Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»
Институт экономики и финансов
Кафедра мировой экономики

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «Совершенствование страхования международных грузовых перевозок»

Студент-дипломник: Эскобар Алехандро _____
Фамилия, имя, отчество полностью) *(личная подпись)*

Руководитель: проф.,доц.,к.э.н., Михайлин Александр Николаевич _____
(должность, ученое звание и степень, Фамилия, имя, отчество полностью) *(личная подпись)*

Зав. кафедрой: доц.,к.т.н., Атурин Валерий Викторович _____
(должность, ученое звание и степень, Фамилия, имя, отчество полностью) *(личная подпись)*

Москва 2015

АННОТАЦИЯ
дипломной работы

Студента Эскобара Алехандро
(фамилия, имя, отчество)

Тема Совершенствование страхования международных грузовых перевозок

Руководитель Михайлин Александр Николаевич к.э.н., доц.,
(фамилия, имя, отчество, ученая степень и звание)

Выпускная квалификационная (дипломная) работа содержит 76 страниц, 61 источник литературы.

Объект исследования – страхование международных грузовых перевозок.

Целью данной работы является разработка рекомендаций по повышению эффективности страхования международных перевоз грузов

Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы.

В первой главе рассмотрена сущность международных грузовых перевозок

Во второй главе рассматриваются договорные основы страхования международных грузовых перевозок.

В третьей главе проанализирована система обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков грузов РФ.

В заключительной части даны авторские рекомендации по совершенствованию страхования международных грузовых перевозок в РФ.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение ……. 4

Глава 1. Сущность и значение страхования международных грузовых перевозок

1.1. Транспортные условия и риски международной торговли……. …….. 7

1.2. Виды транспортного страхования различных грузов …….. 12

1.3. Участники рынка международного транспортного страхования 20

Глава 2. Договорные основы страхования международных грузовых перевозок

2.1. Стороны договора страхования и виды страховых полисов ….. 24

2.2. Общие положение и условия договора страхования перевозок грузов …… 30

2.3. Характеристика незаконных действий в сфере страхования грузов …… 39

Глава 3. Система обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика в Российской Федерации как способ защиты имущественных интересов потерпевших

3.1. Участие Российской Федерации в международных системах обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков …… 50

3.2. Необходимость введения системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков в России …… 55

3.3. Последствия введения системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков …… 62

Заключение ……. 68

Список литературы ……... 72

ВВЕДЕНИЕ

В связи с расширением международного транспортного сотрудничества и возрастающими масштабами производства и торговли, в свою очередь, усиливается спрос на транспортные услуги, ужесточаются требования к безопасности международных перевозок грузов всеми видами транспорта. В этой связи очень актуальной становится роль страхования в обеспечении международного транзита грузов, гарантирующее быстрое и максимально полное восполнение потерь.

Увеличению международных транспортных потоков способствует рост экспортно-импортных операции, осуществляемых через территорию Российской Федерации. Реально способствует вхождению России в международное сообщество рынок автоперевозок, так как именно этот вид транспорта позволяет удовлетворить большинство потребностей грузоотправителей и грузополучателей, благодаря его гибкости и быстроте. Тем не менее, 81% отечественного грузооборота приходится на железнодорожный транспорт.

С ростом значения России в международном грузообороте все большее значение играет конкурентоспособность организаций, осуществляющих перевозки. Одним из таких факторов конкурентоспособности и является страхование.

Наиболее востребованными видами страхования в транспортном процессе становятся:

- страхование грузов;

- страхование ответственности перевозчика,

В связи с этим в данной работе основной акцент делается именно на этих двух видах страхования, первый из которых может осуществляться исключительно в добровольной форме и достаточно развит в Российской Федерации.

Использование механизма страхования дает возможность сторонам, заключившим договор страхования, избежать рисков возникновения убытков и переложить их на плечи страховой компании. Таким образом, компания (как грузовладелец, так и перевозчик) продолжает вести свою деятельность, не отвлекая денежных средств на возмещение ущерба.

Используя страхование как финансовый способ контроля над рисками, следует понимать, чьи интересы будут учтены при рассмотрении претензий. Рассмотрим разницу в покрытии.

Так, страхование грузов защищает интересы грузовладельца во время транспортировки груза. Доставка груза получателю включает в себя перевозку несколькими видами транспорта, хранение и перевалку груза в портах, складах и терминалах. Каждый завязанный в этой цепи перевозчик, оператор порта, склада или терминала несет ответственность за сохранность грузов. Груз может быть застрахован грузовладельцем, но это никак не снимает ответственности с вышеуказанных организаций за утрату, гибель или повреждение груза в процессе перевозки, перевалки и хранения.

В случае гибели или повреждения груза во время перевозки, перевалки и хранения страховая компания компенсирует грузовладельцу материальные потери, при наличии у него полиса страхования грузов, и затем она вправе обратиться к виновной стороне с претензией.

В случае отсутствия полиса страхования груза грузовладелец сам обращается за компенсацией ущерба к виновной стороне.

В любом из двух случаев финансово незащищенными остаются организации, принимающие груз для перевозки, перевалки и хранения:

- организации, осуществляющие перевозку грузов (автомобильным, железнодорожным, морским и другими видами транспорта);

- организации, осуществляющие перевалку и хранение грузов в портах, терминалах, на складах (операторы транспортных узлов);

- организации, осуществляющие экспедирование.

Целью написания данной работы является разработка мер по повышению уровня страхования международных грузовых перевозок.

При написании дипломной работы были поставлены и решены задачи, касающиеся:

- роли грузового страхования во внешней торговли, в том числе вопросов условий осуществления международной торговли и учета рисков в международной торговле, сущности и видов транспортного страхования, перевозки грузов;

- общих положений, условий, сторон договора страхования международных перевозок грузов, а также учета существующих незаконных действий при осуществлении данного вида страхования;

- необходимости введения и реализация положений системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика как одного из способов защиты имущественных интересов потерпевших.

Объект дипломной работы – страхование международных грузовых перевозок.

Предмет – направление совершенствования системы страхования международных перевозок грузов.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

Глава 1. СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

1.1. Транспортные условия и риски международной торговли

Для бесперебойного и эффективного функционирования международной торговли необходимы стандартные условия товарных поставок, представленные краткими, но достаточно полными и однозначными формулировками. Эта задача была решена Международной торговой палатой в 1936 г. путем разработки сводного перечня терминов и правил международной торговли Инкотермс *(Incoterms).* За прошедшие годы это собрание стандартных условий товарных поставок получило широкое распространение во всем мире. Технологический прогресс в системе транспортных сообщений — например, развитие авиационных, контейнерных, комбинированных перевозок с использованием железнодорожного транспорта — сделал необходимым постоянное дополнение условий Инкотермс и их приспособление к новым реалиям.

Условия Инкотермс регулируют распределение транспортных рисков, затрат, содержат требования по упаковке грузов, а также по оформлению соответствующей документации, в том числе и по фрахту. В двух специальных случаях они определяют также условия транспортного страхования, которое должно оформляться продавцом (CIF и CIP)[1].

В настоящее время существует каталог из 14 оговорок, которые предоставляют сторонам по контракту достаточно много вариантов решения их практических задач, так что включение в договор индивидуальных условий стало исключительно редким явлением.

Согласно условиям Инкотермс, которые стали общепризнанной основой торгового права, покупатель в большинстве случаев несет риск во время транспортировки товара от порта погрузки, начиная с того момента,

[1] CIF — cost, insurance, freight (англ.) — стоимость, страхование, фрахт (СИФ). CIP — Carriage and Insurance Paid (англ.) — провозная плата и страхование оплачены (СИП).

когда грузы пересекают борт морского судна (при наземных перевозках – с момента их погрузки на транспортное средство). С этого момента риски повреждения и потери товара ложатся на покупателя, и продавец не несет за них никакой ответственности. Покупатель должен заплатить за эти товары полную согласованную цену, даже если он получил их в поврежденном состоянии или не получил вовсе.

Импортер, который покупает товары на условиях CIF или CIP, должен полагаться при этом на зарубежную страховую компанию, с которой продавец заключил договор страхования грузок. Поэтому импортеру рекомендуется самому застраховать свою покупку на условиях. FOB[2] или других подобных условиях, так как он имеет право оформить свое собственное страхование.

Экспортеры часто довольствуются предложением заключения контракта на условиях «франко-завод» или условиях FOB. Однако именно экспортер должен, исходя из своего собственного интереса, включить в свое предложение страхование товаров, т.е. по возможности заключить контракт на условиях CIF или CIP.

Независимо от того, заключен ли торговый контракт на условиях CIF или FOB, экспортер несет риск транспортировки товара от внутреннего пункта отгрузки в Германии до пересечения им борта морского судна. При продаже товара на условиях FOB экспортер в соответствии с торговыми обычаями должен заключить за свой счет договор транспортного страхования груза до борта судна.

В международной торговле риски обычно ложатся на покупателей. С момента передачи груза транспортному предприятию, т.е. железной дороге, почте или иной транспортной организации, риск переходит на покупателя. При этом становится необходимым заключение договора транспортного страхования. Следует отметить, что перевозчики несут ответственность за повреждения или потерю товаров, которые переданы им по договору

[2] FOB — free on board **(англ.)** — «франко-борт» (ФОБ).

перевозки, однако их ответственность в случаях ущерба ограничена по своим размерам и часто по условиям наступления ущерба.

Каждый способ транспортировки несет в себе риск того, что товар по дороге может быть поврежден или потерян. Это в равной степс ни относится к морскому, наземному, речному и воздушному транспорту как во внутренней, так и в международной торговле. При этом ущерб несет то лицо, которое в момент его возникновения являлось носителем риска.

Если это продавец, то он должен поставить товар снова, причем без повторной его оплаты. Если это касается покупателя, то независимо от того, получил ли он поврежденный товар или вообще его не получил, он должен оплатить продавцу его полную цену.

В принципе партнеры по торговому контракту вправе свободно решать, как они разделят между собой риски транспортировки. Существуют контракты, согласно которым риск с начала транспортировки переходит на покупателя. Вместе с тем есть и такие, по которым транспортные риски за весь период транспортировки остаются на продавце. Однако в международной торговле, как правило, практикуется разделение рисков. К тому же ответственность за ущербы в процессе транспортировки часто может нести третье лицо. Однако опыт показывает, что таким способом лишь в немногих случаях можно получить достаточное возмещение ущерба. Ответственность перевозчика слишком сильно зависит от причин возникновения ущерба и его величины, и слишком часто лицо, ставшее виновником ущерба, является неплатежеспособным или вообще по разным обстоятельствам не может быть привлечено к ответственности.

Транспортное страхование снимает с носителя риска эти заботы: независимо от объемов ответственности третьего лица оно возмещает ему полный ущерб по застрахованному грузу.

Примеры рисков и ущербов и способы противостояния им в морском страховании:

1. Чартерные суда, которые используются известными судовладельцами особенно в линейном судоходстве, обслуживаются специальными организациями морского флота стран их регистрации как собственные суда. Опытный офицер по погрузочным работам (суперкарго), приглашенный судовладельцем, устанавливает тесную связь с соответствующей организацией, контролирует погрузку и разгрузку и во многих случаях остается на борту судна во время всего путешествия. Благодаря этим мероприятиям риск повреждения груза на чартерных судах значительно снижается. Лица, заинтересованные в грузе, со своей стороны имеют возможность повлиять на уровень риска путем выбора квалифицированного перевозчика.

2. Суда, нанятые для перевозки по соглашению, как правило, не оборудованы стабилизаторами или устройствами для предотвращения бортовой качки. Поэтому уже при силе ветра 8 или 9 баллов и соответствующем волнении моря суда могут испытывать большую качку. Возникающие при этом повреждения грузов зачастую объясняются не особенностями движения судна и/или не очень хорошим закреплением грузов, а плохой упаковкой товара (слабая конструкция ящиков для тяжелых грузов, недостаточно крепкие поддоны и коробки, непрочность некоторых емкостей из искусственных материалов).

Грузополучатель может способствовать предотвращению или сокращению ущерба контролем качества упаковки, а перевозчик — через тщательное размещение и укрепление грузов.

3. Кражи груза в портах погрузки и выгрузки, а также в местах промежуточных стоянок могут быть предотвращены перевозчиком путем организации вахты возле товарных люков или найма охранной фирмы, а грузополучатель может снизить эту опасность с помощью соответствующей упаковки.

На рис. 1 представлен процесс выработки мероприятий, направленных на предотвращение и уменьшение транспортных ущербов. Он включает три стадии. Первая стадия — это анализ проблемы, т.е. выявление причин возникновения ущербов и оценка их возможных размеров и частоты. Вторая

стадия заключается в выработке мероприятий по защите от ущербов. Они, в свою очередь, делятся на превентивные, т.е. снижающие вероятность наступления ущерба, и те, которые дают возможность контролировать уровень риска во время транспортировки и снизить размер потерь при наступлении ущерба. Эти мероприятия позволяют на третьей стадии выявить так называемый остаточный возможный уровень ущерба, возмещение которого обеспечивается заключением договора страхования (рис. 1).



Рис. 1. Мероприятия по предотвращению и сокращению транспортных ущербов

2.2. Виды транспортного страхования различных грузов

В ходе своего развития транспортное страхование менялось, из него выделились и стали самостоятельными отдельные подотрасли, например, автомобильное страхование или страхование велосипедов. Во многих случаях произошла специализация отдельных видов страхования. В широком смысле слова к транспортному страхованию принадлежат автомобильное страхование, страхование авиаперевозок и страхование велосипедов, однако в настоящее время все они стали самостоятельными отраслями страхования.

Классическое транспортное страхование принимало риски, которые первоначально не причислялись к собственно транспортным рискам. Примером может служить расширение страхового покрытия во времени на складирование грузов перед их отправкой, в промежуточных пунктах и в пункте прибытия, а также включение в каско-страхование морских судов претензий по гражданской ответственности.

Важнейшими подотраслями транспортного страхования сегодня являются морское страхование, страхование перевозок внутренним транспортом, авиационное страхование, комбинированное транспортное страхование (при перевозках различными видами транспорта) и другие комбинированные страховые продукты, формирующиеся в соответствии со спросом.

Поэтому трудно дать точное определение транспортного страхования. В широком смысле речь идет о страховании интересов, связанных с транспортировкой грузов, людей или сообщений. Транспортное страхование охватывает такое множество возможных ущербов, что их разграничение и описание становится трудновыполнимой задачей. С другой стороны, именно эта особенность определяет характерный для этой отрасли индивидуальный подход к формированию страховой защиты.

Транспортное страхование — это страхование на случай ущербов, обозначенных в договоре имущественных интересов, связанных с

транспортным средством или с транспортируемыми грузами, от множества опасностей, которые могут возникнуть в процессе движения или в стадии подготовки к перевозке.

Наряду со страхованием товаров огромное значение имеет каско-страхование. Под каско-страхованием понимают страхование различных видов транспортных средств. Каско-страхование авиационных транспортных средств сейчас относят к авиационному страхованию. Наземные транспортные средства, такие как железнодорожные составы и грузовые автомобили, представляют собой особые области рисков и виды страхования. Морские и внутренние речные суда принадлежат с самого начала существования транспортного страхования к сфере его собственных главных интересов. Обычно суда страхуются от опасностей морского или внутреннего речного судоходства.

Под судном в правовом смысле следует понимать транспортное средство, способное плавать, имеющее внутреннее помещение и не слишком маленькое по размерам, целевое назначение которого состоит в его движении по водам. Страхуется не только судно как таковое, но и его инвентарь.

Инвентарь судна представляет собой движимые предметы, которые хотя и не являются составными частями основного объекта, однако должны служить его хозяйственному предназначению и в силу этого занимают определенное пространственное положение. Вещь не является инвентарем, если в транспортном процессе она не рассматривается и не служит как инвентарь. Например, к инвентарю судна относится спасательная лодка или радар. Инвентарь, как правило, страхуется совместно с основным объектом как его составные части.

Водные транспортные средства, все без ограничения, являются предметом транспортного каско-страхования. В отличие от этого каско-страхование наземного транспорта относится к другим видам страхования. Автомобили являются предметом автомобильного страхования. Самоходные рабочие машины (экскаватор, кран, транспортный мост и т.п.) покрываются

страхованием машин. К этому же виду страхования относятся канатная дорога и ленточный транспортер.

Для локомотивов и перевозочных средств используется классификация по целевому назначению. Локомотивы и перевозочные средства, относящиеся к транспорту общего пользования, принадлежат к транспортному страхованию, а те, которые используются в промышленности и строительстве в пределах территории предприятия как вспомогательные машины, относятся к страхованию машин.

Транспортные средства для перевозки мебели с собственным двигателем или как прицепы к автомобилю покрываются страхованием автомобилей. К транспортному страхованию относятся только прицепы, приводимые в движение лошадьми или тракторами.

Страхование ответственности. Под ответственностью участников перевозок понимают ответственность экспедитора и перевозчика за доставку товара к месту назначения в целости и сохранности согласно условиям договора, принятым ими на себя на период транспортировки. При этом речь идет об ответственности, вытекающей из договора экспедиции или перевозки. Следует отметить, что вопреки сложившемуся мнению, экспедитор и перевозчик — это не одно и то же. Перевозчик осуществляет непосредственно перевозку груза. Экспедитор организует перевозку груза за счет грузоотправителя, но от своего собственного имени, т.е. обеспечивает доставку товара. Кроме того, существуют смешанные транспортно-экспедиторские компании, выполняющие функции, как экспедитора, так и перевозчика и несущие при необходимости ответственность также и в качестве перевозчика.

Ответственность за перевозку касается исключительно ущербов, которые возникают у заказчика или уполномоченного лица непосредственно по перевозимым товарам или в связи с транспортировкой, например из-за превышения срока поставки. При этом ответственность экспедитора не ограничивается чисто товарными ущербами, как это имеет место для

перевозчика, но включает в определенных границах также и финансовые потери.

От этого риска ответственности экспедитора и перевозчика защищает транспортное страхование ответственности. Объем страхового покрытия устанавливается в соответствии с теми положениями, по которым экспедитор и перевозчик несут ответственность. В результате они в значительной степени освобождаются от претензий по возмещению ущерба со стороны грузоотправителя или иного уполномоченного лица, например, грузополучателя.

Страхование ответственности перевозчиков разными видами транспорта и экспедиторов получило широкое распространение.

Договор страхования ответственности судовладельцев, при перевозках морским и речным видами транспорта, как правило, предоставляет кроме страхового покрытия ответственности за несохранную перевозку грузов, страховое покрытие следующего набора рисков: ответственность в результате столкновения судов, ответственность в результате повреждения плавучих и стационарных объектов, ответственность за загрязнения морских и речных вод, ответственность за причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа и других физических лиц, ответственность за утрату или повреждение личного имущества, ответственность по договору буксировки, таможенные и прочие штрафы.

Страхование ответственности автомобильного перевозчика обеспечивает страховым покрытием риск физической гибели и повреждения перевозимого груза. Кроме того, на страхование могут приниматься финансовые убытки, связанные с последствиями ошибок или упущений служащих автоперевозчика, риск "ответственность перед третьими лицами за причинение вреда грузом" и так называемые таможенные риски. В группу финансовых рисков в рамках договорной ответственности перед клиентами входят ответственность за просрочку в доставке груза, неправильную адресацию, невыполнение инструкций отправителя, неправильное

оформление документов, ответственность за выдачу груза лицу, не имеющему соответствующих полномочий и т.д.

Страхование ответственности экспедиторов включает в себя, прежде всего, страхование ответственности за груз, принятый к перевозке. Заключая договор на оказание транспортно-экспедиторских услуг, экспедитор отвечает за сохранность груза на всех этапах его перевозки, перевалки и хранения. Страховое покрытие распространяется на все вышеуказанные этапы экспедирования. Кроме того, в рамках страхования ответственности экспедитора покрывается ответственность экспедитора и на участке железнодорожной перевозки, редко страхуемая по договору страхования ответственности перевозчика. Перечень рисков, принимаемых на страхование, включает в себя ответственность за гибель, повреждение или утрату груза в процессе его транспортировки, перевалки и хранения, а также могут включать риски, входящие в страховое покрытие по страхованию ответственности операторов транспортных узлов и перевозчиков, в зависимости от характера деятельности экспедитора.

К специальным видам транспортного страхования относятся, в частности:

- страхование экспонатов выставок, ярмарок и образцов, перевозимых коммивояжерами;
- страхование багажа и кемпингов;
- страхование ценностей и ценных бумаг;
- страхование от риска срыва мероприятий;
- страхование драгоценностей, предметов искусства и коллекций;
- страхование спортивных лодок;
- страхование музыкальных инструментов, фотоаппаратов;
- страхование охотничьего и спортивного оружия.

Основным из видов транспортного страхования считается страхование грузов или, в более узком смысле, страхование грузоперевозок.

В практике страхования грузов заключение договора страхования на тех или иных условиях напрямую зависит от характеристик этих грузов. Они бывают чрезвычайно разнообразными, поэтому для оценки риска важны специфические риски, присущие конкретным грузам. Исходя из этого разнообразия, в страховании грузоперевозок грузы классифицируют следующим образом.

1.Массовые грузы

Массовые грузы, которые, как правило, грузятся без упаковки, такие как уголь, руда, песок и галька, и являются при этом наименее восприимчивыми грузами с точки зрения рисков. Для них на передний план выходят риски тотального ущерба, частичного ущерба, загрязнения окружающей среды, возможен также риск переувлажнения.

В эту же группу входят жидкости, перевозимые в специальных емкостях, так называемый жидкий массовый груз. К ним относятся нефть, кислоты, щелочи, латекс, удобрения, ядохимикаты, а также пищевые продукты и деликатесы, такие как молоко или вино. Эти товары подвержены большим опасностям, особенно в части загрязнения и утечки.

2.Стальные и металлические изделия

При перевозке грубых стальных и металлических изделий, таких как элементы конструкций, трубы, листовой металл и т.п., существуют опасности сгиба, искривления, коррозии или повреждений вследствие ударов. В этом случае необходима упаковка в форме ограждений, опор, связок.

Более хрупкие изделия, например, тонкие листы металла, фольга, металлические пруты, профили, трубы малого диаметра, помимо указанных рисков, также могут получить царапины, повреждения краев или вмятины, которые поставят под вопрос их использование по назначению или сделают их непригодными.

3.Машины и приборы

Машины, аппараты и приборы занимают следующее место в классификации грузов по степени подверженности рискам перевозки. К описанным выше рискам для них следует добавить опасность поломки. Повышенному риску поломки подвержены измерительные инструменты, изделия из стекла и фарфора.

4.Товары в бочках и мешках

Зернистые, порошкообразные или жидкие грузы подвержены особому риску потери вследствие прорыва мешочной упаковки или повреждения баков и бочек.

5.Скоропортящиеся грузы

Чувствительностью особого рода обладают товары, требующие особого обращения при транспортировке, например фрукты, пищевые продукты, которые необходимо хранить в холоде. При непредусмотренном прекращении охлаждения такие товары могут в значительной мере потерять свое качество или даже полностью испортиться.

6.Особо ценные грузы

Предметы или материалы повышенной ценности дополнительно подвержены риску кражи и грабежа. В основном это изделия из драгоценных металлов, радио- и телеаппаратура, бытовая техника, фотоаппараты, предметы искусства, некоторые особо ценные предметы одежды, модельная одежда, меха и т.п.

7.Грузы на борту

Под погрузкой на борт понимают все виды размещения грузов, за исключением закрытых со всех сторон помещений судна.

Размещенные на борту грузы подвержены совершенно иным рисковым обстоятельствам, нежели грузы, размещенные в трюме. Они в повышенной степени подвержены морским рискам, атмосферным воздействиям и, если судно в опасности, возможности выброса за борт.

Если погрузка на борт осуществляется с согласия страхователя, то страховая защита ограничивается лишь покрытием рисков кораблекрушения. Расширение страховой защиты оговаривается в отдельных случаях за дополнительную премию.

Если страхователь не согласен с погрузкой на борт, то страховая защита предоставляется в том же объеме, как и при погрузке в трюм. Страхователь, однако, обязан проинформировать страховщика о погрузке товара на палубу, если он располагает такими сведениями.

8. Грузы, ожидающие отправки, и возвращаемые грузы

Речь идет о товарах, которые находятся в ожидании дальнейшей транспортировки или возвращаются обратно. Для этих товаров в случае возникновения ущерба, особенно при скрытых формах (когда ущерб обнаружен уже после окончания транспортировки), возможно появление сложностей доказательства факта и размеров ущерба, так как необходимо выяснить, на каком этапе всего процесса перевозки возник ущерб.

По этой причине страховщики, как правило, предоставляют страховую защиту для грузов, ожидающих отправки и возвращаемых обратно, лишь в рамках покрытия рисков кораблекрушения. Однако если страховщику уже перед отправкой груза известно, что речь идет о товарах, ожидающих отправки или возвращаемых обратно, т.е. возникновение ущерба возможно только на страхуемом рейсе, то страховщик несет ответственность согласно условиям договора.

В соответствии с положениями для действующих договоров страхования в генеральном полисе грузы, ожидающие отправки и возвращаемые обратно, страхуются на тех же условиях, что и прочие грузы. В случае возникновения ущерба страхователь должен доказать, что ущерб возник во время застрахованной части перевозки.

9.Поврежденные грузы

Поврежденные грузы и грузы с поврежденной упаковкой могут с большой вероятностью получить в процессе транспортировки дальнейшие

повреждения. Поэтому страховщик возмещает ущерб, возникший в процессе транспортировки, при условии, если повреждения груза, имевшие место в начале перевозки, не оказали влияния на ущерб, возникший во время транспортировки.

10.Особо опасные грузы

Особенность перевозки опасных грузов состоит в том, что они, в соответствии с предписаниями национального и международного права, в большинстве случаев должны перевозиться на палубе судна.

Если в договоре не предусмотрено иное, страховая защита осуществляется в объеме покрытия рисков кораблекрушения.

1.3. Участники рынка международного транспортного страхования

На рынке транспортного страхования действуют многочисленные участники:

- страхователи и застрахованные лица;
- фрахтовщики и зафрахтованные лица, владельцы складов и экспедиторы, торговые маклеры;
- страховые посредники, страховые маклеры, агенты;
- представители страховых компаний, андеррайтеры;
- страховые организации, индивидуальные страховщики и кэптивные (зависимые) агенты, перестраховщики, аварийные комиссары и ассекураторы.

Страховой маклер — это страховой посредник, который оказывает посреднические услуги другим лицам при заключении договоров страхования, но при этом не должен делать это постоянно на основе договорных отношений. Он действует на основе поручения от страхователя и подыскивает для него соответствующего страховщика, т.е. соединяет вместе спрос и предложение.

Страхователь или потенциальный страхователь обращается к маклеру потому, что он обладает лучшим знанием рынка и организует для клиентов наиболее благоприятные договоры как с точки зрения полноты страховой защиты, так и страховой премии.

Исходя из содержания деятельности страхового маклера, его значение для страхования можно охарактеризовать следующим образом: он создает стимулы к совершенствованию существующих страховых продуктов и разработке новых, обеспечивает прозрачность страхового рынка благодаря сотрудничеству со многими страховщиками, включая иностранных, перестраховщиками, носителями риска и тем самым способствует развитию рынка.

Аварийный комиссар — специфическая фигура именно на рынке транспортного страхования. Аварийный комиссар — это уполномоченный страховщика, который должен принимать объяснения страхователя в случае ущерба по поводу установления величины ущерба, а также осуществлять при этом для транспортного страховщика все необходимые действия, включая правовые.

Германские условия страхования грузов 2013 г.[3] содержат следующие основные пункты, касающиеся аварийного комиссара.

Страхователь должен следовать указаниям страховщика при наступлении страхового случая. Он обязан привлечь для установления ущерба аварийного комиссара, указанного в полисе или страховом сертификате, и переслать оформленный им аварийный сертификат страховщику.

При уважительных причинах вместо предусмотренного аварийного комиссара может быть привлечен ближайший агент Ллойда.

В международной торговле транспортные ущербы могут произойти в любой стране. Если бы страховщик в каждом случае посылал на место

[3] Deutsche Guterversicherungsbestimmungen 2013.

происшествия своего представителя, то урегулирование ущербов стало бы слишком дорогим. Поэтому транспортные страховщики совместными усилиями содержат в важнейших пунктах международной торговли аварийные комиссариаты с четко определенными полномочиями.

Аварийный комиссар должен установить и оформить документально повреждения и потери в застрахованных грузах. Он должен определить причины ущерба, например, поломка, искривление, повреждение морской водой, ржавчина или кража, и, кроме того, установить величину ущерба. Полномочия аварийного комиссара не распространяются, как правило, на признание страхового случая и выплату возмещения.

Аварийный комиссар получает поручение на осуществление своих задач при наступлении страхового случая от грузополучателя либо от страхователя. После проведения работ по установлению причин и величины ущерба аварийный комиссар должен вручить своему заказчику аварийный сертификат и получить за это соответствующую плату.

Аварийным сертификатом называется составленный аварийным комиссаром протокол по данному случаю ущерба. Аварийный сертификат должен содержать все данные, которые необходимы страховщику для проверки ущерба. К аварийному сертификату должны быть приложены все подтверждающие документы и по возможности в оригинале. При определении размеров вознаграждения аварийного комиссара за установление ущерба наряду с затратами времени учитывается характер его деятельности, например, сам ли он занимался определением причин и размеров ущерба или лишь наблюдал за проводимыми работами.

Аварийный комиссар должен также сообщить страховщику обо всех обстоятельствах, имеющих значение для дальнейшего урегулирования страхового случая. К ним относятся изменения в портовом хозяйстве, открытие таможенных и иных складских сооружений, охрана, противопожарная защита, понижение или повышение уровня воды в гавани

или на рейде, сообщения о политических событиях, которые могут оказать влияние на риски, принятые на себя страховщиком (рис. 2).



Рис. 2. Задачи аварийных комиссаров

Глава 2. ДОГОВОРНЫЕ ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

2.1. Стороны договора страхования и виды страховых полисов

Договор страхования заключается между страхователем и страховщиком. Они являются сторонами договора страхования. Страхователями могут быть как физические, так и юридические лица. Заключить договор страхования грузов (выступить страхователем по договору страхования грузов) может любой из участников транспортной цепочки: грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор, перевозчик. Но необходимо помнить о том, что получить страховое возмещение по договору страхования может лишь фактический владелец грузов (страхователь или выгодоприобретатель). Таким образом, страхователь при заключении договора страхования определяет, в чью пользу грузы будут застрахованы. В международной и российской страховой практике выгодоприобретателем, как правило, выступает грузополучатель или покупатель грузов. Из договора вытекают правовые обязательства страхователя, основным из которых является уплата премий. Вместе с тем эти обязанности могут быть возложены на других лиц.

Застрахованным лицом по договору также может выступать как физическое, так и юридическое лицо. Если договор страхования заключается между страхователем и страховщиком в пользу третьего лица, то этот третий называется застрахованным лицом. Он не является стороной договора страхования, но имеет право на предъявление требований по нему.

Договор страхования, как правило, заключается не в пользу третьих лиц, а в пользу страхователя, который является партнером страховщика. Этим подразумевается, что при заключении договора стороны едины в том, что страхуются собственные риски страхователя. Однако в страховании грузоперевозок нередки случаи, когда страхователь страхует интерес

третьего лица. Для застрахованного лица -это страхование за чужой счет (за счет страхователя) в отличие от страхования за собственный счет, когда страхователь страхует свой собственный интерес.

При страховании собственного страхового интереса страхователь страхует свой интерес в объекте на случай опасности его случайной гибели или порчи. При этом страхователь должен выполнять свои правовые обязанности по договору, в частности, он должен заплатить страховую премию. Кроме того, он должен выполнять иные обязательства, вытекающие из договора. Только при этих условиях он обладает правом требования по договору.

Если страхование производится в пользу другого лица, даже если оно будет указано, то предполагается, что лицо, заключающее договор, выступает не как представитель, а действует от своего имени, но в пользу третьего лица.

Если страхование осуществляется за счет лица, «которого это касается» («die es angeht»), и это лицо не указывается в договоре, то остается неясным, страхуется ли собственный или чужой интерес. В этом случае положения по поводу страхования в пользу третьего лица применяются лишь при условии, что страхуется чужой интерес.

Права, вытекающие из договора, принадлежат застрахованному лицу. Передача полиса, однако, может быть осуществлена лишь страхователем. После передачи полиса застрахованному лицу оно может без согласия страхователя распоряжаться своими правами и осуществлять их в судебном порядке, поскольку оно вступило во владение полисом.

Страхователь может от собственного имени располагать правами, принадлежащими по договору застрахованному лицу. Страхователь без согласия застрахованного лица может получать платежи по договору и пользоваться его правами только при условии, что он обладает полисом.

Страховщик обязан произвести страхователю страховую выплату, если последний докажет, что застрахованное лицо дало на это свое согласие.

Страхование недействительно в пользу перевозчика, фрахтовщика, владельца склада или экспедитора.

При страховании в пользу третьего лица речь идет о страховании чужого интереса в противоположность страхованию собственного интереса представляет собой собственное страхование. Договор страхования в пользу третьего лица заключается между страховщиком и страхователем, который выступает от собственного имени, но за другое застрахованное лицо. Личность застрахованного лица может быть названа в договоре, но это условие не является обязательным.

В транспортном страховании товаров типичным примером страхования в пользу третьего лица является сделка на условиях CIF, когда договор страхования заключается на полное покрытие. Через договор купли-продажи продавец обязуется за свой счет застраховать чужой интерес, а именно интерес покупателя, который состоит в том, чтобы купленные товары без повреждений достигли пункта назначения. Права, вытекающие из этого договора, принадлежат застрахованному лицу, т.е. покупателю.

Сделка на условиях CIF может быть также застрахована по формуле: «за счет того, кого это касается». В начале страхования интерес часто принадлежит страхователю. Позже он переходит к покупателю, который тогда становится застрахованным лицом. В этом случае стороны договора страхования при его заключении еще не знают, заключается ли страхование за свой или за чужой счет, и они намеренно оставляют вопрос точного указания застрахованного лица открытым. Поэтому применяется формулировка «за счет того, кого это касается». Лицо, «которого это касается», определяется после заключения договора покупки в соответствии с несением риска.

Страховщик по требованию страхователя должен вручить ему подписанное им свидетельство, подтверждающее наличие договора страхования (полис).

Если страховой полис выдан, страховщик обязан осуществлять страховые выплаты лишь при предъявлении полиса. Через оплату владельцу полиса он освобождается от своих обязанностей.

Если полис утерян или уничтожен, страховщик обязан осуществлять страховые выплаты при условии, что полис объявлен утерявшим юридическую силу или по нему обеспечена гарантия; обеспечение полиса через поручительство исключено. То же относится к обязанности страховщика относительно выдачи дубликата: расходы по выдаче дубликата должен нести страхователь.

Содержание полиса считается одобренным страхователем, если страхователь не выступает с возражениями немедленно после его выдачи. При этом право страхователя опротестовать принятие полиса по причине заблуждения остается неприкосновенным.

Страхование грузов — это либо страхование единичных перевозок, либо текущее страхование грузооборота за длительный период. При страховании единичных перевозок действуют единичный договор страхования и единичный полис. При текущем страховании используются разные виды полисов: генеральный, паушальный, полис по обороту, полис на списание, блок-полис.

Генеральный полис предлагается страхователю, риски которого связаны с частыми отправлениями партий товара различной стоимости или по разным маршрутам. При наличии такого договора страхователь заявляет страховщику о начале застрахованной грузоперевозки в следующих формах. Либо транспортировка декларируется при ее начале, т.е. тогда, когда страхователь получает об этом информацию. Либо все застрахованные по генеральному полису грузоперевозки вносятся страхователем в специальный

формуляр — декларацию, и документы по этим грузоперевозкам регулярно, например, ежемесячно, дополнительно передаются страховщику для расчета премии.

В случае *паушального полиса* в рамках установленного лимита покрытия полиса или ущерба (иногда этот лимит устанавливается в расчете на день по сумме отправки грузов) страховая защита обеспечивается для всех грузоперевозок, по которым страхователь несет риски. Существенной характеристикой такого договора является то, что в нем точно определены территория действия, вид грузов, вид страхового интереса и транспортные средства. Примером такого страхования может служить страхование регулярных перевозок в узко ограниченной географической области.

Полис по обороту, как и паушальный, используется только для умеренных и географически однородных транспортных рисков. Но он отличается от паушального полиса тем, что в нем не устанавливается определенный размер страховой премии на год. Премия чаще всего взимается в твердо установленном проценте от декларируемого общего оборота страхователя.

Полис на списание предполагает наличие предварительно установленной общей страховой суммы (суммы списания), которая расходуется с течением времени. Стоимости отдельных отгрузок товаров списываются с этой суммы. Эта форма полиса применяется для поставок, которые осуществляются отдельными партиями и при которых транспортируются товары одного рода по одним и тем же маршрутам.

Блок-полисы применяются чаще всего при массовых перевозках, например, при страховании багажа. Блок-полисы упрощают процесс оформления договора страхования. При этом отдельный листок полиса отрывается от блока и в него заносится имя страхователя, страховая сумма и премия по тарифу.

Таблица 1

Сравнение видов полисов

Операция	Генеральный полис	Единичный полис
Страхуемая перевозка	Все перевозки	Отдельные перевозки
Заявление Расчет премии Надбавка к премии	После начала транспортировки	До начала транспортировки
Оговорка об ошибке	Да	Нет
Более низкая премия	Да	Нет
Право регресса для страхователя	Да	Нет
Дополнительные услуги	Да	Нет

Вышеперечисленные текущие полисы представляют собой, так называемые рамочные договоры. Подобные рамочные договоры используются только в тех случаях, в которых все грузоперевозки находятся в сфере риска страхователя.

Если товары продаются, то грузоперевозка выходит из сферы риска страхователя. Поэтому продавец при продаже товаров на условиях CIF страхует их за свой или за чужой счет, в зависимости от продолжительности несения риска им самим и покупателем. В этом случае необходимо передать покупателю документ, на основании которого он после перехода риска на него может предъявить претензии к страховщику и из которого видно, в каком объеме застрахован его риск. Полис текущего страхования не может быть таким транспортным документом, так как он не относится к конкретной транспортировке. Этот полис свидетельствует только об общем объеме страхуемого грузооборота и не содержит сведений об отдельных грузоперевозках. Поэтому для каждой отдельной отгрузки, произведенной в рамках текущего полиса, оформляется выписка из договора страхования, которая содержит всю необходимую информацию и называется сертификатом.

Страховой полис выполняет в торговом обороте функции свидетельства, долгового обязательства и документа, удостоверяющего право.

В качестве свидетельства страховой полис представляет собой односторонне оформленный страховщиком, подписанный им (факсимиле) и выданный страхователю документ, отражающий содержание договора страхования. Он предполагает правильность и полноту информации.

В отношении договора страхования действует правовая предпосылка, согласно которой не может иметь силу никакое иное соглашение, кроме того, которое содержится в свидетельстве. Договор, таким образом, действует после его заключения всегда в том виде, который отражен в полисе.

Полис всегда является долговым обязательством. Это означает, что страховщик может требовать его предъявления для осуществления страховой выплаты.

Страховой полис может рассматриваться как документ, удостоверяющий права. Оговорка о владельце предполагает, что страховщик должен выполнить свое обязательство по отношению к любому владельцу полиса, даже недобросовестному, освобождая себя от последующих обязательств. Владелец полиса, напротив, не может просто потребовать исполнения обязательств от страховщика, а должен пройти процедуру подтверждения легитимности своих прав.

2.2. Общие положение и условия договора страхования перевозок грузов

Страхование распространяется на товары всех видов или на все товары определенного в договоре вида, которые должны быть застрахованы страхователем по торговым обычаям за свой или чужой счет. Незастрахованными считаются такие товары, которые страхователь застраховал без собственного экономического или правового интереса, только потому, что считал себя обязанным сделать это по отношению к третьему лицу, в том числе и за вознаграждение.

Если страховой интерес возникает после начала транспортировки, страховая защита предоставляется страхователю в рамках этого договора, поскольку ему неизвестны какие-либо уже наступившие ущербы и/или опасные обстоятельства, о которых по договору страхователь обязан информировать страховщика.

Для товаров, не названных в договоре, страховая защита предоставляется только в случае согласования премий и объема покрытия до начала транспортировки, если ничего другого в договоре не предусмотрено.

При заключении договора текущего страхования страхователь обязан, если иное не согласовано в договоре, заявлять к страхованию все указанные в договоре транспортировки грузы и их временное складирование. Страховщик обязан обеспечить страховую защиту для всех зарегистрированных грузоперевозок и складирования согласно условиям договора.

При этом возможно использование различных способов заявления (декларирования):

а) разовое заявление

Страхователь немедленно сообщает страховщику в отдельности обо всех без исключения грузоперевозках и складировании товаров, подпадающих под текущее страхование, с предоставлением данных об их страховой стоимости. Он должен предоставить информацию о товаре, виде упаковки, транспортном средстве и маршруте, известить о погрузке на баржу, а также проинформировать обо всех обстоятельствах, интересующих страховщика.

Возврат товара вследствие ущерба, застрахованного по этому полису, не должен декларироваться.

Если страхователь не сообщил об очередной грузоперевозке или допустил ошибку, то страховщик, если иное не предусмотрено договором, освобождается от своих обязанностей по возмещению ущерба. Однако расторжения договора по инициативе страховщика не последует, если

страхователь не нарушил принципа должной добросовестности предпринимателя и сделал заявление немедленно после обнаружения ошибки и ее исправления.

б) общее заявление

Страхователь освобождается от обязанности декларирования отдельных грузоперевозок и складирования товаров, если это согласовано в договоре. В соответствии с соглашением он должен сообщать застрахованный оборот по грузоперевозкам и складированию ежемесячно, ежеквартально, каждые полгода или раз в год задним числом. Заявляемый оборот может быть разбит по группам стран или по иным признакам.

На основе оценки годового оборота страховщик, если иное не предусмотрено договором, может потребовать оплаты ожидаемой годовой премии авансом в начале периода страхования. По истечении страхового года осуществляется окончательный расчет за вычетом премии, выплаченной авансом.

В договоре текущего страхования устанавливается лимит покрытия. Максимальные страховые суммы ограничиваются согласованным лимитом, если иное не предусмотрено договором. Если общая страховая сумма всех застрахованных данным договором товаров, находящихся на одном транспортном средстве, превышает лимит или товарные запасы на складах превышают лимиты, установленные согласно пожарным требованиям, то отдельные страховые суммы сокращаются в пропорции отношения лимита к общей страховой сумме.

Договор текущего страхования оформляется при предоставлении следующей формы, которая называется листом покрытия (рис. 3).

Договор страхования вступает в силу с начала застрахованной транспортировки товара, т.е. как только товары в пункте, откуда они отправляются, перемещаются с того места, в котором они находились первоначально. Исходя из этого, страховое покрытие существует уже во время погрузки товаров на транспортное средство. Страхование

заканчивается, как только товар в пункте прибытия доставлен на место, которое определено получателем как место назначения, или сроки промежуточного хранения по вине страхователя превышают 30 дней, или по истечении 60 дней после выгрузки товара с судна в порту назначения. Эти сроки могут быть продлены за соответствующую прибавку к премии.

Страховщик	
Текущий транспортный полис —	№
1. Страхователь:	
2. Предмет страхования:	
3. Транспортное средство:	
4. Область действия:	
5. Срок действия:	
6. Максимальная сумма Максимальная страховая	
7. Основы страхования:	
Место, дата	Место, дата
Страхователь	Страховщик

Рис. 3. Образец листа покрытия

Возможны соглашения по поводу отклонений от установленных правил. Однако страховое покрытие «от двери до двери» рекомендуется даже тогда, когда продавец несет риск в течение первого отрезка перевозки, а покупатель — во время второго. Договор заключается при этом по формуле «за счет того, кого это касается» и покрывает рисковые отрезки обоих партнеров. Так делается при страховании сделок CIF или CIP. Таким образом, достигается, что один и тот же страховщик несет ответственность за весь путь перевозки. При этом не возникает споров о том, кому из нескольких страховщиков придется платить за ущерб.

Страхование «от двери до двери» предполагает наличие в договоре следующих соглашений.

Страховая защита начинается, как только товары в пункте отправления перемещаются с места, где они до сих пор находились, с целью немедленной отправки. Страхование заканчивается в зависимости от того, какое событие произойдет раньше:

- как только товары из пункта отправления прибывают на место, определенное получателем как место назначения;
- как только товары после выгрузки в определенном порту или аэропорту назначения направляются в пункт, не предусмотренный договором, если при этом в связи с изменением пункта назначения возрастает риск;
- по истечении ... дней после выгрузки товара с судна в порту или с самолета в аэропорту назначения. Поскольку это затрагивает собственный интерес страхователя, то страхование не заканчивается с истечением согласованного срока, если застрахованный транспорт после выгрузки груза в порту или аэропорту места назначения был задержан в связи с наступлением страхового случая и страхователь незамедлительно сообщил об этой задержке. При этом страховщику должна быть уплачена согласованная надбавка к премии;
- при отправке согласно условиям FOB или CFR, если грузы размещены на палубе судна;
- при переходе риска, когда товары продаются после наступления застрахованного события;
- при превышении по вине страхователя срока хранения товаров на складе, оговоренного в контракте.

В договоре страхования, как правило, согласовываются следующие пункты: страховая сумма; действия страхователя в случае наступления ущерба; правила возмещения ущерба; границы ответственности страховщика; возможности изменения степени риска по договору.

Страховая сумма в договоре должна соответствовать страховой стоимости.

Страховая стоимость — это общая рыночная стоимость или, за ее неимением, общая стоимость товара на месте отправления к началу страхования, включая плату за страхование, издержки, имевшие место до принятия товара перевозчиком, и окончательно оплаченный фрахт. Если иное не предусмотрено договором, ожидаемая прибыль страхуется в размере 10% страховой стоимости в пользу покупателя.

Если в договоре страховая стоимость установлена в размере определенной суммы (таксы), то эта такса и в дальнейшем определяет страховую стоимость. Страховщик, однако, может потребовать понижения таксы, если она значительно превышает действительную страховую стоимость. Если страховая сумма ниже, чем такса, страховщик несет ответственность за ущерб, также и в случае понижения таксы, в соотношении страховой суммы к таксе, установленной соглашением. В страховании прочих интересов это условие также действует.

Подтверждением действительной стоимости грузов могут служить накладные, договор поставки, контракт, счет-фактура или инвойс (при международных перевозках), прикладываемые к заявлению на страхование грузов.

В Российской Федерации тарифные ставки по страхованию грузов обычно зависят от их вида и специфики, упаковки, а также от вида транспорта (Приложение 1) и дальности перевозки. Кроме того, при заключении генерального договора страхования грузов большинство страховых компаний предлагает своим клиентам существенные скидки.

Проанализировав международную практику страхования грузов можно привести следующие примеры среднерыночных базовых тарифных ставок на единичную перевозку следующих видов грузов:

- дерева и древесины - от 0,10% до 0,67% от страховой суммы;

- контейнеров - 0,10%-0,57%,

- механического и электронного оборудования - 0,11%-0,71%,

- металлов - 0,09%-0,56%,

- техники и оборудования - 0,09%-0,58%.

Положения для случая ущерба определяют порядок действий страхователя при наступлении страхового события. Эти действия включают следующие пункты: извещение об ущербе; предотвращение и снижение ущерба; предъявление заявления об ущербе или утрате товара.

Прежде всего страхователь обязан незамедлительно сообщить страховщику о возникновении каждого случая ущерба.

При наступлении страхового случая страхователь должен по возможности принять меры к предотвращению или снижению размера ущерба. При этом он должен следовать указаниям страховщика и осуществлять их, если обстоятельства позволяют это делать.

Страхователь обязан письменно заявить страховщику о застрахованном ущербе в установленные сроки, а в случае пропажи транспортного средства без вести, после истечения срока признания его пропавшим без вести. Срок удостоверяется датой отправки заявления. Требование страхователя о компенсации ущерба теряет силу, если ущерб не был заявлен вовремя.

Возмещение ущерба осуществляется по разным правилам в случаях пропажи товара или, его полного или частичного повреждения.

Если товары частично или полностью утеряны, если они изъяты у страхователя без надежды на возвращение или если они согласно решению экспертов, потеряли свои первоначальные качества, то страхователь может потребовать выплаты относящейся на эти товары части страховой суммы за вычетом стоимости спасенных товаров.

Если товары или их часть повреждены, то следует определить общую рыночную стоимость, а при ее отсутствии общую стоимость товаров в момент, когда они находились в месте отправления в неповрежденном состоянии (стоимость в здоровом состоянии), а также стоимость, которую они имеют при наличии повреждений. Разница между этими стоимостями,

отнесенная к стоимости в здоровом состоянии, определяет долю страховой стоимости, которая соответствует размеру ущерба.

Стоимость поврежденных товаров также может быть установлена путем свободной продажи или открытых торгов, если страховщик потребует их проведения немедленно при возникновении обстоятельств, повышающих размер ущерба. В этом случае общая выручка от продажи рассматривается как стоимость поврежденных товаров. Если, согласно условиям торгов продавец вынужден был снизить цену, то страховщик несет ответственность за оплату назначенной цены, если он подтвердил условия продажи.

В случае повреждения или потери определенных частей или деталей товаров страхователь вместо оплаты части страховой суммы может потребовать возмещения в размере необходимых затрат на ремонт или восстановление поврежденных, или потерянных частей. Эти затраты оцениваются на момент установления ущерба.

При повреждении или потере предметов, являющихся частью единого застрахованного имущественного комплекса, страховщик выплачивает возмещение как в случае тотального ущерба, если ремонт или восстановление невозможны, или бессмысленны. Остаточная стоимость рассчитывается.

При страховании бывших в употреблении станков, приборов, аппаратов, транспортных средств и их частей, если иное не предусмотрено договором, страховщик выплачивает возмещение по принципу «новое за старое». Это значит, что возмещение начисляется без скидки, в размере оплаты необходимых на момент установления ущерба расходов на ремонт или восстановление, если остаточная стоимость составляет не менее 40%. При этом величина возмещения не должна превышать остаточной стоимости.

Границы ответственности страховщика устанавливаются исходя из следующего правила: если иное не предусмотрено договором, страховщик несет ответственность за ущерб, возникший в период страхования, только в пределах страховой суммы.

Это положение имеет силу также для каждого последующего страхового случая. Поскольку страховые выплаты использовались для восстановления или ремонта поврежденных товаров или оплачивались соответствующие расходы и затраты в случае возникновения обязательств страхователя по ним, то страховая сумма не уменьшается на величину таких расходов и обязательств.

Изменение риска в ходе действия договора должно быть соответствующим образом учтено и оформлено.

Страхователь может изменить степень опасности, в частности увеличить ее, и внести эти изменения через третье лицо. Если страхователь изменяет риск или узнает об его изменении, он обязан немедленно сообщить об этом страховщику.

Как изменения риска рассматриваются, в частности, ситуации, если:

- происходит существенная задержка отправления или прибытия застрахованного транспорта;
- на каком-то участке пути имеет место существенное отклонение от заданного или обычного маршрута;
- изменяется порт или аэропорт назначения;
- товары грузятся на палубу.

Если страхователь не заявил об увеличении риска, то страховщик, если иное не предусмотрено договором, освобождается от обязанности возмещения ущерба. Это касается и тех случаев, когда нарушение обязанности информирования со стороны страхователя не основывалось ни на умысле, ни на грубой небрежности, или увеличение риска не оказало влияния ни на наступление страхового случая, ни на объем ответственности страховщика.

Страховщик получает за увеличение риска согласованную надбавку к премии в любом случае, даже если поводом для увеличения риска стал интерес страхователя или следование принципам гуманности, или возрастание угрозы для застрахованного товара.

2.3. Характеристика незаконных действий в сфере страхования грузов

Страхование грузов является одним из наиболее подверженных незаконным действиям и завышенным претензиям видов страхования.

Особенностями этого вида страхования являются:

- большие страховые возмещения;

- значительная протяженность маршрута следования застрахованного груза;

- наступление страхового случая в отдаленных от страховщика местах, в связи с чем возникают сложности выезда и его проверки;

- сложность контроля отправления застрахованного груза в количестве и качестве, указываемом страхователем;

- большое количество лиц, вовлеченных в процесс перевозки;

- техническая и правовая специфика процесса грузовых перевозок и др.

Процесс перевозки груза позволяет страхователю практически без контроля со стороны страховщика совершать манипуляции с объектами страхования. Кроме того, во время перевозки, как правило, объект страхования подвергается различного рода воздействиям, что приводит к объективному желанию грузополучателя, перевозчика или грузоотправителя переложить ответственность за возмещение ущерба на плечи страховщика.

Пример. Финская компания "Ларс Крогиус"- известная во всем мире сюрвейерская организация, осуществляющая расследование случаев нанесения ущерба участникам перевозки или страховщику. Директор ее минского представительства Анатолий Шмелев рассказал о некоторых случаях из своей практики. Сейчас в интересах страховых организаций компания принимает участие в расследовании ряда случаев, когда в цепочке перевозчик – экспедитор – грузовладелец присутствует заявка через Интернет. Причем в одном из случаев предполагалась перевозка дорогого и ходового товара (мобильных телефонов и запчастей к компьютерам) на сумму более 700 тыс. долл. США.

В этом, как и в подобных других случаях, события развивались следующим образом. Российский грузополучатель заявляет о необходимости доставить для него груз из Германии и нанимает для этого иностранного экспедитора (в одном случае это был белорусский экспедитор, в другом - литовский). Причем выбирается экспедиторская компания, которая сама работает с перевозчиками через Интернет. Как только предложение груза размещается в сети, очень быстро, подозрительно быстро находится соглашающийся на все условия перевозчик. Все делалось в очень короткие сроки, да так, что в одном случае экспедитор даже не удосужился проверить наличие у перевозчика CMR-страхования, а в другом экспедитор не успел получить копию свидетельства о страховании. В одном из случаев литовский перевозчик прибыл на погрузку и несколько дней стоял в ожидании, поскольку номера машины не соответствовали сообщенным ранее. Имеются в таких случаях и книжки МДП, которые потом оказываются подделанными. Загрузившись, машина уезжает и пропадает вместе с грузом. Где-то на второй день после этого перестают отвечать телефоны офиса перевозчика (обычно это мобильные номера). Поскольку в таких случаях задействованы законодательства трех-четырех разных стран, потерпевшим, а это экспедиторы и страховые компании, приходится обращаться в Интерпол, который, надо признать, работает очень медленно.

Один из случаев мошенничества произошел в ходе доставки широкоформатных плазменных экранов, которые устанавливаются на улицах и площадях Минска. Перевозка их осуществлялась из Франции. По прибытии в Беларусь на складах временного хранения (СВХ) было обнаружено, что дорогостоящий груз имеет повреждения. Как удалось установить, водителя при этом целенаправленно отвлекли, частично загрузив и сообщив, что в этот день загрузки больше не будет, а все проблемы он может решить сам, связавшись с главным офисом. В то время, когда он связывался с главным офисом, ему сообщили, что для него нашли еще два транспортных пакета и

произвели полную загрузку. Поскольку повреждение визуально не обнаруживалось, ничего не подозревающий водитель отправился в путь.

При проведении расследования этого случая было установлено, что повреждение не могло быть нанесено в ходе транспортировки. Пакет уронил работавший на складском погрузчике рабочий, которого за это уволили, но попытались переложить вину и плату за ущерб на перевозчика.

Один из самых популярных способов обмана в России заключается в том, что в момент выгрузки товара после прохождения всех таможенных формальностей обнаруживается его недостача, а водитель пишет в объяснительной, что лишь при открытии прицепа заметил, что контрольный шнур был разрезан и затем скреплен с помощью иголки. Причем он указывает, что не может даже предположить, где его обокрали, поскольку он проехал восемь стран, делал двенадцать остановок и нигде не замечал ничего подозрительного. Также ничего подозрительного не заметили и на всех таможнях, которые ему пришлось пройти. Видимо, в таких случаях на этапе разгрузки водитель просто получает деньги за часть товара, а ответственность перекладывается на хозяина машины и страховую компанию. Вариантом подобного случая можно считать ситуацию, когда в момент выгрузки обнаруживается разрез в верхней части тента.

Среди способов совершения мошенничеств в сфере страхования грузов можно назвать следующие:

1) инсценировка повреждения груза заключается в том, что страхователь создает видимость повреждения груза во время пути. При этом причиной повреждения указывается любая из предусмотренных Правилами страхования или конкретным договором страхования груза;

2) инсценировка полной гибели груза заключается в том, что страхователь после заключения договора страхования изымает груз, а на месте страхового случая создает следы гибели груза (в результате пожара, потопления груза и др.) и дает соответствующие объяснения;

3) инсценировка разбойного нападения на грузоперевозчика состоит в убеждении страховщика и компетентных органов в том, что имело место нападение преступников на грузоперевозочное средство, в ходе которого преступниками был похищен груз;

4) инсценировка кражи застрахованного груза. При данном способе мошенничества преступники создают материальные следы взлома контейнера, тары груза для создания видимости его кражи в пути следования;

5) инсценировка гибели груза в результате действия сил природы. Этот способ мошенничества является весьма редким, однако имеет место, когда страхователь, владея информацией об имевших место в отдельном районе стихийных бедствиях, "подстраивает" под них повреждение собственного груза;

6) инсценировки гибели (повреждения) груза в результате действий третьих лиц. Рассматриваемый способ мошенничества имеет место, когда страхователь, например, инсценирует страховой случай в результате ДТП, произошедшего по вине других лиц;

7) полная документальная фальсификация перевозки - наиболее опасный способ мошенничества, когда сама перевозка реально не осуществлялась, а также не было ущерба грузу. Перемещение груза и его гибель имеют место только на бумаге, т.е. подтверждаются сфальсифицированными документами, представленными страхователем;

8) страхование груза задним числом заключается в том, что страхователь, имея реальные потери при обороте товара, решает восполнить их за счет страхового полиса, превратив незастрахованные убытки в застрахованные;

9) подмена груза на стадии заключения договора страхования. В этом случае мошенники обманывают представителя страховщика относительно реального объекта перевозки, предъявляя груз-двойник, который перед погрузкой заменяется на поврежденный объект;

10) предоставление страховщику ложных сведений о количестве, качестве и свойствах груза на стадии заключения договора. Обман заключается в том, что мошенники вносят ложные сведения в документы, предъявляемые страховщику, а затем инсценируют повреждение (уничтожение) груза;

11) искусственное увеличение размера и суммы реального ущерба грузу связано с реальным страховым событием, когда страхователь решил "компенсировать" ущерб, увеличив размер претензии;

12) умышленное уничтожение неликвидного, некондиционного или некачественного груза. Речь идет о тех случаях, когда страхователь сам уничтожает (сжигает, топит и др.) объект страхования, который выглядит по документам как вполне качественный товар;

13) получение полной страховой выплаты у разных страховщиков. Это классический способ страхового обмана, когда страхователь, заранее планируя получить двойную прибыль, заключает договоры страхования с разными страховщиками, не уведомляя их об этом, а затем инсценирует страховой случай;

14) получение компенсации за груз у разных лиц основано на системе ответственности при перевозках. Так, мошенники пытаются получить компенсацию одновременно от грузоотправителя, грузоперевозчика, от продавца товара (по гарантийным обязательствам) и их страховщиков;

15) изменение времени, места и обстоятельств реального ущерба. Такой способ мошенничества предполагает, что страхователь, в силу ряда причин, например "попадания" данного события под список страховых случаев, искажает информацию о реальном ущербе, нанесенном грузу;

16) инсценировки повреждения, уничтожения груза, совершенные для сокрытия фактов хищений, растраты и противоправных действий осуществляются работниками организаций, участвующих в грузоперевозке, с целью сокрыть собственное противоправное поведение;

17) инсценировки повреждения, уничтожения или хищения груза, совершенные для компенсирования случаев утраты груза, не являющихся по договору страховыми случаями применяются страхователями, когда товар был испорчен из-за, например, выхода из строя холодильного оборудования, усушки, износа, дефектов груза.

Существуют и сочетания перечисленных выше способов мошенничества.

Среди свойств объектов страхования, которые учитывают мошенники при подготовке к совершению преступления, можно назвать следующие:

- груз должен быть удобен для перемещения;

- имеется возможность взять данный объект во временное пользование;

- неликвидный или некондиционный товар;

- хрупкий, скоропортящийся товар, товар с небольшими сроками годности или использования;

- большая общая сумма стоимости груза;

- высокоточное оборудование, повреждение которого сложно обнаружить неспециалисту;

- груз является "ходовым" товаром для быстрой реализации;

- с данным грузом можно произвести манипуляцию подмены или пересортицы;

- ранее подобный груз повреждался при прошлых перевозках.

Как правило, никогда не инсценируются страховые случаи со следующими видами грузов:

- опасные грузы;

- ядовитые вещества;

- стратегические, специальные и военные грузы.

Бывают редкие случаи увеличения реального объема ущерба при перевозке данных грузов, когда их повреждение действительно имело место.

Все виды транспортных перевозок в той или иной степени подвержены страховому мошенничеству. Во время перевозок объективно происходят

крушения, повреждения и гибель груза, а также перевозочных средств, поэтому желание страхователей получить компенсацию в большем объеме имеет место.

Подверженность грузоперевозок страховому мошенничеству исходя из количества совершаемых мошеннических действий, ложных и завышенных претензий по результатам исследования выглядит следующим образом:

- перевозки грузов автомобильным транспортом - 60%;
- перевозки грузов железнодорожным транспортом - 25%;
- перевозки грузов морским, речным транспортом - 10%;
- авиаперевозки - 5%.

Подобная ситуация объясняется несколькими существенными показателями:

1) развитость инфраструктуры перевозок;
2) документальное обеспечение фиксации перевозок;
3) правовое обеспечение ответственности грузоперевозчиков;
4) развитая система специальных и контрольных органов и служб;
5) применение международных правил перевозок;
6) развитость претензионной и компенсационной работы;
7) наличие технических возможностей фальсификации документов и сведений по перевозке.

Поэтому самой развитой в плане распространенности является страховое мошенничество в сфере автотранспортных перевозок.

При выборе транспортного средства (ТС) для инсценировки страхового случая мошенники учитывают:

- вместительность, подходящую для предполагаемого объема груза;
- наличие у фирмы страхователя транспортного средства;
- наличие ТС, которое есть у соучастников страхователя;
- ТС, которое можно уничтожить вместе с грузом либо удобно скрыть вместе с грузом;

- ТС, схожее с транспортом, ранее подверженным разбойным нападениям.

Среди ТС, используемых для совершения мошенничества, в основном преобладают модели отечественных марок, предназначенные для дальних перевозок: "Камаз", "Маз", "Краз", "Белаз", "Зил", "Урал", "Уаз", "Луаз", "Паз", "Раф", "Кубанец", "Газ", "Газель", а также иностранные грузовые автомобили с фурами: "Татра", "Вольво", "Мерседес", "Рено" и др.

Временные промежутки, связанные с осуществлением мошеннических действий, необходимо разделить:

- на типичное время сокрытия груза;
- типичное время уничтожения груза;
- время, затраченное на действия по созданию следов страхового случая;
- типичное время заявления о страховом случае.

Типичное время сокрытия груза. Как правило, мошенники перемещают груз в заранее подготовленное место после вывоза груза со склада, так как по большинству правил страхования грузов именно с этого момента начинает действовать полис страхования.

Иногда мошенники перемещают груз после его осмотра представителем страховщика и заключением договора страхования, а из склада вывозится пустая тара. Однако и в том и другом случае подобные действия совершаются мошенниками в то время, когда перемещение большого количество грузов будет незаметным для посторонних.

Для подобных действий мошенники часто выбирают вечернее и ночное время, конец рабочей недели, праздничные или выходные дни. Утром и днем перемещение груза осуществляется под видом другой плановой перевозки.

Время уничтожения груза. Данный временной промежуток означает активные действия мошенников по уничтожению груза, тары и упаковки с инсценировкой уничтожения груза третьими лицами или в связи с аварией.

Так, для поджога груза мошенники выбирают вечернее и ночное время. Самый главный признак уничтожения груза - уничтожение его в пути.

Время сообщения о страховом случае. Указанное время обычно связывается с необходимостью фиксации факта страхового случая компетентными органами или временем прибытия груза. Однако, как правило, существует определенный промежуток времени между реальным прибытием груза, "обнаружением" повреждений и сообщением о таковых. Это связано с тем, что страхователю нередко приходится импровизировать по ходу событий, предпринимая действия по искусственному увеличению убытков.

Время, затраченное на действия по созданию следов страхового случая. Обычно действия по созданию следов осуществляются оперативно, без заминок и скрытно. Для этого мошенники останавливают транспортное средство (ожидают остановки состава), перемещают груз, создают следы повреждения груза, признаки проникновения посторонних, скрывают следы своего участия в инсценировке. Как правило, сама инсценировка занимает от 5 до 20 минут. Поэтому впоследствии сложно найти очевидцев, которые видели действия мошенников по инсценировке.

Мошенники планируют инсценировку с застрахованным грузом с учетом определенных признаков местности, где должен произойти страховой случай. К таким признакам можно отнести:

- отдаленность участка местности от страховщика и его представительств;

- нахождение участка местности под контролем знакомых из ОВД;

- нахождение в этом районе мест, где можно укрыть груз и транспорт;

- нахождение поблизости мест быстрого сбыта предметов груза;

- отсутствие поблизости постов милиции, подвижных патрульных групп;

- маршрут находится рядом с местами деятельности преступных группировок, совершающих разбойные нападения на грузы.

Среди *предметов, используемых для создания материальных следов*, чаще всего используются следующие:

- личные слесарные, столярные, автомобильные инструменты, находящиеся в распоряжении мошенников;

- инструменты и технические средства, взятые во временное пользование у знакомых, партнеров по бизнесу;

- подручные предметы и материалы.

Чаще всего для создания следов взлома используются личные слесарные, столярные, автомобильные инструменты, находящиеся в распоряжении мошенников (молотки, стамески, ломы, напильники, ножовки по металлу, разводные ключи, гвоздодеры и др.) или подручные предметы и материалы (куски арматуры, камни, фрагменты стальных труб).

Практически никогда страховые мошенники не используют инструменты взлома профессиональных преступников: фомки, отмычки, "гусиную лапку", "балерину", специальный состав кислоты, самодельные вскрыватели пломб и железнодорожных замков, приспособления, имитирующие пломбировку, и т.п. Для мошенников свойственно жалеть свое имущество или имущество, взятое во временное пользование, поэтому нередко они стараются причинять контейнерам, грузу и замкам минимальные повреждения.

Среди *предметов, используемых мошенниками для инсценировок разбойных нападений*, можно назвать предметы, за счет которых мошенники иллюстрируют присутствие и противоправные действия третьих лиц: скотч, веревка для связывания, тряпка, которую "преступники" использовали в качестве кляпа. Иногда мошенники используют заранее подготовленную обувь для имитации следов, оставленных преступниками. Крайне редко используется огнестрельное оружие для причинения огнестрельных повреждений транспортному средству, упаковке груза, одежде сопровождавших. Однако в рассказах "потерпевших" от разбойных нападений много страшных и кровавых подробностей.

Поджоги груза в большинстве случаев совершаются:

- без специальных приспособлений и средств (спички, зажигалка);

- с применением простейших приспособлений (факелов, жгутов бумаги, других горючих веществ);

- с применением горючих жидкостей (бензин, керосин, растворитель, спирты, растительные масла, олифа и др.).

Достаточно редко встречаются поджоги грузов с применением специальных технических средств поджога. Зачастую поджог маскируется под пожар, возникший вследствие противоправных действий третьих лиц.

Таковы некоторые особенности мошенничеств, совершаемых в сфере страхования грузов. Эти особенности должны учитываться работниками служб безопасности страховых компаний, оперативными работниками и следователями органов внутренних дел при проверке и уточнении показаний страхователей по делам о наступлении страховых событий с застрахованными грузами.

Глава 3. СИСТЕМА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК СПОСОБ ЗАЩИТЫ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ИНТЕРЕСОВ ПОТЕРПЕВШИХ

3.1. Участие Российской Федерации в международных системах обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков

В целях осуществления беспрепятственного транспортного сообщения между различными государствами многие страны заключают различного рода соглашения, касающиеся, в том числе, и защиты имущественных прав и интересов своих граждан. Такие соглашения, как правило, ратифицируются участниками подобных соглашений, положения которых обязательны для исполнения всеми участниками.

Российская Федерация является участником многих международных соглашений, касающихся транспортного сообщения с другими государствами. В том числе, Россия является участником международного соглашения об обязательном страховании пассажиров при международных автомобильных перевозках, подписанного 13 января 1999 года в г. Саратове с государствами – участниками Содружества Независимых Государств в лице своих правительств.

Данное соглашение было заключено исходя из необходимости защиты жизни и здоровья пассажиров при международных автомобильных перевозках, признавая право пассажиров на возмещение вреда, причиненного их жизни и здоровью во время международной перевозки автомобильным транспортом, а также в целях необходимости обеспечения единых подходов к защите интересов пассажиров или их наследников при возникновении несчастных случаев во время международных перевозок автомобильным транспортом.

Участники соглашения в соответствии с ним ввели на своих территориях обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев при выполнении регулярных и нерегулярных международных пассажирских

перевозок автомобильным транспортом. При этом, выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров без заключения перевозчиком со страховщиком договора обязательного страхования не допускается.

Обязательное страхование пассажиров осуществляется путем заключения соответствующих договоров между страховщиком и перевозчиком в порядке, определенном национальным законодательством каждого государства – участника соглашения, и подтверждается проездным документом пассажира.

Обязательное страхование пассажиров при международных перевозках осуществляется страховщиком на основании соответствующей лицензии на данный вид страхования. Выдача лицензий страховщику производится на основании национальных нормативных правовых актов органом, уполномоченным осуществлять государственный надзор за страховой деятельностью, с учетом предложений регулирующей организации, согласованных с уполномоченным органом государственного управления транспортом. Договор страхования пассажиров, заключенный на территории одного из государств – участников соглашения, признается действительным на территориях остальных государств.

Страховые взносы, перечисляемые страхователем страховщику по договору обязательного страхования пассажиров, формируются за счет средств, получаемых страхователем при продаже проездных документов. Ставка страхового взноса устанавливается с учетом следующей градации расстояний международных перевозок: до 200 км, свыше 200 до 500 км, свыше 500 км.

Первый взнос рассчитывается в зависимости от суммы, полученной страхователем от продажи проездных документов за месяц, предшествующий оплате, либо, если это первая перевозка, - в зависимости от планируемого объема перевозок и ожидаемого поступления денежных средств.

Страховщик согласно заключенному со страхователем (перевозчиком) договору обязательного страхования пассажиров обязан возместить пострадавшему во время международной перевозки автомобильным транспортом пассажиру или его наследникам ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда здоровью пассажира в результате наступления страхового случая, произошедшего во время этой перевозки.

Под страховым случаем понимается событие (несчастный случай), причинившее вред здоровью пассажира или повлекшее за собой его гибель, произошедшее с момента выхода пассажира на перрон или посадочную площадку для посадки в транспортное средство в пункте отправления до момента ухода его с перрона или посадочной площадки пункта прибытия в результате дорожно-транспортного происшествия.

При страховом случае страховщик любого из государств – участников соглашения обязаны произвести страховую выплату независимо от местонахождения страховой организации, с которой перевозчиком был заключен договор страхования пассажиров, с последующим возмещением выплаченной суммы страховщиком, заключившим этот договор.

По каждому факту причинения вреда жизни или здоровью пассажиров во время международной перевозки перевозчиком составляется акт о несчастном случае с пассажиром на автомобильном транспорте на государственном языке государства – участника соглашения, где произошел этот случай.

Страховая выплата осуществляется в пределах установленного соглашением лимита ответственности страховщика, заключившего договор обязательного страхования пассажиров (устанавливается не менее суммы, эквивалентной 2000 долларов США), с учетом степени тяжести причиненного вреда здоровью пассажира независимо от выплат по другим видам страхования, производимых в связи с тем же случаем.

Размер страховой выплаты определяется в национальной валюте страны нахождения страховщика, производящего выплату, в соответствии с курсом доллара США, установленным центральным государственным банком государства на дату осуществления страховой выплаты.

Для получения страховой выплаты пострадавшие пассажиры или их наследники обращаются к любому страховщику, осуществляющему обязательное страхование пассажиров, или в регулирующую организацию (объединение страховщиков).

Размер страховой выплаты устанавливается на основании национальных нормативных правовых актов, зависит от степени тяжести причиненного вреда здоровью застрахованного пассажира и не может быть менее:

- установленного в договоре обязательного страхования пассажиров лимита ответственности страховщика – в случае гибели пассажира или причинения тяжкого вреда его здоровью;

- 60% от установленного лимита ответственности страховщика – в случае причинения вреда здоровью средней тяжести;

- 20% от установленного лимита ответственности страховщика – в случае вреда здоровью легкой тяжести.

Стороны соглашения определяют в своих государствах регулирующие организации для решения вопросов, связанных с проведением обязательного страхования пассажиров. Контроль за деятельностью регулирующих организаций производят органы, осуществляющие государственный надзор за страховой деятельностью.

Взаимоотношения между регулирующей организацией и страховщиками одного государства регулируются договорами между ними, заключение которых является обязательным.

В случае выполнения обязательств по договору страхования в части осуществления страховых выплат пострадавшим вместо страховщика, заключившего договор страхования данных пассажиров, страховщиком или

регулирующей организацией другого государства – участника соглашения, взаиморасчеты между ними осуществляют регулирующие организации этих государств в соответствии с заключаемыми ими двусторонними договорами.

Взаиморасчеты по страховым выплатам между регулирующими организациями производятся на основании высылаемых ими друг другу дебет-нот за каждое истекшее полугодие. В дебет-нотах указываются суммы каждой страховой выплаты, произведенной страховщиком или регулирующей организацией вместо страховщика, заключившего договор обязательного страхования пассажиров, или регулирующей организации другого государства. Суммы указываются в долларовом эквиваленте на момент осуществления страховой выплаты.

Дебет-нота высылается не позднее 10-ти дней после окончания полугодия. В течение первых 20-ти дней после окончания полугодия регулирующие организации обязаны известить друг друга об имеющихся у них возражениях по полученным дебет-нотам. После их подтверждения указанные суммы в течение 30-ти дней после окончания отчетного полугодия подлежат перечислению соответствующей регулирующей организации.

При взаиморасчетах учитываются следующие расходы, связанные с исполнением договоров обязательного страхования пассажиров:

а) полная сумма страховой выплаты пострадавшим пассажирам или их наследникам;

б) расходы регулирующей организации по ведению дел, но не более 15% от суммы, указанной в пункте а);

в) расходы на проведение технической и медицинской экспертиз, расходы на перевод документов, адвокатские расходы и судебные издержки и прочие подтвержденные документами расходы, возникшие при взаиморасчетах, но не более 30% от суммы, указанной в пункте а).

Таким образом, при международных перевозках, как правило, перевозчикам вменяется в обязанность страховать свою ответственность перед третьими лицами. Однако, в некоторых соглашениях страховое

обеспечение касается лишь жизни и здоровья пассажиров, в других – их имущества, в отдельных соглашениях затрагивается вопрос о возмещении вреда третьим лицам, не являющимися пассажирами. То есть единых подходов в вопросе защиты имущественных прав пострадавших при осуществлении своей деятельности перевозчиком нет.

Вместе с тем, в ряде развитых страх существует национальное законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика, определяющее единые подходы и условия осуществления такого вида страхования, а стало быть и защиты имущественных прав потерпевших.

Далее автором рассматривается необходимость введения такой системы обязательного страхования в Российской Федерации.

3.2. Необходимость введения системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков в России

С увеличением количества перевозок, осуществляемых пассажирским и грузовым транспортом, все более актуальным становится понятие ответственности перевозчиков, возникающей в рамках гражданского законодательства, в частности, за вред, причиненный жизни, здоровью либо имуществу пассажиров и третьих лиц. Возмещение потерпевшему лицу причиненного ему вреда не всегда осуществляется в полном объеме и своевременно. Помимо социальных и экономических последствий вреда, причиненного пассажирам и третьим лицам, очевидны и проблемы, стоящие перед перевозчиками - сложность и продолжительность судебных процедур, зачастую отсутствие у транспортников необходимых средств для возмещения причиненного вреда. Поэтому в ряде стран в течение последних 20-30 лет были приняты законы об обязательной финансовой ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажирам и третьим лицам.

При утрате государством монополии на перевозки и появлением перевозчиков различных форм собственности был ослаблен контроль, как за качеством предоставляемых услуг, так и за обеспечением негосударственными перевозчиками безопасности перевозок. Следствием этого явилось увеличение аварийности на пассажирском транспорте, в первую очередь по вине негосударственных перевозчиков. В то же время, доля таких перевозчиков, в том числе физических лиц, с каждым годом растет.

Только на автомобильном транспорте на 1 января 2014 г. количество действующих лицензий на перевозку пассажиров и грузов составило 484 тысячи. В 2013г. на лицензируемом автотранспорте произошло 7443 ДТП, в которых погибло 1374 человека и было ранено 7700 человек. На Федеральном железнодорожном транспорте ежегодно происходит 400-500 несчастных случаев с пассажирами. На воздушном транспорте число погибших ежегодно составляет 350-400 человек, а в последние годы оно только растет. На внутреннем водном и морском транспорте число происшествий с трагическими последствиями существенно меньше, но приходится иметь в виду, что любое серьезное происшествие, например, с пассажирским судном может привести к гибели десятков и даже сотен людей.

Страхование гражданской ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу пассажиров и третьих лиц, является наиболее действенным механизмом, предназначенным как защитить интересы пострадавших, так и сохранить финансовую состоятельность перевозчиков. Мировой опыт показывает, что система обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков приносит положительный результат как в плане обеспечения адекватной и своевременной компенсации ущерба пострадавшим пассажирам и третьим лицам, так и в плане сохранения финансовой состоятельности перевозчиков.

Таким образом, в России должен быть принят федеральный закон, устанавливающий правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров и третьих лиц.

В Российской Федерации система обязательного страхования на транспорте начала внедряться в 90-е годы, но лишь в отношении защиты жизни и здоровья пассажиров, перевозимых междугородным транспортом. Указами Президента от 07.07.1992 № 750 и от 06.04.1994 № 667 было введено обязательное личное страхование пассажиров, перевозимых междугородным транспортом. Этот вид страхования, несомненно, является важным элементом социальной защиты граждан. Однако система страхования и установленная страховая сумма по возмещению ущерба жизни и здоровью пассажира не обеспечивает в должном объеме защиту интересов пассажиров. О возмещении вреда имуществу пассажира или третьего лица речь вообще не велась.

Согласно существующему законодательству Российской Федерации, ответственность перевозчика по договору перевозки определяется Гражданским кодексом Российской Федерации (ГК РФ) и транспортными Уставами и Кодексами.

В ГК РФ вопросы перевозки рассматриваются в отдельной, 40-й главе «Перевозка». Перевозка пассажиров, багажа и грузов осуществляется на основании договора перевозки. Если в период его действия будет причинен вред жизни или здоровью пассажира, то перевозчик несет ответственность в соответствии с правилами главы 59 «Обязательства вследствие причинения вреда» ГК РФ, при условии, что законом или договором перевозки не предусмотрена повышенная ответственность. Установлена также ответственность перевозчика за задержку отправления пассажира и опоздание прибытия пассажира в пункт назначения. Согласно ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, произошедшую после принятия его к перевозке и до выдачи

грузополучателю или пассажиру, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза (багажа) произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В условиях рыночной экономики пассажир должен иметь право выбора вида транспорта, скорости и маршрута движения, наконец, уровня сервиса в зависимости от своей платежеспособности. Пассажир вправе также рассчитывать на полноценное и своевременное возмещение ущерба, причиненного ему в процессе перевозки, вне зависимости от вида транспорта, избранного пассажиром. Пассажир должен быть уверен, что на любом этапе перевозки и на любом виде транспорта любой ущерб, причиненный его жизни, здоровью и имуществу, будет возмещен - с момента прихода его на вокзал (станцию отправления, остановку и т.д.) и до момента покидания им станции назначения.

Третьи лица, не находящиеся в договорных отношениях с перевозчиком, вправе рассчитывать на полноценное и своевременное возмещение ущерба, который может быть причинен им в результате как эксплуатации собственно транспортного средства, так и перевозимым грузом (контейнером, упаковкой и т.д.).

Исходя из вышеизложенного, принципы организации страхования в отношении гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда пассажирам и третьим лицам должны быть едиными. ГК РФ не делает различия между видами транспорта в отношении подходов к страхованию. Однако в настоящее время на различных видах транспорта такого единообразия не существует. В транспортных Уставах и Кодексах зафиксированы разные подходы, как к объему страхового покрытия, так и к страховым суммам и лимитам ответственности.

Принятие федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» позволит создать общегосударственную систему обеспечения гарантий возмещения вреда,

причиненного жизни, здоровью и имуществу пассажиров и третьих лиц, включающую:

а) гарантированность прав пассажиров и третьих лиц, которым причинен вред при осуществлении перевозки, на страховое возмещение;

б) единообразие, всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности на всех видах перевозок;

в) повышение финансовой устойчивости перевозчиков; в пределах страховых сумм, установленных настоящим Федеральным законом, перевозчики защищены от имущественных претензий со стороны пассажиров и третьих лиц, путем уплаты перевозчиком страховых премий, размер которых существенно ниже возможной суммы возмещения по страховому случаю;

г) непрерывность страховой защиты на всех видах перевозок, включая смешанные; ответственность перевозчика перед пассажирами застрахована в любой момент поездки, начиная с посадки и сдачи багажа для перевозки, и заканчивая высадкой и получением багажа, а также в период нахождения пассажира на вокзале в течение одного часа до начала поездки и одного часа после ее окончания; ответственность перевозчика перед третьими лицами застрахована в течение всего процесса эксплуатации транспортного средства;

д) недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров и третьих лиц.

При этом весьма важным как с точки зрения социальной направленности, так и с целью защиты имущественных интересов транспортников является распространение действия системы обязательного страхования ответственности перевозчиков на все виды перевозок: междугородние, пригородные, городские, и всеми видами транспорта.

Соответствующий проект закона наполнит конкретным содержанием декларативные статьи о необходимости страхования, содержащиеся в транспортных Уставах и Кодексах. Подобный федеральный закон предназначен определить условия страхования ответственности профессиональных перевозчиков за причинение вреда пассажирам, жизни, здоровью и имуществу которых был причинен ущерб во время нахождения в застрахованном транспортном средстве, а также на вокзалах, станциях пристанях и т.д. при выполнении перевозчиками своих обязанностей по договору перевозки.

Принятие федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» также будет способствовать гармонизации российского законодательства об обязательном страховании на транспорте с законодательством ряда стран СНГ, которые уже приняли соответствующие законы и постановления, а именно с Белоруссией, Казахстаном, Молдовой и Украиной.

В преддверии вступления России в ВТО принятие такого закона станет дополнительной гарантией в рамках международных, в первую очередь европейских, стандартов возмещения ущерба для граждан из других стран, которые смогут более широко пользоваться услугами российских перевозчиков, которые, в свою очередь, повысят свою привлекательность наличием гарантий страховых компаний.

Принятие подобного федерального закона будет способствовать обеспечению адекватной и своевременной компенсации ущерба пострадавшим пассажирам и третьим лицам, а также сохранению финансовой состоятельности перевозчиков.

Как уже отмечалось, федеральный закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика призван определить правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования

гражданской ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров и третьих лиц.

В соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе частью 4 статьи 3 Закона Российской Федерации от 27.11.1992 года №4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации», обязательное страхование может осуществляться только в силу федерального закона о конкретном виде обязательного страхования.

При этом такой федеральный закон должен содержать положения, определяющие:

- субъекты страхования;
- объекты, подлежащие страхованию;
- перечень страховых случаев;
- минимальный размер страховой суммы или порядок ее определения;
- размер, структуру или порядок определения страхового тарифа;
- срок и порядок уплаты страховой премии (страховых взносов);
- срок действия договора страхования;
- порядок определения размера страховой выплаты;
- контроль за осуществлением страхования;

После введения в действие подобного закона потребуется принятие ряда нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти в целях реализации отдельных положений закона. В том числе, необходимо будет утвердить правила обязательного страхования и страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика, определить методику оценки причиненного вреда жизни, здоровью и имуществу третьим лицам и пр.

3.3. Последствия введения системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков

При рассмотрении последствий введения системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков следует различать две основные группы: последствия введения системы для отношений внутри страны и последствия введения системы для отношений России с зарубежными странами.

При введении системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков одной из основных целей является защита имущественных прав и интересов третьих лиц, которые могут пострадать от действий (бездействия) перевозчика. Государство, законодательно закрепляя подобный вид обязательного страхования, в первую очередь стремиться защитить третьих лиц от возможных убытков в результате нанесения вреда их жизни, здоровью или имуществу перевозчиком.

Вместе с тем, очевидно, что ввиду наличия дополнительных расходов на осуществление своей деятельности, к которым относится уплата страховой премии по договору обязательного страхования, плата за услуги перевозчика возрастет. По оценкам специалистов, увеличение произойдет на 2-3% в зависимости от видов и объемов осуществляемых перевозок.

Немаловажным является аспект защиты имущественных интересов самих перевозчиков, ведь при наступлении его ответственности перед третьими лицами выплата причиненного вреда (части вреда) ляжет на плечи страховой организации, с которой заключен договор обязательного страхования, в связи, с чем финансовое положение перевозчика не пострадает.

При этом введение системы обязательного страхования будет способствовать и развитию рынка страхования и экономики России в целом. Уплаченные страховые премии по договорам обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков, исчисляемые десятками миллиардов рублей ежегодно, будут способствовать увеличению

капитализации страховщиков, увеличению размера активов, формированию в большем объеме страховых резервов, средства которых будут инвестироваться в различные отрасли экономики страны.

Кроме того, уменьшатся затраты государства на выплату средств погибшим в результате произошедших катастрофических случаев (авиакатастрофы, крупные железнодорожные и прочие катастрофы), а также затраты на ликвидацию последствий таких случаев, поскольку страховщик обязан оплачивать соответствующие расходы (работа спасателей, сотрудников государственной противопожарной службы, МЧС России и др.).

При этом возникают следующие дополнительные факторы социальной экономической эффективности:

1. Оперативная и эффективная защита жертв (граждан и организаций) от наступления страховых случаев при перевозках. Пострадавшие в результате аварии получат оперативно соразмерную материальную компенсацию от страховой организации.

2. Снижение нагрузки на государственный бюджет, т.е. государственной системы социального обеспечения (обязательное медицинское страхование; социальное страхование; различные социальные фонды), что приведет к снижению налогового бремени и, наконец, опосредовано, к снижению цен за товары (работу, услуги). И одновременно будут возмещаться услуги государственных и муниципальных больниц и на оказание первой помощи пострадавшим.

3. Создание новых рабочих мест (за счет увеличения объема страхования и других инфраструктур в этой области: оценщики, аудиторы, ремонтные службы, эксперты, страховые агенты, страховые брокеры, сюрвейеры, компьютерные программы и необходимые специалисты для этого).

4. Процент обновления оборудования и технической оснащенности перевозчиков резко увеличится за счет целевых средств страховых организаций по управлению рисками и предупреждению страховых событий,

что эффективно повлияет на рентабельность предприятий, осуществляющих деятельность по перевозкам.

5. Увеличение налоговых поступлений в государственный бюджет за счет данного вида страхования.

Что касается последствий для России введения подобной системы обязательного страхования при ее международных отношениях, отметим следующее.

При принятии соответствующего закона и введении системы обязательного страхования ответственности перевозчиков Россия декларирует принцип защиты имущественных прав и интересов граждан и организаций при причинении им вреда перевозчиками. При пересечении границы с Россией все перевозчики, зарегистрированные в иностранных государствах, будут обязаны иметь страховую защиту для въезда на территорию Российской Федерации, то есть приобрести страховой полис, что будет способствовать увеличению объемов данного вида страхования и, соответственно, дополнительному увеличению налоговых поступлений в государственный бюджет.

Как уже отмечалось, во многих странах как ближнего (Белоруссия, Казахстан, Молдова, Украина и др.), так и дальнего зарубежья (Финляндия, Франция, Германия, Италия и др.) введены системы обязательного страхования ответственности перевозчиков перед третьими лицами за вред, причиненных их жизни, здоровью и имуществу.

Также существуют системы международного страхования ответственности перевозчиков, членами которой могут являться только государства, имеющие внутреннее законодательство о таком виде обязательного страхования, призванные гарантировать осуществление страховых выплат потерпевшим при причинении им вреда лицом – не резидентом государства, на территории которого произошел страховой случай, а также упростить процедуру получения сумм страхового

возмещения потерпевшему при причинении ему вреда на территории другого государства.

При вступлении России в международную систему страхования ответственности перевозчиков последние смогут беспрепятственно осуществлять транспортные перевозки между странами – участниками данной системы.

При этом, необходимо учесть, что страховой полис, выданный российской страховой организацией, будет признаваться во всех странах – участниках системы, и при наступлении страхового случая по страховому полису буде осуществляться страховая выплата.

Вступление России в международную систему страхования ответственности перевозчиков будет способствовать:

- свободному осуществлению транспортных потоков через границы государств;
- наличию гарантий компенсации потерпевшим в результате наступления страховых случаев внутри страны, произошедшим по вине иностранных водителей;
- упрощению получения страховых выплат потерпевшими при причинении им вреда на территории иностранного государства.

Органом, осуществляющим и регулирующим международную систему в каждой стране, является Бюро, входящее в Совет Бюро. Бюро является некоммерческой организацией, членами которой должны быть страховые организации, имеющие право (в России – лицензию) на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков.

Совет Бюро является органом, осуществляющим контроль и надзор (помимо контроля со стороны государственных органов каждого государства) за соблюдением правил и норм со стороны Бюро каждого государства своих функций и полномочий, а также разрешение споров между Бюро разных государств.

Страна Бюро, которая планирует стать членом международной системы страхования ответственности перевозчиков, должна являться членом Организации Объединенных Наций. Бюро должно быть признано Правительством своего государства как организация, созданная в соответствии с правилами создания подобной организации и наделенная полномочиями по урегулированию страховых случаев с Бюро иностранных государств.

Правительство должно представить в ЕЭК ООН обязательство, что не будет создаваться никаких препятствий для перевода средств для возмещения издержек по требованиям, связанными со страховыми случаями, произошедшими в других странах.

При вступлении в международную систему страхования ответственности перевозчиков России необходимо привести в соответствие с положениями указанной системы свое законодательство по следующим направлениям:

1. Роль правительства должна быть сведена к минимуму в отношениях между Бюро и ограничиваться лишь контрольной функцией; при этом правительство обязуется приводить свои акты в соответствие с требованиями данной международной системы.

2. Страховой надзор по данному виду страхования также должен быть минимизирован со стороны государства, а большинство его функций должно перейти к Бюро.

3. Налогообложение – необходимо внесение изменений в законодательство с целью выведения из-под налогообложения средств, резервирующихся для оплаты страховых возмещений, произведенных иностранными Бюро, а также получением Бюро России средств от иностранных Бюро по урегулированным на территории России страховым случаям.

4. Валютное регулирование – законодательное закрепление норм о беспрепятственном переводе средств в валюте государства, Бюро которого урегулировало произошедший страховой случай.

5. Таможенное регулирование – контроль за наличием страховой защиты в соответствии с утвержденными Советом Бюро правилами и нормами у перевозчиков, въезжающих на территорию России.

Таким образом, очевидно, что для России законодательное закрепление положений об обязательности страхования гражданской ответственности перевозчиков будет являться не только достижением цели своевременного и полного возмещения, причиненного гражданам и организациям ущерба, но и способствовать развитию страхового рынка России, а также вступлению Российской Федерации в международную систему страхования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Страхование международных грузовых перевозок представляет собой эффективный механизм защиты имущественных интересов всех субъектов правоотношений, возникающих при осуществлении перевозок в системе международной торговли.

В условиях осуществления международной торговли и присущих ей рисков существуют различные виды транспортного страхования, такие, как: каско-страхование, страхование ответственности и прочие.

Существенное различие в рисках, а, следовательно, наступление различных страховых случаев, большое количество видов грузов и прочие критерии обуславливают различные подходы к заключению договоров страхования, определению в нем различных условий и порядка осуществления конкретного вида страхования.

В практике страхования грузов заключение договора страхования на тех или иных условиях напрямую зависит от характеристик этих грузов. Они бывают чрезвычайно разнообразными, поэтому для оценки риска важны специфические риски, присущие конкретным грузам.

Однако существенные условия договоров страхования являются одинаковыми и заключаются в установлении:

- предмета страхования;
- объекта страхования;
- страховой суммы;
- срока страхования.

Договор страхования заключается между страхователем и страховщиком. Они являются сторонами договора страхования. Страхователями могут быть как физические, так и юридические лица. Из договора вытекают правовые обязательства страхователя, основным из которых является уплата премий. Вместе с тем эти обязанности могут быть возложены на других лиц.

Застрахованным лицом по договору также может выступать как физическое, так и юридическое лицо. Если договор страхования заключается между страхователем и страховщиком в пользу третьего лица, то этот третий называется застрахованным лицом. Он не является стороной договора страхования, но имеет право на предъявление требований по нему.

Основным и самым распространенным видом транспортного страхования является страхование грузов (грузоперевозок).

Страхование грузов существенно отличается от других видов страхования, которые предлагают покрытие только определенных рисков, перечисленных в полисе. Страхование грузов, напротив, с давних пор распространяется на все опасности, которым подвержены грузы на всем протяжении транспортировки, включая все погрузочно-разгрузочные работы и складирование. Кроме того, транспортный страховщик возмещает своему клиенту затраты и взносы, которые у него возникают в случае общей аварии.

Одним из видов транспортного страхования является страхование ответственности перевозчика. Данный вид страхования во многих зарубежных странах осуществляется в обязательной форме, особенно если перевозчиком при осуществлении им своей деятельности может быть причинен вред жизни и здоровью физических лиц. В соответствии с законодательством Российской Федерации обязательное страхование может осуществляться только в силу закона о конкретном виде обязательного страхования. На сегодняшний день подготовлен проект федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика», который устанавливает единые условия и порядок осуществления такого страхования в обязательной форме в целях защиты имущественных интересов потерпевших.

Транспортное страхование является важным элементом экономического механизма обеспечения безопасности и сохранности перевозимого имущества (страхование грузов), а также дает гарантию третьим лицам (потерпевшим) получения сумм страхового возмещения при

наступлении страхового случая вне зависимости от финансового положения причинителя вреда (страхование ответственности). Безопасность перевозимых грузов является важнейшей составляющей социально-экономической политики отдельных хозяйствующих субъектов, занятых в международной торговле.

К 2016 году объем рынка страхования грузов в России может достичь одного миллиарда долларов. Сейчас в России практически все экспортируемые и импортируемые грузы страхуются. При страховании грузов, связанных с российским интересом или перевозящимся по территории России, российские страховщики более компетентны, чем их иностранные коллеги, поскольку более четко знают нормативную базу, менталитет и взаимоотношения участников транспортного процесса. Например, при работе с российскими страховщиками отсутствие коммерческого акта при наступлении убытка не является основанием отказа в возмещении убытка, если выполнены инструкции страховщика, поскольку понятно, что станция или аэропорт назначения могут и не выдать коммерческий акт, а вот как поведет себя в этих условиях иностранный страховщик – неизвестно.

В то же время пользоваться зарубежным опытом, безусловно, нужно. Российским страховщикам постоянно приходится в своей ежедневной практике обращаться к первоисточнику – оговоркам Института лондонских страховщиков. Но не всегда то, что применимо в Европе, подходит России. Особенно это заметно при урегулировании претензий в связи с различием в законодательстве, а также в частности из-за разных подходов к рассмотрению убытков.

В области страхования грузов наибольший удельный вес занимает страхование экспортно-импортных операций. Так сложилось исторически. Страхование грузоперевозок всегда было частью внешнеторговых контрактов. Внутри российские перевозки страхуются меньше по той причине, что в нашей стране пока нет должного уровня страховой культуры.

К тому же в договорах между российскими компаниями в отличие от внешнеторговых не заложен пункт о страховании груза, поэтому ни продавец, ни покупатель не обязаны страховать свои перевозки. Между тем можно сказать, что рынок страхования грузов в нашей стране развивается довольно активно. По данным исследований, проведенных экспертами различных страховых компаний, в период с 1994 по 1998 год среднегодовой темп развития рынка страхования грузов был высоким – 37%. К году дефолта (1998) рынок отечественного страхования грузов составил около 210 млн. долл. В постдефолтовский период с 1999 по 2002 год рынок вырос более чем вдвое – до 440 млн. долл., но темп роста замедлялся, составив в среднем 13%. В 2003-2008гг. ежегодные темпы роста страхования грузов составили 14-15%, а после кризиса 2009г.снизились до 10% на наш взгляд значительное сокращение общего объема экспорта и импорта в России рост за рубежом недоверие к российскому государству, высокие темпы инфляции и острая нехватка финансовых ресурсов приведут к дальнейшему сокращению рынков страхования грузов.

Если же говорить о возможности выхода на международный рынок российских страховщиков, то стоит признать, что это очень отдаленная перспектива, так как наши компании на сегодняшний момент очень малы по сравнению с их западными конкурентами. Ситуация усугубляется антироссийскими санкциями. Основная задача на сегодняшний день состоит в том, чтобы удержать позиции на внутреннем рынке, ведь выход западных страховщиков на российский рынок страховых услуг уже практически состоялся.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» Федеральный закон от 8декабря 2003г.№ 164-ФЗ.
2. «Об организации страхового дела Российской Федерации» Федеральный закон от 27.11.1992г.4015-1ФЗ
3. «О страховании» Федеральный закон от 28 декабря 1992г.№ 4016-1ФЗ.
4. «О транспортно-экспедиционной деятельности» Федеральный закон от 30 июня 2003 № 87-ФЗ
5. Конвенция о международных железнодорожных перевозках
6. Общие условия оборотного коносамента перевозки грузов в смешанном сообщении.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации, Глава 48 «Страхование»
8. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003г.
9. Агеев Ш.В., Васильев Я.М., Катырин С.М. Страхование: теория, практика и зарубежный опыт. - М: Экспертное бюро-М, 2010.
10. Аленичев В.В., Аленичева Т.Д. Страхование валютных рисков, банковских и экспортных коммерческих кредитов. - М.: Ист-Сервис, 2011.
11. Алякринский А.Л. Правовое регулирование страховой деятельности в России. -М., 2012.
12. Ахледиани Ю.Т.Страхование внешнеэкономической деятельности. – М:ЮНИТИ-ДАНА, 2013.
13. Бланд Дэвид. Страхование: принципы и практика. - М.: Финансы и статистика, 2007.

14. Большов В. Страхование грузов и ответственности перевозчиков в России // Отечественные и зарубежные автомобили.18.08.2013, с.23-32.
15. Бруснев.М. Страховка защитит груз в дороге. // Комсомольская правда 10.10.2013, с.5
16. Веретенов А.А., Кузьминов Н.Н. Таможня и страхование- -М.: Анкил, 2013.
17. Гребенщиков Э. Страховой рынок России - императивы развития, открытости, глобализации //Мировая экономика и международные отношения. -2009.- № 9. -С 62-69
18. Делягин М. Вступление в ВТО: вызов для финансовых структур России //Рынок ценных бумаг. - 2009. -№ 3. -С. 54-58.
19. Девиченский С. От эффективного управления - к созданию новых инвестиционных кредитно-страховых структур //Инвестиции в России. - 2010. -№3.-С.15-21.
20. Ефимов СЛ. Организация управления страховой компанией: теория, практика, зарубежный опыт. - М.: 2013.
21. Журавлев Ю.М. Страхование во внешнеэкономических связях. -М.: Издательский центр СО Анкил, 2013.
22. Загашвили В.С. и др. Присоединение России к ВТО: Вопросы страховых услуг, -м.: ИМЭМО РАН, НИФИ МИНФИНА РФ, 2008. -13-23 с.
23. Камдин А.Н. Государственное страхование экспорта в России// Молодой ученый №6 2013.
24. Клоченко Л.Н., Юлдашев Р.Т. Руководство по организации страховой компании. -М.: Анкил, 2009,
25. Метелица Е. Санкции: ЦБ поможет компаниям, лишившимся западных партнеров. // РБК daily.17.04.2005 с.5
26. Митрофанов П. Дорога как фактор риска. // Эксперт 14.02.2014г.,с.71-77

27. Михайлин А.Н. Словарь по внешнеэкономической деятельности М: АЛЛА-ПРИНТ, 2015.
28. Морозов Д.С. Проектное финансирование: управление рисками и страхование. -М.: Анкил, 2012
29. Плешков А.Л., Орлова ИВ. Очерки зарубежного страхования. - М.: Ал кил, 2012.
30. Пфайффер Р.Т. Введение в перестрахование. - М: Анкил, 2010.
31. Саркисянц А.Г. Система международных долгов, - Москва: Дека, 2012.
32. Сергеев П.В. Мировое хозяйство и международные экономические отношения на современном этапе. - М.: Новый юрист, 2012.
33. Сплетухов Ю. Страхование рисков, связанных с предпринимательской деятельностью // Финансовый бизнес, 2012, № 12 (50), с. 24-29.
34. Страхование: принципы и практика. Составитель Дэвид Бланд. - М.: Финансы и статистика, 2008,416 с.
35. Страховой рынок России: опыт, проблемы перспективы. - М.: Финансовая академия при Правительстве РФ, 2012.
36. Тенденции и перспективы развития страхования в России. Под ред. Астаповича А.З., Котлобовского И.Б. - М.: Диалог-МГУ, 2012.
37. Турбина К.Е. Тенденции развития мирового рынка страхования. -М.: Анкил, 2011.
38. Тойвкайло М. Для ВЭБа не жалко// Ведомости 26.09.2014, с.4
39. Управление риском, Страхование политических рисков в России и странах бывшего СССР// Вопросы экономики ,2010, № 1, с. 44-46.
40. Фомичев В. Международная торговля, - М.: Инфра, 2012.

41. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. -М.: Страховой полис, ЮНИТИ,2012.
42. Экономика страхования и перестрахования. -М.: Анкил, 2008,224 с.
43. Lambert J.-P, Operations internationales et risque politique. - Paris: L'Argus, 2008
44. Bastin J. La defaillance de paiement et sa protection, rassurance-credit. - Paris: Libraire Generale de droit et de jurisprudence, 2011
45. Budd N. Credit enhancement in international trade transactions. - London: Lloyd's of London Press, 2010.
46. Coface 2000 Annual Report.
47. Dowding T. Developments in european credit and political risk insurance. -London: Financial Times, 2012.
48. ECGD, Export Credit Guarantee Depertment, Trading account and Associated financial statements, 2009.
49. ECGD, Overseas Investment Insurance, presentation, 2013.
50. Insuring Export Credit and Political Risk. Conference documentation. -London: ШС UK, February 2013.
51. Investment insurance, Fenchurch Political & Special Risks, London, February 2011.
52. Multilateral Investment Guarantee Agency. Annual Report 2011
53. NCM Credit Insurance. Company presentation, 2010.
54. Trade Indemnity, Export Credit Policy. Presentation.2012
55. Unistrat Annual Report, 2011.
56. AIG Europe: Assurance «Credit excess».
57. MIGA Annual Report, 2010, c.2
58. MIGA Press Release. Washington D.C. 21.09.2012.
59. Political, Financial and International Credit Risk Insurance. Fenchurch Political & Special Risks. - London: February 2012.
60. Gerling Kreditversicherungs-AG, Information letter, October 2012

61. www.historic.ru статья Волкова Н.С.
http://filosof.historic.ru/enc/item/f00/s07/a000724.shtml