий, так как страховщики стимулируют проведение превентивных мер. Несмотря на добровольный характер договоров морского страхования, они несут в себе элемент обязательности. Торговые контракты, включающие пункты транспортировки товара, как правило, предусматривают наличие страхового покрытия. Финансовую поддержку морского предприятия могут осуществлять акционеры, которые заинтересованы в благоприятном исходе.

Морское плавание всегда считалось одним из самых опасных занятий, потому что риски такого предприятия связаны с непредсказуемостью моря. Выделяют риски, подлежащие страховой защите, и нестрахуемые риски. Критерием при этом делении является неопределенность события. Например, груз, размещенный на палубе корабля, не страхуется, поскольку он находится в зоне воздействия воды. Случайный характер опасности дополняется характеристикой других воздействий. Ущерб не должен быть вызван естественными свойствами товара, в противном случае он расценивается страховщиком как «неустранимый дефект» и не обеспечивается страховым покрытием. С учетом этого морские риски можно условно разделить на обычные и военные риски. К обычным рискам относятся риски, возникающие из факта перевозки. Военные риски - это риски, лежащие вне условия перевозки.

## **2 Страхование судов**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Страховая сумма страхуемого судна должна соответствовать действительной стоимости.

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

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

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

При страховании судов используется франшиза.

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

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

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

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

Обычный срок страхования в международной практике составляет 12 месяцев.

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

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

- опасности, связанной с морским, речным, озерным и другим судоходством (штормы, затопление и переворачивание судна, столкновение или касание других судов, подводных, плавучих или неподвижных объектов и т.д.);
- пожара, взрыва;
- кражи со стороны лиц, не относящихся к категории «страхователь»;
- выбрасывании имущества за борт;
- пиратства;
- поломки или аварии на ядерном реакторе или установке;
- столкновения с самолетом, аналогичными летательными аппаратами или предметами, выпавшими из них, а также столкновения с наземным транспортным средством, доком или портовым оборудованием или установкой;
- землетрясения, извержения вулкана или удара молнии.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Выплата страхового возмещения осуществляется страховщиком в размере всей страховой суммы в случае полной или конструктивной гибели судна и его пропажи без вести, на основании письменного заявления страхователя и страхового акта (аварийного сертификата), составленного по данным проведенной экспертизы с учетом стоимости пострадавшего судна на момент наступления страхового случая. При выплате возмещения за пропавшее без вести судно (отсутствие известий о нем в течение 3-х месяцев, последнее известие в период действия договора) страхователь оформляет договор абандон (передача прав на пропавшее судно страховщику).

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

Убытки от повреждений возмещаются с применением франшизы. Страхователь или выгодоприобретатель при получении страхового возмещения обязан передать страховщику все имеющиеся у него документы и доказательства, связанные с убытком, и

выполнить все формальности, необходимые для осуществления права регресса к виновной стороне.

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

### **3 Страхование ответственности судовладельцев**

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

Страховая ответственность судовладельцев перед третьими лицами может подразделяться на:

- ответственность судовладельцев по отношению к плавающим объектам;
- ответственность судовладельцев, по отношению к неподвижным объектам;
- ответственность судовладельцев по отношению к грузу;
- ответственность судовладельцев перед третьими лицами.

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

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

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

- с устранением или удалением препятствий, обломков, грузов или какого-либо другого предмета;
- с вредом, причиненным какому-либо недвижимому, личному имуществу либо вещи, за исключением других судов или имущества, находящегося на других судах..

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

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



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

Руководящим органом такого клуба является совет директоров, избираемый из представителей судовладельцев. Совет собирается по мере надобности для решения принципиальных вопросов страхования и финансовой политики.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4 Аварии на морском транспорте и урегулирование убытков**

На судах морского флота аварийным случаем считается повреждение судна, приведшее к потере мореходности, и требующее не менее 48 часов на исправление

повреждения; повреждение берегового судном, исправление которого требует вывода этого сооружения из эксплуатации на срок не менее 48 часов; нахождение на мели грузового судна не менее 48 часов или пассажирского – не менее 12 часов, независимо от наличия повреждений; любой аварийный случай, приведший к человеческим жертвам (морская катастрофа).

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

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

В обязанности аварийного комиссара входит:

- производить осмотр грузов в случае повреждения или недостачи;
- устанавливать характер, причину и размер понесенных убытков, а также ответственную за убытки сторону;
- составлять и выдавать аварийные сертификаты;
- принимать участие в ликвидации последствий аварий;
- наблюдать за проведением предупредительных мероприятий, обеспечивающих сохранность грузов.

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

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

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

Аварийным сертификатом называется документ, подтверждающий характер, размер, причины убытков в застрахованном имуществе. По результатам, проведенной работы аварийный комиссар составляет аварийный сертификат или доклад, который предоставляется страховщику.

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

К аварийному сертификату прилагается следующий стандартный набор документов:

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

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

Функции аварийного комиссара выполняют аджастеры или агенты страховщиков.

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

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

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

Принципы общей аварии.

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

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

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

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

Под словами «чрезвычайность», или «чрезвычайные убытки» понимаются затраты, которые не являются обычными эксплуатационными расходами перевозчика или убытками, происходящими от выполнения обычных его обязанностей.

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

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

Основные виды общей аварии.

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

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

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

2 Убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожара. В Кодексе торгового мореплавания указано, что общей аварией признаются убытки, вызванные тушением пожара, вплоть до затопления судна для этой цели. Однако под эту категорию не подпадают убытки, которые были вызваны тушением пожара в отдельных частях судна или груза, охваченных огнем.

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

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

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

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

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

- расходы по оплате жалования и закупки продовольствия для экипажа, а также стоимость израсходованных топлива и предметов снабжения в течение излишнего времени задержки судна в порту-убежище и продления срока рейса до окончания ремонта судна;

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

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

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

Формы обеспечения платежей по общей аварии.

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

Распределение общей аварии между участниками морской перевозки грузов.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Частная авария.

В отличие от общей аварии законодательство РФ не дает определения сущности частной аварии. Ст. 237 КТМ лишь указывает: «Убытки, не подпадающие под действие ст. 232, 243 и 235 настоящего Кодекса, признаются частной аварией. Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение» (гл. XIII). Далее, ст. 238 Кодекса гласит: «Не признаются общей аварией даже при наличии признаков, указанных в ст. 232 настоящего Кодекса: 1. стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза и груза, перевозившегося на судне не в соответствии с правилами и обычаями торгового мореплавания;

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

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

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

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

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

(58)

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

## **Лекция 5. Авиационное и космическое страхование**

1. Понятие и правовые аспекты страхования авиационных рисков
2. Сущность, основные понятия и особенности космических рисков
3. Виды страхования космической деятельности

### **1. Понятие и правовые аспекты страхования авиационных рисков**

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

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

- страхование корпусов самолетов и ответственности по винтовым самолетам до второй мировой войны и в первые послевоенные годы; лимиты ответственности довольно низкие, главным образом, из-за небольших размеров и вместимости самолетов;
- с середины 50-х годов страхование рисков ответственности и каско реактивных самолетов, которые пока еще не преобладали над винтовыми;
- с начала 70-х годов страхование огромных реактивных самолетов «джамбо-джет», вмещающих до 500 пассажиров каждый и способных совершать беспосадочные перелеты на расстояние более 10 тыс. км, таких как «Боинг-747», «Дуглас ДС10», «Аэробус А-300»;
- страхование рисков по сверхзвуковому реактивному пассажирскому самолету «Конкорд»; страхование рисков по космической технике.

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

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

Авиационное страхование включает в себя комплекс видов страхования, используемых при страховании воздушных судов и перевозимых ими грузов, аэродромного оборудования и обслуживания, гражданской ответственности авиаперевозчика по отношению к пассажирам, экипажу, службам наземного обеспечения полетов, ответственность перед третьими лицами при падении воздушного судна, производителей летательных аппаратов, космической техники на всех этапах ее изготовления, транспортировки, запуска и выполнения космических программ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Во-первых, в большинстве авиационных полисов оговаривается, что страхователь должен быть знаком с соответствующим законодательством, касающимся требований к навигации и безопасности полетов. Во-вторых, законодательно провозглашена ответственность, которую несут лица, официально признанные операторами самолетов, по отношению ко всем третьим лицам. В-третьих, юридическая практика и прецеденты, действующие в гражданском праве различных стран, оказывают влияние на процедуру заявления убытков и на степень - и по емкости и по сумме - ответственности оператора самолета или производителя за причиненный ущерб.

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

Законодательство, регулирующее юридическую ответственность операторов самолетов.

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

Ответственность перед пассажирами при международных перевозках

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

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

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

Ответственность перед третьими лицами.

В практике авиационного страхования под третьими лицами понимаются все лица кроме тех, кто летит в данном самолете (последние считаются пассажирами), и тех, с кем взаимоотношения перевозчика или производителя основываются на деловом контракте (например, экипаж, рабочие и служащие компании или предприятия и т. п.) Таким образом, третьими лицами обычно принято считать тех, кто находится на земле, а также владельцев, экипаж и пассажиров другого самолета, с которым данный самолет может: столкнуться, повредить его и т. п.

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

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

Ответственность за перевозимые грузы.

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

Общая ответственность.

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

## **2. Сущность, основные понятия и особенности космических рисков**

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

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

Характерной особенностью космических программ является их очень высокая стоимость, достигающая десятков и сотен миллионов долларов США. Поэтому изначально в мировой практике космического страхования преобладает сострахование, что позволяет максимально снизить размеры комиссионного вознаграждения посредникам и тем самым сократить затраты страхователя. Такой подход был воспринят и российским страховым рынком.

С другой стороны, космическая деятельность характеризуется высокой вероятностью убытка, особенно на стадиях запуска и вывода в означенное космическое пространство. Как зарубежная, так и отечественная статистика по количеству аварийных ситуаций на указанных стадиях только подтверждает высокий риск страховщика. Последний фактор имеет решающее значение при определении уровня ставок страховых

премий, расчетные значения которых на международном рынке космического страхования могут достигать 25 %.

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

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

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

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

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

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

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

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

Рынок космического страхования является отраслевым и узкоспециализированным. В территориальном аспекте он представляет собой совокупность взаимосвязанных национальных страховых рынков, объединенных в единую мировую систему. В качестве национальных рынков выделяют американский, европейский и российский страховые рынки, что обусловлено наличием у страны-представителя конкурентоспособных средств выведения.

В России страхование космических рисков производится в соответствии с Законом «О страховании космической деятельности», в котором ст. 25 гласит: «Организации и граждане, которые используют (эксплуатируют) космическую технику или по заказу которых осуществляется создание и использование (эксплуатация) космической техники,

производят обязательное страхование жизни и здоровья космонавтов, работников объектов космической инфраструктуры, а также ответственности за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу других лиц в порядке и на условиях, которые установлены законом».

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

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

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

- широкая номенклатура и высокая стоимость космических объектов и привлекаемых для их эксплуатации материальных средств, многочисленность обслуживающего персонала;
- сложность, многоэтапность и разнообразие выполняемых работ при реализации процессов эксплуатации космических средств, в т.ч. работ с повышенной степенью опасности;
- достаточно высокая вероятность возникновения различных происшествий, вызванных недостаточно высокими характеристиками надежности качества изготовления ракетно-космической техники, а также ошибками персонала.

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

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

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

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

- наименование, назначение, общие характеристики и краткое техническое описание объекта страхования с приложением сертификата установленной формы;
- дата и место запуска объекта страхования;

- наличие лицензии на использование и/или эксплуатацию объекта страхования в период действия договора страхования.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

г) истечение срока действия или прекращение договора страхования.

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

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

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

Страхование возвращения космического аппарата на поверхность Земли. По данному виду страхования возмещаются убытки от полной гибели и повреждения возвращаемого космического аппарата или его части во время спуска с орбиты на поверхность Земли. Ответственность наступает с момента включения двигателей

космического аппарата во время нахождения последнего на расчетной орбите для осуществления маневра по сходу с орбиты и оканчивается в момент завершения посадки.

Правила страхования наземных объектов не очень отличаются от страхования строительно-монтажных объектов. Страхование ответственности перед третьими лицами за ущерб, причиненный им при эксплуатации космической техники, может быть связан с возникновением обязанности страховщика осуществить страховую выплату в случаях:

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

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

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

### **3. Виды страхования космической деятельности**

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

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

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

характеристик космического риска в зависимости от направления их страхового покрытия не имеет принципиального значения.

Фазы разработки и изготовления космических средств наиболее продолжительные и капиталоемкие. Основными факторами риска при осуществлении разработки (модификации) космической техники является невыполнение (несвоевременное, некачественное) договорных обязательств и профессиональная ответственность конструкторов космической техники (наличие конструктивных недостатков).

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

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

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

Осуществление пуска ракеты и выведение орбитального средства - самый рискованный этап в статистике космических рисков. Он характеризуется наибольшей вероятностью реализации и значительным ущербом. Основопологающим фактором при оценке риска в этом случае выступает надежность средства выведения. Размер страхового тарифа при этом колеблется в пределах 12-20 %.

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

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

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

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

Обеспечение страховой защиты этапов пуска РКН и эксплуатации КА на орбите - наиболее трудоемкий, сложный и высокзатратный процесс. Головному исполнителю

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

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

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

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

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

5) уплата перестраховочной премии обычно происходит следующим образом:

- депозитная премия в размере 10% от страховой премии за год до пуска (либо в момент подписания договора страхования);
- остаток премии в размере 90% за 45 дней до пуска.

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

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

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

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

При этом исполнитель проекта должен провести:

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

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



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

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

- выбор лидирующего страховщика (возможно путем проведения конкурса) с учетом условий страхования, предварительно полученных брокером от участников международного страхового рынка;
- выбор международного брокера для оказания консультационных услуг российскому страхователю;
- окончательное определение международным брокером условий страхования отечественной страховой компанией и международным рынком страхования и осуществление международным брокером размещения рисков.

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

При полном соблюдении отечественного законодательства такой подход обеспечивает исполнителю проекта:

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

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

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

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

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

Основными критериями выбора страховой компании должны являться:

- наличие лицензии на осуществление соответствующей страховой деятельности;

- включение страховой компании, объединений страховщиков в единый государственный реестр, а также включение брокера в реестр страховых брокеров;
- платежеспособность компании;
- размер уставного капитала;
- размер собственных средств;
- размер страховых резервов;
- соотношение активов и обязательств;
- выполнение нормативов по размещению страховых резервов;
- рентабельность страховых операций;
- показатели убыточности страховой суммы;
- разумная тарифная политика;
- диверсификация деятельности;
- наличие сбалансированного страхового портфеля;
- ограничение ответственности по отдельным рискам;
- структура размещения страховых резервов;
- активное использование практики перестрахования;
- опыт проведения операций страхования и перестрахования космических рисков;
- наличие рейтингов международного и российского рейтингового агентства;
- наличие рабочих контактов с известным международным брокером;
- объем портфеля застрахованных рисков;
- выполнение ранее взятых обязательств по страховым выплатам;
- предоставление дополнительных услуг, облегчающих финансирование проекта;
- организация страхового обслуживания;
- репутация страховщика;
- другие.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Лекция 6. Страхование международных грузов**

1. Понятие и классификация страхования грузов
2. Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность
3. Условия транспортировки и страхования грузов
4. Условия страхования международных грузоперевозок
5. Виды и условия международных торговых договоров
6. Договор страхования груза
7. Страхование контейнерных перевозок

### **1. Понятие и классификация страхования грузов**

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

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

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

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

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

В международной торговой практике существует большое число договорных условий поставки товаров. Внешнеторговые учреждения, хозяйственные организации и предприятия, занимающиеся торговлей, используют, хотя и неодинаково часто, большинство из них: СИФ, КАФ, ФОБ, ФАС, франко-завод, франко-вагон, франко-склад, франко-граница, с оплатой перевозки с судна, с пристани, а в последнее время СИП, ФОТ, ФОА и другие.

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

По характеру перевозимых грузов их страхование подразделяется на:

- страхование генеральных грузов (генгрузов). Генгрузы - термин внешнеторговых операций - включает грузы, упакованные в стандартную, общепринятую тару, не требующую особых условий перевозки;

- страхование наливных, насыпных, наваленных грузов;

- страхование сельскохозяйственных и других животных;

- страхование «специс» (драгоценные металлы, банковские банкноты, монеты).

Исходя из способа транспортировки выделяются:

- наземное страхование (перевозка железнодорожным и автомобильным транспортом);

- страхование грузов при перевозке водными путями;

- комбинированное страхование.

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

- страхование экспортных грузов;
- страхование импортных грузов.

Страховые случаи в страховании грузов классифицируются следующим образом: во-первых, это результат стихийного бедствия, проявления природных сил: землетрясения, наводнения, урагана, оползня и т.д. Все эти риски, являющиеся следствием действия природных сил, относятся к категории непредвиденных обстоятельств. В абсолютном большинстве случаев страховщик отвечает за их последствия. Исключения представляют физико-химические процессы: усушка, утреска и т.д.

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

## **2. Международные нормы и правила, регулирующие перевозочную деятельность**

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

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

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

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

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

Железнодорожные перевозки осуществляются и регулируются:

1 В странах Евроазиатского континента действуют две основные международные железнодорожные конвенции: СМГС (среди стран бывшего соцлагеря) и Котиф. В

соответствии с этими конвенциями установлена солидарная ответственность железных дорог, то есть такая, когда в принципе претензия может быть предъявлена к одной из железных дорог при фактической вине железной дороги другой страны и отвечать по претензии и иску должна та дорога, к которой такие требования предъявлены. После удовлетворения претензий или иска железные дороги производят взаиморасчеты.

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

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

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

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

УЖД строго ограничивает круг таких лиц:

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

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

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

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

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

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

Такой отказ необходимо обжаловать в течение 24 часов начальнику отделения железной дороги.

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

Воздушные перевозки регулируются конвенцией, унифицирующей некоторые правила касающиеся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года; Воздушным кодексом СССР; Правилами международных перевозок (утвержденными Министерством гражданской авиации СССР). Заключение договора воздушной перевозки груза удостоверяется выдачей авиатранспортной накладной. По своей юридической значимости она тождественна коносаменту. Самым важным для страховщика в этой накладной является оборотная сторона, где указаны условия перевозки. Страховщик должен уделить самое пристальное внимание положению о сроках претензионного и искового порядка урегулирования спора по поводу несохранной перевозки. Согласно ст. 26 и 29 Варшавской конвенции до предъявления иска перевозчику соблюдение претензионной стадии урегулирования разногласий обязательно. Теми же статьями установлено, что при повреждении груза претензия должна быть заявлена в течение 14 дней со дня его выдачи, а при утрате – в течение двух лет. Срок исковой давности установлен продолжительностью в два года. Таким образом, претензионный срок по утрате груза совпадает с общим сроком исковой давности.

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

Документами, обосновывающими претензию к авиакомпании, являются:

- оригинал авианакладной;
- коммерческий акт;
- счета и спецификации на груз;

- при необходимости – акт осмотра аварийного комиссара. При несохраненной перевозке грузополучатель еще до заявления страховой претензии должен заявить претензию авиакомпании с приложением указанных документов. Если отечественная авиакомпания не ответила на претензию по утрате или повреждению груза в течение 4 месяцев, то можно, согласно Правилам международных перевозок грузов, считать груз утерянным и обращаться с иском в судебные органы.

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

При заявлении обратных требований авиаперевозчику важно:

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

### 3. Условия транспортировки и страхования грузов

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

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

Карго страхование предусматривает покрытие груза только на время его передвижения. Объектами страхования Карго являются: 1. сам груз;

2. возросшая стоимость (включая прибыль);

3. комиссионные посредникам;

4. таможенная пошлина;

5. непредвиденные обстоятельства, связанные с фрахтом.

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

Основные факторы, учитываемые андеррайтером при исчислении тарифной ставки:

1. Тип груза:

- повышенная восприимчивость к некоторым видам ущерба;

- стоимость товара и страховая сумма.

2) Упаковка:

- обычная или контейнерная;

- насыпной или наливной груз;

- перевозка в трюме или на палубе.

3) Планируемая транспортировка:

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

- опасности при перевозке;

- конкретные проблемы в портах или на других участках перевозки.

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

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

6) Судно, которое будет использовано:

- возраст и тоннаж;

- тип и пригодность для перевозки данного груза;

- флаг, классификация.

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

Существуют следующие варианты оценки перевозимого имущества: 1. стоимость груза в пункте отправления с учетом ожидаемой прибыли;

2. стоимость в месте назначения. Подразумевается цена товара на момент прибытия в порт назначения, т.е. рыночная цена на товар в этой стране;

3. страховая стоимость определяется на основании особых положений, зафиксированных в договоре купли-продажи. В случае убытка выгодоприобретатель должен доказать цену товара;

4. восстановительная стоимость.

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

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

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

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

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

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

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

Покрытие по оговоркам «В» и «С» предоставляются в том случае, если страхователь доказал, что событие относится к страховым. Оговорки «А», «В», «С» покрывают убытки, вызванные жертвой по общей аварии и выбрасыванием груза за борт при бедствии.

#### **4. Условия страхования международных грузоперевозок**

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

Условия перевозки изделий различными видами транспорта могут быть трех видов.

Условия легкие (Л):

- перевозки без перегрузок железнодорожным транспортом;

- перевозки без перегрузок автомобильным транспортом – по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием (дороги 1-й категории по СНиП, утвержденным Госстроем СССР) на расстояние до 200 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категории по СНиП, утвержденным Госстроем СССР) и грунтовым дорогам на расстояние 50 км со скоростью до 40 км/ч;

- перевозки различными видами транспорта – воздушным или железнодорожным транспортом совместно с автомобильным, отнесенным к настоящим условиям, с общим числом перегрузок не более двух.

Условия средние (С):

- перевозки автомобильным транспортом с общим числом перегрузок не более четырех – по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием (дороги 1-й категории) на расстоянии 200-1000 км; по булыжным (дороги 2-й и 3-й категории) и грунтовым дорогам на расстояние более 50 км со скоростью 40 км/ч;

- перевозки различными видами транспорта – воздушным, железнодорожным транспортом в сочетании их между собой и с автомобильным транспортом, отнесенным к условиям транспортирования Л с общим числом перегрузок 3-4 или к настоящим условиям транспортирования; водным путем (кроме моря) совместно с перевозками, отнесенными к условиям транспортирования Л, с общим числом перегрузок не более четырех.

Условия жесткие (Ж):



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- легкое (Л);
- среднее (С);
- усиленное (У).

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

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

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

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

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

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

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

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

Каждая предыдущая категория упаковки является облегченной по сравнению с последующей.

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

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

Тарифная политика при страховании грузов имеет свою специфическую основу, связанную с характеристикой транспортируемого груза, дифференцированную по видам и категориям груза, используемым видам транспортировки (наземная, водная и воздушная) и конкретного транспортного средства, расстояния перевозимого груза. В российской практике страхования при страховании экспортных и импортных грузов с ответственностью «от всех рисков» по укрупненным группам товаров в зависимости от видов транспортных средств и расстояния в соответствии с условиями международных торговых договоров СИФ, КАФ, ФАБ, ФОС сложились следующим образом. Тарифы по страхованию грузов с ответственностью «от всех рисков» представлены в таблице

1.

Таблица 1 - Тарифы по страхованию грузов с ответственностью «от всех рисков»

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

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

При увеличении дальности перевозки вводится поправочный коэффициент на каждую следующую 1000 км для:

- автомобильного и железнодорожного транспорта – 0,05 %;
- морского транспорта – 0,04 %;
- авиационного транспорта - 0,025 %.

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

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

Группы опасных грузов (товаров) при страховании приведены в таблице 2.

Таблица 2 - Группы опасных грузов (товаров) при страховании

| Группа груза (товара)      | Вид груза                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Группа А – повышенный риск | Драгоценные металлы, ювелирные изделия, произведения искусства, промышленная и бытовая электроника, медицинская техника, пушнина и изделия из меховой промышленности, стекло и прочие изделия из него, а также прочие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых высок из-за их высоких потребительских качеств, физических и естественных свойств. |
| Группа Б – средний риск    | Технологическое оборудование, запасные части, общемашиностроительная продукция, сельхозтехника, продукты питания, продукция хозяйственного назначения, обувь, одежда, мебель, парфюмерия, фармацевтическая и химическая продукция, а также другие грузы, риск гибели, повреждения и кражи которых не очень высок.                                        |
| Группа В – малый риск      | Металлопрокат, метизы, древесина, бумага, стройматериалы, трубы, уголь, руда, нефть, а также другие грузы, риск гибели, повреждения или кражи которых незначителен из-за их физических и естественных свойств.                                                                                                                                           |

Как свидетельствуют данные, приведенные в таблице 3, наиболее типичные грузы (товары) подразделяются на три группы соответственно большей или меньшей опасности их перевозки в зависимости от ценности, прочности и громоздкости. Следует отметить, что при подобной классификации в соответствующие группы сведены довольно разнородные грузы (товары).

Таблица 3 - Страховые тарифы по видам транспорта и группам риска груза

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

Приведенные группы риска можно использовать только для установления базисных или исходных ставок (таблица 4), к которым следует применять надбавки и скидки в зависимости от различных причин и обстоятельств. В частности, для объема ответственности страховщика имеют существенное значение те ограничительные формулировки, которые в соответствии с условиями страхования включены в полис.

Примечания:

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

2 Данные тарифы приведены при перевозках на дальность до 1000 км

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

4 Базисные ставки рассчитаны на перевозку грузов отечественными транспортными средствами.

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

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

Таблица 4 - Базовые ставки премии по страхованию грузоперевозок

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

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

## 5. Виды и условия международных торговых договоров

В международной практике морских перевозок действует ряд традиционных условий поставки товаров. В них оговариваются и вопросы страхования грузов. Это условия обозначены аббревиатурами СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС.

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

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

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

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

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

Обязанность страхования лежит на покупателе.

Сделки ФОБ получили свое название от английского выражения «свободно на борту» (free on board). По условиям этого вида сделок продавец обязан погрузить товар на

борт судна, которое должен зафрахтовать покупатель. Он же должен застраховать товар на время перевозки, обычно от внутреннего пункта до порта погрузки и далее до конечного пункта назначения.

При импорте товаров российская сторона должна быть заинтересована в закупке товара на условиях сделки FOB, по которой исключается оплата услуг иностранного экспортера по перевозке и страхованию товара, тем самым устраняется утечка валюты за рубеж. Сделки FAS - от английского выражения «свободно вдоль борта или свободно вдоль борта судна» (free alongside ship).

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 5 – Сравнительная таблица международных торговых договоров и договоров перевозки грузов

| Наименование проводимых работ (действий) участниками торговых сделок | СИФ | КАФ | FOB | FAS |
|----------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|
| Продавец продает товар покупателю                                    | +   | +   | +   | +   |
| Продавец доставляет товар к судну                                    | +   | +   | +   | +   |
| Продавец фрахтует судно до места назначения перевозимого груза       | +   | +   | -   | -   |
| Продавец оплачивает фрахт                                            | +   | +   | -   | -   |
| Продавец доставляет груз на борт судна                               | +   | +   | +   | -   |
| Покупатель фрахтует судно                                            | -   | -   | +   | +   |
| Продавец страхует груз до места                                      | +   | -   | -   | -   |

|                                                                  |   |   |   |   |
|------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|
| назначения                                                       |   |   |   |   |
| Покупатель страхует груз до места назначения                     | - | + | + | + |
| Ответственность продавца:                                        |   |   |   |   |
| перевозимого груза до сдачи его покупателю (до порта назначения) | + | - | - | - |
| до погрузки и на момент погрузки груза на судно                  | + | + | + | - |
| до погрузки груза на борт                                        | - | - | - | + |
| Ответственность покупателя:                                      | - | - | - | - |
| с момента принятия груза в порт) назначения                      | + | - | - | - |
| с момента окончания загрузки судна в порту отправления           | - | + | + | - |
| с момента доставки груза продавцом на причал                     | - | - | - | + |

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

Продавец также обязан без промедления уведомить покупателя о погрузке товара или передаче его железной дороге, предоставить ему все документы, предусмотренные договором. Как правило, по условиям этого договора предоставление страхового полиса не оговаривается. Значит, страхование товара может быть осуществлено и той, и другой стороной. Таможенная очистка по вывозу товара ложится на покупателя. Условия франко-завод и франко-склад в практике российских организаций встречаются весьма редко. В обязанности продавца на этих условиях входит поставить товар на склад завода или обусловленный в договоре склад в намеченный срок в упакованном виде и нести все расходы и риски, связанные с этим, как и расходы, вызываемые проверкой товара (качества, меры, веса, счет), необходимой для представления товара в распоряжение покупателя; а также заблаговременно сообщить покупателю, когда товар будет предоставлен в его распоряжение, и содействовать последнему в получении обычных документов, которые могут потребоваться ему для вывоза и/или ввоза товара. Все остальные заботы о товаре и риски, связанные с ним, ложатся на покупателя.

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

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

Большую работу по унификации и кодификации торговых обычаев разных стран провела еще в 20-е годы Международная торговая палата. В результате этой работы в

1936 г. вышел в свет сборник международных правил по толкованию применяемых торговых терминов, известный под названием «Инкотермс».

«Инкотермс - 90» - международные правила толкования торговых терминов. Вступили в силу с 1 июля 1990 г., заменив Инкотермс – 80. Содержат 13 терминов. Они отражают базисные условия в контракте купли – продажи и устанавливают базис цены в зависимости от того, включаются ли расходы по доставке в цену товара. Базисные условия поставки вырабатываются Международной торговой палатой и носят факультативный характер. Использование «Инкотермс» зависит от согласия участников контракта купли-продажи. Если условия контракта не совпадают с условиями «Инкотермс», предпочтение отдается положениям, зафиксированным в контракте. В настоящее время в «Инкотермс» входят следующие условия поставки.

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

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

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

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

5 Стоимость и фрахт (cost and freight, CFR); указан порт назначения. Данное условие означает, что продавец должен оплатить стоимость товара и фрахт, т.е. помимо уплаты за товар должен произвести также расходы, связанные с наймом судна для доставки этого товара в указанный порт назначения. При этом все расходы и риски, связанные с товаром, переходят от продавца к покупателю с момента, когда товар передан через борт судна в порту погрузки. Экспортные формальности для вывоза товара осуществляет продавец. Условие может быть использовано только для морских и речных перевозок.

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



7 Перевозка оплачена до... (carriage paid to, CPT; freight carriage paid to FCP); указано место назначения. Условие означает, что продавец оплачивает фрахт за перевозку товаров до места назначения. Риск ущерба товарам или утраты их, а также любые дополнительные расходы, имеющие место после того, как товары были доставлены перевозчику, передаются от продавца покупателю. Условие CPT требует, чтобы произвел экспортную очистку товара для вывоза. CPT применяется для любого вида перевозок, включая комбинированные.

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

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

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

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

12 Доставлено с неоплаченной пошлиной (delivered duty unpaid, DDU); указано место назначения. По этому условию продавец доставляет товар до места в стране ввоза, указанного в контракте купли-продажи. Продавец несет все расходы и риски, связанные с доставкой товара, за исключением пошлин, налогов и других официальных сборов, производимых при ввозе а также расходов и рисков, связанных с выполнением таможенных формальностей. Покупатель оплачивает любые дополнительные расходы и берет на себя любые риски, вызванные несвоевременной очисткой товаров для ввоза. Данное условие может быть использовано независимо от вида перевозки.

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

назначения. Покупатель несет все риски и расходы, связанные с товаром, с момента, когда он предоставлен в его распоряжение продавцом в указанном месте назначения.

## **6. Договор страхования груза**

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

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

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

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

Участниками отношений по перевозке груза выступают отправитель груза (грузоотправитель), получатель груза (грузополучатель), перевозчик (транспортная организация либо владелец индивидуального транспорта), экспедитор - лицо, координирующее перевозки груза.

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

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

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

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

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

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

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

При определении объема ответственности страховщика применяются три стандартных вида условий:

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

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

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

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

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

Не подлежат возмещению убытки, явившееся следствием:

- умысла или грубой неосторожности страхователя, выгодоприобретателя;
- ненадлежащей упаковки или укупорки грузов и отправки грузов в поврежденном состоянии, нарушений требований к формированию укрупненных грузовых мест;
- изменения температурно-влажностного режима;
- перевозки вместе с застрахованным грузом опасных грузов, требующих особых мер предосторожности или запрещенных к перевозке;
- повреждения груза червями, грызунами, насекомыми и др.;
- по форс-мажорным обстоятельствам;
- задержки в доставке груза и изменения цен;
- производственных дефектов груза;
- получения груза в пункте назначения лицом, на то не уполномоченным;
- неправильного, несвоевременного или неполного оформления перевозочных документов.

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

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

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

Страховая премия определяется индивидуально исходя из установленной тарифной ставки с учетом вида перевозимого груза, его упаковки, периода и способа перевозки или хранения, места нахождения груза при перевозке водным транспортом (в трюме или на палубе), дальности перевозки, района плавания и специализации судов и т.п.

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

Страховщик несет ответственность в пределах страховой суммы, и начинается она с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и в течение всей

перевозки до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный пункт назначения, указанный в страховом полисе.

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

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

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

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

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

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

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

Правилами страхования предусматривается следующее:

страховщик может отсрочить выплату по свершившемуся событию в случаях:

- если он не уверен в правомочности страхователя на получение страхового возмещения;
- если возбуждено уголовное дело против страхователя и ведется расследование обстоятельств, приведших к возникновению убытков;
- при утрате доверия к страхователю при несоблюдении им правил или получении возмещения от третьих лиц.

Договоры на страхование грузов могут заключаться как на каждую отправку, так и генеральный договор на страхование всех грузов. Срок не устанавливается.

По каждой отправке страхователь обязан сообщить основные сведения об отправляемых грузах, пунктах отправления и назначения, видах перевозочных средств, а также информировать страховщика обо всех изменениях в риске.

Существенное значение для оценки степени несохранности груза имеет документ, составленный в порту прибытия. В порту назначения могут выдаваться два документа, свидетельствующие о состоянии доставленного груза. Первый составляют портовые власти или прочие организации, уполномоченные в соответствии с местными законами и обычаями на выполнение такой работы (таможенные службы, агенты судовладельца и грузополучателя и т. д.). Такой документ составляется по обычаям данного порта.

Второй документ - это аварийный сертификат («survey report»), который составляется аварийно-комиссарскими компаниями лишь по просьбе и за счет лица,

обратившегося за осмотром. Смысл его в независимой оценке причин, размера и места наступления ущерба. Чаще всего он составляется в страховых целях.

Обоснованную претензию перевозчику и иск страховая компания может заявить в течение года со дня выдачи груза, а груз не выдан, со дня, когда он должен быть выдан.

Главным документом, обосновывающим размер требования страховой компании, является аварийный сертификат. Он составляется одним из назначенных страховой компанией аварийных комиссаров по просьбе грузополучателя. Услуги аварийного комиссара оплачиваются грузополучателем и затем компенсируются ему страховой компанией вместе с оплатой страховой претензии.

Согласно закону (ст. 393 Гражданского кодекса РФ) ущерб должен быть возмещен его причинителем полностью. Поэтому, предъявляя требования к перевозчику, следует стремиться к тому, чтобы надлежащим образом обосновать их, что удается не всегда, ибо у перевозчика обычно находится масса причин, чтобы снять с себя ответственность.

Не грузовладелец обязан доказывать вину перевозчика, а наоборот, перевозчик обязан доказать отсутствие своей вины.

Существенным фактором при предъявлении претензий и исков морскому перевозчику является установленное законом ограничение его ответственности - тот предел, выше которого перевозчик не несет ответственности при любой форме его вины.

Для заявления претензии морскому перевозчику должны быть представлены следующие документы:

- оригинал коносамента;
- оригинал страхового полиса;
- счета;
- спецификации;
- акты приемки груза в порту назначения;
- аварийный сертификат;
- суброгационная расписка.

Описанный выше порядок предъявления претензий морскому перевозчику, естественно, не охватывает всех нюансов этой работы. В каждом конкретном случае следует обращаться к законам и справочной литературе.

## **7. Страхование контейнерных перевозок**

Международная практика последних десятилетий показала, что перевозка в контейнерах является наиболее эффективным способом транспортировки грузов, особенно в международной торговле. Вопросам контейнеризации в России также придается большое значение.

Морские контейнерные перевозки внешнеторговых грузов в нашей стране стали интенсивно развиваться, начиная с 70-х годов. Именно в это время в практику международных морских перевозок были внедрены крупнотоннажные 10-, 20-, 30- и 40-футовые контейнеры, стандартизированные типоразмеры которых были одобрены большинством стран мира.

Организация в России контейнерной транспортной системы потребовала создания специализированного подвижного состава: судов контейнеровозов, удлиненных железнодорожных четырехосных платформ для перевозки одновременно трех 20-футовых контейнеров, автомобильных полуприцепов и тягачей. Сооружены специализированные контейнерные станции и причалы (терминалы), оборудованные высокопроизводительными перегрузочными средствами большей грузоподъемности и автоконтейнеровозами. На контейнерных линиях практикуется последовательная перевозка морским, железнодорожным и автомобильным транспортом. По международной Транссибирской контейнерной линии осуществляется транзит крупнотоннажных контейнеров через территорию России.

Перевозка в контейнерах была введена с целью, во-первых, сократить время и расходы на перегрузочные операции и, во-вторых, обеспечить большую сохранность грузов.

В результате разработки соответствующих стандартов для международных перевозок контейнер стал рассматриваться уже не просто как многоразовая тара.

Разнообразие грузов, поддающихся контейнеризации, привело к необходимости создания специализированных контейнеров, которые вписывались бы в стандарты, разработанные международной организацией по стандартизации (ИСО) для универсальных контейнеров. Сейчас такие контейнеры широко используются на международных линиях.

В настоящее время на международных грузовых линиях используются следующие виды специализированных контейнеров:

- сухогрузные контейнеры с нестандартным размещением дополнительными дверями, боковые двери, двери неполной длины и т. д.;

- открытые контейнеры, используемые под крупногабаритные грузы, в которых для удобства погрузочно-разгрузочных работ нет верхней и/или боковых панелей. Открытые панели таких контейнеров закрывают брезентом. Для перевозки особо громоздких тяжеловесных грузов используются контейнерные платформы стандартных размеров без боковых стенок;

- складные контейнеры. Это обычно сухогрузные контейнеры, которые при перевозке порожними могут складываться. В сложенном виде четыре таких контейнера занимают столько же места, сколько один обычный, позволяя снизить расходы при перевозке порожняка;

- изотермические контейнеры. Используются в основном для перевозки в них пищевых грузов. Термоизоляция, которой покрыты стенки этих контейнеров, ограничивает теплообмен с окружающей средой. Большинство изотермических контейнеров оснащено автономной холодильной системой или оборудовано устройством для подключения к общей холодильной установке на контейнеровозе;

- рефрижераторные контейнеры, которые относятся к изотермическим, но оснащены более мощной автономной холодильной установкой. Это достаточно дорогие агрегаты, так как помимо охлаждения груза они могут поддерживать в контейнере определенный микроклимат;

- контейнеры-цистерны, получившие в последние годы широкое распространение. Они предназначены для транспортировки жидких, газообразных и сыпучих грузов, и поэтому их габариты соответствуют стандартам ИСО для сухогрузных контейнеров.

Эффективность использования контейнеров на международных грузовых линиях повысилась после принятия в 1972 г. Таможенной конвенции, существенно облегчившей их транзитное движение через государственные границы. Конвенцией обеспечивается беспрепятственный провоз контейнеров через территорию государства при условии надлежащей конструкции контейнера и сохранности таможенных пломб.

В своём большинстве предприниматели и коммерческие фирмы используют арендованные контейнеры и приобретаемые по лизинговым сделкам.

Арендатор обязан также застраховать контейнеры на период аренды от огневых рисков, пропажи и общей аварии.

Заключение договора страхования производится на основании письменного заявления страхователя, которое должно содержать основные данные об объекте: тип контейнера, объёмные показатели, стоимость, наименование судна – перевозчика, дату выхода судна в рейс, пункт отправления, пункты назначения и перегрузок и т.п.

В страховом полисе должно быть оговорено, что в случае утраты контейнера арендатор должен возратить лизинговой компании соответствующую сумму, составляющую определенный процент от суммы первоначальной стоимости контейнера и

расходов по его приобретению. Аналогично решается вопрос, если арендатор просто решает оставить контейнер в своей собственности.

Срок аренды начинается с непосредственного поступления контейнера в распоряжение арендатора и заканчивается при возврате его в исправном состоянии в терминал лизинговой компании. Если к моменту возврата контейнер оказывается в неисправном состоянии, срок продлевается до окончания ремонта, в случае утраты - до получения компанией соответствующей суммы.

В отличие от морского страхования, страхование контейнерного комплекса - относительно новая сфера деятельности, которая ставит много проблем, и страховым компаниям приходится уделять значительное внимание развитию и оптимизации страховой политики в этой сфере.

В страховании контейнеров основную массу убытков, не считая страховых случаев, затрагивающих целую партию контейнеров (обвал штабеля, гибель контейнеровоза и т.д.), составляют индивидуальные повреждения, которые в массе своей повторяются.

При рассмотрении отдельных претензий по возмещению убытков, связанных с ремонтом или гибелью контейнера, страховщик определяет размер покрываемой части убытка, исходя из оговорок, предусмотренных во всех правилах страхования. При этом решение о размере возмещения по претензии в каждом отдельном случае, как будет показано ниже, носит достаточно субъективный характер.

Для рассмотрения претензий требует от страхователя перечисленные ниже документы:

- акт осмотра независимым сюрвейером или его штамп по оценке ремонта (в случаях, оговоренных в договоре страхования);
- последнюю обменную расписку. Этот документ выдается при смене видов транспорта на пути следования контейнера и служит для установления конкретного виновника повреждений. На практике страховщики сталкиваются с большими трудностями при затребовании этого документа;
- квитанцию о продаже на лом (в случае полной конструктивной гибели контейнера) с указанием его стоимости;
- письмо-претензию.

Следует добавить, что согласно правилам должны быть представлены любые документы и сведения в отношении конкретного страхового случая, которыми располагает страхователь или его агенты, иначе претензия может быть отклонена.

Бремя доказательства, что гибель или повреждение застрахованного контейнера произошли в результате воздействия опасностей покрытых страхованием, лежит на страхователе. Если в договоре страхования не предусмотрено иного, убытки от повреждения контейнеров возмещаются в сумме, не превышающей стоимости восстановления поврежденных или погибших частей, за вычетом процента естественного износа этих частей на момент аварии.

Для разрешения возникших споров в договоре предусматривается место и порядок арбитражного разбирательства.

При страховании контейнеров на других условиях, которые принято сокращенно называть «от полной гибели», возмещаются только убытки гибели контейнеров, а также падающая на контейнеры доля по общей аварии, расходы по спасению контейнеров и предотвращению или уменьшению убытков, подлежащих оплате по условиям страхования. Затраты на ремонт контейнеров (кроме случаев общей аварии) по данному условию страхования возмещению не подлежат. В остальном оба вида условий совпадают.

При страховании контейнеров (приеме на ответственность и установлении ставки премии) следует иметь в виду, что стоимость с каждым годом неизменно возрастает.

Как и при всяких работах с тяжеловесными грузами, работы по обработке, транспортировке, перевалке и складированию контейнеров могут быть связаны с

причинением материального или физического ущерба третьим лицам, который по закону должен быть возмещен виновной стороной.

Поэтому, помимо страхования контейнеров от гибели ли повреждения, страховщики принимают на страхование риск гражданской ответственности владельцев или арендаторов за вред, который может быть причинен личности или имуществу третьих лиц в связи с использованием контейнеров. Покрытие предоставляется на условиях страхования гражданской ответственности с учетом специфики объекта страхования.

Страховщики при этом обычно ограничивают свою ответственность установлением определенных лимитов при приеме риска. Лимиты устанавливаются раздельно: за увечье ли смерть одного лица; за уничтожение или повреждение имущества третьих лиц; за причинение увечья или смерти нескольким лицам и/или уничтожения или повреждение имущества нескольких лиц по одному страховому случаю.



## **Лекция 7. Страхование технических рисков**

1. Объекты страхования, относящиеся к внешнеэкономической деятельности
2. Страхование строительно-монтажных рисков
3. Страхование электронного оборудования
4. Страхование рисков новой техники и технологии
5. Страхование строительных машин, механизмов и временных сооружений

### **1. Объекты страхования, относящиеся к внешнеэкономической деятельности**

Бурное развитие внешне-экономической деятельности, подписание и осуществление многомиллиардных международных контрактов, с участием широкого межгосударственного участия в них, таких как северный и южный газовые потоки по дну Балтийского и Черного морей, транзит туркменского и узбекского газа с включением в российскую газовую сеть, строительство нефтепровода Восточная Сибирь – Находка и в сторону Китая с участием японского и китайского капиталов, освоение шельфа Шитохманского газа нефтеносного месторождения в Баренцевом море, создание автомобильных заводов по созданию автомобилей зарубежных марок на территории Российской Федерации, создание авиаконцерна по производству гражданских аэробусов с участием Узбекистана и Украины, и целый ряд других заключенных со странами пяти континентов.

В своем большинстве контракты заключены не на потребительские товары, а по созданию капиталобразующих отраслей, как в России, за счет иностранных инвесторов, так и за рубежом в строительстве производственных мощностей с участием российского капитала.

Как правило, поступление инвестиций осуществляется путем строительства и укомплектования объекта оборудованием страной производящей оборудование и инвестирующей создание объекта в соответствии с контрактом, оборудование не только поставляется, но и ведутся его монтажные и пусконаладочные работы. В контрактах зачастую оговариваются и техническое обслуживание поставленного оборудования.

Таким образом, круг объектов осуществляемых по внешнеэкономическим контрактам как внутри России за счет иностранных инвесторов, так и контрактов России по выполнению заказов за рубежом достаточно широк. Риски по их осуществлению велики и непредсказуемы. Отсюда можно сделать вывод, что страхование технических рисков – включает комплекс страхования рисков, связанных со строительными и эксплуатационными работами, страхование строительно-монтажных рисков, страхование машин от поломок, страхование послепусковых гарантийных обязательств, страхование электронного оборудования и др.

Строительно-монтажное страхование в еще большей степени, чем страхование имущества предприятий, связано с огромными страховыми суммами ущерба и очень зависит от перестрахования. Поэтому перестраховщики определяют его «лицо» в решающей степени. Самый авторитетный перестраховщик строительных и вообще технических рисков – Мюнхенское перестраховочное общество.

Так же, как и в страховании имущества предприятий, страхователи здесь – только юридические лица, однако их круг намного уже. Тарификация в этом страховании строго индивидуальная и практически проводится во взаимодействии с перестраховщиками, договоры – свободного построения, хотя стандартные международные формы договоров существуют и применяются широко. Рассмотрение претензий еще сложнее, нестандартное, дольше, чем в страховании имущества предприятий, и часто требуют участия инженеров-экспертов. Доля этого страхования в общем сборе премий невысока.

Невелико и число компаний, которые им занимаются, требования же к их профессионализму очень высоки.

Реальный круг потенциальных страхователей – иностранные компании и российские крупные подрядчики, управляемые по западным стандартам, а также западные девелоперы. Кроме того, важным источником бизнеса могут быть местные власти (городские, областные, районные), которые всегда в большей или меньшей степени контролируют строительство на своих территориях и способны сильно влиять на решения о страховании строительства.

Кроме того, переговоры о страховании отличаются исключительно долгим циклом – для крупных проектов они могут продолжаться один – два года, пока готовится договор подряда (пытаться вести переговоры после его подписания уже поздно). Переговоры могут останавливаться и затем возобновляться, и так не один раз.

Страхователями в строительно-монтажном страховании могут быть все участники инвестиционного процесса:

- подрядчики (прежде всего генеральные подрядчики, а субподрядчики в основном только пользуются страховой защитой, но не покупают сами);
- заказчики;
- инвесторы.

При этом страхование всегда заключается в пользу подрядчика. Реально главный партнер для этого страхования – подрядчик, потому что именно деньги дает заказчик – и он всегда имеет право и возможность вмешаться в выбор страховщика и обсуждение условий договора, и участвовать в решении вопроса о страховании – даже тогда, когда все переговоры вел подрядчик. Практически те же права у инвестора – ведь он есть по существу «важнейшая часть» заказчика, выполняет одну из его ключевых функций.

Мотивация страхователей в основном прямая – защита от ущерба, но может быть и косвенной, если страхования требует инвестор, или только заказчик (но не подрядчик), или кредитующий проект банк, или местные власти.

Как правило в контрактах на проведение строительно-монтажных работ указывается конечная цель как будут производиться работы и в каком состоянии будет сдаваться объект.

Существует две формы определения сдаваемого объекта «Под ключ» и «Поставка и контроль». По условиям сдачи «Под ключ» интерес в страховании у подрядчика ибо он сам приобретает материалы, комплектующие и оборудование для строительства и монтажа и отвечает за их сохранность. По условиям «Поставки и контроль» заказчик обеспечивает подрядчика материалами, комплектующими и оборудованием. Естественно в этом случае его интерес в страховании строительных работ за исключением страхования ответственности и от несчастного случая.

Зарубежными и российскими законодательно-правовыми нормами установлено обязательное страхование имущества и гражданской ответственности по объектам иностранного подчинения, совместным предприятиям по правилам страхования страны, создающей этот объект.

Соответственно страны – страховщики при страховании объектов, относящихся к категории внешнеэкономической деятельности проводят страхование по своим, лицензированным органами страхового надзора, правилам. Но это не означает, что это догма. Существует ряд норм и положений, регламентирующих внешнеэкономическую деятельность, которым придерживаются страховщики на мировом страховом рынке.

В основном это связано с международными торговыми договорами, правилами перевозки и ответственности перевозчиков, разрешением конфликтов, присущим морским, воздушным и наземным перевозкам, а также ответственности лиц, прямо или косвенно связанных с внешнеэкономической деятельностью.

Исходя из вышесказанного ряд видов страхования в предлагаемом учебнике изложено в соответствии с действующими правилами лицензированными органами государственного страхового надзора Российской Федерации.

## **2. Страхование строительно-монтажных рисков**

С каждым годом число объектов, создаваемых за счет и при непосредственном участии иностранных инвесторов растет.

Характер содержания и виды возводимых объектов самые различные, начиная от крупных производственных комплексов, вплоть до вложения капитала в малый и средний бизнес, в систему АПК.

Практически все вложения в обязательном порядке сопряжены со строительством и монтажом оборудования. Отсюда потребность в страховании объектов в процессе их создания и пуско-наладке постоянно увеличиваются.

Для капитального строительства с его длительным инвестиционным циклом, значительной ресурсоемкостью и постоянной зависимостью от природных и техногенных воздействий необходима всесторонняя безопасность его подразделений. Современный уровень развития страхования создает предпосылки для организации системы страхового сопровождения производственной и хозяйственной деятельности подрядных фирм по аналогии с проектным и научным сопровождением, которое является обязательным для строительства сложных объектов.

Страхование в строительном комплексе должно соответствовать экономическим особенностям производственной деятельности подрядных подразделений; учитывать сложные, порой уникальные природные, технические и технологические условия возведения объектов. В этой связи страховая деятельность должна быть организована как система, структура и функциональные связи которой наиболее эффективно соответствуют цели – комплексной защите строительных организаций и объектов от рисков.

Строительно-монтажные, ремонтно-восстановительные и реставрационные работы - это целое направление предпринимательской деятельности, определенное место в которой занимают иностранные фирмы, имеющие свою специфику по организации работ, количеству задействованных субъектов в лице подрядчиков и субподрядчиков, в сроках исполнения работ и особенностях в принятии ответственности по выполненным работам, возможных рисках и природы их происхождения, числу используемых видов страхования.

В настоящее время страхование строительных рисков является составной и неотъемлемой частью любого строительного инвестиционного процесса и позволяет на всех его стадиях – от разработки технико-экономического обоснования до пуска объекта в эксплуатацию – не только компенсировать страхователю внезапные и непредвиденные убытки, возникающие при строительстве, но и защитить капиталовложения в строительство. Кроме того, страхование позволяет экономить финансовые средства за счет отказа от создания резервных фондов на случай возникновения ущерба, что дает возможность подрядчику направлять эти средства на другие нужды. Если наступит страховой случай, восстановление объекта может быть произведено значительно быстрее за счет компенсации страховщиком дополнительных расходов, связанных со срочной доставкой стройматериалов, техники, платой расходов по расчистке территории и сверхурочными работами.

Для строительных организаций предложены все необходимые виды страхования, объединенные в комплексную программу:

- строительно-монтажных работ (СМР);
- гражданской ответственности при выполнении СМР,

- профессиональной ответственности строителей,
- послепусковых гарантийных обязательств.

Страхование рисков при строительстве и монтаже по международной классификации относятся к страхованию технических рисков (technical lines insurance) или так называемому «инженерному страхованию» (engineering insurance). (63)

Страхование строительно-монтажных рисков вызвано в первую очередь тем, что незначительные ошибки и упущения как на стадии проектирования, так и при проведении строительно-монтажных работ приводят к необратимым последствиям, вплоть до разрушения, или в лучшем случае, разборке и демонтажу объектов, что в конечном итоге ведет к колоссальным материальным, людским и финансовым потерям.

Если проследить мировую статистику аварий, то она отмечает ежегодно по 800-1000 крупных аварий, приносящих значительные жертвы. Падают 8, 9, 12 этажные дома, срезаются перекрытия, разрушаются производственные здания, мосты, плотины и многое другое.

Только за последние 7-10 лет по России имеем массу случаев серьезных разрушений, приводящих к многочисленным катастрофическим, материальным и людским потерям. Отдельные случаи доводятся средствами массовой информации, а многие известны только в местах их происхождения.

Страхование строительно-монтажных рисков имеет целый ряд своих специфических особенностей, среди которых:

- многомиллионные контракты и система их перестрахования. Только убедившись в качестве проекта как с точки зрения его конструктивных и технологических требований, организации работ и квалификации подрядчиков и субподрядчиков, возможно полное и надежное перестрахование. Строительно-монтажные работы в настоящее время имеют интернациональную тенденцию. Заказчики и подрядчики - представители различных стран, поэтому вопрос надежного перестрахования занимает особое место;

- экспертиза объекта. Процесс проектирования начинается с выбора площадки и изыскания при новом строительстве, оценке объекта, его состояния при реконструкции и реставрации. От того, как качественно будут проведены эти работы, зависит и качество самого проекта, ибо ошибки и упущения на первоначальной стадии проектно-изыскательских работ приведут к серьезным последствиям при проведении строительно-монтажных работ;

Процесс страхования строительно-монтажных работ длительный и начинается как правило за 2-3 месяца до момента заключения контракта на строительство и подписания договора страхования. Получение необходимой документации, обсуждение и экспертиза проектно-сметной документации проходит как минимум от 2-3-х недель до 6 и более месяцев в зависимости от объемов и особенностей предстоящего к строительству объекта.

- стоимость страхования при проектировании закладывается в стоимость объекта и отражается в проектно-сметной документации;

- в строительно-монтажном страховании возможны генеральные полисы – правда, не как договоры страхования (как в страховании грузов), а как рамочные соглашения, где определяются стандартные условия отдельных договоров. Договоры при этом нужно оформлять обязательно. Генеральные полисы удобны для тех случаев, когда подрядчик выполняет достаточно большое число сравнительно коротких и однотипных договоров подряда – например, по реконструкции цехов, ремонту офисов, специализированным работам (кровельным, гидроизоляционным, дорожным, монтажу лифтов). Для страховщиков и особенно для продавцов генеральные договоры очень привлекательны –

они позволяют получать стабильный поток бизнеса при относительно небольших трудозатратах. Исполнение каждой выполненной работы оформляется актом и заносится в ведомость полиса. Внесение объема выполненных работ в полис можно производить и при завершении работ по конкретному объекту.

- страхование строительно-монтажных рисков производится с организациями, имеющими лицензию на право проведения строительно-монтажных и проектных работ.

Строительно-монтажное страхование является высокоспециализированным видом страхования. Оно не терпит шаблонов. Разнообразие отраслей промышленности, сооружаемых объектов даже в пределах одной отрасли делает практически невозможным унифицированный подход к тому или иному риску. Нельзя, конечно, сравнивать строительство жилого здания с морскими платформами по добыче нефти и газа, но даже каждое жилое здание и каждая платформа имеют свои индивидуальные особенности, требующие детальной оценки риска на конкретной территории.

Если в транспортном страховании имущества и грузов можно употребить классификацию рисков по направлению транспортировки, по категории грузов, в автостраховании - по марке автомашины, объему цилиндров, в имущественном страховании - по видам и состоянию объекта, то в строительно-монтажном страховании такой классификации не существует, и каждый риск оценивается индивидуально.

Строительно-монтажные операции являются наиболее капиталоемкими. Повышается роль фирм, специализирующихся на строительстве капитальных объектов. Растет цена контрактов по строящимся объектам, инфляционные процессы ведут к увеличению стоимости сырья, топлива и материалов, усложнению технологических процессов.

Страхование строительно-монтажных рисков по сравнению с другими видами страхования предполагает вовлечение большого числа заинтересованных сторон. В крупном контракте обычно задействованы проектировщики, транспортники, консультанты, строители, изготовители технологического оборудования, шефмонтажеры и т.д., что с юридической точки зрения представляет иногда большие сложности. Определение вины той или иной стороны по производственному ущербу зачастую делает необходимым широкое привлечение юридических служб. Иногда судебные разбирательства тянутся долгое время, что отрицательно отражается на результатах страхования, так как в момент возмещения убытка в результате инфляции сумма его значительно возрастает. Для рассмотрения вопросов, связанных со страхованием строительно-монтажных рисков, необходимо, прежде всего, четко представлять себе, что собираемся страховать, какова предполагаемая будет страховая ответственность, какие возможные риски в целом по строительно-монтажному комплексу, на каких условиях будет проводиться страхование, применяемые тарифы по конкретному объекту страхования и другие особенности применительно к каждому страховому объекту.

Объектами строительно-монтажного страхования считается все имущество, находящееся на строительной площадке, а именно:

- сам объект строительства или монтажа – независимо от степени его готовности;
- строительные материалы – в том числе предоставленные заказчиком;
- оборудование и комплектующие, которые подлежат монтажу;
- строительная техника (стационарная и передвижная);
- временные здания и сооружения вместе с находящимися в них имуществом, иногда включая личные вещи строителей (обычно это склады, бытовки, гаражи, часто жилье для строителей);
- existing property (существующее имущество) – здания, сооружения, стоявшие на площадке до начала строительства; это могут быть и помещения, подвергающиеся капитальному ремонту и реконструкции, и готовые цехи, в которых происходит монтаж, и

просто затронутые строительством (и потому включенные в границу площадки, а не отгороженные от нее) здания.

Страховая сумма по каждому виду имущества определяется следующим образом:

- для временных зданий и сооружений, existing property и строительной техники, так же как в страховании имущества, - как страховые восстановительные стоимости за минусом совокупного износа и не должна превышать реальную рыночную стоимость;
- для всего остального общей страховой суммой (лимитом ответственности) считается конкретная стоимость готового объекта.

Такое положение сложилось не сразу, и оно удобно обеим сторонам договора. Стоимость готового объекта – это максимум стоимости, который отмечается на площадке (в конце строительства он фактически есть), и до окончания строительства можно рассматривать его как максимальный лимит остатка товаров и незавершенного производства. Недострахования при этом не возникает.

В тоже время общая ответственность дифференцируется в соответствии с объемом выполняемых работ. Фактически страховая компания отвечает по страховым событиям в объемах соответствующих объему выполняемых работ.

В состав конкретной стоимости входит:

- стоимость строительных материалов;
- стоимость монтируемого оборудования;
- стоимость проектирования;
- стоимость работ по строительству и монтажу (включая подготовительные и вспомогательные площадки и т.п., плату за использования техники).

Кроме того, объектами страхования при проведении строительно-монтажных работ служат страхование пуско-наладочных работ, после пусковых гарантий, ответственности перед третьими лицами, от несчастного случая.

Оценка риска в строительно-монтажном страховании – дело весьма творческое. Объекта еще нет, смотреть заранее нечего – договор же заключается еще до приема площадки от заказчика. Так что осмотры можно (и нужно) устраивать постфактум, но на условиях договора это уже не отразится. Поэтому анализ и оценка проводится камерально (выражаясь языком геологов) – по документам, на основании данных вопросников и дополнительной информации, которую удастся получить андеррайтерам (в том числе от перестраховщиков).

Следует подчеркнуть, что в строительно-монтажном страховании больше, чем в страховании имущества предприятий, имеет значение субъективного фактора – репутации подрядчика, его опыта, политики в отношении заявления претензий.

Существенными факторами для определения степени риска является: характер сооружаемых объектов, виды основных и вспомогательных материалов, применяемых при производстве строительно-монтажных работ, состав строительной техники, величина и охраняемость строительной площадки, ее местоположение, характеристика грунта, подверженность наводнениям, землетрясениям и другим факторам, негативно влияющим на процесс строительства и эксплуатации объекта.

Наиболее характерные риски в строительно-монтажной деятельности:

- стихийные бедствия;
- огневые риски;
- ошибки строительства;
- другие непонятные риски.

При страховании строительно-монтажных рисков, проводится экспертиза проектно-сметной документации, исследование грунтов стройплощадки, метеоусловия и другие природно-климатические и технические факторы отражающие характер возможного проявления риска.

В зависимости от объекта страхования, его состояния, вероятности риска применяются из опыта целого ряда отечественных и зарубежных страховщиков, соответствующие тарифные ставки:

- по страхованию временных зданий и сооружений – обычные годовые ставки, как для имущества, и примерно в тех же рамках – порядка 0,2 – 0,5 % в год;
- по страхованию existing property – также годовые, как несколько увеличенные ставки для данного типа зданий;
- по страхованию строительной техники – годовые, квартальные или месячные ставки (техника может использоваться короткое время и затем вывозиться), типичные ставки 0,8 – 1,2 % от страховых сумм (стоимости техники) в год;
- по страхованию гражданской ответственности – порядка 0,01 – 0,09 % от контрактной стоимости строительства;
- по страхованию строительно-монтажных работ – от 0,1 % до 0,7 %, разумеется от контрактной стоимости; самые типичные ставки для строек дольше года – 0,3 – 0,35 %;
- по страхованию погслепусковых гарантий и обязательств – менее 0,1 % от той же контрактной стоимости.

При страховании строительно-монтажных рисков в обязательном порядке используется франшиза.

В договоре строительно-монтажного страхования есть целая система франшиз, касающаяся разных частей страховой защиты. Они, как правило, влияют и на величину страховой премии, но в умеренной степени, так как их собственные размеры довольно стандартны. В самом полном варианте предусматриваются франшизы:

- базовая («при ущербе в ходе строительно-монтажных работ») – относится ко всем убыткам в рамках страхования строительно-монтажных работ, кроме оговоренных иначе в других местах (обычная величина – 5 – 10 тыс. долларов);
- по убыткам во время испытательного периода (обычная величина – 20 – 50 тыс. долларов);
- по ущербу от землетрясения (обычная величина – 50 – 100 тыс. долларов);
- по убыткам от кражи (обычная величина – 200 – 1000 долларов);
- по убыткам от кражи личных вещей строителей (обычная величина – 100 – 200 долларов). Франшизы 2-5 также относятся к страхованию строительно-монтажных работ;
- по ущербам временным зданиям и сооружениям (обычная величина – 1 – 2 тысячи долларов);
- по ущербу existing property (обычная величина – 1 – 5 тысяч долларов);
- по убыткам в течение послепускового периода (обычная величина – 10 – 20 тысяч долларов);
- по случаям материального ущерба при страховании гражданской ответственности (к ущербу жизни и здоровью франшиза не применяется – как и в других страхованиях ответственности) (обычная величина – 500 – 2000 долларов).

Территорией страхования считается строительная площадка. До ее отвода начинать страхование не принято.

Периодом страхования считается период строительства по контракту. Если оно затягивается – страхование продлевается, но за дополнительную премию, обычно пропорциональную основной премии. Продление на 1 – 3 месяца может предоставляться бесплатно.

Приостановка строительства влечет за собой и приостановку защиты, что довольно неприятно для подрядчика, если на стройке остаются какие-то ценности. Поэтому стороны часто договариваются о ее частичном сохранении.

При проведении строительно-монтажных работ вероятность нанесения вреда жизни и здоровью третьих лиц, их имущественным интересам велика. Защита от исков пострадавших осуществляется через страхование. Характер рисков весьма разнообразен и их проявление зачастую не ограничивается только стройплощадкой, а простирается на

некоторое расстояние от нее. В любом случае строительная площадка должна быть огорожена и обозначена предупредительными знаками, но появление на ней лиц, непосредственно не работающих на ней невозможно. Это визитеры, надзорные службы, это транспорт, заходящий на нее и на прилегающую территорию. В этом случае риск жизни и здоровья, а при проведении свайно-забивных работ, взрывных работ, колебания почвы ведут к разрушениям и трещинам вблизи расположенным объектам, падение башенных кранов может привести к гибели или травмам людей, а имуществу, на которое упал, повреждение либо уничтожение.

Отсюда можно характеризовать страхование как ответственность перед третьими лицами при строительно-монтажных работах – за вред, причиненный личности и имуществу третьих лиц в результате несчастных случаев при производстве строительно-монтажных и пуско-наладочных работ, также и в ходе гарантийного срока эксплуатации и является дополнительным страхованием к договору страхования строительно-монтажных рисков или страхованию гарантийных обязательств, а также независимо от этих страхователей.

При котировке риска должны быть учтены возможность распространения пожара, воздействие ураганов на высокие незаконченные конструкции, обвалы в результате землеройных работ, забивки свай или бурения, осушения или случайного проникновения воды и т.д., а во время испытаний - влияние взрывов, разрывов, выхода из строя электрической сети и т.д.

Как правило, при проведении этого вида страхования страховщик принимает на себя ответственность за вред, причиненный и имуществу третьих лиц в результате несчастных случаев при производстве строительно-монтажных и пуско-наладочных работ и в ходе гарантийного срока эксплуатации. Страхование может быть заключено дополнительно к страхованию строительно-монтажных рисков и/или страхованию гарантийных обязательств, а также независимо от этих страхований. Страхование заключается в пользу страхователя и в пользу лица, указанного в договоре страхования, если на него может быть возложена ответственность за причинение вреда.

Когда на строительной площадке работы ведутся несколькими подрядчиками и полис покрывает интерес всех заинтересованных сторон, в раздел страхования гражданской ответственности вводится оговорка о перекрестной ответственности с тем, чтобы каждая застрахованная сторона имела одинаковое покрытие, как если бы они были застрахованы раздельно. Поэтому, чем больше подрядчиков выполняют работы на строительной площадке, тем вероятнее возникновение убытков по перекрестной ответственности, в связи с чем в случае нескольких производителей работ необходимо некоторое увеличение ставки премии. Основным источником убытков при перекрестной ответственности является ущерб, нанесенный строительному оборудованию, поэтому существенным моментом является определение франшизы по материальному ущербу при перекрестной ответственности, которая, как правило, должна быть такой же, как при страховании обычных строительно-монтажных рисков.

Ущерб подлежит возмещению при условии:

- ответственность за причинение вреда лежит на лице, в пользу которого заключен договор;
  - ответственность этого лица определена законодательством страны производства строительно-монтажных и пуско-наладочных работ и гарантийного срока эксплуатации;
  - вред причинен в прямой связи с проведением названных выше работ;
  - несчастный случай и ущерб произошел на территории страхового покрытия.
- Оплачиваются и судебные издержки. Не подлежит возмещению ущерб при:
- форс-мажорных обстоятельствах;
  - умышленных действиях и грубой небрежности.



Лицензия на проведение СМР дается при условии наличия справки страховой компании о страховании строительно-монтажных рисков (Постановление Правительства РФ от 25.03.1996 г. № 351 п. 4к).

Тарифная ставка ответственности в размере ~ 20 % от базовой ставки СМР, общая на весь комплекс СМР и не подлежит разбивке по видам.

### **3. Страхование электронного оборудования**

Производится как дополнение к страхованию имущества юридических и физических лиц. Страхуемым имуществом является электронное оборудование включающее в себя: телекоммуникационную, копировальную, множительную; измерительные приборы, фото-, кино-, видеотехнику и т.п. Объектом страхования могут быть также целесообразные расходы по срочной перевозке частей и материалов, необходимых для восстановительных работ.

На особых условиях могут быть застрахованы:

- передвижное и переносное оборудование;
- носители информации и информация;
- оборудование взятое в аренду или лизинг;
- оборудование переданное в аренду или лизинг, от гибели или повреждения вследствие умысла или грубой неосторожности арендатора или его персонала;

- внешняя проводка и внешние сооружения;
- наземные кабели;

Во всех случаях страхованию не подлежат:

- предметы подлежащие периодической замене ;(ленты, плёнки, клише, порошок и т.п.)
- быстро изнашивающиеся в процессе эксплуатации предметы (лампы, источники излучения, предохранители, фильтры и т.п.)
- материалы, расходуемые в процессе производства.

Типичными страхуемыми рисками электронного оборудования являются повреждения и выход из строя в результате: внезапного прекращения подачи электроэнергии из магистральных сетей электроснабжения; короткого замыкания в сети либо резкого повышения силы тока или напряжения; воздействия индукционных токов и других аналогичных причин; дефектов материалов; ошибок в конструкции, изготовление или монтаж застрахованного оборудования.

На дополнительных условиях с особыми оговорками может страховаться электронное оборудование, используемое в экспериментальных и исследовательских работах.

Во всех случаях не подлежит возмещению ущерб, явившейся следствием: дефектов оборудования известных страхователю до момента заключения договора ; выработка ресурса эксплуатации; устранение возникших ущербов в течение гарантийного срока службами его обслуживающими.

Предприниматель страхует электронное оборудование по месту указанному в заявлении, в случае его изъятия для ремонта или профилактических работ эти действия должны быть оговорены договором.

Страховая сумма - балансовая, восстановительная, но не выше реальной рыночной на момент заключения договора, устанавливается по соглашению сторон.

Возмещение ущерба может производиться в соответствии с условиями договора в денежной форме, а также посредством замены или ремонта поврежденного оборудования.

#### **4. Страхование рисков новой техники и технологии**

Как правило, по контрактам заключенным с иностранными инвесторами поступает новое оборудование подлежащее монтажу на вновь вводимых, реконструируемых и модернизируемых объектах. Естественно, всякое новое в технике и технологии не исключает возможные риски, которые возможны к страхованию.

Страхование данных рисков можно разделить на два направления:

1) страхование самой техники, установок, технологических линии и т.п. на случай их выхода из строя, нарушение работы, гибели, то есть защита прямых убытков;

2) страхование от непредвиденных, неблагоприятных последствий, вызванных внедрением технических и технологических новинок. Здесь имеют и место опосредованные (косвенные) убытки в виде дополнительных расходов и неполученной прибыли.

Страхование новой техники и технологии проводится от рисков, связанных с их использованием. К таким рискам относятся: ошибки в конструкции машин и разработке технологии; в подборе материалов или в их изготовлении; скрытые дефекты, которые не могли быть выявлены при испытаниях; отказ измерительных регулирующих или предохранительных приборов; повышение напряжения и давления; короткое замыкание; ошибки при обслуживании техники и технологической линии; небрежность; злой умысел отдельных лиц и другие причины.

Особенность данного страхования заключается в возмещение потерь, возникающих вследствие случайной ошибки или непреднамеренных действий лиц которые имели необходимую профессиональную подготовку для работы с новой техникой и технологией. Если же к управлению были допущены неподготовленные люди, то возникновение убытков нельзя считать непредвиденным. Страхование не предусматривает покрытие убытков вследствие пожаров, взрывов и других рисков, страхуемых в имущественном страховании. В данном виде страхования франшиза, как правило, обязательна.

Разновидностью страхования технических рисков является страхование всех монтажных рисков (EAR). В основу этого вида страхования положена идея обеспечения страхового покрытия всех рисков, которые возникают при монтаже машин, механизмов, а также при возведении стальных конструкций.

Страхователями по данному виду страхования могут быть все стороны, для которых в связи с монтажом объектов возникает риск, например:

- изготовитель или поставщик монтажного объекта, если монтажные работы осуществляются им самим или под его ответственность;
- фирмы, которым поручено производство монтажа;
- покупатель монтажного объекта;
- кредитор.

По данному виду страхования страхуются монтаж и пробный пуск всех видов машин, механизмов и конструкций, например турбин, генераторов, паровых котлов, компрессоров двигателей внутреннего сгорания, электродвигателей, трансформаторов, выпрямителей, коммутационных устройств, станков, насосов, подъемников, кранов, транспортёров, канатных дорог, печатных и бумагоделательных машин, текстильных станков, воздушных линий, трубопроводов, цехов, емкостей, судов, стальных мостов, силовых установок, фабрик и заводов, в состав которых входят такие объекты, как электростанции, сталеплавильные агрегаты, химические установки, доменные печи, целлюлозно-бумажные комбинаты, текстильные фабрики, а также установки для производства других потребительских товаров. Страхование всех монтажных рисков обеспечивает весьма полное страховое покрытие, построенное по методу исключения. В международной практике таковым являются: убытки, возникшие в результате ошибок в конструкции, дефектов материалов или ошибок, допущенных при изготовлении; повреждения в результате умышленных действий или грубой неосторожности застрахованного или его представителя, претензии по неустойкам и недостаткам

оказанных услуг, прочие имущественные убытки повреждения в результате военных или иных событий, волнений, ареста имущества по решению органов власти, повреждения в результате забастовок, мятежа, а также повреждения вызванные ядерной энергией.

Технические риски проявляются в форме аварий по причине внезапного выхода из строя машин и оборудования или сбоя в технологии производства. Проблемой технических видов страхования являются оценка частоты аварий и способов оценки ущерба от них.

Технические риски имеют универсальный характер, т.е. защищают объект от множества причин ущерба. Причинами могут быть ошибки управления, монтажа, нарушение технологии, небрежность в работе и т.д., которые приводят к преждевременным отказам и выходу их из строя. Технические риски могут нанести ущерб имуществу, жизни и здоровью людей, финансовым интересам предприятия, вследствие перерыва в производстве и сверхнормативных затрат.

С другой стороны, технические риски подразделяются по видовому составу основных и оборотных фондов, в которых они проявляются:

- машины и оборудование - промышленные риски; здания, сооружения, передаточные устройства – строительные (строительно-монтажные) риски;
- транспортные средства - транспортные риски ;
- сельское хозяйство - риски заболевания животных и растений, падёж скота, порча урожая и т.д.

Объектом страхования технических рисков выступают машины, технические и технологические установки, которые после окончания испытаний и пробного пуска признаны пригодными к работе.

Особенностью страхования технических рисков является возмещение потерь, возникших по вине отдельных лиц. Убытки подлежат возмещению, если они возникли вследствие случайной ошибки или непреднамеренных действий лиц, которые имели необходимую профессиональную подготовку для работы с новой техникой и технологией.

Для каждого вида страхования определяется: страхуемые риски, страховая сумма, страховая стоимость, резерв страхования, особые формы страховых отношений, место и время происхождения события, и нахождение объекта страхования, методы определения взносов (премий) страхования и порядок их уплаты, условия освобождения от ответственности, порядок спорных вопросов.

Страхование технических рисков не предусматривает конкретных убытков от пожаров, взрывов, стихийных природных явлений, поскольку они включены в ответственность по страхованию основных и оборотных фондов предприятий. Как и при других видах страхования не могут возмещаться убытки от военных действий, забастовок, конфискации имущества и т. д. Конечно, любая страховая организация по желанию страхователя может объединить в одном договоре страховую защиту от технических и огневых рисков.

Страхование новых машин и др. технических средств, как правило, имеет дело с высокоценными объектами.

Размер ставок страховых платежей целесообразно устанавливать по типам технических установок. Для этого возможно использование соответствующих статистических данных. Но они подлежат корректировке с учётом общих тенденций к изменению риска при внедрении новой техники и технологии также экспертной прогнозной оценки риска по каждому объекту.

Однако, здесь и немалые особенности. Ведь страхование от простоя производства рассчитано на возмещение сложившегося среднего уровня прибыли. А внедрение новой техники и технологии обусловлено стремлением увеличения прибыли, в тоже время и увеличение вероятности риска.

## **5. Страхование строительных машин, механизмов и временных сооружений**

Страхование строительных машин и механизмов проводится в соответствии с правилами страхования имущества по списку-перечню объектов и оборудования, подлежащего страхованию, но именно в стоимостном выражении.

Исключение составляют оборудование и механизмы, установленные на шасси автомобиля (пневмоходу). В этом случае вступает в силу страхование автомобилей и автогражданской ответственности по отдельным договорам страхования.

Исключаются из страхового покрытия технологически изнашиваемый и расходуемый инструмент в процессе эксплуатации, в то же время страхуется ущерб от огня и противоправных действий третьих лиц.

Любой механизм и оборудование страхуются от непредсказуемых внешних факторов и выплаты производятся, но не от внутренних поломок машин, механизмов, оборудования.

Не страхуются механизмы и оборудование на плавающих средствах (баржа, пантон), работа в тоннелях. Как исключение можно страховать с целой серией оговорок и дополнительных условий, чтобы максимально сократить вероятную выплату по страховому риску.

При страховании оборудования ответственность берется по полной восстановительной стоимости механизма (прейскурантной цене). Но восстановление должно не улучшать, а восстанавливать утраченную стоимость.

Территория страхования - строительная площадка - должна быть огорожена и в ее пределах идет страховое покрытие, что вне ее, то не подлежит покрытию, но могут быть оговорки в договоре по расширению периметра за пределы огороженной территории, но при этом оговариваются маршрут и время, в течение которого событие признается страховым (рабочее время). Перерасчета страховой премии за неработающее оборудование не производится. Оговаривается расчистка завалов и приведение площадки к проведению дальнейших СМР. Выплаты в пределах оговоренной ответственности. Франшиза - безусловная в процентах или фиксированная в суммовом выражении, может быть в процентах, но в пределах какой-то суммы.

Бесследное необъяснимое исчезновение инструмента не возмещается.

Ставка зависит от характера оборудования, применяемого для строительства того или иного объекта, типа контракта, периода строительства, базы определения стоимости для расчета ставки премии, а также от того, будет ли премия исчисляться из стоимости строительного оборудования, находящегося на строительной площадке в определенный период, или из средней стоимости оборудования, находящегося на строительной площадке в течение всего периода строительства.

За исключением мелких контрактов с небольшим сроком строительства ставка должна исчисляться на годовой базе, и по завершению строительства должен быть произведен перерасчет премии. Ставки могут быть от 0,75 до 1,5 % в год при минимальной франшизе в 1 % от стоимости наиболее дорогих механизмов (башенные краны, компрессоры и т.д.)

Временные здания, сооружения и бытовки страхуются как строения. Страховая сумма берется по остаточной стоимости с учетом износа, но не выше реальной стоимости. Применяется безусловная франшиза. Тариф принимается с учетом характера страхуемого объекта, его состояния, степени защищенности и срока страхования.

## **Тема 8. Страхование ответственности в системе МЭО**

1. Сущность и классификация страхования ответственности
2. Ответственность, страхуемая судовладельцем
3. Страхование ответственности операторов портов и терминалов, стивидорских компаний
4. Страхование ответственности таможенного перевозчика
5. Страхование ответственности владельцев воздушных судов перед третьими лицами
6. Страхование ответственности за качество продукции
7. Страхование профессиональной ответственности
8. Страхование ответственности за вред, причиненный загрязнением окружающей среде

### **1. Сущность и классификация страхования ответственности**

Страхование ответственности в зарубежной страховой практике применяется чуть более 100 лет. Развитие страхования ответственности идет вместе с техническим прогрессом и подкрепляется различными законами и нормативными актами, так как затрагивает практически все сферы жизнедеятельности.

Элементы страхования ответственности (освобождение от обязательств) просматривались в Древнем Риме. В греческом праве можно найти элементы страхования ответственности.

Впервые в современном виде страхование ответственности встречается во Франции в первой половине 19 века. Оно относилось к страхованию от несчастного случая и каско-страхованию лошадей и машин.

В 1837 г. в Гамбурге было принято обязательное страхование эмиграции.

Импульсом для развития страхования ответственности в качестве самостоятельной отрасли послужило быстрое промышленное развитие. Фабричный способ производства, развитие транспорта повлекли за собой увеличение рисков, даже с человеческими жертвами. Государства стали законодательно принимать меры по защите населения от возможных производственных ущербов. В 1871 г. в Германии был принят закон об ответственности за причинение вреда на железных дорогах. 1871 и 1875 годы положили начало созданию обществ взаимного страхования по страховой защите ответственности руководителя. В Англии страхование ответственности берет свое начало с 1880 года.

Начало XX века характеризуется развитием правовой базы. В 1900 г. в Германии действует ГК законов по многократному увеличению ответственности по рискам за причинение вреда в частной сфере, Закон об автомобильном транспорте (1909 г.), закон о воздушном транспорте (1922 г.) благоприятно воздействовали на создание новых специализированных отраслей, увеличивая потребность в страховании. Окончательно страхование ответственности утвердилось в 30-х годах, наибольшая активность в послевоенный период.

В России страхование ответственности стало заметно развиваться только в последнее десятилетие XX века.

Экономическая основа страхования ответственности в условиях жестких законов рыночной экономики связана с постоянной денежной ответственностью граждан или юридических лиц (организаций, компаний, фирм, акционерных обществ и т.д.) за эти действия. Многие виды, необходимой для нормального функционирования общества деятельности, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, а также возможность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный

страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков, о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны, система страхования ответственности защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Именно поэтому во многих странах ряд видов деятельности, таящих в себе постоянную угрозу для общества, подлежат обязательному страхованию. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой организации. Главное, что должно быть в наличии, - это страховой полис. В противном случае наступает уголовная ответственность.

Непосредственной целью страхования ответственности является страховая защита экономических интересов потенциальных причинителей вреда.

Страхование ответственности можно разделить на следующие виды:

а) страхование гражданской ответственности - страхование ответственности перед третьими лицами водителей автотранспортных средств, предпринимателей перед работающими по найму, авиаперевозчиков, судовладельцев;

б) страхование профессиональной ответственности - данный вид страхования действует, как правило, в отношении следующих профессий - врач, бухгалтер, адвокат, архитектор, инженер, аудитор, нотариус и другие профессии индивидуального труда. Целью данного вида страхования является покрытие ответственности за нанесение имущественного ущерба в результате ошибочных действий представителей вышеназванных профессий;

в) страхование ответственности за качество продукции - страхование ответственности производителей продукции перед ее потребителями в случае, если в результате потребления продукции из-за ее плохого качества потребителю был нанесен имущественный ущерб.

Особое место в страховании занимает страхование гражданской ответственности. Гражданский кодекс РФ в главе 59 определяет, что вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению лицом, причинившим вред, в полном объеме. Аналогично юридическое лицо или гражданин возмещает вред, причиненный работниками при исполнении своих трудовых обязанностей. Наконец, юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих, обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

В этой ситуации заключение договора страхования гражданской ответственности обеспечивает страховую защиту лиц, которые стали участниками правовых взаимоотношений по возмещению причиненного ущерба.

Суть страхования гражданской ответственности заключается в том, что страховщик, получая страховые взносы от страхователя, берет на себя обязательство возмещать убытки потерпевшим, которые именуются третьими лицами, в случае возникновения у них права на получение компенсации от страхователя в связи с причинением в результате его действия какого-либо вреда третьим лицам. Таким образом, страхование ответственности, в отличие от других видов страхования, выполняет двойную функцию: с одной стороны, оно ограждает страхователя от материальных потерь в случае необходимости возмещения причиненного им вреда третьим лицам, а с другой стороны, - обеспечивает потерпевшим получение причитающейся им компенсации.

За рубежом по целому ряду видов страхования ответственности используется обязательное страхование. Тем самым страхование играет роль гаранта в том, что пострадавшим юридическим и физическим лицам будет обеспечено возмещение причиненного им вреда, вызванного деятельностью страхователя, в отношении которого

действует страховое покрытие, независимо от возможностей причинителя вреда компенсировать его.

Наиболее распространенным случаем проведения страхования гражданской ответственности в обязательной форме является страхование ответственности владельцев автотранспортных средств.

Кроме того, в ряде стран в обязательном порядке проводится страхование ответственности предпринимателей перед своими работниками за причинение вреда здоровью во время выполнения служебных обязанностей, страхование ответственности товаропроизводителей за вред, причиненный загрязнением окружающей среде, некоторые виды страхования профессиональной ответственности и др. При этом в каждой из стран набор видов страхования, проводимых в обязательной форме, индивидуален и зависит от национального законодательства, уровня развития страхования и других факторов.

Общие требования проведения большинства видов страхования гражданской ответственности в значительной степени схожи между собой. Поэтому страховые организации разрабатывают и лицензируют общие условия проведения страхования, дополняя их специальными условиями по конкретным видам данной отрасли страхования.

Различают следующие группы страхования ответственности перед третьими лицами:

- страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- страхование ответственности работодателей за ущерб здоровью их работников при выполнении ими своих трудовых обязанностей;
- страхование общегражданской ответственности - ответственность за исполнение законом обязательств по возмещению ущерба, причиненного третьим лицам;
- страхование профессиональной ответственности (врачи, юристы, нотариусы, аудиторы, риелторы, страховые брокеры и др.);
- страхование ответственности производителя товаров, услуг, качество которых причинило вред потребителю.

В целом это широкий спектр страховых услуг. Остановимся на некоторых.

В соответствии со ст. 931 ГК РФ по договору страхования ответственности могут быть застрахованы риски ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причиненного вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена.

По условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ утвержденным приказом Росстрахнадзора от 19 мая 1994 года (с изменениями на 14 мая 1997 года) к блоку страхования ответственности относятся следующие виды страхования:

1 Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования. При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам в связи с использованием автотранспортного средства.

2 Страхование гражданской ответственности перевозчика – представляет собой страхование, предусматривающее обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием застрахованным, выступающим в качестве перевозчика, средства транспорта.

3 Страхование гражданской ответственности предприятий – источников повышенной опасности – представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный окружающей среде и третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованной деятельности, представляющей опасность для окружающих.

4 Страхование профессиональной ответственности - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с осуществлением, застрахованной профессиональной деятельности:

- а) нотариальной деятельности;
- б) врачебной деятельности;
- в) иных видов профессиональной деятельности.

5 Страхование ответственности за неисполнение обязательств - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), являющегося должником, связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, по возмещению убытков, уплате неустойки кредитором в связи с неисполнением (ненадлежащим исполнением) застрахованного обязательства, в том числе договорного обязательства.

6 Страхование иных видов гражданской ответственности - представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в случае нанесения ущерба объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить ущерб, нанесенный им третьим лицам.

## **2. Ответственность, страхуемая судовладельцем**

Страхование ответственности судовладельцев является разновидностью морского страхования, которое регулируется главой 48 Гражданского кодекса РФ, главой XII КТМ и законом «Об организации страхового дела в РФ». Оно включает в себя также морское страхование грузов, судов, контейнеров, фрахта, страхование ответственности фрахтователей и операторов судов, страхование ответственности морских агентов и брокеров.

В морском страховании возмещаются убытки, происшедшие только по определенным причинам, именуемые страховыми рисками. Это те опасности и случайности, в виду возможного наступления которых устанавливаются обязательства в договоре страхования. Случаи возникновения убытков от указанных причин называются страховыми случаями. Таким образом, страховой риск – это вероятность наступления



определенного события или происшествия. Перечень страховых рисков устанавливается (или ограничивается) договором страхования.

Ответственность перед третьими лицами.

По этим видам риска страхуется ответственность судовладельцев, обязанных компенсировать убытки связанные с причинением вреда членам экипажа, пассажирам, лицам занятым обработкой груза или другим лицам как на борту суда так и вне его. Под убытки попадают расходы, связанные с лечением, захоронением, репатриацией больного, направлением замены на судно, а также выплата компенсации вследствие утраты трудоспособности либо потери кормильца.

К разряду страхуемых рисков относятся также повреждения и утрата личных вещей членов экипажа, пассажиров и других лиц на борту судна. Из перечня страхуемых личных вещей исключаются наличные деньги, ценные бумаги и драгоценности. Страхуются также убытки вследствие потери членами экипажа работы в связи с фактической или конструктивной гибелью судна, а также расходы по репатриации и посылке субинститута.

Ответственность за столкновения с другими судами

Страхованием традиционно покрывается ? ответственности, за столкновения исходя из того, что ? страхуется при страховании корпуса судна.

Одновременно с ответственностью за столкновение покрываются следующие убытки и расходы, вытекающие из столкновения судов и связанных с ними:

- удаление затонувшего имущества;
- повреждение любого имущества, кроме судов и имущества на них;
- убытки по грузу или другому имуществу на застрахованном судне, взносы по общей аварии или расходы по спасению, понесенные владельцами этого груза или имущества;
- убытки от причинения личного вреда, болезни, смерти третьих лиц;
- загрязнение любого имущества, кроме судов, с которыми сталкивается застрахованное судно, или имущество на них.

Ответственность за утрату и повреждение имущества

Под этим понимается ответственность за повреждение суднами имущества, находящиеся на суше или в воде, неподвижного или плавучего (причалов, шлюзов, мостов, портовых сооружений, навигационного оборудования, подводных или других кабелей)

Под это же страхование попадает нарушение прав пользования этими объектами

Ответственность за загрязнение нефтью и другими веществами

По этому виду страхования покрываются:

- ответственность за убытки, вызванные сбросом или утечкой с застрахованного судна нефти или любого другого вещества, либо вследствие возникновения угрозы такого сброса или утечки;
- расходы судовладельцев, понесенные вследствие его членства в ТОВАЛОП или любом другом соглашении, одобренном страховщиком;
- расходы по принятию разумных мер с целью избежания или уменьшения загрязнения либо любого другого убытка или ущерба вследствие загрязнения, а также ответственность за гибель или повреждение имущества, вызванные этими мерами;
- расходы или обязательства, возникающие в результате выполнения указаний или распоряжений какого-либо правительства или властей, если эти указания или распоряжения были даны для предотвращения или уменьшения загрязнения или угрозы загрязнения.

Страхованием покрывается не только танкеры, но и любые другие суда.

Ответственность по грузу.

Речь идет только о грузе, предназначенном к перевозке, перевозимом или перевезенном на застрахованном судне. По этому виду страхования покрывается ответственность:

- за гибель, недостачу, повреждение или другие убытки, вытекающие из упущений судовладельца или лиц, за которых несет ответственность, при погрузке, размещении, укладке, перевозке, выгрузке или сдаче груза, а также из-за не мореходности застрахованного судна, если таковая возникла после начала морского предприятия;
- за убытки, связанные с неполучением или не востребованием груза грузовладельцем в порту разгрузки или месте его доставки;
- за убытки, связанные с перевозкой груза на судне ином, чем застрахованное, если такие убытки возникают на основании условий, сквозного или перегрузочного коносамента или иного договора, условиями которого предусматривается, что перевозка будет частично осуществляться на застрахованном судне.

#### Ответственность по договорам буксировки

Страхуется ответственность по обязательствам, возникающим из договора так называемой обычной буксировки, то есть в портах, на подходах к ним, при прохождении каналов и т. п. Ответственность по обязательствам при других видах буксировки страхуется, если условия буксировки заранее согласованы со страховщиком. В настоящее время общепринятыми условиями в мировой практике судоходства являются условия «Таукон» и «Таухайе» 1985г.

#### Ответственность за удаление остатков кораблекрушения

По этому виду страхования страхуется ответственность за убытки или расходы, связанные с подъемом, удалением, уничтожением или ограждением остатков судна, его груза и другого имущества на нем, при условии, что такой подъем обязателен по закону или убытки в любом случае будут взысканы с судовладельца. Страхуется также ответственность за убытки, возникшие в результате действий по подъему судна и груза, и убытки, которые могут быть причинены присутствием неубранных остатков, включая и утечку нефти и других веществ с затонувшего судна. При подъеме судна и находящегося на нем имущества возмещается разница между стоимостью расходов по подъему и стоимостью остатков.

Страхуются штрафы, которые могут быть наложены на судовладельца судом, арбитражем или другими компетентными властями. Наложённые на членов экипажа штрафы возмещаются только в том случае, если судовладелец обязан был заплатить или заплатил с согласия страховщика.

#### Обычный перечень страхуемых штрафов включает:

- штрафы за необеспеченность соответствия технического состояния судна, машин и оборудования требованиям безопасности;
- таможенные штрафы за недостачу или излишки груза, неправильное декларирование груза или ошибка в грузовой документации;
- штрафы за контрабанду или любое другое нарушение таможенных законов или постановлений;
- штрафы за нарушение законов или постановлений, регулирующих порядок иммиграции;
- штрафы за загрязнение нефтью или другими веществами;
- некоторые другие.

Не возмещаются штрафы за перегрузку судна или нарушения правил по конструкции и оборудованию судна, установленных Международной конвенцией 1973 г. По предотвращению загрязнения моря нефтью с судов и последующими протоколами к ней, а также законодательством тех стран, которые ввели на своей территории эту конвенцию.

Кроме перечисленных выше рисков, может быть застрахована также ответственность за убытки, связанные с карантином судов, отклонением (девиацией)

судна от курса для высадки больного члена экипажа или передачи на берег беженцев или безбилетных пассажиров, спасением жизни на море, повреждением имущества на борту судна, долей судна по общей аварии, расходами спасателей, расходами по уменьшению убытков, а также судебными, арбитражными и другими подобными расходами (при условии, если они понесены с согласия страховщика).

При страховании ответственности правилами страхования или по договоренности сторон может быть установлено нижнее ограничение ответственности по возмещению убытков, так называемая франшиза страхователем заранее.

Из страхового покрытия всегда исключаются убытки, причиненные умышленными действиями или бездействием страхователя. Не покрываются страхованием само судно, его оборудование и судовые запасы, а также демередж, арендная плата, убытки, возникающие из-за прекращения договора фрахтования ввиду финансовой несостоятельности одной из сторон и т.п.

Ответственность судов-спасателей, землечерпалок, плавучих буровых вышек, подводных судов, пассажирских судов исключена из обычного страхования, но может быть застрахована на отдельных условиях

### **3. Страхование ответственности операторов портов и терминалов, стивидорских компаний**

В связи с увеличением объема международных и внутренних перевозок все большее число российских и иностранных юридических лиц, являющихся стивидорами, операторами портов, терминалов, депо и складов обращаются в страховые компании за страхованием ответственности в связи с обработкой и хранением грузов.

Объектом в этих видах страхования является имущественные интересы страхователей, связанные с выполнением ими своих договорных обязательств перед клиентами.

По данным видам страхования типичными примерами неисполнения своих договорных обязательств, которые покрываются страхованием ответственности, являются следующие:

1. ответственность за груз, суда клиентов и иное имущество. В эту группу исков входят главным образом:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение груза и косвенные убытки, понесенные вследствие таких обстоятельств;

б) ответственность за физическую гибель или повреждение судов, самолетов или иного имущества клиента и косвенные убытки, понесенные вследствие таких обстоятельств;

в) ответственность за доставку грузов по неправильному адресу;

г) ответственность за задержку в обработке грузов, оборудования или судов;

д) ответственность за доставку груза не в соответствии с инструкциями о задержке выдачи груза или без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз;

2. ответственность перед третьими лицами. В эту группу входят:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение имущества третьих лиц (за исключением грузов и арендованного страхователем имущества) и косвенные убытки, имеющие место вследствие такой гибели или повреждения;

б) ответственность за смерть, травмы или заболевания любых третьих лиц (включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению) и косвенные убытки, имеющие место вследствие смерти, травмы, заболевания;

в) ответственность за смерть, травмы, заболевания служащих и косвенные убытки, имеющие место вследствие этого;

3. страхование оборудования по обработке грузов. Эта группа включает в себя:

а) ответственность за физическую гибель или повреждение застрахованного оборудования вследствие несчастного случая;

б) ответственность за обязательства по оплате подневных арендных платежей в отношении любой арендованной единицы застрахованного оборудования по обработке грузов, если в результате несчастного случая:

- возврат единицы оборудования арендодателю к первоначально согласованной дате возврата становится невозможным вследствие ее полной конструктивной гибели;

- возврат осуществляется позднее указанной даты вследствие возлагаемой на страхователя обязанности осуществить ремонт оборудования;

4) возмещение расходов. Страховщик возмещает:

а) необходимые и целесообразно проведенные страхователем расходы по предотвращению и/или уменьшению ущерба;

б) расходы по расследованию обстоятельств дела и защите интересов страхователя;

в) расходы по реализации имущества, груза или оборудования (за вычетом естественных издержек при реализации);

г) расходы в связи с карантином, дезинфекцией или фумигацией.

#### **4. Страхование ответственности таможенного перевозчика**

Существенное место в осуществлении международного продвижения товаров, в том числе инвестиционных контрактов занимают таможенные перевозчики.

Правила страхования ответственности таможенного перевозчика разработаны и применяются страховщиком в соответствии с законом Российской Федерации «О страховании». Таможенным кодексом, Положением о таможенном перевозчике, утвержденным приказом ГТК РФ № 20 от 18.01.94, приказом ГТК РФ № 517 от 06.10.94 и другими действующими нормативными актами таможенного законодательства. (98)

Правила определяют условия и порядок заключения договоров страхования, регулируют взаимоотношения сторон договора страхования по заявлению, рассмотрению и урегулированию претензий в области страхования ответственности таможенного перевозчика перед таможенными органами и лицами, товары которых приняты к перевозке.

Субъектом страхования (страхователем) являются таможенные перевозчики, имеющие лицензию Государственного Таможенного Комитета Российской Федерации и осуществляющие перевозку грузов под таможенным контролем.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователей или ответственность перед таможенными органами и лицами, товары которых приняты к перевозке, связанные с выполнением ими своих обязанностей по перевозке грузов, в отношении уплаты ими таможенных платежей, штрафов и других денежных изысканий при утрате, недоставки товаров в таможенный орган назначения, а также в связи с нарушением таможенных правил.

Риски, включенные в страховое покрытие.

В объем страхового покрытия включаются следующие риски: 1. ответственность таможенного перевозчика перед таможенными органами за уплату таможенных платежей при утрате или не доставлении товаров в таможенный орган назначения;

2. ответственность таможенного перевозчика перед таможенными органами по штрафам или другим денежным изысканиям вследствие нарушений, допущенных должностными лицами или иными работниками таможенного перевозчика таможенных правил;

3. разумно произведенные расходы по предотвращению или уменьшению размера ущерба, по расследованию обстоятельств страхового случая и по защите интересов страхователя в судебных и арбитражных органах по происшествиям, ответственность за

которые в соответствии с Положением о таможенном перевозчике возлагается на перевозчика.

Страхованием не покрывается ответственность перед таможенными органами, возникающая в результате:

1) всякого рода военных действий или военных мероприятий, и их последствий, гражданской войны, народных волнений, забастовок, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения груза по требованию военных или гражданских властей, актов саботажа или террористических актов;

2) прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии или радиоактивных материалов;

3) умышленных действий или грубой небрежности страхователя или его служащих в отношении нарушения таможенных правил, правил и практики перевозки товаров и других требований п. 5 Положения о таможенном перевозчике; 4.перевозок следующих грузов:

а) слитков драгоценных металлов;

б) драгоценных камней;

в) банкнот, монет, дорожных и банковских чеков, облигаций, платежных средств и ценных бумаг иного рода;

г) произведений искусства;

д) племенных животных; 5. перевозки, которые фактически осуществлялись другим таможенным перевозчиком.

Страховой полис, выдаваемый страховщиком страхователю при заключении такого договора страхования, представляет собой генеральный (или открытый) полис, которым покрываются все перевозки товаров, находящихся под таможенным контролем в течение оговоренного полисом периода страхования

В целях учета страховщиком застрахованных перевозок (рейсов) и расчета страховой премии страхователь сообщает страховщику в письменной форме (телекс, факс, телеграф, письмо) до начала или в течение 5 дней после окончания перевозки товаров следующую информацию: 1.дату начала перевозки;

2. таможенный орган отправления (пункт отправления);

3. таможенный орган назначения (пункт назначения);

4. дату окончания перевозки;

5. вид транспортного средства и его регистрационный номер;

6. наименование товара;

7. количество товара в тоннах;

8. стоимость товара в соответствии с документами;

9. расчетную или фактическую сумму полученного фрахта.

В целях полноты охвата страхованием всех перевозок товара (рейсов) в течении оговоренного полисом периода страхования и возможной корректировки сумм начисленной и оплаченной страховой премии страхователь ежеквартально направляет страховщику копию статистического отчета о всех возможных перевозках товаров, находящихся под таможенным контролем за отчетный период, направляемого в таможенные органы по утвержденной форме в соответствии с п. 8.5. Положения о таможенном перевозчике.

Нарушение страхователем данных требований дает страховщику право отказать в возмещении убытков страхователя по претензиям таможенных органов в отношении перевозок товаров (рейсов), не заявленных на страхование.

Порядок определения и оплаты страховой премии

Ставка страховой премии устанавливается в процентах от суммы ограничения ответственности страховщика (страховой суммы, начисляемой в соответствии с п. 2.1.2 Положения о таможенном перевозчике).

Определение ставок премии осуществляется страховщиком для каждого страхователя индивидуально на основе информации, указанной в заявлении на страхование. При необходимости страховщик запрашивает у страхователя дополнительную информацию.

Взаимоотношение сторон договора страхования при заявлении, рассмотрении и урегулировании претензий.

Страхователь обязан немедленно, как только ему станет известно о наступлении страхового случая или о происшествии, последствия которого могут привести к возникновению ответственности страховщика по договору страхования, письменно известить об этом страховщика.

Если страхователь нарушит указанное требование, и не будет поставлен в известность о страховом случае или происшествии в течении 1 месяца с момента, когда страхователю станет об этом известно, страховщик имеет право отклонить требование о выплате страхового возмещения.

Страхователь не имеет права без письменного согласия страховщика давать обещания и делать предложения о добровольном возмещении ущерба, признавать полностью или частично свою ответственность.

Предотвращение и уменьшение последствий страхового случая.

При наступлении события, которое по условиям договора или по закону может быть признано страховым случаем, страхователь или его представитель предпринимает все возможные разумные меры по предотвращению или уменьшению ущерба.

Понесенные страхователем в этих целях расходы подлежат возмещению. Страховщик возмещает расходы страхователя по оплате основного убытка, в целях уменьшения которого они были понесены.

Если по вине страхователя вышеуказанные меры предприняты не были и сумма ущерба возрастает, имеет право уменьшить сумму возмещения расходов страхователя по урегулированию основного убытка.

## **5. Страхование ответственности владельцев воздушных судов перед третьими лицами**

Как уже говорилось выше, в практике авиастрахования под третьими лицами подразумеваются все лица, кроме пассажиров находящихся в самолете, экипажа, а также других служащих владельцев самолета. Таким образом, страхование ответственности перед третьими лицами – это покрытие рисков, связанные с нанесением ущерба юридическим и физическим лицам, находящимся вне самолета. Наиболее уязвимыми из них оказываются владельцы, пассажиры и команды других самолетов.

Обычно полисы страхования авиационных рисков покрывают все убытки, которые могут причинить страхователь третьим лицам в результате использования самолета. Ответственность, следовательно, покрытие по полису не ограничиваются последствиями ущерба, нанесенного непосредственно самолетом, а предусматривают также случаи, как, например, выпадение из него людей или предметов.

Практически любой полис покрывает ответственность, связанную с таким косвенным влиянием самолета, как воздействие на объекты на земле в результате полета ниже дозволенного предела.

Однако во многих странах существуют соглашения, согласно которым некоторые виды ответственности не покрываются. В Великобритании, например, страховщики исключили из покрытия по полису виды ответственности перед третьими лицами, связанные с:

1. шумом и акустическим ударом;
2. электрическими или радиопомехами;
3. загрязнением воздуха, утечкой горючего;
4. радиацией и радиоактивным заражением.

Страхованием ответственности, возникающей при убытках, причиненных шумом, занимается довольно узкий круг компаний, да и их полисы не покрывают ответственности за причиняемые шумом «неудобства». Следует учесть, что в них всегда предусматривается лимит, ограничивающий сумму всех убытков, которые могут быть покрыты в течение периода действия полиса.

Существует одно правило, следовать которому пытаются практически все авиационные страховщики мира. Оно заключается в том, что в стандартных полисах страхования ответственности перед третьими лицами из числа последних обычно исключаются члены семьи страхователя, служащие или подрядчики страхователя, а также пассажиры и команда самолета страхователя. Кроме того, не покрывается ущерб собственности страхователя или собственности, которая находится в его распоряжении.

В истории международных договоров не существует каких-либо общепринятых соглашений относительно минимального лимита ответственности перед третьими лицами, обязательного для страхования. Лимит выражается в фиксированной сумме по каждому убытку и представляет собой результат соглашения между страхователем и страховщиком, так как ответственность оператора перед третьими лицами на земле абсолютна. Часто в условия страхования включается оговорка о введении дополнительного лимита страхования ответственности перед третьими лицами, ограничивающего общую ответственность в течении одного года суммой, равной двум-трем лимитам по одному убытку. При переговорах со страхователем владелец самолета должен указать, в какие страны он собирается возить грузы или пассажиров, чтобы лимит ответственности перед третьими лицами, указанный в его полисе, был не менее лимита, предусмотренного законами той страны, в которую будет летать самолет.

В практике страхования авиарисков часто устанавливается лимит сверх лимитов первичного полиса («excess insurance»). В таком случае он выражается как единый лимит, который включает в себя также и ответственность перед пассажирами сверх первичного лимита ответственности перед ними.

Важное место в страховании ответственности перед третьими лицами, как и в любом другом страховании, занимает расчет ставок. В данном случае на ставку влияют такие факторы, как:

- географический район полетов;
- характер этого района (населенность, наличие промышленных объектов и т.п.).

## **6. Страхование ответственности за качество продукции**

Гражданская ответственность производителя товаров возникла первоначально как результат движения в защиту прав потребителей сначала в Америке, а потом в Европе. Европейское сообщество в 1985 г. создало директиву, по которой предполагалось в течение трех лет разработать закон об ответственности за производимый продукт. Под понятием «гражданская ответственность производителя товара» понимается совокупность всех действий, в результате которых был произведен бракованный продукт, нанесший какой-либо ущерб после его поставки, в момент, когда сам производитель не имеет над продуктом непосредственного контроля. То, что понятие ответственности производителя возникло недавно, вполне объяснимо. Развитие техники и технологии сделало возможным массовое производство огромного количества товаров, а реклама активно побуждала к их приобретению и потреблению. Если при ремесленном производстве товар изготавливался одним мастером, и можно было достаточно легко найти брак и ответственного за него, то сегодня ситуация в корне иная. В настоящее время только малая толика продуктов изготавливается вручную. Напротив, массовый конечный продукт является результатом нескольких процессов его обработки на различных стадиях (а зачастую и на нескольких производствах), на каждой из которых существует опасность создания некачественного продукта. При серийном

производстве один неисправный агрегат может внести брак в целую серию продукта. Брак может находиться и в упаковке товара, и в инструкциях к нему. При серийном производстве ущерб, причиненный бракованным продуктом, может затронуть большое число людей. Поэтому на Западе усилилась ответственность за произведенный продукт. В США в некоторых штатах уже действует принцип «ответственность следует за продуктом», который по своему действию равносителен чистой ответственности за причинение вреда (таблица 1).

Таблица 1 - Классификация страхования ответственности за качество продукции

| Вид страхования                                                                                | Существенные признаки                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Страхование ответственности товаропроизводителя (изготовителя)</p>                          | <p>Страхователи – юридические лица любой организационно-правовой формы и граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность. Объект страхования – имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за причинение вреда личности и имуществу потребителя (третьему лицу) вследствие не надлежащего исполнения страхователем обязанностей, предусмотренных действующим законодательством. Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный потребителю, за вред, причиненный его жизни и здоровью и/или моральный ущерб в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» в результате производства некачественной продукции.</p>                     |
| <p>Страхование ответственности продавца за качество продукции</p>                              | <p>Страхователи – продавцы (юридические лица – торговые организации и граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность). Объект страхования – имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за вред, причиненный личности и имуществу потребителя вследствие продажи реализуемых страхователем товаров с недостатками или не надлежащего исполнения им обязанностей, установленных законодательством или договором. Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный покупателю, за вред, причиненный его жизни и здоровью, моральный ущерб в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» в результате продажи некачественного товара.</p> |
| <p>Страхование ответственности исполнителя за качество выполненных работ и оказанных услуг</p> | <p>Страхователи – юридические лица и предприниматели, выполняющие работы и оказывающие услуги, следовательно, несущие ответственность перед потребителями за качество оказанных услуг. Объект страхования - имущественные интересы страхователя, связанные с его ответственностью за вред, причиненный потребителю вследствие передачи ему результатов работ (оказания услуг) с недостатками, а также ненадлежащего исполнения иных вытекающих из действующего законодательства или договора обязательств (в частности, обязанность возместить вред, причиненный страхователем</p>                                                                                                                                  |



|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>личности и здоровью потребителя или третьему лицу, а также их имуществу, в том числе находящимся во владении (пользовании) природными объектами.</p> <p>Страховые риски: ответственность за имущественный ущерб, нанесенный потребителям (третьим лицам), в том числе за вред, причиненный природным объектам, находящимся в их владении (пользовании) в случаях, предусмотренных Законом РФ «О защите прав потребителей» вследствие недостатков выполненной работы (оказанной услуги), а также за вред, причиненный жизни и здоровью потребителей.</p> |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

В России ответственность производителя и продавца (товаров, работ и услуг) регулируется Гражданским кодексом РФ, Законом РФ «О защите прав потребителей», а также принимаемыми положениями и нормативными актами в соответствии с иными федеральными законами и правовыми актами РФ.

В соответствии с Законом РФ «О защите прав потребителей» установлена следующая ответственность:

1) ответственность изготовителя (исполнителя, продавца) за ненадлежащую информацию о товаре (работе, услуге), об изготовителе (исполнителе, продавце – ст. 12 Закона). В соответствии с этой статьей потребитель вправе расторгнуть договор и потребовать полного возмещения убытков, если в результате получения ненадлежащей информации он приобрел товар (работу, услугу), который не обладает необходимыми свойствами, или его потребитель не может в связи с этим использовать приобретенный товар по назначению, или ему по этой причине был нанесен вред жизни, здоровью, имуществу потребителя или природным объектам, находящимся в его собственности (владении);

2) ответственность продавца (изготовителя, исполнителя) за нарушение прав потребителей (ст.13 Закона). Продавец (изготовитель, исполнитель) несет ответственность, предусмотренную законом или договором за нарушение прав потребителей, в соответствии с которой он возмещает в полной сумме убытки, причиненные потребителю. Освобождение от ответственности возможно только в случае воздействия непреодолимой силы или по иным основаниям, предусмотренным законом;

3) имущественная ответственность за вред, причиненный вследствие недостатков товара (работы, услуг) (ст. 14 Закона). Эта статья предусматривает возмещение в полном объеме за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потребителя вследствие конструктивных, производственных, рецептурных или иных недостатков товара (работы, услуг). Право требовать возмещение вреда признается за любым потерпевшим вне зависимости от того, находился он в договорных отношениях с исполнителем (продавцом) или нет. Если вред здоровью, жизни и имуществу потребителя был нанесен в связи с использованием для производства товара (выполнение работ, оказание услуг) определенных материалов, оборудования и иных средств, то изготовитель (исполнитель) несет ответственность независимо от того, позволял ли уровень науки и техники выявить их особые свойства или нет. Освобождением исполнителя от ответственности служат действия непреодолимой силы или нарушение потребителем установленных правил пользования, хранения или транспортировки товара (работы, услуги);

4) компенсация морального вреда (ст. 15 Закона). При причинении морального ущерба изготовитель (исполнитель, продавец) компенсирует его при наличии собственной вины независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков. Размер компенсации определяется судом.

Круг лиц, несущих ответственность за продукт, достаточно широк. Поэтому для страховщика важно выяснить причину брака, определить, на какой стадии он возник и кто за него несет ответственность. Различают брак: производства, конструкторский, информационный, развития, хранения (захоронения) использованных продуктов. Брак производства представляет собой отклонения от первоначально запланированных функций или размерностей и может касаться как одного, так и большого числа изделий. Брак может быть внесен в изделие по объективным и субъективным причинам: по причине отказа машины (например, посудомоечная машина дала сбой, и в бутылке осталось моющее средство) из-за работника (например, из-за невнимательности рабочего был неправильно смонтирован узел, блок, агрегат любой бытовой техники или автомобиля).

Квота ошибок неизбежное сопутствующее явление промышленного производства. Конструкторский брак является типичным уже для всей серии. Здесь речь идет не о машинном, а о «человеческом отказе».

Информационный брак, о нем говорят в том случае, если сам продукт в порядке, но было сделано недостаточно предупреждений о возможных опасностях, которые связаны с его функционированием. Информационные ошибки относятся к указаниям по применению, в которых сообщалось недостаточно четко (или не сообщалось вообще) о возможных опасностях при использовании продукта, или к рекламе, в которой содержатся ошибочные данные о продукте.

Брак развития связан с тем, что к моменту производства или использования продукта уровень науки и техники не дает возможности увидеть будущие его недостатки. Это выявляется позднее по мере развития науки.

Брак при хранении (захоронении) использованных продуктов представляет опасность тогда, когда жизненный цикл продукта уже закончен. Страхование ответственности изготовителя и продавца (исполнителя) за качество продукции (работ, услуг) может быть как добровольным (в России), так и обязательным (в ряде стран).

Страхователь заинтересован в страховании интересов, связанных со следующими непредвиденными расходами:

- 1) по выявлению опасных свойств продукции и их устранению;
- 2) по информированию потребителей об опасных свойствах находящейся в эксплуатации продукции;
- 3) по безвозмездному устранению недостатков продукции, выявленных в течение гарантийного срока (срока годности);
- 4) по замене продукции с недостатками, выявленными в течение гарантийного срока (срока годности);
- 5) по возврату денег потребителю вследствие соразмерного уменьшения цены на продукцию с недостатками и другие расходы.

Перед тем, как проводить страхование ответственности производителя, необходимо определить, что же в данном случае является продуктом. В индустриальных странах четко очерчен круг товаров, которые могут рассматриваться в качестве продукта. К продукту относится каждое движимое имущество либо часть движимого или недвижимого имущества и электричество. Исключаются сельскохозяйственные природные ресурсы, такие как продукт земледелия, пчеловодства, рыболовства, животноводства, т.е. те продукты, которые не были подвергнуты первичной обработке (включая продукты охоты).

Круг лиц заинтересованных в данном виде страхования, достаточно широк. Сюда относятся в первую очередь предприятия, производящие различные продукты на различных стадиях, торговые фирмы – импортеры товаров, продавцы товаров, исполнители работ или услуг.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя по установленной страховщиком форме. Страхователь обязан предоставить страховщику номенклатуру изготавливаемой продукции, ответственность за качество которой страхуется, перечень основных потребительских свойств продукции, нормативные документы, содержащие требования к качеству продукции (ГОСТ, ОСТ, ТУ и др.), сведения о сертификации изготавливаемой страхователем продукции (товаров), копию сертификата или иной документ, удостоверяющий факт сертификации, техническую сопроводительную документацию (технический паспорт, инструкцию по эксплуатации и т.п.), справку о включении (невключении) изготавливаемой им продукции в Перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации в соответствии с действующим законодательством, справку о предполагаемых объемах и сроках поставки изготавливаемой (застрахованной) продукции в период действия договора страхования, сведения о гарантийных обязательствах, сроках службы и годности, реализации и хранения и т.п., другие сведения, необходимые страховщику для оценки страховых рисков.

Действующее законодательство (ст. 1095 ГК РФ) не делает различий между основаниями для возникновения обязанностей возместить вред у продавца или изготовителя товара (работ, услуг) независимо от их вины и от того, состоит потребитель (потерпевший) с ними в договорных отношениях или нет. При этом под понятием «потребитель» понимают лицо, купившее товар (продукцию, услуги) с целью потребления, а не для дальнейшей реализации.

Страхование ответственности страхователя перед потребителем за качество продукции (товаров) осуществляется, если на товары, подлежащие обязательной сертификации, имеется сертификат соответствия; если страхователь имеет разрешение на реализацию товара, оформленное установленным образом; если страхователь по требованию страховщика может представить документальное подтверждение факта соблюдения условий и правил торговли.

Размер страхового тарифа зависит от характера продукции, объема страховой ответственности, факторов, влияющих на качество продукции (услуг), рынка, на котором реализуется товар (отечественного или зарубежного). Страхование ответственности за продукт (услугу, работу) наступает только в случае нанесения ущерба жизни, здоровью и имуществу потребителя, либо в случае морального ущерба.

По этому полису покрываются следующие риски:

1) ущерб, нанесенный третьим лицам вследствие взаимодействия, смешивания или обработки бракованного изделия с другими. В подобных случаях страховщики возмещают следующий ущерб:

- издержки, связанные с повреждением или уничтожением другого продукта;
- издержки производства, конечного продукта, исключая возмещение за бракованное изделие страхователя;
- издержки, возникшие дополнительно при необходимом устранении дефектов конечного продукта;
- издержки, связанные с недостатками продукта, в связи с чем он не может быть реализован вообще или может быть реализован с уценкой.

2) ущерб, связанный с дальнейшей обработкой или переработкой бракованного изделия третьими лицами;

3) ущерб, связанный с обменом бракованного продукта;

4) ущербы третьим лицам, возникшие в связи с браком изделий, произведенных, обработанных или переработанных на машинах и механизмах, созданных или смонтированных страхователем.

Исключаются из страхового покрытия претензии:

- 1) исходящие из изменения, уменьшения, последующего улучшения, поставки заменителя товара или поставки нового товара;
- 2) по выданным без ведома страховщика гарантийным обещаниям;
- 3) по ущербу, возникшему из-за преднамеренного отклонения от законодательных или служебных предписаний;
- 4) связанные с повреждением имущества продуктом, использование или воздействие которого не было достаточно апробировано.

Страхование ответственности производителя товара невозможно при отсутствии на предприятии отдела по контролю за качеством продукции. Это является необходимым условием для принятия риска на страхование.

## **7. Страхование профессиональной ответственности**

Страхование профессиональной ответственности как подотрасль страхования ответственности включает в себя обширную группу видов страхования. Практически каждая профессия таит в себе элементы непредсказуемых случайностей, способных привести к ущербам, порой значительным, по отношению к третьим лицам. Ущерб по своему характеру, величине и по происхождению различны. Каждая профессия имеет свои особенности, значительно отличающиеся от других, соответственно и возможные риски специфичны к данной профессии. Объектом страхования является гражданская ответственность страхователя за ущерб, нанесенный жизни, здоровью и/или имуществу третьих лиц при добросовестном проведении ими профессиональной деятельности. Основанием для предъявления претензий могут служить ошибки и упущения, небрежность, допущенная со стороны страхователя при исполнении своих профессиональных обязанностей, если вред нанесен неумышленно (ст. 963 ГК РФ).

Факт наступления страхового случая, обстоятельства, приведшие к нему, ущерб, нанесенный третьему лицу, оценка ущерба – это вопросы, которые требуют особого подхода к их рассмотрению, соотносясь с профессиональными особенностями каждого события, причиненного лицом, совершающим свою профессиональную деятельность.

На страхование принимается гражданская ответственность страхователя при наличии у него документов, подтверждающих профессиональный уровень и лицензию на право проведения соответствующей деятельности.

Страхователями могут выступать как частнопрактикующие специалисты, так и юридические лица (общества, союзы, организации), но застрахованными являются конкретные специалисты, физические лица.

Установление факта страхового события и наступления по нему ответственности, как правило, решается судом, им же определяется величина ущерба и страхового возмещения. Не исключены случаи досудебного разрешения претензий, когда имеются бесспорные доказательства причиненного вреда страхователем и признанием им величины ущерба.

События не признаются страховыми, если они явились в результате преднамеренных действий или бездействия страхователя, направленных на причинение вреда третьему лицу, действий страхователя с нарушением законодательства и нанесением морального ущерба третьему лицу.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон либо по закону в виде конкретной суммы, выражающейся в рублях, или количества МРОТ, либо без ограничений. Договор страхования профессиональной ответственности заключается по заявлению страхователя. По соглашению сторон устанавливается лимит ответственности на один страховой случай, связанный с ущербом жизни и здоровью и/или связанный с имущественным ущербом. Договором предусматривается франшиза. Заключается договор, как правило, на срок не менее одного года.

В настоящее время в российской практике наиболее распространенными видами профессиональной ответственности является страхование частнопрактикующих нотариусов, врачей, риелторов, аудиторов, охранников и некоторых других профессий. В зарубежной практике этот вид страхования находит широкое применение с достаточно обширным набором видов страхования. В перспективе в России просматривается активизация страхования профессиональной ответственности со значительным расширением страхуемых профессий.

## **8. Страхование ответственности за вред, причиненный загрязнением окружающей среде**

XX век технического прогресса, бурного развития промышленности и транспорта, расширения инфраструктуры породил серьезнейшую мировую проблему, связанную с нарастающими темпами загрязнения окружающей природной среды.

Еще в середине прошлого века ученые на мировых и национальных форумах обостряли вопрос защиты природы, снижения вредных выбросов в атмосферу и водоемы, не допускать засоренность почвы производственными и бытовыми отходами, создавать системы очистки бытовых и производственных стоков, дымоотводящие объекты обеспечивать фильтрами, решать проблему с утилизацией и переработкой мусора. Это далеко не полный набор проблем связанных с защитой природной среды. Защита окружающей среды - это, в первую очередь, защита человека, его здоровья и генофонда. Это забота о будущих поколениях.

По данным на начало 90-х годов прошлого столетия в Росси ущерб, нанесенный природе, был компенсирован всего на 20 %, причем только 3 % за счет виновных, остальное за счет государства. Изношенный трубопроводный транспорт ведет к многочисленным порывам и заливам нефтепродуктами значительных территорий с выводом из обращения земельных угодий, загрязнению поверхностных и подземных вод. Рекультивация поврежденных земель ведется крайне неудовлетворительно.

Огромный ущерб природной среде наносят кораблекрушения, особенно нефтеналивного флота с загрязнением акватории морей, океанов и прибрежных территорий.

Законодательство каждой страны предусматривает определенные требования по охране окружающей среды. В соответствии с этим в международных инвестиционных контрактах находят отражение вопросы, относящиеся к охране окружающей среды.

В Российской Федерации законодательная база по экологической защите еще не совершенна. Закона об обязательном страховании экологических рисков нет. Страхование ведется на добровольной основе. В то же время за рубежом (Германия, Великобритания, США и др.) существуют специальные законодательные акты об ответственности за загрязнение окружающей природной среды, что позволило выделить самостоятельный и специфический вид страхования ответственности и установить риски вреда от очистных сооружений, выбросов вредоносных веществ, дыма, испарений, неочищенных сбросов, свалок, захоронения токсичных веществ и радиоактивных отходов и т.п.

Принятый закон РФ «Об охране окружающей природной среды» заложил правовые основы введения экологического страхования. Основная цель страхования ответственности за загрязнение окружающей среды состоит в том, чтобы покрыть страхователю убытки, связанные с необходимостью возместить ущерб, который он нанес в результате внезапного, непредвиденного и неожиданного загрязнения земельных угодий, водной среды или воздушного бассейна, а также имущественным интересам третьих лиц, жизни и здоровью лиц, попавших в зону страхового события, произошедшего на территории действия конкретного договора. Возмещению по договору при страховом событии подлежит ущерб, связанный с гибелью или повреждением имущества, недополученных доходов, убытков, связанных с ухудшением условий жизни,

расходов по очистке загрязненных территорий и рекультивацией земель, судебных издержек и расходов по лечению и оздоровлению пострадавших. Не подлежат возмещению убытки, как-то связанные с генетическими последствиями; пострадавшим имуществом на территории страхователя и пострадавшим работникам на их рабочих местах вследствие форс-мажорных обстоятельств; нарушением страхователем законов и договорных условий; использованием оборудования неподготовленным персоналом; износом оборудования и его использованием сверх норматива; произошедшие по вине руководства страхователя и его должностных лиц.

Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя, в котором указываются реквизиты и дается достаточно подробная и полная характеристика предприятия и выпускаемой им продукции, данные об основных выбросах и отходах, разрешенных предельно допустимых концентраций по ним, степень подверженности рискам и возможный ущерб по ним, имевшиеся случаи и предъявленные иски, данные об окружающей природной среде. Информация страхователя тщательно анализируется. Объект страхования непосредственно осматривается страховщиком. Характерными условиями страхования ответственности за вред, причиненный в результате загрязнения окружающей природной среды, являются:

- строгая оценка степени риска на основе предварительных обследований, проверок, инспекций объектов, подлежащих страхованию, представление дополнительных сведений для определения вероятности наступления страхового случая, а также убытков и возможных их размеров;

- предоставление страхового возмещения страхователям, связанным с теми отраслями, в которых особенно высока степень риска только при условии соблюдения ими предусмотренных в договорах страхования мер по предупреждению убытков, снижению степени риска;

- дифференциация размеров предоставляемого страхового возмещения в зависимости от вида загрязнения и причин, приведших к нему;

- исключение из договоров страхования рисков ответственности за ущерб, вызванный постоянными или повторяющимися выбросами загрязняющих веществ, а также выбросами в пределах, установленных законодательно или на уровне соответствующих ведомств норм и нормативов;

- исключение из объема обязательств возмещение расходов на превентивные мероприятия;

- установление лимитов ответственности по конкретным возможным видам загрязнения на основе программы предоставления страхового возмещения по фактам причинения ущерба с разделением предоставления страхового возмещения по уровням:

- а) на уровне частных страховых компаний (создание страховых, перестраховочных пулов);

- б) на государственном уровне (государственные гарантии, дотации, бюджетное финансирование);

- в) на международном уровне (участие в соответствующих международных конвенциях и взаимное перестрахование между национальными пулами).

При экологическом страховании в ряде случаев для определения страховой суммы принимают объем выпускаемой продукции.

Экологическое страхование сопряжено с определенными трудностями в определении лимитов ответственности по отдельным рискам и выплатам страховых возмещений по одному страховому случаю. Это вызвано отсутствием достоверных статистических данных о количестве, характере событий и причиненном ущербе. В отчеты попадает незначительная часть от фактически произошедших событий, размеры нанесенного ущерба занижаются, что, естественно, не позволяет объективно подходить к расчету тарифных ставок. Многие из них индивидуальны и зависят от степени опасности

предприятия, технологии его производства. А так как статистических данных недостаточно, то не исключена вероятность завышения применяемых тарифов.

При заключении договора определяется лимит ответственности страховщика по каждому страхуемому риску, оговаривается размер франшизы.

## **Лекция 9. Страхование коммерческих и рисков неисполнения обязательств в системе МЭО**

1. Страхование коммерческих и финансовых рисков.
2. Общая характеристика и порядок страхования риска неплатежа
3. Страхование ответственности за неисполнение обязательств
4. Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве

### **1. Страхование коммерческих и финансовых рисков**

Современное мировое сообщество находится в постоянном динамичном развитии: расширяются и укрепляются международные торговые и экономические связи.

Зарубежные поездки политических лидеров сопровождаются представителями крупного бизнеса. В процессе переговоров заключаются экономические контракты с крупными инвестиционными вложениями.

Международные торговые договоры, инвестиционные контракты по созданию производственных мощностей, выполнению крупных коммерческих проектов наряду с ожидаемыми выгодами, при их реализации, несут в себе элементы риска и определенных потерь. Причин много это: меняющаяся конъюнктура рынка, возможные политические изменения в странах сторон участников контракта, сбои поставок товаров и комплектующих, оборудования, новых технологических потоков и им подобное по ряду объективных и субъективных причин.

Опасность таких потерь представляет собой коммерческие риски. Коммерческий риск означает неуверенность в возможном результате, неопределенность этого результата деятельности.

Составной частью коммерческих рисков являются финансовые риски и риски, возникшие в процессе инвестиционной, производственной и торговой деятельности.

Они связаны с вероятностью потерь каких-либо денежных сумм или с их недополучением. Риски делятся на два вида: чистые и спекулятивные. Чистые риски означают в результате осуществления намеченных сделок, получение убытка или нулевого результата. Спекулятивные риски выражаются в вероятности получить как положительные, так и отрицательные результаты.

Финансовые риски в большей части это спекулятивные риски. Инвестор, осуществляя венчурное вложение капитала, заранее знает, что здесь возможны только два результата: доход или убыток. Особенностью финансового риска является вероятность наступления ущерба в результате проведения каких-либо операций в финансово-кредитной и биржевой сферах и потерь, связанных с инвестиционной, производственной, торговой деятельностью.

К финансовым рискам относятся кредитный риск, валютный риск, риск упущенной финансовой выгоды, риск биржевых сделок, риск неисполнения договоров, риск неисполнения обязательств и целый ряд других.

К рискам, связанным с производственной деятельностью, относятся риски потери прибыли, убытков вследствие перерывов в производстве, коммерческих рисков, рисков внедрения новой техники и технологии, непредвиденных косвенных расходов и целый ряд других.

Страхование операций входящих в систему международных экономических отношений направлено на защиту, как ее конечных результатов, так и различных факторов, обеспечивающих достижение намеченных целей. Посредством страхования должна создаваться гарантия против неожиданностей, подстерегающих каждого участника системы международных экономических отношений, поэтому в условиях рынка исключительную актуальность приобретает страхование коммерческих, биржевых,



валютных, политических и других рисков, возможных при осуществлении международных коммерческих сделок.

Предприятия и организации, непосредственно выходящие на внешний рынок, сталкиваются с опасностью валютных потерь из-за резкого колебания курсов иностранных валют. Валютные риски существуют при ведении расчетов как в свободно конвертируемых валютах (СКВ), так и в клиринговых валютах, а также при осуществлении товарообменных сделок. Различают два основных валютных риска: риск наличных валютных убытков по конкретным операциям в иностранной валюте и риск убытков при переоценке активов и пассивов, а также балансов зарубежных филиалов в национальную валюту. Риск наличных валютных убытков существует как при заключении контрактов, так и при предоставлении (или получении) кредитов и состоит в возможности изменения курса валюты сделки по отношению к рублю (и, соответственно, изменения величины поступлений или платежей при пересчете в рубль).

Регулирование валютной позиции по заключаемым контрактам как метод используется крупными предприятиями, которые заключают большое число внешнеторговых контрактов. Содержание его сводится к тому, чтобы по возможности не иметь открытой валютной позиции. Это достигается двумя способами:

1. Если предприятие одновременно подписывает внешнеторговые контракты и по экспорту, и по импорту, то ей достаточно следить за тем, чтобы эти контракты заключались в одной валюте и сроки платежей по ним приблизительно совпадали. Убытки по экспортным контрактам, связанные с колебаниями валютного курса, компенсируются соответствующей прибылью по импортным контрактам и наоборот. Если за счет перехода к использованию одной валюты при установлении цен внешнеторговых сделок и унификации порядка и сроков платежей не удастся достичь полной сбалансированности валютной позиции, т. е. если остаются платежи, не покрываемые встречными поступлениями, в отношении оставшихся сделок могут быть применены другие методы страхования.

2. Если предприятие имеет в большей мере экспортную (или, наоборот, импортную) направленность и заключает большое число контрактов, то она может свести до минимума валютные риски посредством диверсификации валютной структуры заключаемых по экспорту или импорту контрактов (т. е. посредством их заключения в разных валютах имеющих противоположные тенденции изменения курсов).

При заключении сделок одновременно в разных валютах убытки от неблагоприятного изменения курсов одних будут возмещены прибылью от изменения курсов других валют. Поэтому такая практика дает приемлемые гарантии от валютных рисков.

Страховщик, заключая договор, беря на себя ответственность за риски, думает, прежде всего, о себе - что дает ему заключаемый договор страхования. Страховщик не возьмет те виды страхования, где существует повышенная опасность крупных рисков.

Финансовый риск возникает в процессе отношений предприятий производителей и коммерции с финансовыми инструментами (банками, финансовыми, инвестиционными, страховыми компаниями, биржами и др.), с контрагентами.

Причины финансового риска - инфляционные факторы; рост учетных ставок банка; снижение стоимости ценных бумаг; невыполнение контрагентами договорных отношений по поставке продукции, материалов, комплектующих; внешние факторы приводящие к простоям производства (отключение электроэнергии, недодача воды, тепла, пара и другое), несвоевременный вывод либо вообще не выход на проектную мощность создаваемых новых производств либо новых технологий; изменение конъюнктуры рынка и др.

В практике международных торгово-экономических и инвестиционных сделок финансовые и коммерческие риски являются, как правило, следствием политической

нестабильности в странах участников заключенных сделок. Примером этому явился дефолт 1998 года.

Предсказателем экономических и политических событий и, исходя из этого, формирование своего инвестиционного портфеля является хедж-фонд.

Хедж-фонд (англ. hedge fund) – это частный, не ограниченный нормативным регулированием инвестиционный фонд, недоступный широкому кругу лиц и управляемый профессиональными управляющими.

Американские хедж-фонды по закону имеют право обслуживать только профессиональных инвесторов (qualified investors), с первоначальным взносом не менее \$5 млн. для частных инвесторов. «неограниченность нормативным регулированием» означает нелимитированность стратегии и нелимитированность маржинального плеча (leverage).

Первый хедж-фонд был создан Альфредом Уинслоу Джонсом в 1949 г. Наибольшее развитие хедж-фонды получили со второй половины 80-х годов прошлого века. Тогда, среди инвестиционных институтов выделился новый тип фондов, занимавшихся предсказанием экономических и политических событий и исходя из этого формировавших свой инвестиционный портфель. Широко известным стал хедж-фонд Джорджа Сороса Quantum, игравший на понижение английского фунта стерлингов. В итоге в 1992 году произошла девальвация английской валюты, а фонд Сороса заработал на этом \$1 млрд. за одну торговую сессию.

Кризис начавшийся в середине 2007 года, вызванный subprime – ипотекой США, привел к снижению мировых фондовых индексов на 20 %, вновь обратил внимание инвесторов к хедж-фондам. Наиболее популярным местом расположения фондов является Лондон, на который приходится 31 % этого рынка, затем следуют США с 27 %.

Крупнейшими лондонскими фондами являются GLG Emerging Markets (\$5 млрд.), Emerging and Asia funds (\$5 млрд.).

Всего в мире более 12000 хедж-фондов, управляющих активами порядка 2,5 трлн. долларов (третий квартал 2007 года). Только в 2007 году эти фонды дополнительно привлекли \$9 млрд. новых денег.

В России хедж-фонды пока не появились. Аналогами хедж-фондов в РФ с большой натяжкой можно назвать ОФБУ, которые, в отличие от ПИФов, могут использовать фьючерсы и опционы, а значит – и формировать агрессивную инвестиционную стратегию. Также некоторую схожесть с хедж-фондами имеет частное доверительное управление, при котором управляющий (частное лицо или представитель инвестиционной компании или брокера) может использовать сколь угодно агрессивные инвестиционные стратегии. При условии, что непосредственно инвестор полностью контролирует свой счет и все сделки абсолютно прозрачны, это не противоречит существующей нормативной базе.

В ближайшее время в РФ должно появиться законодательство, которое подготовит почву для появления хедж-фондов. На данный момент есть только Федеральный закон РФ от 6 декабря 2007 г. № 334-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об инвестиционных фондах», где, в частности, дается определение квалифицированного инвестора.

## **2. Общая характеристика и порядок страхования риска неплатежа**

Меняющаяся конъюнктура рынка, политическая нестабильность в одной из стран международной торговой или коммерческой сделки, соответственно сбой в поставке товаров, комплектующих и оборудования, несвоевременная оплата по заключенным договорам, сбой в своевременности оплаты кредитов и ряд других непредвиденных моментов ведут к рискам неплатежа, и, соответственно, нарушают нормальный ход выполнения договорных обязательств.

Каждый из перечисленных случаев подвергается тщательному анализу, но главное, что, изучив причины, они не всегда прогнозируемы.

Примером тому служит мировой экономический кризис сентября – октября 2008г. начавшийся в США, а затем охвативший все континенты. Государства разрабатывают и принимают меры по смягчению кризиса, обильно субсидируют банки, чтобы обеспечить их платежеспособность, выкупают их активы. Но разразившийся кризис стал результатом теряющейся платежеспособности банковской системы, что привело к банкротству целого ряда зарубежных банков. Не обходит кризис и другие отрасли производственной, торговой и коммерческой деятельности.

В системе минимизации последствий риска неплатежа, а в ряде случаев их предотвращения выступает страхование.

Практически по каждому из предполагаемых событий разработаны условия страховой защиты. Участниками выступают: страховщик в лице страховой компании и страхователь - предприниматель любой общественно правовой формы собственности, занимающийся одним или набором видов предпринимательской деятельности, имеющий лицензию на ее проведение, государственные структуры, участвующие в международных торгово-экономических и инвестиционных контрактах.

Риски неплатежа можно рассматривать с позиций производственной деятельности и с позиций финансово-банковских и биржевых операций. С позиций производственной деятельности это результаты вынужденных простоев, изменений конъюнктуры рынка, некачественных инновационных проектов и некоторые другие. С точки зрения финансово-банковских и биржевых операций это разного рода банковские, кредитные, инвестиционные, политические, валютные, биржевые, форвардные, фьючерсные, лизинговые и другие.

Вероятность наступления событий, приводящих к различным по величине ущербам по названным рискам велика и требует принятия мер по защите от них. Наиболее доступным и надежным методом экономической защиты выступает страхование.

В числе страхователей выступают банки, биржи, лизинговые компании, предприниматели различных сфер деятельности (производство, торговля, дилеры бирж и т.п.).

Каждый вид предпринимательской деятельности имеет свои особенности как в определении страховых сумм и страховой ответственности, принимаемой страховщиком, так и в вероятных рисках, их повторяемости и тяжести, соответственно тарифы дифференцированы, а в ряде случаев индивидуальны.

Страховую сумму страхователь указывает в заявлении. В результате проведенной экспертизы технико-экономического обоснования и представленных страхователем документов по согласованию сторон устанавливается страховая сумма и ответственность страховщика. Часть ответственности оставляется на удержании страхователя. При страховом событии выплаты производятся пропорционально принятой ответственности.

### **3. Страхование ответственности за неисполнение обязательств**

Активная государственная политика по развитию межгосударственных экономических связей, выводит нашу страну в число передовых по решению и осуществлению крупнейших межгосударственных экономических проектов. В настоящее время идет активное проникновение как экспортного, так и импортного капитала в различные сферы экономики стран. Только за последние годы российскими крупнейшими концернами заключены и находятся в стадии проектной проработки многомиллиардные контракты по строительству железной дороги в Ливии, разработки месторождений углеводородного сырья в Венесуэле, освоение шельфа Аляски и строительство газо- и нефтепроводов Аляска – Чикаго через территорию Канады, строительство АЭС в Болгарии и целый ряд других. Крупнейшие проекты выполняются с участием

иностранный капитал в России. Одни из них нефтепроводы Восточная Сибирь – Находка и освоение Сахалинского нефтегазоносного шельфа с участием Японии; автомобилестроения с участием Японии, Южной Кореи, Франции, Германии, США и ряд других объектов. Проникновение капитала идет не только в крупный, но и средний бизнес, в производящие и перерабатывающие отрасли.

Одним из главных условий внешнеэкономической деятельности являются деловые взаимоотношения субъектов сделки направленные на получение обоюдной выгоды от ее проведения. Сделка, как правило, оформляется договором с конкретными условиями ее проведения, с указанием вида и характера проводимых операций, суммы, номенклатуры, качества, сроков исполнения и порядка финансовых расчетов.

Под заключенный договор и его выполнение составляются конкретные планы получения конечных экономических результатов. К сожалению, планы не всегда исполнимы. Внешние, случайные, непредвиденные факторы порой не позволяют выполнить означенные договором обязательства, что ведет к определенным, иногда значительным, экономическим потерям.

Нарушение условий контракта ведет не только к финансовым потерям и влияет на престиж фирмы, заключивший контракт, как представителя государства, так и влияет на престиж самого государства.

Защитить себя от подобных экономических потерь возможно путем страхования ответственности за неисполнение обязательств (см. приложения Ч, Ш).

Инициатором страхования выступает любая из сторон сделки, чьи интересы могут быть более уязвимы от ее неисполнения, либо оба участника сделки.

Страхование ответственности за неисполнение обязательств согласно ГК РФ (ст. 929, 931 и 932) и Условиями лицензирования страховой деятельности на территории РФ аналогичных законодательных и правовых нормативов, существующих в каждой отрасли существует в двух формах: страхование ответственности за нарушение договора и деликатной ответственности. Первая предусматривает обязанность нарушителя возместить убытки и выплатить неустойки контрагенту по договору, вторая - возместить убытки лицу, которому причинен вред, не в рамках договорных обязательств, а в результате действия общего для всех запрета вредить другому (третьему) лицу.

Объект страхования - имущественные интересы страхователя, которым может быть нанесен ущерб в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по отношению к третьему лицу, которые регламентированы договором или действующим законодательством и соответствующими подзаконными актами.

Страховой случай - свершившееся событие, которое предусмотрено договором страхования и четко (однозначно) описано, например, непоставка в такой-то срок, таком-то количестве (вес, штуки, метры, литры) материалов, сырья, комплектующих, оборудования; неплатеж к определенному сроку, задержки в строительстве и вводу в эксплуатацию объектов, предусмотренных контрактными соглашениями.

Перечисленные возможные объективные и субъективные риски нарушают условия контрактов и ведут к неисполнению обозначенных контрактом обязательств.

По договору страхования страховщик несет ответственность в размере фактически понесенного и документально обоснованного ущерба от неисполнения обязательств. Ущерб складывается из стоимости неполученных материальных ценностей, штрафов, пени и расходов, связанных с невыполнением обязательств, неполученных доходов. В общей сложности ущерб не должен превышать страховую сумму, которая устанавливается по соглашению сторон в пределах общей суммы задолженности страхователя перед третьими лицами по застрахованному обязательству.

Страховщик должен обезопасить себя от выплат при несчастных (закономерных или умышленных) страховых случаях и максимально подробно описать пределы своей ответственности в зависимости от причин неплатежа или иного неисполнения

коммерческого договора, поскольку суд не будет рассматривать то, что осталось за пределами соглашения сторон.

Особенностью страхования ответственности за неисполнение договорных обязательств является то, что в нем сталкиваются интересы трех сторон: страховщика, страхователя и коммерческого партнера страхователя (потерпевшего), который может быть указан в договоре страхования как третье лицо, в пользу которого заключен страховой договор (ст. 430 ГК РФ). Такое положение делает отношения страхования однозначными и упрощает исполнение страхового договора.

Договор страхования ответственности за неисполнение обязательств заключается по заявлению страхователя с приложением к нему договора с третьими лицами, документов, отражающих финансовое состояние (устав, баланс, годовой отчет и т.д.) и характеризующих степень риска по принимаемому на страхование обязательству, и другие интересующие страховщика материалы.

По международным контрактам представляются документы страхующие суть контракта, его условия и сроки исполнения.

Договор заключается на срок, в течение которого страхователь несет ответственность по застрахованному обязательству.

Заключая подобные договоры, страховщику необходимо самостоятельно произвести оценку риска неисполнения договорных обязательств. Это сложный вопрос, который заставляет страховую компанию самостоятельно изучать обстоятельства дела, поэтому многие из них не берутся страховать подобные риски. В случае заключения договора может устанавливаться франшиза.

Тарифная ставка дифференцирована и зависит от страховой суммы, степени риска, деловой репутации застрахованного и его контрагентов, региона, срока ведения рентабельной предпринимательской деятельности застрахованным и контрагентами, наличия у застрахованного дебиторской задолженности, объема и степени ликвидности имущества и других активов.

Страховщик не несет ответственность при форс-мажорных обстоятельствах, умышленных действиях страхователя, в случае возмещения убытка потерпевшим за счет других лиц. Ответственность страховщика по договору погашается сроком исковой давности, установленной действующим законодательством Российской Федерации. Ниже приведены образцы: полиса страхования ответственности за неисполнение обязательств и примерная система тарифов, используемая отдельными страховыми организациями.

### **3. Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве**

Страхование от убытков вследствие перерывов в производстве в системе международных экономических отношений следует рассматривать в двух направлениях. Во-первых, это несвоевременные поставки материальных ресурсов и оборудования при строительстве и монтаже, в соответствии с международным контрактом, что, естественно, ведет к простоям строителей и монтажников, отсюда срывы сроков и соответствующие санкции со стороны заказчиков и банков.

Как правило, этот риск возникает из-за неисполнения обязательств контрагентами и ведет к потере прибыли. В этом случае считается в первую очередь ущерб от простоя строителей и монтажников.

Во-вторых, это простои случившиеся по ряду причин на совместных предприятиях, где владельцами являются как российские, так и зарубежные компании. Среди наиболее встречающихся в производственной предпринимательской деятельности совместных предприятий, международных инвестиционных контрактов являются коммерческие риски, связанные с вынужденным простоем и остановкой производства, с недополучением планируемой прибыли, с несвоевременным выводом строящихся объектов на проектные мощности.

Страхование на случай вынужденного простоя на совместных предприятиях выступает по своему содержанию как дополнение к страхованию основных и оборотных фондов, поскольку перерыв в производстве вызывается их гибелью или повреждением. Поэтому правомерно, что состав страхователей и перечень страховых событий, от которых проводится страхование, может быть одинаковым. Одновременное заключение договоров страхования имущества и страхования от простоя оправдано экономическими интересами предприятий. Для страховых организаций наличие обоих договоров позволяет более обоснованно и с меньшими издержками определять ущерб при возникновении стихийного бедствия или другого события.

Как правило, страховое событие, приведшее к выводу из состава действующих основных фондов, автоматически приводит к простою данного производства до его восстановления, а, следовательно, к потерям в выпуске основной продукции. В целом ряде случаев простой в совместных предприятиях происходит из-за сбоев в поставке материалов и комплектующих от зарубежных фирм. Причиной, как правило, являются ошибки в оформлении сопроводительных документов на поставляемую продукцию, что вызывает определенные трудности при таможенном ее прохождении.

В отдельных случаях простой возмостимые, но, как правило, они практически невозможны. Примером может служить пожар в 1995 году на совместном российско-французском предприятии «Салаватская швейная фабрика «Содис», уничтоживший главный производственный корпус с общим ущербом около 10 млн. рублей (деноминированных) и выводом из сферы производства около 600 работников.

Страхование от простоев производства может выступать и самостоятельно. Рисковыми событиями в этом случае выступают внешние непредвиденные случайные факторы, такие как: неподача (отключение) электроэнергии, воды, тепла, пара; срыв договоров поставки сырья, материалов, комплектующих изделий и другие, приведшие к остановке производственного цикла.

Существенной особенностью страхования от простоя производства является то, что размер ущерба здесь во многом зависит от срока перерыва в производстве. Поэтому весьма важно определить продолжительность ответственности страховщика, то есть периода времени, в течение которого он обязан возместить убытки от простоя. Наиболее часто встречающийся в мировой практике срок такой ответственности - до 1 года. Его и предполагается установить в качестве максимального, предоставив одновременно право страхователям уменьшить этот срок с одновременным сокращением размеров страховых платежей.

В целях обеспечения заинтересованности страхователей в недопущении простоя и в принятии мер по сокращению убытков следовало бы возмещать не весь понесенный страхователями ущерб, оставляя часть его на ответственности страхователя (до 20 %).

Расчет суммы ущерба во многих случаях весьма трудоемкий, требует хорошего знания специфики работы того или иного предприятия, а также наличие значительного объема информации, характеризующей различные стороны его деятельности.

Ставки платежей устанавливаются в процентах к стоимости выпускаемой валовой продукции. Оптимальным в перспективе является установление индивидуальных ставок для предприятий с учетом всех факторов, определяющих степень риска.

Страховое возмещение выплачивается, как правило, по окончании договора, но в особых случаях, когда исполнение невозможно, как в рассмотренном примере, то ущерб считается как неполучение продукции до истечения действия договора с учетом условий договора и выплачивается авансом единовременно или частями.

## **Лекция 10. Страхование финансовых рисков внешнеэкономической деятельности**

1. Классификация и характеристика финансовых рисков
2. Страхование кредита в системе международных торговых, коммерческих и инвестиционных сделок
3. Страхование внешнеэкономических инвестиционных проектов
4. Мировая практика страхования финансовых инвестиций
5. Страхование лизинговых операций
6. Страхование финансовых интересов от политических и экономических рисков

### **1. Классификация и характеристика финансовых рисков**

Финансовые риски подразделяются на два вида:

1. риски, связанные с покупательной способностью денег;
2. риски, связанные с вложением капитала (инвестиционные риски).

К рискам, связанным с покупательной способностью денег, относятся следующие разновидности рисков: инфляционные и дефляционные риски, валютные риски, риск ликвидности.

Инфляция означает обесценение денег и, соответственно, рост цен. Дефляция - это процесс, обратный инфляции, он выражается в снижении цен и, соответственно, в увеличении покупательной способности денег.

Инфляционный риск - это риск того, что при росте инфляции, получаемые денежные доходы обесцениваются с точки зрения реальной покупательной способности быстрее, чем растут. Происходит обесценивание денег. В то же время внешнеэкономические договоры заключены в валютном эквиваленте, и расчет должен идти в валюте, цена которой на внутреннем рынке растет, а это ведет к удорожанию контракта для государства, в которое вкладываются иностранные инвестиции. В таких условиях государство импортер несет реальные потери.

Дефляционный риск - это риск того, что при росте дефляции происходит падение уровня цен, ухудшение экономических условий предпринимательства и снижение доходов.

Валютные риски представляют собой опасность валютных потерь, связанных с изменением курса одной иностранной валюты по отношению к другой при проведении внешнеэкономических, кредитных и других валютных операций.

Риски ликвидности - это риски, связанные с возможностью потерь при реализации ценных бумаг или других товаров из-за изменения оценки их качества и потребительной стоимости.

Финансовый риск представляет собой функцию времени. Как правило, степень риска для данного финансового актива или варианта вложения капитала увеличивается во времени. Например, убытки импортера сегодня зависят от времени от момента заключения контракта до срока платежа по сделке, так как курсы иностранной валюты по отношению к российскому рублю нестабильны.

Коммерческий риск - опасность при инвестировании денежных и других ресурсов в какой либо вид производства, работ, услуг и не получение от этих вложений через определенный срок дохода.

Инвестиционные риски включают в себя следующие подвиды рисков: 1. риск упущенный выгоды;

2. риск снижения доходности;
3. риск прямых финансовых потерь.

Риск упущенной выгоды - это риск наступления косвенного (побочного) финансового ущерба (неполученная прибыль) в результате неосуществления какого-либо мероприятия (например, страхование, хеджирование, инвестирование и т.п.).

Риск снижения доходности может возникнуть в результате уменьшения размера процентов и дивидендов по портфельным инвестициям, по вкладам и кредитам.

Портфельные инвестиции связанные с формированием инвестиционного портфеля и представляют собой приобретение ценных бумаг и других активов.

Термин «портфельный» происходит от итальянского «Porte foglio» в значении совокупности ценных бумаг, которые имеются у инвестора.

Как правило, крупные межгосударственные торговые и инвестиционные соглашения не обходятся без заемных средств. А там где кредиты, там вероятны различные риски как объективного, так и субъективного характера, приводящие к потере ожидаемой доходности. Одним из видов внешнеэкономической деятельности является совместные предприятия с участием зарубежных партнеров. В настоящее время практически все международные контракты носят инвестиционный характер. Идет широкое проникновение отечественного капитала в зарубежные инвестиционные проекты, одновременно зарубежный капитал все более проникает в российскую экономику, путем создания капиталобразующих мощностей и финансовых (ценные бумаги) вложений. Примеров тому много. Участие российских компаний в нефтегазовых отраслях Венесуэлы, Вьетнама, Ирака, Нигерии, строительство атомной электростанции в Бушере (Ирак), и целый ряд других крупных инвестиционных проектов. Со стороны зарубежных инвесторов Германии, Голландии, Болгарии, Греции, Италии в создании газопроводов Северный и Южный поток; США, Франции, Японии, Южной Кореи в создании в России мощностей по выпуску автомобилей и целый ряд других инвестиционных проектов. Отсюда надо рассматривать внешнеэкономическую торговую и инвестиционную деятельность как предпринимательскую, направленную в первую очередь на получение взаимной экономической выгоды и поучение доходов, как в натуральном выражении, так и укрепление экономических связей и политической стабильности. И как всякая связанная с капиталовложениями предпринимательская деятельность все внешнеэкономические отношения подвержены рискам.

Начавшийся в 2007 году мировой финансовый кризис затронул в той или иной степени все страны. Прослеживается резкое снижение стоимости ценных бумаг ведущих корпораций и банков. Целый ряд крупнейших банков США и ряда других стран обанкротились либо близкие к банкротству.

Правительства стран затронутых кризисом делают значительные финансовые вливания в банковскую сферу, в ряде случаев крупные концерны (США «Крайслер») практически выкуплены у владельцев фирм, чтобы предотвратить развал автомобилестроительного гиганта. Подобные действия просматриваются и в других странах в т.ч. и России.

И как всякий кризис он породил все присущие группе финансовых рисков – риски. Рассмотрим некоторые из них.

Риск снижения доходности включает в себя следующие разновидности: процентные риски и кредитные риски.

К процентным рискам относится опасность потерь коммерческими банками, кредитными учреждениями, инвестиционными институтами в результате превышения процентных ставок, выплачиваемых ими по привлеченным средствам, над ставками по предоставленным кредитам. К процентным рискам относятся также риски потерь, которые могут понести инвесторы в связи с изменением дивидендов по акциям, процентных ставок на рынке по облигациям, сертификатам и другим ценным бумагам.

Рост рыночной ставки процента ведет к понижению курсовой стоимости ценных бумаг, особенно облигаций с фиксированным процентом. При повышении процента может начаться также массовый сброс ценных бумаг, эмитированных под более низкие



фиксированные проценты и, по условиям выпуска, досрочно принимаемых обратно эмитентом. Процентный риск несет инвестор, вложивший средства в среднесрочные и долгосрочные ценные бумаги с фиксированным процентом при текущем повышении среднерыночного процента в сравнении с фиксированным уровнем. Иными словами, инвестор мог бы получить прирост доходов за счет повышения процента, но не может высвободить свои средства, вложенные на указанных выше условиях.

Процентный риск несет эмитент, выпускающий в обращение среднесрочные и долгосрочные ценные бумаги с фиксированным процентом при текущем понижении среднерыночного процента в сравнении с фиксированным уровнем. Иначе говоря, эмитент мог бы привлекать средства с рынка под более низкий процент, но он уже связан сделанным им выпуском ценных бумаг.

Этот вид рынка при быстром росте процентных ставок в условиях инфляции имеет значение и для краткосрочных бумаг.

Кредитный риск - опасность неуплаты заемщиком основного долга и процентов, причитающихся кредитору. К кредитному риску относится также риск такого события, при котором эмитент, выпустивший долговые ценные бумаги, окажется не в состоянии выплачивать проценты по ним или основную сумму долга.

Кредитный риск может быть также разновидностью рисков прямых финансовых потерь.

Риски прямых финансовых потерь включают в себя следующие разновидности: биржевой риск, селективный риск, риск банкротства, а также кредитный риск.

Биржевые риски представляют собой опасность потерь от биржевых сделок. К этим рискам относятся: риск неплатежа по коммерческим сделкам, риск неплатежа комиссионного вознаграждения брокерской фирмы и т.п.

Селективные риски (от лат. Selectio - выбор, отбор) - это риски неправильного выбора способа вложения капитала, вида ценных бумаг для инвестирования в сравнении с другими видами ценных бумаг при формировании инвестиционного портфеля. Особенно наглядно он проявился в период мирового финансового кризиса.

Риск банкротства представляет собой опасность в результате неправильного выбора способа вложения капитала, полной потери предприятием собственного капитала и неспособности его рассчитываться по взятым на себя обязательствам. В результате предприниматель становится банкротом.

В зарубежной практике, в качестве метода количественного определения риска вложения капитала, предлагается использовать древо вероятностей.

Этот метод позволяет точно определить вероятные будущие денежные потоки инвестиционного проекта в их связи с результатами предыдущих периодов времени. Если проект вложения капитала приемлем в первом периоде времени, то он может быть также приемлем, и в последующих периодах времени.

## **2. Страхование кредита в системе международных торговых, коммерческих и инвестиционных сделок**

Как правило кредит, как таковой, в чистом виде в подавляющем большинстве стран, как наиболее опасный риск, не страхуется. Страхуется залоговое имущество, обеспечивающее по своей стоимости величину кредита и процентов по нему, страхуются поручители кредита на случай гибели заемщика и сам заемщик.

По целому ряду международных торговых договоров предусматривается участие в сделках банков и страховых компаний. Сделки, как правило, совершаются с привлечением кредитных ресурсов. Соответственно в этом случае просматривается особая роль банка как кредитора и как контролера за правильностью совершения сделок и ее страхование. Банк обращает особое внимание на подбор страхователем страховой компании страхующей кредит и сделку, на надежность, порядочность и платежеспособность

страховщика. Это особенно наглядно просматривается при совершении сделки на условиях СИФ. Здесь банк особенно заинтересован в правильном заключении сделки и надежности страховщика.

Договор заключается между страховой компанией и банком. Конкретный предел ответственности страховщика определяется страховой суммой, которая не может превышать суммы выдаваемого кредита с процентами за пользование кредитом. Страховые компании предпочитают заключать договор страхования в пределах 80-90 % от суммы выданного кредита с процентами или без процента, только на фактическую сумму выданного кредита. Таким образом, предусматривается доля участия банка в возмещении убытка. Повышается ответственность последнего в возврате кредита, заставляет банк проверять целевое использование кредита. Перед заключением договора страховая компания оценивает степень риска по информации страхователей (документы финансового состояния заемщиков, ТЭО кредитуемых мероприятий, копии контрактов, под которые предоставляется кредит). Договор вступает в силу после подписания его сторонами и после уплаты страхового взноса (или - по соглашению - его части). Факт заключения договора удостоверяется страховым свидетельством с приложением правил страхования. Страховая компания в процессе действия договора страхования проводит периодическую проверку выполнения страхователем взятых на себя обязательств.

Страховым случаем признается не возврат заемщиком кредитных средств по истечении строго определенного договором страхования срока - чаще 2-5 дней с момента окончания срока действия кредитного договора. Страхователь обязан сообщать страховщику о наступлении страхового случая в установленный договором срок. Срок, обычно, достаточно мал: страховщик должен провести расследование страхового случая и в сроки, установленные договором, составить страховой акт и выплатить страховое возмещение. Страховым случаем признается не возврат кредитных средств, вызванный:

- банкротством заемщика;

- неисполнением заемщиком своих обязанностей по кредитному договору.

Основанием для отказа в выплате являются:

- умышленные действия страхователя, направленные на наступление страхового случая;

- совершение страхователем (работниками банка) преступления, находящегося в прямой причинной связи со страховым случаем;

- сообщение банком страховщику заведомо ложных сведений об объекте страхования.

Во многих странах страховщик требует от банка наблюдения за целевым использованием кредита: требуя периодических отчетов заемщика об использовании средств. Иначе, неисполнение обязанности может повлечь отказ в выплате возмещения. Размер ущерба определяется исходя из фактического размера убытка на дату наступления страхового случая. Страховое возмещение выплачивается в устанавливаемый договором срок, на основании заявления страхователя и страхового акта, который составляется страховщиком или уполномоченным им лицом. К страховой компании, выплатившей страховое возмещение, переходит в пределах выплаченной им суммы и право требования, которое банк имел к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Передача прав производится по договору абандон.

### **3. Страхование внешнеэкономических инвестиционных проектов**

Внешнеэкономическая деятельность носит в своем большинстве коммерческий характер, преследуя одновременно и определенные политические цели, укрепляя свой авторитет в мировом экономическом сообществе и определенную экономическую стабильность. В тоже время страхование инвестиционных проектов одновременно обеспечивает надежность совершаемой сделки, либо заключаемого контракта, от возможных непредсказуемых рисков, которые могут негативно сказаться на конечных результатах сделки.

Под страхованием внешнеэкономических инвестиций, направленных в коммерческую деятельность, понимается сделка, при которой инвестор покупает полис страховой компании, не принимающей прямого участия в данном инвестиционном проекте.

Страхование внешнеэкономических инвестиций также можно рассматривать в широком и узком смысле. При расширительном толковании в него включается и страхование построенных в результате осуществления инвестиционного проекта зданий и сооружений, различных систем, незавершенного строительства, оборудования и т.д., т.е. те виды страхования, которые широко практикуются различными страховыми компаниями и включают в себя покрытие по стандартному пакету рисков (стихийные бедствия, пожар и т.д.).

Страхование предпринимательских инвестиций с участием иностранных инвесторов в узком смысле слова отличается тем, что распространяется только на собственно инвестиционный процесс, т.е. процесс вложения и освоения средств, и не затрагивает объектов, построенных в результате этого вложения. К таким видам страхования можно отнести страхование строительства (выполнения строительных работ), страхование на случай срыва поставок материалов во время строительства, страхования кредитов, идущих на обеспечение инвестиций, и т.д..

Ответственность страховой организации по страхованию коммерческих рисков заключается в возмещении страхователю потерь, возникших вследствие неблагоприятного, непредсказуемого изменения конъюнктуры рынка, невыполнения поставщиками своих обязательств по поставке материалов, комплектующих и оборудования, технических упущений во внедряемых инновационных проектах и ухудшения других условий, негативно влияющих на осуществление предпринятой коммерческой деятельности.

Страховая сумма как предел ответственности по договору определяется по заявлению страхователя. Страховщиком проводится экспертиза представленных расчетов и документов по страхуемому объекту, после чего по соглашению со страхователем устанавливается страховая сумма и ответственность страховщика.

Возможны два варианта установления страховой суммы.

Первый вариант - страховая сумма устанавливается в пределах капитальных вложений страхователя в страхуемых операциях.

Второй вариант - страховая сумма включает не только капитальные затраты, но и определенную (нормативную) прибыль, которая ожидается от затрат.

При первом варианте возмещаются затраты страхователя; его можно назвать страхованием инвестиций. При втором варианте возмещаются затраты и нормативная прибыль, поэтому его можно назвать страхованием дохода (прибыли).

Срок действия договора страхования обуславливается сроком окупаемости капитальных затрат, указанных в проектно-сметной документации и контракте на строительство.

Сроки окупаемости существенно различаются по видам деятельности и даже по отдельным конкретным объектам в зависимости от размеров предприятий, организации его деятельности, места расположения и других факторов. Отсюда сроки действия договоров страхования индивидуальны.

В страховании коммерческих рисков интересы субъектов договора прямо противоположны.

Страхователь, стремясь к более быстрой окупаемости предпринимаемой деятельности, объективно заинтересован в сокращении срока страхования. Для страховой организации короткий срок действия договора повышает риск неоправданной выплаты возмещения. Увеличение срока делает окупаемость более реальной, а следовательно, снижает вероятность возникновения подлежащих возмещению убытков, хотя могут действовать и иные факторы.

Особенности коммерческого страхования и в том, что выплата возмещения производится в основном по окончании срока страхования, когда выявляются окончательные результаты застрахованных коммерческих операций. По другим же видам страхования необходимость компенсации потерь может возникнуть в любой момент действия договора страхования.

При согласовании срока действия договора страхования следует исходить из научно обоснованных рекомендаций, анализа отечественной и зарубежной практики окупаемости инвестиций в различных сферах производственной и непроизводственной деятельности.

В принципе страховое возмещение может выплачиваться и до окончания договора страхования, когда в результате каких-либо событий глобального масштаба становится очевидной невозможность вернуть вложенные средства, а тем более получить прибыль. Обо всех таких событиях необходимо незамедлительно сообщить страховой организации.

Событие, связанное с конъюнктурой рынка, поддается определенной корректировке, неблагоприятные изменения могут быть временными и только окончание срока страхования может дать результат коммерческой деятельности и размер подлежащего выплате возмещения.

Страхование коммерческой деятельности совместных предприятий производится при наличии у страхователя лицензии на право проведения этой деятельности, документы и возможно полная информация, характеризующая объект страхования, ожидаемый экономический эффект от его проведения и затраты, связанные с ней. Полученные данные позволяют экспертам страховой компании дать объективную оценку о предстоящем возможном риске и принять соответствующее решение и меры. При заключении договора четко обозначаются права и обязанности сторон и, как правило, исключается посредническая деятельность, форс мажорные обстоятельства, политические и валютные риски.

Не возмещаются ущербы, связанные с умыслом страхователя и его партнеров, с нарушением законодательства, изменением профиля деятельности страхователя и неквалифицированного управления.

При страховании используется франшиза. Ответственность на собственное удержание страховщик принимает, как правило, в пределах 80 % от страховой суммы.

Страховые тарифы в основном индивидуальны и дифференцируются в зависимости от объекта, срока его ввода, места расположения, характера деятельности и ряда других уточняющих факторов и в значительной мере корректируют со ставками страхования кредитов.

К одной из форм страхования инвестиций следует отнести и страхование прав собственности на объекты, используемые для предпринимательских целей, что в свою очередь защитит инвестора от любых ошибок и упущений, связанных с оформлением его прав собственности на тот или иной объект. Это особенно важно при осуществлении операций купли-продажи имущества иностранным инвесторам.

Стандартное страховое покрытие обычно включает в себя защиту против дефектов при государственной регистрации документов на право собственности или подлог данных документов, предоставления документов лицом, передающим права собственности, не имеющим, однако, достаточных полномочий для этого, от ошибочных свидетельств о смерти и от неправильного оформления передачи прав собственности.

Расширенное страховое покрытие предусматривает дополнительно к вышеприведенному покрытие рисков, которые могут быть вскрыты только путем проверки имущества, включая права лиц на действительное владение землей, если они даже и не зарегистрированы должным образом, а также риски, связанные с незарегистрированными выплатами, неизвестными держателю полиса. Не страхуются:

- 1.дефекты, не перечисленные в полисе как не подлежащие страхованию;
- 2.дефекты, известные инвестору;

3.изменения в использовании земли и других инвестиционных объектов, вводимые указами местных властей.

Страховой полис содержит в себе следующие пункты: 1.наименование застрахованной стороны;

2.описание застрахованных объектов;

3.объекты или их часть, покрываемые страхованием данного вида;

4.перечень всех исключений, включающих все налоги, сборы и дефекты прав собственности, найденных в государственных регистрах и соответствующих образом оформленных;

5.оплата и другие условия, при которых выдается полис. Полис, приобретаемый собственником объекта, обычно исключает покрытие следующих рисков:

- незарегистрированные документы;

- незарегистрированные дефекты, о которых знает держатель полиса;

- права различных сторон во владении и вопросы, связанные с землеустройством.

По контракту страховая компания обещает защитить титул собственности, как только потенциальный покупатель урегулирует (заплатит) требования по тем позициям права собственности, которые признаются дефектными.

При выплате страхового возмещения страховая компания получает право регресса к тому лицу, по чьей вине был нанесен убыток страхователю.

#### **4. Мировая практика страхования финансовых инвестиций**

Объектом страхования в системе МЭО могут быть следующие виды инвестиций:

- акции, другие ценные бумаги и права участия;

- прямые инвестиции (например, связанные с проведением строительно-монтажных работ, модернизацией производства и т.д.);

- имущественные права, связанные с лицензированием, международным лизингом и др.;

- ссуды и кредиты.

Страхование инвестиций подразделяется по характеру страховых рисков на страхование от политических и коммерческих рисков.

Договоры страхования от политических рисков заключают при осуществлении инвестиций в зарубежные страны. Оно характеризуется невозможностью математической оценки вероятности наступления страховых случаев и крайне высокими размерами ущерба. Поэтому частные страховщики этим страхованием за редким исключением не занимаются.

Такое страхование проводят в основном государственные страховые структуры страны-инвестора и международные финансовые организации. В настоящее время на 3 государственные организации ( в США, ФРГ и Японии) приходится 80% общих объемов операций, осуществляемых в рамках национальных государственных программ страхования инвестиционных рисков.

Страховыми рисками здесь являются события, исходящие от органов власти, управления, иных государственных образований, а также народных масс. При определении конкретного их перечня в договоре учитываются политическое и экономическое положение страны, ее потенциальные финансовые возможности, уровень развития промышленности, сельского хозяйства и инфраструктуры, величина валового внутреннего продукта, объемы внутренней и внешней задолженности государства и ее структура, своевременность погашения имеющихся займов, уровень инфляции, объект и субъект страхования, географическое местонахождение объекта инвестиций, срок страхования и т.п. При этом вышеуказанные факторы могут повлиять не только на объем страхового покрытия, но и в целом на экономическую целесообразность и возможность страхования и, следовательно, на сам факт инвестирования.

Договоры заключаются на срок от 12 до 20 лет.

Размер страховой суммы составляет от 100 млн. до 150 млн. долл. на один проект от 300 млн. до 350 млн. долл. на одну страну, но не более 90 % общей величины инвестиций. При этом с 1997 г. страховая сумма при страховании инвестиций в России увеличена до 200 млн. долл. на один проект. Ставки страховых взносов находятся в диапазоне от 0,3 до 0,6 % от страховой суммы.

Более широкий круг страховых рисков покрывает страхование, осуществляемое в рамках подразделения страхования экспорта министерства внешней торговли и промышленности Японии. Это страхование является обязательным для любого японского экспортера. Помимо рисков, связанных с экспроприацией иностранной собственности принимающим государством, военными действиями, революциями и неконвертируемостью валюты, оно предусматривает страхование от невозможности продолжать осуществление предпринимательской деятельности, от временной (на срок более 6 месяцев) приостановки этой деятельности, от приостановления проведения банковских операций.

Сеульской конвенцией 1985 г. по инициативе Мирового банка было учреждено Многостороннее агентство по гарантиям инвестиций (МИГА), которое является акционерным обществом с капиталом в 1 млрд. долл. Его акционерами являются более 100 государств, купивших акции в размере, пропорциональном тому капиталу, который они имеют во Всемирном банке.

Задачей МИГА является поощрение иностранных инвестиций в развивающихся странах путем предоставления частным инвесторам дополнительных гарантий и оказания услуг по улучшению инвестиционного климата в стране, принимающей иностранный капитал.

В основу предлагаемой МИГА системы защиты имущественных интересов иностранных инвесторов положен договор страхования, сторонами в котором выступают МИГА (страховщик) и иностранный инвестор (страхователь).

Агентство принимает на страхование инвестиции в основной капитал, ссуды и гарантии ссуд, выданные владельцам основного капитала, техническую помощь, контракты по оказанию услуг по менеджменту, соглашения о лицензировании и об открытии сети предприятий. Страхованию подлежат только новые инвестиционные проекты, в том числе, предусматривающие расширение уже существующих предприятий, их приватизацию и реконструкцию.

Страховыми рисками являются: введение ограничений в переводе сумм прибыли за границу; экспроприация имущества иностранного инвестора принимающим государством; нарушение контракта, заключенного иностранным инвестором с принимающим государством; военные действия и гражданские волнения.

Стандартный срок страхования 15-20 лет. Страховая сумма обычно не может превышать 90 % стоимости проекта и находится в пределах 50 млн. долл. на один инвестиционный проект и 175 млн. долл. в одну страну. Тарифные ставки устанавливаются в диапазоне от 0,5 до 3 % от страховой суммы в год. Общий лимит страхования - 350 % от акционерного капитала МИГА, т.е. 3,5 млрд. долл. В настоящее время МИГА застраховало инвестиции на сумму примерно 2 млрд. долл. При этом гарантии МИГА обладают высоким мультипликационным эффектом: на каждый застрахованный доллар обычно инвестируется еще 4 долл. Высоко ценят гарантии МИГА и банки, охотно выделяя кредиты под застрахованные объекты.

Страхование инвестиционной деятельности от коммерческих рисков проводится, как правило, частными страховыми компаниями. Целью такого страхования является защита инвестиционных вложений от возможных потерь, возникающих вследствие неблагоприятного, непредсказуемого изменения конъюнктуры рынка и ухудшения других условий для осуществления предпринимательской деятельности.

Страховая сумма, как предел ответственности по договору может быть определена несколькими способами:

- в размере величины инвестиций, вложенных в приобретение акций, других ценных бумаг и т.д.;
- в размере суммы инвестиций и нормативной прибыли, которая может быть установлена на уровне, обеспечиваемом безрисковым вложением капитала.

При этом размер страхового возмещения исчисляется в виде разницы между страховой суммой и фактическим финансовым результатом от застрахованных инвестиций, т.е. страхователю возмещаются потери, если через определенный период застрахованные инвестиции не дадут предусмотренной окупаемости вследствие происшедшего страхового случая.

## **5. Страхование лизинговых операций**

Предприниматель в процессе своей деятельности наряду с собственными и арендованными машинами и оборудованием нередко пользуется приобретенными по лизингу.

Лизингодателями выступают отечественные и зарубежные лизинговые компании. Машины и оборудование, поступающее по лизингу из-за рубежа имеет ряд льгот по таможенным сборам.

Практически целый ряд зарубежных контрактов по приобретению, монтажу и вводу в эксплуатацию оборудования носят лизинговый характер, и, как всякая другая сделка, подвержена техническому, финансовому и обязательскому риску.

Лизинг. Аренда имущества у кредиторов, приобретших его с целью сдачи в аренду. Различают оперативный (краткосрочный) и финансовый (долгосрочный) лизинг. Последний является формой кредитования товаров длительного пользования (имущественный кредит).

Объектом подлежащим страхованию является предмет лизинга в процессе транспортировки, установки и наладки оборудования. являющегося предметом лизинга, его эксплуатации на протяжении всего договора лизинга. а также финансовые риски: для предприятия — риск потери прибыли в результате остановки производства по причине пожара, а для лизингодателя — риск предпринимательской деятельности.

Возможные риски при осуществлении лизинговых операций можно рассматривать в зависимости от их природы и характера, как риски утраты имущества (имущественные риски) и его последствия, так и как финансовые риски.

Характерными рисками лизинговых операций являются:

1) риск утраты (гибели) или повреждения лизингового имущества в процессе транспортировки, монтажных, пуско-наладочных работ, эксплуатации в период действия договора лизинга;

2) риск убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрактами лизингодателя:

а) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей;

б) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора лизинга;

в) риск неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате неплатежеспособности лизингополучателя.

При страховании лизинговых операций возможны следующие виды договоров:

1) только страхование предмета лизинга;

2) страхование предмета лизинга и риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей;

3) страхование предмета лизинга и риска не возврата лизингополучателем предмета лизинга;

4) страхование предмета лизинга и риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате неплатежеспособности лизингополучателя (в случае объявления его банкротом).

Страхование предмета лизинга.

К предмету лизинга относится имущество, технологическое стационарное и переносное оборудование, автотранспортные средства всех видов и назначений использования, спецтехника, строительная техника и оборудование.

Имущество страхуется от рисков пожар, залив, повреждение и противоправных действий третьих лиц; автотранспортные средства от повреждений при ДТП, противоправных действий третьих лиц в т.ч. краж, разбойных действий, умышленного уничтожения имущества, стихийных бедствий. Страховая сумма определяется как стоимость предмета лизинга. Выгодоприобретатель назначается в соответствии с договором лизинга и является обязательным условием договора страхования при полной гибели имущества и при частичном ущербе.

Тарифные ставки дифференцированы в зависимости от предмета лизинга и колеблются в пределах:

- для имущества от 0,2 до 1,1 %
- для автотранспортных средств от 6 до 12 %
- для спецтехники от 3,5 до 5 %
- для строительной техники от 0,8 до 1,5 %

Если страхование предмета лизинга является сугубо имущественным страхованием и проводится по правилам и рискам присущим страхованию имущества, то последующие три вида договоров страхования лизинговых сделок следует отнести к группе договоров страхования финансовых рисков.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей.

Страховым случаем является неисполнение лизингополучателем обязательств по уплате ежемесячных лизинговых платежей более двух раз подряд в сроки, предусмотренные договором лизинга, в течение всего срока действия договора лизинга.

Страховая сумма определяется как сумма трех месячных платежей.

Страхователь и выгодоприобретатель - лизингодатель, страховых случаев не более двух в течение одного года при условии ежемесячной уплаты платежей равными взносами.

Страховщик не возмещает убытки лизингодателя, произошедшие в период до полного удовлетворения требований страховщика, предъявленных к лизингополучателю по ранее наступившему страховому случаю.

По данному виду страхования страховщик, как правило, при заключении договора ответственность принимает в зависимости от: надежности лизингополучателя. Если лизингополучатель начинает новый бизнес — ответственность страховщика начинается после осуществления лизингополучателем 3 - 4 платежа, а если он имеет опыт в своей области предпринимательства — с первого платежа.

В договоре страхования как обязательное условие предусматривается наличие авансового платежа в размере 25-30 %, при этом авансовый платеж не входит в очередной месячный платеж, либо при отсутствии авансового платежа, но наличии обеспечения исполнения обязательств лизингополучателя лимит возмещения от 25 % до 50 %. Тариф от 2 % до 5 %.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем своих обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора.

Страховым случаем является неисполнение лизингополучателем своих обязательств по возврату предмета лизинга при досрочном расторжении договора в



результате неуплаты ежемесячных лизинговых платежей более двух раз подряд в сроки, предусмотренные договором лизинга за минусом суммы авансовых платежей.

Страхователь и выгодоприобретатель - лизингодатель. Договором лизинга должно быть предусмотрено:

- 1) досрочное расторжение договора;
- 2) порядок возврата предмета лизинга в увязке со сроками;
- 3) обязательства лизингополучателя не оказывать препятствия лизингодателю и его уполномоченным по возврату оборудования.

Страховое событие наступает с даты вступления в силу решения суда. Тариф составляет от 4 % до 6 %.

Страхование риска неисполнения лизингополучателем обязательств по уплате лизинговых платежей в результате признания лизингополучателя неплатежеспособным.

Страховым случаем является признание лизингополучателя неплатежеспособным. Страховая сумма определяется из суммы договора лизинга за минусом сумм авансового платежа и стоимости предмета лизинга по договору обратного выкупа за первый год действия договора лизинга.

Минимальные границы стоимости возврата лизинга, как правило, могут составлять: первый год договора лизинга — до 50 %, во втором году — до 40 %, в третьем году — до 30 %, далее до 10 %.

Страхователь и выгодоприобретатель-лизингодатель.

Тариф — до 2,5 %.

При осуществлении лизинговых операций дополнительно могут возникнуть риски, которые подлежат страхованию:

- 1) риск утраты (гибели), недостачи или повреждения имущества, дополнительно переданного в залог, в качестве обеспечения погашения кредита. Годовые тарифные ставки, аналогичны ставкам страхования предмета лизинга;
- 2) риск наступления гражданской ответственности лизингополучателя по обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, страховой тариф 0,5-1,0 %;
- 3) риск остановки производственной деятельности лизингополучателя по определенным причинам и возникновения в этой связи финансовых убытков. Страховой тариф зависит от отраслей производства и составляет от 0,2 % до 2,8 %.

## **6. Страхование финансовых интересов от политических и экономических рисков**

Мировые экономические кризисы и кризисы отдельно взятых стран являются в первую очередь причинами слабого управления экономическими процессами в стране, политической нестабильностью, принятием непродуманных политических решений, имеющих в конечном счете серьезные негативные последствия (большие и растущие государственные долги, чрезмерные военные расходы и др.). Все это ведет к дестабилизации экономики, снижению ВВП, к закрытию (банкротству) и ликвидации целого ряда производств, идет снижение жизненного уровня. Это подтверждает наступление экономического кризиса, причиной которого был, по сути, кризис управления государством, т.е. политический кризис. Примером тому может служить дефолт 1998 года, который, казалось бы, снизил доверие к России иностранных инвесторов, но в то же время создал позитивные условия к развитию собственной экономики. Второй пример. Политическая нестабильность в Украине. В результате за последние годы произошел резкий спад ВВП с 12 % до 2,5 %. Как правило, политические кризисы ведут к целому ряду коммерческих и финансовых кризисов. Сбои в производстве ведут к невыполнению договоров поставки, что ставит контрагентов также по дальнейшей цепочке договоров в положение невыполняющих свои обязательства. Отсюда провал в

производстве, нарушение экономической стабильности последовательно сказывается в большей или меньшей мере на всю цепочку экономических отношений участников конкретного контракта.

Страховые компании большинства зарубежных стран вопросам страхования политических рисков отводят особое внимание, так как эти риски трудно предсказуемы, требуют постоянного внимания и анализа складывающейся политической обстановки в стране.

В России законодательным порядком обеспечивается порядок проведения страхования от политических рисков.

Статьей 970 ГКРФ предусмотрено использование общих правил, изложенных в главе 48 ГКРФ в части страхования иностранных инвестиций от некоммерческих рисков.

Некоммерческими считаются риски, связанные с политическими и экономическими изменениями, в результате которых государство может принять определенные меры ограниченного характера. Такими мерами могут быть, например, запрет на перевод прибыли в иностранную валюту или за пределы государства, нарушение принимающим государством контракта с иностранным инвестором, лишение инвестора права доступа к судебной защите и т. п.

Гарантии защиты и статус иностранных инвесторов определяется целым рядом нормативных актов, в том числе Законом «Об иностранных инвестициях в РСФСР» от 14.07.91г. ( в редакции от 19.06.93 г.), Указом Президента РФ «О совершенствовании работы с иностранными инвесторами» от 27.09.93 г., Постановлением Правительства РФ «О комплексной программе стимулирования отечественных и иностранных инвестиций в экономику Российской Федерации» от 13.10.95 г..

Определенное место в защите инвесторов занимает страхование. В объем страхового покрытия могут входить следующие риски:

- изменения в валютном законодательстве, которые могли бы препятствовать инвесторам осуществлять деятельность согласно ранее обусловленной программе;
- изменения в валютном законодательстве, которые препятствовали бы переводу дивидендов иностранным инвесторам; •принятие нормативных актов, которые препятствовали бы инвесторам использовать инвестированные средства и возможный доход от них для последующего инвестирования;
- национализация предприятий, созданных с участием иностранных инвесторов или экспроприация их активов в результате предпринятых государственных изменений в экономике или политике;
- принятие законодательства, которое лишало бы права владения землей, принадлежащей предприятию;
- принятие законодательства, позволяющего полностью или частично конфисковать продукцию предприятия, в которое вложены иностранные инвестиции;
- введение законодательства в области налогообложения, которое препятствовало бы дальнейшему капиталовложению или прибыльному ведению дела;
- введение нормативных актов, которые запрещали бы предприятиям, в которых доминируют иностранные инвесторы, принимать участие в биржевых сделках;
- принятие законодательства, которое ущемляло бы финансовое и любое другое положение иностранных инвесторов по сравнению с первоначальными предпосылками;
- принятие нормативных актов, которые ущемляли бы право инвесторов входить в руководящие органы предприятий, в который инвесторы вложили соответствующие средства;
- внесение изменений в арбитражную практику;
- военные действия, гражданские волнения и социальные беспорядки, повлекшие за собой причинение ущерба имущественным интересам инвестора.

При этом перечень возможных рисков может быть дополнен, исходя из особенностей политической или экономической ситуации в стране.

## **Лекция 11. Международный опыт функционирования страховых рынков**

1. Международный страховой рынок и его характеристики
2. Страхование в системе международных валютно-кредитных отношений

### **1. Международный страховой рынок и его характеристики**

Страхование принадлежит к наиболее интегрированным формам финансовой деятельности. Все крупнейшие страховые компании мира объединены связями совместного страхования и перестрахования. Например, в соответствии с Маастрихтским договором 1992 г. сняты всякого рода ограничения для иностранного капитала в странах Европейского Союза и взят курс на формирование страхового рынка в Европе. И все-таки национальные страховые рынки сохраняют определенные особенности, которые небезынтересны для тех, кто вступает с ними в контакт.

Это касается, прежде всего, структуры отраслей страхования и предлагаемых видов страховой защиты. Например, в азиатских странах очень высок удельный вес страхования жизни, здесь он составляет 77% в общей сумме собираемых страховых премий. В Европе этот показатель равен – 47%, а в Северной Америке — 42%, т.е. здесь преобладает имущественное страхование. Причина данных различий состоит в том, что страхование жизни развивается наиболее интенсивно в странах с низким уровнем государственной социальной защиты, где люди сами должны решать вопрос собственного пенсионного обеспечения. Кроме того, в бедных азиатских странах у населения меньше имущества и меньше потребность в страховании. В этом сопоставлении и для России содержится определенный намек. Но обратимся к Европе, куда тянутся крепнущие нити международных связей российского страхового капитала.

Самая либеральная система страхования создана в Великобритании. Здесь даже нет специальных органов надзора за страховыми компаниями. Надзор осуществляется промышленным департаментом. Несмотря на свободы в установлении страховых премий и в правилах страхования, качество услуг здесь не хуже, а цены ниже, чем в других странах. Исторически сложилось так, что страховой рынок Британии разделился на две самостоятельные части: Лондонский и все остальное. Лондонский рынок в основном страхует зарубежных клиентов — морские суда, нефтяные компании, транснациональные корпорации. Крупнейшая страховая компания Ллойд, царящая на Лондонском рынке, недавно пережила тяжелый кризис, из которого выходит с помощью организационных реформ. Однако все эти трудности почти не коснулись внутреннего страхового рынка страны, обслуживающего отечественную клиентуру.

Здесь много интересного. Например, страхование жизни в значительной части объединено с выдачей ссуд на финансирование строительства или покупку недвижимости. Созданы специальные кредитные учреждения — строительные общества, куда население обращается за строительной ссудой. Одновременно заключается договор страхования жизни заемщика на сумму займа. Договор гарантирует выплату ставшейся части долга на случай смерти заемщика и, кроме того, содержит механизм накопления денег на покрытие ссуды в случае дожития до конца срока действия договора. Проценты по строительной ссуде выплачиваются заемщиком отдельно, а основная часть обеспечивается страхованием. Эта схема финансирования строительства и покупки домов и квартир имеет массовое распространение. Однако у нее есть важная предпосылка: проценты по займам и страховые премии вычитаются из налогооблагаемого дохода.

В Германии страховой рынок находится под жестким контролем государства. Его характерная особенность состоит в тесной связи страхового бизнеса с крупным промышленным капиталом. Широко распространено взаимное участие в капитале и в управлении. По мнению экспертов, примерно 50 человек контролируют все крупные немецкие предприятия. Поэтому конкуренция существует в основном на уровне бытовых

сетей.

Несмотря на отсутствие законодательных ограничений для иностранного капитала, немецкий страховой рынок относительно закрыт. Это связано с психологией населения: немцы предпочитают своих страховщиков. Кроме того, здесь очень плотная агентская сеть. Около 50 тысяч агентов являются служащими компаний, работают полный рабочий день, и 270 тысяч — на неполном рабочем дне, совместители. Отношения между агентом и клиентом, как правило, долговременные и дружеские.

Страховые услуги традиционные, германские страховые компании не склонны к рискованным экспериментам. Например, Германия — единственная страна в Европе, кроме России, где до сих пор продают смешанные договоры страхования жизни, гарантирующие 100%-ное получение страховой суммы на случай смерти клиента и на случай его доживания до установленного срока.

В других странах практикуется либо комбинированное страхование, в котором капитал, выплачиваемый в случае смерти, не равен капиталу, выплачиваемому при доживании, либо, так называемое, контрстрахование, при котором в случае смерти клиента страховщик возмещает лишь накопленные по договору резервы премий. Обычно такие договоры заключаются на 20 лет. В Германии смешанное страхование жизни занимает 77% рынка.

В Германии чрезвычайно сильно развито перестрахование. Это мировой центр перестрахования, услугами которого пользуются и российские страховые компании. И произошло это не случайно. После Первой мировой войны немецким страховым компаниям, занимающимся прямым страхованием, было запрещено работать за границей. А перестраховщиков этот запрет не коснулся, сюда устремился страховой капитал, что и принесло с годами свои результаты.

Важная особенность немецкого рынка — банкострахование, когда страховая компания в своих торговых точках занимается не только страхованием, но и предоставлением банковских услуг.

Французский страховой рынок ориентирован на страхование жизни и автомобильное страхование. Здесь исключительно сильно развито страхование автомобилей и гражданской ответственности владельцев автотранспорта. Система отработана до мельчайших деталей, и в отличие от других французский рынок практически не имеет убытков по автомобильному страхованию.

Многие страховые компании после Первой мировой войны были национализированы и долгие годы находились в собственности государства так же, как и многие банки, и крупные предприятия. Как обнаружилось, это не способствовало процветанию национальной экономики и оттеснило ее на второй план вне конкуренции на мировом рынке. Еще 20 лет назад государственные страховые компании контролировали от 20 до 50% рынка по разным видам страхования. К настоящему времени большая часть государственных страховых компаний уже приватизирована. В государственной собственности CNP — самая крупная страховая компания по страхованию жизни. Уже несколько лет существует проект ее продажи, но он пока не реализован из-за трудностей выбора подходящего инвестора. Впрочем, никаких преимуществ по сравнению с частными эта компания не имеет.

Во Франции очень велика роль социального страхования. Хорошее социальное обеспечение и государственные гарантии по пенсиям привели к тому, что страхование жизни здесь было развито значительно меньше, чем в других европейских странах. Однако в последние годы бюджеты социального обеспечения и пенсионного фонда устойчиво дефицитны. Государство предприняло ряд мер по стимулированию страхования жизни, и за 10-15 лет Франция догнала и обогнала в этом отношении своих соседей.

Основная причина — введение серьезных льгот по страхованию жизни. На сегодняшний день их две. Во-первых, проценты, начисляемые по договору страхования выплачиваемых премий, не облагаются налогом. Это значит, что договор страхования выгоднее, чем банковский вклад. Эта льгота действует при сроке действия договора в 8 лет.

Во-вторых, с капитала, полученного по договору страхования, в случае смерти страхователя не надо платить налог на наследство (он может составлять от 5 до 60). Кроме того, страховка не входит в состав наследуемого имущества, не подлежит разделу между прочими наследниками. Таким образом, страхование жизни — это самый лучший законный способ передачи денег своим наследникам без обложения налогом на наследство.

Во Франции тоже развито банкострахование. И более того, договоры страхования жизни продаются даже через почту. В сельских поселениях и маленьких городках почтовые отделения оказывают не только почтовые, но и страховые и банковские услуги. Они занимаются ведением банковских счетов, сберкнижек и являются своего рода банкирами небогатых слоев населения.

Таким образом, страхование в разных странах демонстрирует значительное разнообразие форм и приспосабливается к социальным и экономическим условиям жизни населения.

## **2. Страхование в системе международных валютно-кредитных отношений**

Развитие процессов финансовой глобализации в современных условиях требует интегрированного подхода к изучению международных валютно-кредитных отношений. Функционирование таких экономических категорий как деньги (валюта), кредит на мировом уровне сегодня реализуется в деятельности многих финансовых институтов, оперирующих с валютными и кредитными инструментами. К таким институтам относятся и страховые компании. Целесообразность и необходимость рассмотрения функционирования страховых институтов в рамках международных валютно-кредитных отношений обусловлена следующими факторами.

Фактор 1. Страховщики обеспечивают защиту субъектов валютно-кредитных отношений от рисков. В этой связи важна их деятельность в области классического страхования юридических лиц — операторов валютного и кредитного рынков (кредитных организаций, биржевых операторов, валютных посредников и их корпоративных клиентов — нефинансовых компаний), а также физических лиц.

Фактор 2. Страховая деятельность имеет денежную основу. Страхование как экономическая категория представляет собой вид финансового бизнеса, в основе которого лежат деньги и их движение, поскольку деньги:

- являются целью коммерческой страховой деятельности (получение дохода, прибыли);
- передаются покупателем продавцу в оплату страхового товара;
- полученные от клиентов в виде страховых взносов, составляют основу финансового хозяйства страховщика и инвестируются им в рыночные активы для получения инвестиционного дохода;
- выплачиваются страхователям в виде компенсации за причиненный ущерб при наступлении страхового случая.

Фактор 3. Страхование по аналогии с финансами и кредитом предполагает формирование и распределение денежных фондов. Страховщики из полученных страховых взносов страхователей образуют страховые резервы в виде фондов денежных средств. Эти фонды, в соответствии с установленными правилами государственного регулирования страховой деятельности, требованиями страхового надзора и контроля используются для выплат страхового возмещения клиентам, поддержания собственной платежеспособности и финансовой устойчивости страховщика, а также размещаются в инвестиционные активы на финансовом рынке с целью получения дохода на вложенные средства.

Фактор 4. Страховые организации наряду с другими финансовыми и кредитными институтами выполняют функции финансовых посредников на мировом финансовом, кредитном, валютном рынках. Финансовое посредничество — это деятельность финансовых институтов по преобразованию аккумулированных свободных капиталов в инвестиции. В таком контексте страховые компании являются финансовыми посредниками на мировом

финансовом рынке, формируя страховые резервы в результате совершения страховых операций и размещая их на правах институциональных инвесторов в различные активы (акции, облигации, ипотечные или иные займы, доходные финансовые инструменты или государственные облигации). На страховом рынке страховые организации превращаются в поставщиков страховых услуг – основных субъектов рынка.

Страховые организации как финансовые посредники выполняют две основные функции: превращают владельцев сбережений практически в мелких акционеров огромных объединенных пулов капитала, который в свою очередь предоставляет кредиты и займы участникам финансового рынка; предоставляют индивидуальным владельцам сбережений возможность диверсификации их накоплений и сбережений, а, значит, снижения риска ликвидности.

Рассматривая роль страховщиков как международных финансовых посредников, отметим их важные социальные функции:

- содействие росту доходов населения, обеспечивая "приращение на вложенный капитал" при предоставлении услуг накопительного страхования с получением инвестиционного дохода;
- принятие на удержание рисков и профессиональное управление ими с целью оптимизации вероятных убытков;
- обеспечение сохранности накоплений и сбережений населения и при страховании жизни, здоровья, пенсионном страховании;
- предоставление достоверной и квалифицированной информации о текущей конъюнктуре финансовых рынков и составление прогнозов их развития;
- формирование страховой грамотности и страховой культуры населения.

В соответствии с принятой типологией финансовых посредников страховые компании – это посредники контрактного типа как коллективные инвесторы – поставщики долгосрочного капитала на рынок. Страховые компании потенциально являются институциональными инвесторами экономики, так как привлечение капитала страхователей (в особенности долгосрочного) в ходе страховых операций (в особенности по пенсионному страхованию и долгосрочному страхованию жизни) создает огромные возможности по инвестированию средств на длительный период.

Фактор 5. Страховые организации традиционно поддерживают тесные деловые связи с банковскими структурами, во-первых, при осуществлении финансовых операций (bankassurance); во-вторых, в процессе совместной деятельности в рамках финансовых конгломератов (холдингов, финансовых групп).

Фактор 6. Страховые компании инвестируют страховые резервы в различные финансовые активы (иностранную валюту, банковские депозиты, ценные бумаги и т.д.), являясь крупнейшими держателями инвестиционного капитала на глобальном финансовом рынке. Международная статистика свидетельствует, что в 2010 г. совокупный объем мировых активов под управлением возрос на 10% и составил в общей сложности 79,3 трлн долл. США. При этом, 68% приходится на долю пенсионных фондов (29,9 трлн долл.) и фондов страхования (24,6 трлн долл.). Страховые компании США – крупнейший источник долгосрочных институциональных ресурсов. На США приходится примерно 45% их общемирового объема, включая 58% международных средств пенсионного обеспечения и 26% средств страхования.

Фактор 7. Страхование имеет общую базовую характеристику с кредитом – возвратность. Причем, для кредита возвратность является ключевой чертой, отличающей его от финансов. Для страхования характерна возвратность мобилизованных в страховой фонд страховых платежей в случае обращения страхователей за страховым возмещением и признания законности его выплаты. Таким образом, и страхование, и кредит характеризуются возвратностью предоставленных финансовых средств.

## Использованная литература

1. Ахвледиани, Ю. Т. Страхование внешнеэкономической деятельности : учеб. пособие / Ю. Т. Ахвледиани. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2012. — 256 с.
2. Блау С. Л., Романова Ю. А. Страхование внешнеэкономической деятельности: учебное пособие для бакалавров / С. Л. Блау, Ю. А. Романова. М.: Издательство: Дашков и Ко. 2015. — 176 с.
3. Владимиров, В.В. Страхование в системе международных экономических отношений: учебное пособие / В.В. Владимиров, Е.В. Коробейникова, М.В. Полякова. — Оренбург: ГОУ ОГУ. 2010. — 383 с.

## Рекомендуемая литература и источники

### а) основная литература (библиотека СГАУ)

1. Годин А. М. Страхование: учебник для студ. вузов по напр. подготовки "Экономика" и "Менеджмент" (квалификация - бакалавр); рек. МОН РФ / А. М. Годин, С. В. Фрумина. - М. : Дашков и К, 2013. - 256 с. ISBN 978-5-394-02148-0
2. Страхование: учебник для студ. вузов по спец. "Финансы и кредит", "Бухгалтерский учет, анализ и аудит"; рек. МО РФ / ред.: Ю. Т. Ахвледиани, В. В. Шахов. - 5-е изд., перераб. и доп. - М. : ЮНИТИ-Дана, 2012. - 519 с. - ISBN 978-5-238-02322-9
3. Скамай Л. Г. Страховое дело: учебник для бакалавров / Л. Г. Скамай. - М.: Издательство Юрайт, 2013. - 343 с. — ISBN 978-5-9916-2226-4

### б) литература дополнительная

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть вторая) от 26 января 1996 г. N14-ФЗ с изменениями и дополнениями [Электронный ресурс] // СПС «Гарант»: Режим доступа: <http://base.garant.ru>
2. Федеральный закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.92 г. № 4015-1-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант»: Режим доступа: <http://base.garant.ru>
3. Федеральный закон РФ «О взаимном страховании» от 29.11.2007 № 286-ФЗ (с последующими изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант»: Режим доступа: <http://base.garant.ru>
4. Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. N 164-ФЗ "Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности" (с изменениями и дополнениями) // СПС «Гарант»: Режим доступа: <http://base.garant.ru>
5. Ахвледиани, Ю. Т. Страхование внешнеэкономической деятельности : учеб. пособие / Ю. Т. Ахвледиани. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2012. — 256 с.
6. Блау С. Л., Романова Ю. А. Страхование внешнеэкономической деятельности: учебное пособие для бакалавров / С. Л. Блау, Ю. А. Романова. М.: Издательство: Дашков и Ко. 2015. — 176 с.
7. Ермасов С.В. Страхование. Учебник для бакалавров / С.В. Ермасов. - М.: Юрайт. 2016. — 542 с.
8. Просветов, Г. И. Страхование: задачи и решения: Учебно-практическое пособие. — М.: ИД «Альфа-Пресс», 2012. — 208 с.
9. Рыбин В.Н Основы страхования: учебное пособие / В.Н. Рыбин. - М.: Изд-во КноРус. 2016. — 322 с.
10. Скамай Л.Г. Страховое дело: учебное пособие / Л.Г. Скамай. - М.: Инфра-М. 2016. — 364 с. - (Серия: Высшее образование: бакалавриат)
11. Страхование: учебник / Под ред. проф. И.П. Хоминич. - М.: Магистр. Инфра-М. 2016. — 456 с. - (Серия: бакалавриат)

12. Страхование: учебное пособие / А. Г. Ивасенко, Я. И. Никонова. - М. : Кнорус, 2012. - 320 с.
13. Страхование. Практикум: учеб. пособие для академического бакалавриата / под ред. Л.А. Орланюк-Малицкой, С.Ю. Яновой. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 575 с.
14. Уколов А. И. Управление рисками страховой организации: учебно-метод. пособие / А. И. Уколов. - М.: Из-во: Директ-Медиа, 2014. - 476 с.
15. Чернова Г. В. Страхование и управление рисками. Учебник / под ред. Г.В. Черновой. - М.: Юрайт. 2016. – 485 с. - (Серия: Бакалавр. Базовый курс)

в) базы данных, информационно-справочные и поисковые системы, поисковые системы Rambler, Yandex, Google:

Периодические издания:

1. Журнал: "Страховое дело". URL:<http://www.library.ankil.ru>
2. Журнал "Страховое право". URL:<http://www.library.ankil.ru>
3. Журнал «Страховой бизнес». URL:<http://www.insurebiz.ru>

Интернет-ресурсы:

1. Страхование в России. URL: <http://www.allinsurance.ru>.
2. Страхование сегодня. URL: <http://www.insur-today.ru>.
4. Всероссийский союз страховщиков. URL: <http://www.ins-union.ru>.
- 5.Справочно-правовая система КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/>
6. Справочно-правовая система «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/>