

ЭЛЕКТРОННЫЙ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И СТРАХОВАНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

СОДЕРЖАНИЕ ЛЕКЦИОННОГО МАТЕРИАЛА

МИНСК 2024г.

СОДЕРЖАНИЕ

Тема 1.1. Характерные особенности транспортных правоотношений перевозчиков в системе правового регулирования	4
1.1.1. Общая информация о составе транспортного законодательства	4
1.1.2. Договор перевозки по перевозочному документу (транспортная накладная или коносамент)	7
1.1.3. Системы международного таможенного транзита	8
1.1.4. Экономический риск как объект управления	26
Тема 1.2. Теоретические основы правового регулирования перевозок пассажиров	39
1.2.1. Договор автомобильной перевозки пассажира	40
1.2.2. Организация и выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси	46
1.2.3. Транспортные документы при выполнении автомобильной перевозки пассажиров	54
Тема 1.3. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом	56
1.3.1. Источники транспортного права на железнодорожном транспорте	56
Тема 1.4. Общие положения о перевозках грузов воздушным транспортом	58
1.4.1. Источники транспортного права на воздушном транспорте	58
Тема 1.5. Правовое регулирование перевозок грузов морским, внутренним водным транспортом	60
1.5.1. Источники транспортного права на водном транспорте	60
1.5.2. Международное регулирование внутренних водных перевозок	61
1.5.3. Правила № 24 добровольного страхования водного транспорта	62
Тема 1.6. Правовое регулирование международных перевозок грузов: транспортно-экспедиционной деятельности	66
1.6.1. Источники транспортного права на автомобильном транспорте	66
1.6.2. Международная правовая регламентация перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях)	67
1.6.3. Правовое регулирование автомобильных перевозок	68
Тема 1.7. Правовое регулирование деятельности магистрального трубопроводного транспорта	91
1.7.1. Закон РБ о магистральном трубопроводном транспорте	91
Раздел II. Теоретические основы страховой деятельности	99
Тема 2.1. Понятие, сущность и содержание страхования как экономической категории	99
2.1.1. Страхование как экономическая категория, содержание понятия и сущность	99
2.1.2. Сущность и содержание экономических рисков поэтапного эволюционного развития в сфере страхования	104
2.1.3. Страхование финансово-кредитной сферы: действующая практика и основные направления развития	108

Тема 2.2. Методологические основы классификации страхования и формы ее проведения.....	110
2.2.1. Виды деятельности страховой организации и цели её работы в рыночных условиях.....	110
2.2.2. Понятие договора страхования, его основные условия.	117
2.2.3. Основные методы управления рисками.	120
2.2.4. Основные условия страхования автотранспортных средств.....	123
Тема 2.3. Личное страхование и характеристика ее основных видов	124
2.3.1. Добровольное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.....	124
2.3.2. Страхование профессиональной ответственности.	126
2.3.3. Страхование жизни и пенсии, особенности организации и основные условия.....	130
Тема 2.4. Страхование имущества и ее характеристика	132
2.4.1. Основные условия страхования имущества юридических лиц.	133
2.4.2. Страхование грузов, основные условия его проведения.....	135
2.4.3. Основные положения лицензирования страховой, перестраховочной и посреднической деятельности в Республике Беларусь.	136
2.4.4. Транспортное страхование при перевозках.	138
Раздел III. Страхование и перестрахование рисков предприятий транспорта	146
Тема 3.1. Страховой маркетинг и управление рисками маркетинговой политики предприятий транспорта	146
3.1.1. Этапы исследования риск-анализ транспортных предприятий.	146
3.1.2. Страховой рынок, его структура и функции. Страховой маркетинг... 157	
Тема 3.2. Теоретические основы формирования страховых тарифов. Страховые услуги и тарифы	161
3.2.1. Тарифы страховых организаций.	161
3.2.2. Методика построения тарифов по страхованию имущества и других рисков.....	163
Тема 3.3. Страхование имущества и перестрахование рисков транспортных предприятий	164
3.3.1. Сфера страхования внешне экономических рисков, их специфика. Условия транспортировки и термины «INCOTERMS».	164
3.3.2. Перестрахование, его экономическое содержание, классификация перестрахования.	167
3.3.3. Страхование гражданской ответственности перевозчика и экспедиторов, особенности организации.....	168
3.3.4. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, особенности организации и условия проведения.	171

Раздел I. Правовое обеспечение транспортной деятельности

Тема 1.1. Характерные особенности транспортных правоотношений перевозчиков в системе правового регулирования

1.1.1. Общая информация о составе транспортного законодательства.

Для характеристики нормативных актов применяется специальный юридический термин – источник права. Источники права – это официальные документы – нормативные правовые акты, в которых содержатся правовые нормы.

Транспортные уставы и кодексы - основные нормативные акты, регламентирующие транспортную деятельность, отношения транспортных предприятий и организаций с грузоотправителями и грузополучателями.

Нормативные акты взаимосвязаны друг с другом. Эта связь выражается в том, что нормативный акт, изданный вышестоящим органом, является определяющим по отношению к нормативному акту нижестоящего органа. Из этого следует, что транспортные уставы и кодексы не могут содержать правовых норм, противоречащих Гражданскому Кодексу Республики Беларусь.

Правовая норма и нормативный правовой акт – различные понятия. Правовая норма устанавливает правила поведения, а нормативный акт - форма, в которой правило поведения выражается. Одна и та же правовая норма может быть выражена в одном либо в нескольких нормативных актах. Бывает и наоборот: в одном нормативном акте выражено несколько правовых норм. Так, Транспортные уставы - единые нормативные акты - содержат множество правовых норм.

Если совокупность правовых норм, взятых в единстве, образует право, то совокупность нормативных актов составляет законодательство. Таким образом, под термином «законодательство» понимается система нормативных актов, рассматриваемых как единое целое.

В общей системе законодательства нормативные акты, регулирующие транспортные отношения, составляют транспортное законодательство.

Совокупность норм права, регламентирующих перевозки грузов, деятельность и взаимоотношения транспортных предприятий и организаций грузоотправителей и грузополучателей, составляет транспортное право. Знание транспортного права – необходимое условие эффективной организации транспортной деятельности.

На основании представленных в Законе Республики Беларусь «О нормативных правовых актах» видов нормативных правовых актов представлена структура источников транспортного законодательства:

1. Конституция Республики Беларусь – содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту;
2. Кодексы Республики Беларусь (Гражданский кодекс РБ содержит нормы, регулирующие основные положения по перевозкам; Воздушный кодекс, Кодекс внутреннего водного транспорта, Налоговый кодекс РБ);
3. Законы Республики Беларусь: «Об основах транспортной деятельности», «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», «О железнодорожном транспорте общего пользования», «О транспортно-экспедиционной деятельности» и др.;
4. Декреты и Указы Президента РБ (Указ Президента «О мерах по повышению безопасности движения», утвердивший Правила дорожного движения и другие, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений);
5. Постановления СМ РБ («Об осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», «О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров» и «Об утверждении правил перевозок грузов» т.д.);
6. Постановления Минтранса («Правила автомобильных перевозок пассажиров в Республике Беларусь», «Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха для водителей автомобилей» и т.д.);
7. Уставы (положения). Например – «Устав железнодорожного транспорта общего пользования» и т.д.
8. Инструкции (отраслевые);
9. Приказы (отраслевые).

К источникам транспортной деятельности права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т.п.). Например, согласно ст. ст. 130-132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простои разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

В настоящее время сложилась система транспортной законодательной базы, включающая помимо внутреннего (национального) законодательства

международные нормативные источники. Внутренние (национальные) источники права применяются еще и в тех случаях, когда отдельные вопросы международных перевозок не регулируются в международных нормативных актах.

Источники правового регулирования внутренних и международных перевозок грузов и пассажиров приведены на рисунке.

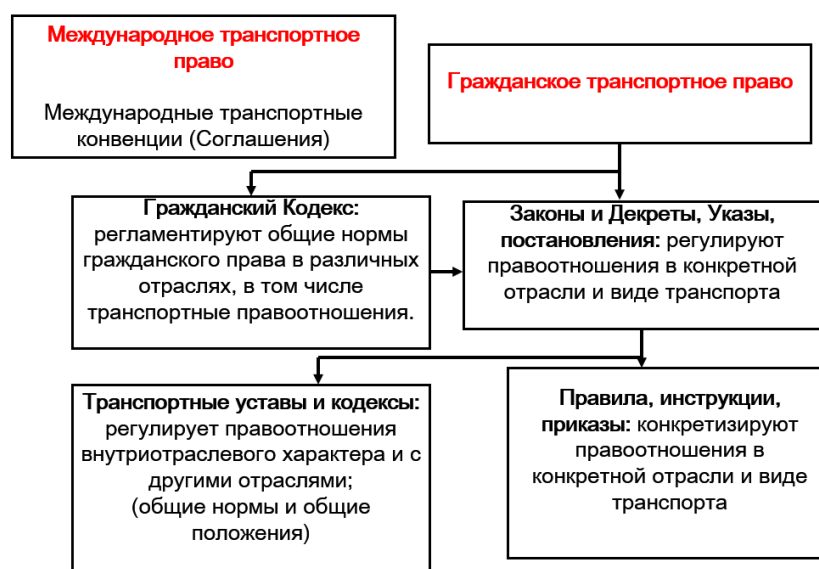


Рисунок Источники правового регулирования перевозок.

Международное транспортное право – это комплекс различных по юридической природе нормативных актов, направленных на правовое покрытие и взаимную увязку всех аспектов отношений в рамках международных перевозок между их субъектами.

Знание международных правовых актов, а также соотношения международных источников с национальным законодательством, посвященным международным перевозкам позволяет адекватно рассматривать и анализировать различные вопросы международных перевозок.

На международном уровне заключено значительное количество международных соглашений по отдельным видам транспорта, получившим название «транспортные конвенции».

Правовые нормы этих конвенций вошли в значительной их части в гражданское законодательство многих стран, включая Беларусь (Гл. 40 ГК РБ «Перевозка»).

1.1.2. Договор перевозки по перевозочному документу (транспортная накладная или коносамент).

статьей 739 «Договор перевозки груза» ГК РБ установлено, что на транспорте действует порядок, когда Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом, иными актами законодательства).

Этой же статьей «По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату»

Чаще всего в форме одного документа заключаются долгосрочные договоры на организацию перевозок грузов, которые также называют бланкетными договорами или генеральными соглашениями. Разовый договор перевозки также может быть заключен в форме отдельно составленного договора.

Однако в силу специфики транспортной деятельности на практике это не выполняется. Обычно договор заключается путем направления по факсу или электронной почте заявки на перевозку, которая подтверждается или исполняется перевозчиком. Причем подтверждение может выражаться как в проставлении на заявке штампа организации перевозчика и направление заявки по факсу обратно заказчику, так и просто указанием номера транспортного средства, ответом по электронной почте или по телефону.

В связи с этим возникают определенные сложности с доказыванием наличия заключенного между сторонами договора и его условий, особенно когда одна из сторон оспаривает заключенный договор.

Это в очередной раз подтверждает то, что практика нашла свое отражение в законодательстве, в связи с чем транспортное законодательство предусматривает, что заключение договора перевозки груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной установленного образца. При этом сама накладная не является договором. Она лишь является достаточным доказательством наличия между сторонами договорных отношений и условий договора перевозки. Отсутствие, утеря накладной или неправильно составленная накладная не влияют на действительность заключенного договора. В этом случае стороны могут доказывать наличие договора перевозки другими доступными им доказательствами.

Накладная составляется не в произвольной форме. Так в Беларуси для внутриреспубликанских договоров перевозки утверждены бланк товарно-транспортной накладной и правила ее заполнения. Для международных

перевозок имеются проформы, которые разрабатываются разными международными организациями.

При перевозке грузов водным или воздушным видами транспорта применяют один из двух видов договоров перевозки. Первый вид договора перевозки определяется документом под названием «чартер»: когда фрахтователем (грузовладельцем) и фрахтовщиком (судовладельцем) заключается договор фрахтования (аренды) судна. Предмет договора – морское, речное или воздушное судно.

Чартеры могут быть чистыми и открытыми. Чистый чартер подписывается без каких-либо изменений стандартной проформы. Все атрибуты груза содержатся в этом документе и задача продавца и его экспедитора состоит в том, чтобы сдать груз перевозчику в индивидуально-определенном виде, в полном соответствии с качественной и количественной характеристиками предмета договора. Открытый чартер – это проформа, в котором не указаны ни род груза, ни пункт назначения, то есть проформа документа, требующая внесение конкретных данных по перевозке.

Второй вид договора перевозки выступает как бронирование мест на судах полностью или частично и оформляется документом, называемым коносаментом для перевозки водным транспортом и авианакладной для перевозки воздушным транспортом.

В мировой практике перевозок водным транспортом широко используются типовые проформы чартеров, которые начали создаваться еще в 19-м веке. В XX в. разработка проформ сосредоточилась в двух организациях: в Британской палате судоходства, г. Лондон и в Балтийской и Международной конференции в г. Копенгаген (сегодня не конференция, а морской совет) (БИМКО). В настоящее время существует около 60 проформ рейсовых чартеров, которые были "изданы", "согласованы", "одобрены" или "рекомендованы" БИМКО. Использование типовых проформ является общепринятой нормой. Насчитывается около 100 проформ чартеров, только БИМКО принял более 50 форм чартеров.

Проформа чартера – типовой договор перевозки, разработанный с учетом вида груза и направления перевозок. Используя стандартную проформу, можно быстро (очень часто по межкомпьютерной связи, факсу) оформить фрахтовую сделку. В типовую проформу впечатывают «базисные» условия перевозки, характеристику фрахтуемого судна, наименование груза, нормы грузовых работ и т. д., а принципиальные отклонения от постатейных условий проформы и дополнения к ней выносятся в «аддендумы», которые являются дополнительными статьями к основному чартеру.

1.1.3. Системы международного таможенного транзита.

Понятие международного транзита содержится в ряде международных соглашений и конвенций. К ним относятся, в частности: Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ) в редакции 1994 г., Киотская конвенция, Конвенция МДП и др.

ГАТТ – международное соглашение, заключенное в 1947 году с целью восстановления экономики после . Основная цель – снижение барьеров в международной торговле. Таможенная процедура таможенного транзита закреплена в главе 22 ТК ЕАЭС.

CEMT/ECMT

Texte rédigé dans les deux langues officielles de la CEMT (1)
Text in the two official languages of the ECMT (1)

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS Secrétariat EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT Secretariat	CODE DU PAYS QUI DÉLIVRE L'AUTORISATION : CODE OF THE COUNTRY ISSUING THE LICENCE :	Désignation de l'autorité ou de l'organisme compétent Designation of the competent Organisation or Authority
---	--	---

AUTORISATION CEMT/ECMT LICENCE 2014 **N°**

relative au transport de marchandises effectué à titre professionnel par voie routière entre les pays Membres² de la
Conférence Européenne des Ministres des Transports.
for road haulage between the Member countries of the European Conference of Ministers of Transport².



est autorisé/this licence entitles :

- à transporter à titre professionnel des marchandises entre des points de chargement et de déchargement situés dans des pays Membres différents de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, au moyen d'un véhicule isolé ou d'un ensemble de véhicules couplés ;
- to carry goods by road for hire or reward between loading and unloading points situated in two different Member countries of the European Conference of Ministers of Transport, in a single vehicle or a combination of vehicles ;
- ainsi qu'à faire circuler ce ou ces véhicules à vide sur tous les territoires des pays Membres ;
- and to operate this or these vehicle(s) unladen throughout the territory of the Member countries ;



La présente autorisation est valable/This licence is valid

du/from⁴ _____ au/to⁴ _____

Fait à/Issued at _____ le/on the _____⁵

1. Les pays Membres ayant une ou plusieurs autres langues officielles pourront fournir la ou les traductions nécessaires des pages 1 et 2 à leurs transporteurs.
Member countries having one or more other official languages will be able to provide their hauliers with the translation(s) of pages 1 and 2 as required.

2. Albanie (AL), Allemagne (D), Arménie (ARM), Autriche (A), Azerbaïdjan (AZ), Bélarus (BY), Belgique (B), Bosnie-Herzégovine (BiH), Bulgarie (BG), Croatie (HR), Danemark (DK), Espagne (E), Estonie (EST), Finlande (FIN), France (F), Géorgie (GE), Grèce (GR), Hongrie (H), Irlande (IRL), Italie (I), Lettonie (LV), Liechtenstein (LI), Lituanie (LT), Luxembourg (L), ERY Macédoine (MK), Malte (M), Moldavie (MD), Monténégro (MNE), Norvège (N), Pays-Bas (NL), Pologne (PL), Portugal (P), République Slovaque (SK), République Tchèque (CZ), Roumanie (RO), Fédération de Russie (RUS), Royaume-Uni (UK), Serbie (SRB), Slovaquie (SLO), Suède (S), Suisse (CH), Turquie (TR), Ukraine (UA).

3. Le signe distinctif MK utilisé sur les autorisations de l'ERY Macédoine ne sous-entend pas la reconnaissance de sa validité par la Grèce.
The distinguishing sign MK on FYR Macedonia licences does not imply recognition by Greece of the validity of this sign.

4. En chiffres arabes (mois en toutes lettres) / Arabic figures (month to be written in letters and in full).

5. Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation.
Signature and stamp of the Organisation or Authority issuing the licence.

Рисунок Разрешение ЕКМТ/СЕМТ

Наличие таможенного транзита – возможность для декларанта – импортера оформлять товар не обязательно на первой таможне после границы, а на любом другом посту на территории таможенной территории

(территории ЕАЭС). В этом есть множество полезных факторов. Например, товары, ввезенные из Китая через Казахстан, российскому импортеру удобнее оформлять в России, отсрочка таможенных платежей, особенно если товар следует железнодорожным транспортом, выпуск в свободное обращение в таможене родной страны связан с доверием и неформальными связями, импортер может лично присутствовать при досмотре товара и т.д.. Грузы, которые перевозятся в режиме таможенного транзита, еще не выпущены в свободное обращение (не прошли таможенную очистку- по старой терминологии), поэтому нуждаются в особом режиме, который контролируют таможенные органы.

В соответствии со ст. 142 ТК ЕАЭС таможенный транзит - таможенная процедура, в соответствии с которой товары транспортируются от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру. В то же время таможенные органы должны быть уверены, что таможенные платежи будут уплачены по прибытию в пункт назначения или если товар будет утерян и не попадет в пункт назначения, то есть при выезде с первоначального таможенного поста (пункт начала таможенного транзита) необходима гарантия уплаты таможенных платежей – так называемое «обеспечение таможенного транзита».

Таможенный транзит производится только с разрешения таможенного органа. Для получения разрешения на таможенный транзит в таможенную подается транзитная таможенная декларация (ТД).

Таможенная процедура таможенного транзита применяется для транспортировки только по таможенной территории ЕАЭС иностранных товаров, не помещенных под иные таможенные процедуры, а также товаров ЕАЭС.

Срок таможенного транзита (ТК ЕАЭС Статья 144)

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита таможенный орган отправления устанавливает срок, в течение которого товары должны быть доставлены от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения (далее - срок таможенного транзита).

В отношении товаров, перевозимых железнодорожным транспортом, срок таможенного транзита устанавливается из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц, но не менее 7 календарных дней.

Иными видами транспорта, срок таможенного транзита устанавливается в соответствии с обычным сроком транспортировки товаров

исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута перевозки товаров, других условий перевозки, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя транспортного средства в соответствии с международными договорами государств-членов с третьей стороной, но не более предельного срока таможенного транзита. Предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета 2 тысячи километров за 1 месяц,

Конвенция МДП.

Для облегчения осуществления процедуры международного транзита была разработана и закреплена международно-правовыми средствами специальная система международного транзита на основе применения единого международного транзитного документа, представляющего собой одновременно и гарантию уплаты таможенных платежей. Эта система образовалась в результате принятия и применения «Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП («Конвенция МДП»), которая вступила в силу 20 марта 1978 г.

Участниками конвенции является большинство европейских стран, страны Азии, Африки и Америки. СССР присоединился к Конвенции МДП в 1982 году, в силу правопреемственности она действует сегодня в полном объеме на территории стран СНГ. Условия Конвенции МДП распространяются на воздушный транспорт.

Аббревиатура МДП переводится как «Международная дорога перевозок» и представляет собой перевод на русский язык аббревиатуры TIR (Transport international route), хорошо известной по соответствующим голубым табличкам «TIR» на грузовых автомобилях.



Рисунок Вид таблички, обозначающей перевозку по книжке МДП

Процедура МДП сама по себе достаточно популярна в мире и в Республике Беларусь. В Беларуси более 80% международных грузоперевозок автомобильным транспортом осуществляются с использованием процедуры МДП. В Европе эта процедура, напротив, не популярна. По оценке ряда специалистов, её использует всего 1 % европейских автоперевозчиков. Прочные позиции заняла общая транзитная процедура (процедура Т) –

европейская система международной доставки грузов автомобильным транспортом под таможенным контролем без использования книжки МДП.

В чем смысл процедуры МДП? Процедура МДП позволяет перевозить товары по странам, являющимся членами Конвенции МДП, без применения обеспечения уплаты таможенных платежей. Например, если груз следует, из Австрии в Россию. Перевозчик должен внести деньги (или заключить договор страхования) в Австрии, Германии, Польше, Белоруссии и России. Если таможенные платежи в каждой из этих стран равняются хотя бы 10000 долларов, перевозчик должен иметь возможность оплатить 40000 долларов. В 80-е годы платежные карты отсутствовали и возможности «безнала» были ограничены. Поэтому была придумана процедура, которая позволяла бы использовать один документ, как гарантию обеспечения уплаты таможенных платежей во всех странах, по которым следует машина с грузом.

Книжка МДП является таким документом. Открыв ее, перевозчику нет необходимости вносить обеспечение уплаты таможенных платежей. Ни в одной из стран, где он будет ехать. Если эти страны являются членами Конвенции МДП. В приведенном примере маршрута перевозчик, открыв одну книжку МДП, сможет беспрепятственно проехать по территории Австрии, Германии, Польши, Белоруссии и России. И ни на одной границе не вносить никаких денег в виде залога. Книжка МДП гарантирует уплату таможенным органам таможенных платежей в размере до 100 тысяч евро (по состоянию на 1 января 2020 года) в случае, если груз был утрачен (и соответственно, платежи в отношении этих товаров не взысканы). Книжка МДП представляет собой бумажный документ в виде парного комплекта листов, сшитого в желтую обложку. Одна пара листов используется для проезда по территории одной страны – белый лист используется при въезде в страну и отрывается в таможенном въезде (при экспорте – это таможенное отправление), а зеленый лист отрывается при доставке товара в таможенное назначение либо (в случае транзита) при выезде с территории страны.

Книжка МДП является документом строгого учета, поэтому в ней нумеруются все страницы и корешки к ним, а также специальный отрывной талон на случай изъятия книжки таможенными органами.

На титульном и каждом внутреннем листе должен быть поставлен штамп владельца автотранспортного средства.

Отрывная часть каждого листа представляет собой грузовой манифест, который составляется на языке страны отправления либо на английском, немецком или русском языках.

Все параметры груза (масса, объем и другие необходимые) приводятся в метрических единицах, стоимость груза – в валюте.

Рисунок Вид обложки книжки МДП

VOLET N° 2

1. **CARNET TIR** **GX80653162**

2. Bureau de douane de départ: **ZA Nossen**

3. Nom de l'organisation internationale: **R** International Road Transport Union

4. Titulaire du carnet: **ESPERLYBYNOMIE**

5. Pays de départ: **Deutschland**

6. Pays de destination: **Uzbekistan**

7. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) route(r): **AP 8866-S / A 7922-B-5**

8. Documents joints au manifeste: **CMR: 804 000 4745306**

9. Manifeste de marchandises: **MANIFESTE DE MARCHANDISES**

10. Nombre et nature des colis ou objets, désignation des marchandises:

1 Palette	A3 Overhead Scanner	90,00
14 Palettes	A3 High Speed Scanner	150,00
1 Palette	Chair + Computer Table (Bürostuhl + -tische)	530,00
1 Box	Chair + Computer Table (Bürostuhl + -tische)	90,00
1 Box	Book Binder (Buchbindemaschine)	250,00
1 Box	Paper cutter (Papierschneidemaschine)	250,00
Total: 19 Colli		1 423,00

11. Poids brut en kg: **1 423,00**

12. Tous les colis figurant sur le manifeste: **19**

13. Bureau de douane de départ: **Tashkent/UZ**

14. Bureau de douane: **Nossen, 29.03.2019**

15. Bureau de douane: **Nossen, 29.03.2019**

16. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

17. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

18. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

19. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

20. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

21. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

22. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

24. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

25. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

26. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

27. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

28. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

29. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

30. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

31. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

32. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

33. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

34. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

35. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

36. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

37. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

38. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

39. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

40. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

41. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

42. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

43. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

44. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

45. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

46. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

47. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

48. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

49. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

50. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

51. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

52. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

53. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

54. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

55. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

56. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

57. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

58. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

59. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

60. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

61. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

62. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

63. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

64. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

65. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

66. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

67. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

68. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

69. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

70. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

71. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

72. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

73. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

74. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

75. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

76. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

77. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

78. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

79. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

80. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

81. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

82. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

83. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

84. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

85. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

86. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

87. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

88. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

89. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

90. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

91. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

92. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

93. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

94. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

95. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

96. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

97. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

98. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

99. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

100. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane: **13.04.19**

Рисунок Вид белой страницы книжки МДП

Как устроена гарантийная система МДП?

Понятно, что страховой пул в размере 100 тысяч Евро на одну книжку МДП должен кем-то гарантироваться. Гарантийная система МДП двухуровневая. Верхний уровень – МСАТ, располагающийся в Женеве, (www.igu.org), второй уровень – национальные гарантийные ассоциации, которые размещаются в каждой из стран Конвенции МДП. В Республике Беларусь такой ассоциацией является БАМАП (Белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков).

МСАТ представляет собой центральный офис, с функциями основного гаранта, также МСАТ печатает книжки МДП. Национальные ассоциации осуществляют допуск перевозчиков к процедуре МДП и в случае недовозки товаров, перемещаемых с использованием процедуры МДП (независимо из какой страны перевозчик), на территории страны, где располагается ассоциация, уплачивает таможенные платежи, которые подлежали бы уплате, если бы груз был успешно доставлен и растаможен. То есть, в случае, например, если груз назначением в Россию, перемещаясь по процедуре МДП по территории Республики Беларусь, где-либо пропал (похищен, утрачен), то ответственность за возмещение российской таможене неуплаченных платежей несет как перевозчик, так и национальная гарантийная ассоциация на

территории Республики Беларусь (БАМАП). Гарантирующая ассоциация также осуществляет ряд иных функций – выдает и принимает использованные книжки МДП, принимает решение о включении организации-перевозчика в члены БАМАП, участвует в допуске перевозчика к процедуре МДП.

Порядок использования книжки МДП.

Рассмотрим на примере Республики Беларусь частный случай использования книжки МДП. Предположим, груз едет из Варшавы (Польша) назначением в Гомель (Беларусь). В Польше перевозчик заполняет обложку книжки, где вписывает сведения о себе и основные сведения об этой грузоперевозке.

После загрузки на основании международной товарно-накладной CMR перевозчик заполняет грузовой манифест, где указывает описание перемещаемого груза. Сведения в грузовом манифесте дублируются во всех отрывных листах книжки МДП. То есть таможенник в любой другой стране увидит в этой книжке МДП те же сведения о грузе, что увидел таможенник страны, где перевозка началась.

В нашем случае книжку МДП откроет та польская таможня, где находится отправитель товаров, т. е. Варшавская таможня. Она оторвет белый лист из первой пары листов книжки МДП и внесет соответствующие отметки в корешок, оставшийся от этого белого листа. Пограничная таможня Польши через которую товар вывозится с территории Польши оторвет зеленый лист. Для территории Польши эта перевозка считается завершенной. Следует иметь в виду, что завершение перевозки осуществляется при соблюдении ряда условий, которые касаются доставки груза (целостность пломб, отсутствие изменений в документах и пр.).

При ввозе товара через Брестскую таможню действия белорусских таможенников по сути аналогичны действиям польских таможенников. Отметим, что по корешкам от предыдущей пары листов таможенник в Бресте легко может проследить, завершена ли должным образом эта перевозка на территории Польши. При соблюдении условий грузоперевозки, целостности пломб и документов, Брестская таможня отрывает белый лист следующей пары листов книжки МДП и вносит соответствующие отметки в корешок. Таможня устанавливает перевозчику место и срок доставки товаров (например, Гомельская таможня). В таможне Бреста данная перевозка остается на контроле до момента получения информации от таможни назначения (Гомельской) о ее надлежащем завершении. В белорусской таможне для контроля за транзитом товаров используется АСКДТ – автоматизированная система контроля за доставкой товаров. По прибытии в

Гомельскую таможенную перевозчик предъявляет груз и документы на него. Таможенник проверяет соблюдение срока доставки груза, целостность пломб и документов и отрывает зеленый лист книжки МДП, в корешке от которого проставляет сведения о доставке. С этого момента перевозка по этой книжке МДП считается завершённой. Следует отметить, что на всем этапе этой грузоперевозки таможенниками ставятся отметки и в других документах, которые предъявляются вместе с книжкой МДП – товарно-накладная CMR, счет-фактура (invoice) и т. д.

Так выглядит перевозка с использованием книжки МДП. Перевозчик нигде не платил обеспечение уплаты платежей, не заключал договоров страхования и прочее. Эта система удобна и для таможенников – книжка МДП позволяет отследить всю цепь грузоперевозки – от отправителя до грузополучателя.

Таким образом Книжка МДП является таможенным документом, по которому осуществляется контроль за доставкой грузов, перевозимых в грузовых автомобилях и в контейнерах под таможенными печатями и пломбами таможенной страны отправления до таможенной страны назначения. Применение книжки МДП освобождает перевозчика от уплаты залоговых сумм, пошлин и сборов, а также, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможнях. В результате применения этих документов повышается оперативность перевозок, сокращаются транспортные расходы.

Справочно. Что означает «обеспечение уплаты таможенных платежей»?

Таможенные платежи – обязательные платежи в бюджет страны, который взимается таможенными органами в связи с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу (экспортные, импортные, специальные, антидемпинговые, таможенные сборы, акцизы)

Обеспечение уплаты таможенных пошлин означает то, что выпуск груза с таможенного поста осуществляется без фактической оплаты декларантом. Эта процедура возможна только под определённые гарантии того, что все задолженности будут погашены, но с некоторой отсрочкой. Значение термина подробнее описано в официальном документе – ТК ЕАЭС (главы 6 – 11).

Некоторые отличительные особенности использования книжки МДП: Книжка МДП не может использоваться для перевозки крепкого алкоголя и табачных изделий.

При перевозке по книжке МДП в случаях, если есть основания полагать, что товар не будет доставлен, таможня все же может применить определенную дополнительную меру – таможенное сопровождение

(физическое сопровождение груза должностным лицом таможни, статья 23 Конвенции МДП).

Книжка МДП используется для перевозки одной партии товаров автомобильным транспортом, одна книжка МДП не может быть использована многократно. При этом книжка МДП допускает доставку груза нескольким получателям (до трех).

Если выпуск груза оформляется на границе и пограничная таможня выполняет функции таможни отправления, отрываются два листа книжки МДП. В дальнейшем при пересечении границ стран, проезжаемых транзитом, следующие нечетные и четные листы книжки отрываются, соответственно, при въезде и выезде из страны.

По прибытии в пункт назначения перед выгрузкой книжка МДП предъявляется таможене для оформления и снятия таможенных наложений (пломб, печати) грузового кузова автомобиля. При этом, как и ранее, водитель должен проследить за правильным изъятием отрывного листа и проставлением отметок и штампов в корешке книжки.

Международные таможенные конвенции по унификации и гармонизации таможенной политики.

На современном этапе ни одна страна не способна развиваться изолированно. Установление и развитие международных отношений в таможенной сфере является одним из главных элементов процесса укрепления функциональных возможностей таможенных администраций. Поэтому наибольшую роль в таможенном правовом регулировании играют международные договоры, межгосударственные соглашения, содержащие общеобязательные правила поведения, практики таможенного контроля и таможенного оформления при осуществлении экспортно-импортных операций операторов ВЭД.

Проблемой создания унифицированного механизма таможенного оформления, упорядочения таможенных процедур и контроля над ввозом, вывозом и перемещением товаров по таможенной территории активно занимаются многие международные организации. Кроме ВТО (Всемирная торговая организация) этими проблемами занимаются ЮНКТАД (Конвенция ООН по торговле и развитию), всемирная таможенная организация (ВТАМО), европейская экономическая комиссия.

Конвенция – это международное соглашение регулирующее отношение между его участниками по реализации тех или иных вопросов таможенного дела в их взаимных интересах. Основная цель таможенных конвенций: снижение таможенных пошлин на товары импортируемые из стран участниц

и облегчение прохождения ими таможенных формальностей как в стране экспортере, так и в стране импортере.

Существует ряд региональных таможенных конвенций, например, «Северная» или «Скандинавская», существенно упрощающая передвижение грузов между Финляндией, Швецией и Норвегией; единое таможенное пространство ЕС; существующий более 100 лет «Бенилюкс» и другие.

Таможенная талонная книжка Карнет де пассаж является международным таможенным документом, установленным «Таможенной конвенцией, касающейся временного ввоза автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях» от 18 мая 1956 г. На ее основе осуществляется и контролируется временный ввоз и вывоз иностранных автотранспортных средств без уплаты таможенных налогов и сборов в страны и из стран, требующих предъявления этого документа.

Применение Карнета де пассаж позволяет избежать указанных расходов, значительно сократить время простоя автотранспортных средств на границе на проведение таможенных формальностей и, в конечном счете, снизить транспортные издержки. Карнет де пассаж используется при въезде в Турцию, Иран, Сирию, Иорданию.

Карнет де Пассаж – это таможенный документ, который представляет из себя книжку из 5, 10 или 25 бланков. Смысл в том, что некоторые страны, среди которых встречаются такие развитые как Австралия, не такие уж развитые – как ЮАР или Венесуэла, и совсем не развитые – как Парагвай, Сенегал или Кения, требуют внесения таможенной стоимости мотоцикла или автомобиля при въезде на их территорию. Это обусловлено тем, что они опасаются, что иностранец продаст свое транспортное средство внутри страны и не заплатит пошлины. Внесение крупной суммы на время въезда в страну в незнакомой стране никому и никогда было не интересно, и поэтому в 1956 году создали такой документ как Карнет де Пассаж. Смысл этой таможенной книжки сводится к тому, что иностранец один раз вносит залог в размере таможенной стоимости мотоцикла или автомобиля у себя дома, получаете Карнет де Пассаж и едет по всему миру без проблем, предъявляя на границах Карнет и собирая штампы на таможенных. А по возвращении в родную страну предъявляет уже проштампованный Карнет той организации, которая ее выдала, и получает свои деньги назад. Это сильно облегчает жизнь путешественника, поскольку в ряде стран Карнет де Пассаж не обязателен, но позволяет значительно сэкономить время на таможенное оформление: это такие страны как Замбия, Чили, Аргентина и т.д.

Экспедиторы, обслуживающие выставки за рубежом, временно ввозившие в иностранные государства какое-либо профессиональное оборудование, инструменты и предметы, сталкивались с определенными трудностями и потерями времени.

С 1961г. эти вопросы успешно регулируются международной системой карнетов АТА

Таможенная конвенция о карнете АТА для временного беспошлинного ввоза товаров (Конвенция АТА, 1961 г.) предусматривает использование единого международного таможенного документа – карнета АТА (Carnet A.T.A.) в условиях режима временного ввоза товаров. А.Т.А - составлена из первых букв словосочетаний «Admission Temporaire» (фр.) и «Temporary Admission» (англ.), обозначающих термин «временный ввоз».

Карнет АТА – паспорт или карточка на груз, является стандартным международным документом, подтверждающим правомерность пересечения таможенных границ зарубежных государств и позволяющим идентифицировать временно ввозимые товары. Он используется взамен таможенной декларации. Одновременно карнет выполняет функцию финансового гарантийного обязательства перед таможенными органами страны ввоза продукции по уплате импортных пошлин и налогов в случае недоставки грузов по назначению.

Карнет АТА выдается торгово-промышленной палатой страны, из которой временно вывозится товар и в которую он должен быть ввезен обратно. Белорусская торгово-промышленная палата является 60-м членом системы АТА по решению Всемирного Совета по карнетам АТА при Всемирной Федерации Палат и выступает в роли гарантирующей ассоциации, выдающей на территории Республики Беларусь карнеты АТА.

Карнет АТА состоит из обложки и нескольких несброшюрованных листов разного цвета, в которых содержится информация о его держателе, товаре, целях использования товара, маршруте путешествия и др.

Процедура получения карнета АТА занимает значительно меньше времени, нежели прохождение всех таможенных формальностей.

На таможенном пункте из карнета вырывается лист соответствующего цвета (ваучер), который остается у таможенных органов. На других листках (корешках), которые сохраняются в карнете АТА, представителем таможни делаются отметки. После осуществления всех операций с карнетом АТА или по истечению срока его действия держатель карнета АТА должен вернуть документ в выдавшую его торгово-промышленную палату.

Товары, в отношении которых можно применить карнет АТА:

- специальное кино и телетехника, оборудование теле-радио и медийных компаний, а также вспомогательные устройства;
- монтажное, испытательное, пусковое, контролирующее и проверочное оборудование для ремонта и ТО автотранспорта;
- бизнес-оборудование, устройства и гаджеты (ПК, аудио/видео устройства);
- медоборудование и инструменты;
- устройства и приспособления для фотосъемки (фотоаппараты, экспонометры, оптика, треноги, аккумуляторные батареи, зарядные устройства, мониторы, светотехника и т. п.);
- продукция, необходимая для показа и обустройства экспозиции на выставках и различных форумах;
- разные виды многооборотной тары.

Условия на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика

На рынке транспортных услуг Беларуси, присутствует огромное число как иностранных, так и отечественных предприятий, компаний и организации перевозчиков. Среди организаций, оказывающих услуги по перевозке и экспедированию есть организации, которые имеют статус «таможенный перевозчик».

Таможенный перевозчик- это вид деятельности в области таможенного дела по перевозке товаров (находящихся под таможенным контролем) в пределах таможенной территории ЕАЭС.

В соответствии с главой 56 ТК ЕАЭС Таможенным перевозчиком может быть юридическое лицо государства-члена ЕАЭС, получившее лицензию на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика и включенного в реестр таможенных перевозчиков.

Деятельность в качестве таможенного перевозчика привлекает многие транспортные организации, занимающиеся международными перевозками. Такой статус позволяет заинтересовать больше клиентов, в частности, благодаря возможности не предоставлять обеспечение уплаты таможенных платежей при транзитной перевозке товаров. В чем сущность этих понятий? Выше упоминалось о сущности таможенного транзита и необходимости гарантия уплаты таможенных платежей при перемещении импортных товаров по территории ЕАЭС – так называемое «обеспечение таможенного транзита».

Перевозчик, который не имеет статуса таможенного перевозчика, обязан внести финансовые средства или заключить договор поручительства

или каждый раз при осуществлении грузоперевозки предоставлять банковскую гарантию. Это очень некомфортно. Поэтому появился «институт таможенного перевозчика», цель которого сделать деятельность таможенных перевозчиков доступнее и способствовать ускорению продвижения товаров по территории ЕАЭС.

С присвоением статуса таможенный перевозчик транспортное предприятие получает возможность перевозить товары по территории ЕАЭС без применения мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита в сравнении с обеспечением уплаты таможенных пошлин и налогов на товары иностранного происхождения, а также отказаться от таможенного сопровождения. Применение статуса таможенного перевозчика и использование возможностей института таможенных перевозчиков является альтернативой оформлению книжки МДП для перевозчиков, преимущественно использующих перевозки по территории стран – членов ЕАЭС автомобилями с низкими экологическими классами или мультимодальные перевозки. Преимущества и недостатки статуса таможенного перевозчика приведены в таблице.

Таблица Преимущества и недостатки статуса таможенного перевозчика перед МДП

Основные преимущества	Основные недостатки
мультимодальность (использование в перевозке любого вида транспорта, кроме трубопроводного)	ограничение по странам использования (только в пределах государств - членов ЕАЭС)
включение в реестр таможенных перевозчиков осуществляет только ГТК Беларуси (без участия национального объединения)	наличие опыта работы на рынке перевозок не менее 2-х лет
не требуется конвоирование (таможенное сопровождение) дорогих грузов, платежи по которым превышают 100 тыс. евро (предел гарантии перед таможенными органами не менее 200 тыс. евро)	наличие возможности предоставить таможенному органу обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не менее 200 тыс. евро
использование для международной перевозки автомобилей, не отвечающих экологическим и техническим европейским требованиям (на территории ЕАЭС)	необходимость наличия и использования информационных систем, информационных технологий

Статус таможенного перевозчика подтверждается свидетельством о включении в реестр таможенных перевозчиков, которое выдается в Беларуси Государственным таможенным комитетом Республики Беларусь (ГТК РБ). Срок действия свидетельства не ограничивается.

При помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита статус таможенного перевозчика может подтверждаться без предоставления документа, т.к. сведения о таком документе могут быть получены таможенным органом из информационных систем таможенных органов, что предусмотрено ТК ЕАЭС.

Таможенный перевозчик должен располагать возможностью ежегодно подтвердить обеспечение уплаты таможенных платежей любым из способов: банковская гарантия, денежные средства, договор поручительства.

Порядок включения в реестр таможенных перевозчиков определен Указом Президента Республики Беларусь от 18 июля 2011 г. № 319 «О некоторых вопросах таможенного регулирования, об осуществлении деятельности в сфере таможенного дела и уполномоченных экономических операторах». Для получения свидетельства таможенного перевозчика необходимо подать в ГТК РБ заявление по форме, установленной Указом № 319.

К заявлению прилагаются:

- копия устава или иного учредительного документа (с имеющимися изменениями и дополнениями);
- свидетельство о государственной регистрации (копия);
- копия специального разрешения (лицензии) на осуществление деятельности в области автомобильного транспорта;
- документы, подтверждающие осуществление деятельности по перевозке не менее 2-х лет на момент обращения с заявлением;
- документы, подтверждающие нахождение в собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении, аренде используемых для перевозки товаров транспортных средств, в том числе, пригодных для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями (свидетельства о регистрации транспортных средств, договоры аренды, лизинга и т.п.);
- список транспортных средств с указанием их регистрационных номеров, которые предполагается использовать при осуществлении деятельности в качестве таможенного перевозчика;
- договор с разработчиками информационных систем, информационных технологий и средств их обеспечения на их сопровождение. Наличие информационной системы, обеспечивающей

отслеживание перемещение автотранспортных средств, является обязательным для статуса таможенного перевозчика. Программный продукт также должен соответствовать требованиям законодательства Республики Беларусь.

Кроме прилагаемых к заявлению документов для включения в реестр таможенных перевозчиков рассматриваются и учитываются дополнительные факторы:

- предоставление заявителем обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов на сумму, эквивалентную не менее чем 200 тыс. евро;
- отсутствие на день обращения в таможенный орган неисполненной обязанности по уплате таможенных платежей, пеней;
- отсутствие фактов привлечения в течение одного года до дня обращения в таможенный орган к административной ответственности за правонарушения в сфере таможенного дела, определенные законодательством государств – членов ЕАЭС.

После рассмотрения и принятия положительного решения ГТК РБ включают заявителя в Общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивают их периодическую публикацию с использованием информационных технологий. Комиссия ЕАЭС на основании реестров, ведущихся таможенными органами, формирует общий реестр таможенных перевозчиков и обеспечивает его публикацию не реже 1 раза в квартал (сайт www.tsouz.ru).

Статус таможенных перевозчиков подтверждается документом по форме, определенной решением ЕАЭС.

Транспортные услуги организации могут выходить за рамки статуса таможенного перевозчика. Транспортная организация может заниматься и просто международными перевозками грузов.

Важным является еще и то что таможенный перевозчик должен:

- вести учет товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, и представлять таможенным органам отчетность о перевозке (транспортировке) таких товаров, в том числе с использованием информационных технологий, в соответствии с законодательством ЕАЭС;
- исполнять обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин не позднее последнего дня срока, указанного в уведомлении, направленном таможенным органом;

– должен предъявлять на таможне свидетельство и под ее контролем заниматься перевозкой груза, но при этом каждый год единовременно вносить таможенные пошлины и налоги на сумму не менее 200 000 евро.

Крупному транспортному бизнесу выгодно находиться в статусе таможенного перевозчика, так как статус таможенного перевозчика позволяет перевозить товары по всей территории ЕАЭС имея доверие таможенных органов, соответственно отсутствуют непредвиденные издержки на таможенные пошлины, на таможенное сопровождение, на налоги импортной продукции. Отсутствуют траты на таможенное сопровождение, экономятся не только деньги, но и время.

Как пример, одна из самых востребованных и услуг таможенного перевозчика – перевозка с одного внутреннего таможенного поста (т/п) на другой внутренний пост груза, еще не выпущенного в свободное обращение. Подобные ситуации возникают довольно часто: груз ошибочно был доставлен на не тот таможенный пост, или же оказывается, что у таможенного просто нет возможности обработать определённый тип груза, например, этот таможенный пост не работает с ADR или акцизными грузами. В таком случае перед владельцем груза стоят две задачи: быстро найти транспорт и предоставить ГТК обеспечение уплаты таможенных платежей, не забыв при этом оформить весь пакет документов для внутреннего таможенного транзита. Можно, конечно, заняться этим самому владельцу груза или его экспедитору и потерять уйму времени и сил. А груз будет лежать на таможенном складе за который надо платить. А можно просто выбрать таможенного перевозчика, который уже давно гарантировал за клиента (и за других своих клиентов) уплату таможенных сборов, знаком с тонкостями внутритаможенного транзита, сформирует транзитные и транспортные документы и, наконец, действительно довезет груз до нужного поста.

Его услуги обойдутся дороже, чем услуги простого перевозчика, но это объяснимо: таможенный перевозчик уже заплатил за гарантию в ГТК. Он одновременно решает задачу таможенного оформления и перевозки «проблемного» груза, который, хотя и прибыл в ЕАЭС, но не может быть выпущен в свободное обращение.

Привлекать таможенного перевозчика выгодно в случаях:

1. Стоимость груза превышает стоимость гарантии по книжке МДП. Банковская гарантия позволяет таможенному перевозчику освободиться от таможенного сопровождения даже дорогостоящих грузов и беспрепятственно осуществлять перевозки в течение целого года.

При каждой грузоперевозке ценного товара обычному перевозчику придется подтверждать обеспечение в виде денежного залога, банковской гарантии или договора поручительства;

2. Особенности груза вынуждают следовать под таможенным конвоем, что часто бывает на белорусской границе (получатель и эли его экспедитор не может ничего планировать, теряет время и платит много лишних денег);

3. До перевозки таможня требует гарантии уплаты таможенных платежей. При этом ставка НДС для транзита составляет 20 %. Для обеспечения транзита владелец этот налог вместе с пошлиной оплатит до перевозки, а когда груз прибудет на СВХ, возвратят только 18%, а часть средств «зависнет».

К таможенному перевозчику целесообразно обратиться в случае перевозки сборного груза и места доставки расположены в разных таможнях, а также когда надо перевезти груз с одного СВХ на другой в пределах ЕАЭС.

4. Возможность мультимодальных перевозок. У таможенного перевозчика есть некое преимущество использования во время перевозок различных видов транспорта. Следовательно, он может осуществить ввоз продукции воздушным транспортом таможенного перевозчика, а далее воспользоваться автотранспортом.

5. Возможность разумного использования автопарка. Когда происходит грузоперевозка по процедуре МДП, перевозчик должен строго соблюдать соответствие его автотранспорта требованиям, выдвигаемыми теми или иными государствами. Европейские страны жестко контролируют соблюдение экологических требований к транспорту, въезжающих на их территорию.

Но если перевозчик имеет статус таможенного перевозчика, он может использовать на территории стран ЕАЭС далеко не новый транспорт, которым запрещен въезд в европейские страны. Так часто поступают перевозчики, имеющие и статус таможенного перевозчика и допуск к МДП. Автомобили, отвечающие европейским стандартам (Евро 5, 6), ездят за товаром в европейские страны, далее, к примеру, груз отгружают в Беларусь, а позже товар старым МАЗом таможенного перевозчика перевозят в место назначения в России. Т.е. перевозчик, эксплуатируя дорогой транспорт по дорогам Европы, сохраняет автомобили в хорошем состоянии, при этом более старых представителей автопарка он использует на перевозки внутри страны.

6. Возможность перевозок своих (и привлеченных) грузов из портов. Перевозчикам, которые имеют свои автомобили и постоянные поставки

грузов, пребывающие в морские порты, очень удобно перевозить не только свои товары, но и привлеченные товары третьих лиц. При имеющемся статусе таможенного перевозчика, перевозчик забирает из порта свой контейнер и увозит его в таможню назначения. Часто для таких перевозок используют громадные американские грузовые машины, не годящиеся для поездок в европейские страны

1.1.4. Экономический риск как объект управления.

Существует множество источников, свидетельствующих о неоднозначности толкования понятия «риск» в различных сферах деятельности. Риск представляется и как мера опасности, и как вероятность неблагоприятного события, и как деятельность в условиях неопределенности; что оценивается риск через величину возможных потерь (материальных, информационных, людских и других).

И, конечно же, в итоге величина риска определяется величиной возможного ущерба даже тогда, когда на это нет прямых указаний. Ущерб имеется в виду и когда риск определяется относительно, или числом погибших; и если речь идет только лишь о вероятности проявления неблагоприятного события.

При этом в экономических исследованиях, прежде всего, подразумевается стоимостной ущерб, поскольку практически любую потерю возможно выразить в стоимостном эквиваленте, будь то разрушение природной средой, либо потери информации и другое. Однако нет четкого отрицания в том, что ущерб нельзя не измерить натуральными показателями.

При равенстве ущерба нулю с наступлением неблагоприятного события, включая ошибки в управлении, отмечается, что объект не подвергается риску. Аналогичная ситуация имеет место и при нулевой вероятности наступления данного события; даже при том, что возможный ущерб был бы огромен.

Ситуация воспринимается как опасная, или рисковая только в тех случаях, когда вероятность неблагоприятного события и возможный с ним ущерб отличны от нулевого показателя. Здесь может быть и ситуация, не поддающаяся точной оценке, так как ущерб достаточно велик, то в качестве меры риска принимают только одну вероятность наступления этого события.

Подобное толкование риска либо стоимостью ущерба и вероятностью наступления неблагоприятного события; либо только вероятностью возникновения события, – определило общее для видов деятельности понимание принципов, приемов анализа риска и его исследования, а также помогло выявить подходы к принятию управленческих решений, которые

направлены на снижение или предотвращение риска неблагоприятных событий, а следовательно, и возможного ущерба от них.

Количественная мера риска R как правило определяется из **закона распределения ущерба**. Математическим языком, мера риска может быть представлена некоторой числовой функцией на множестве случайных величин ущербов, величина которых позволяет судить об уровне и значимости рисков.

При стоимостном выражении ущерба мера риска выражается денежной суммой, которую целесообразно зарезервировать для его покрытия. В качестве меры риска применяются показатели, учитывающие обе характеристики закона распределения ущерба, а именно вероятности его наступления и размеры.

Наиболее распространенной мерой риска выступает показатель среднего риска (среднего ущерба), рассчитываемый по форме:

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n P_i X_i$$

\bar{R} – количественная мера риска, средний риск, выражаемая в тех же показателях, что и ущерб;

P_i – вероятность наступления ущерба размера X_i в результате наступления какого-либо неблагоприятного события (группы события);

X_i – величина ущерба, выраженная в соответствующих показателях (в экономике – в стоимостном выражении);

n – число возможных вариантов ущербов, которые могут иметь место при наступлении неблагоприятного события, включая и нулевой ущерб.

В предположении о непрерывной зависимости вероятности P от значений ущерба x , $P = P(x)$, можно представить и интегральную форму:

$$\bar{R} = \int_0^{\infty} xP(x)dx$$

В случае более широкого понимания, когда ущерб может наступать вследствие различных неблагоприятных и независимых между собой событий, средний риск определяется по формуле:

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m P_{ij} X_i$$

P_{ij} – вероятность получения ущерба X_i при наступлении события j -го типа, определяется как условная вероятность согласно следующему выражению

$$P_{ij} = P_j P_i(j)$$

P_j – безусловная вероятность наступления неблагоприятного события j -го типа;

$P_i(j)$ – условная вероятность получения ущерба X_i при наступлении события j -го типа.

При условии, что ущербы от различных событий измеряются по одной шкале (к примеру, в стоимостном выражении), с учетом для определения величины среднего риска, осуществив подстановку, можно применить формулу:

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m P_j P_i(j) X_i$$

Вероятность P_j может рассматриваться как вероятность проявления j -го сценария развития ситуации, характеризующегося соответствующими ему условиями жизнедеятельности объекта. При этом предполагается, что с реализацией этого сценария условный закон распределения ущерба определяется вероятностями $P_i(j)$.

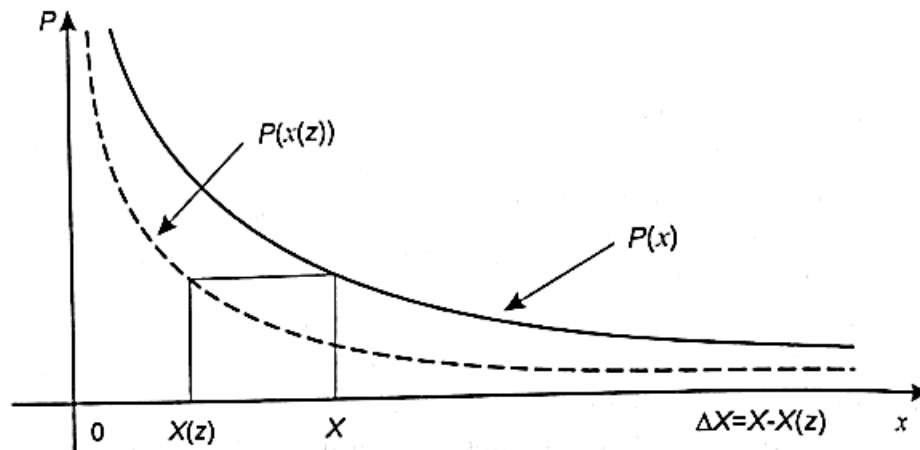
Все приведенные (выше) выражения определяют величину среднего риска вне зависимости от деятельности объекта, подвергающегося определенной опасности. В общем случае выделяют два вида такой деятельности.

Во-первых, проявление неблагоприятного события не связано с результатами деятельности объекта, и он может лишь принять меры с целью уменьшения потерь от события (имеются в виду защитные меры), в том числе и избежать ситуации, в которой это событие более вероятно, или повлиять на возможность его появления. В научной литературе риски таких событий получили название «чистых рисков». Как правило, такие меры, связаны с определенными затратами. В таком случае в формуле среднего риска следует увязать вероятность появления ущерба $P_i(j)$ с произведенными затратами на его предотвращение (снижение). В этом случае воспользуемся выражением:

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m P_j P_i(j, z_j) X_i$$

$P_i(j, z_j)$ – условная вероятность возникновения ущерба X_i при наступлении неблагоприятного события j -го типа и осуществления защитных мероприятий от него с затратами z_j .

Различия в этих выражениях изображается графически.



Сопоставление законов распределения ущерба при осуществлении и неосуществлении защитных мероприятий:

$P(x)$ – распределение вероятностей ущерба при отсутствии защитных мероприятий;

$P(x(z))$ – распределение при принятии защитных мер, в результате которых ущерб с уровня X снижается до уровня $X(z)$;

$\Delta X = X - X(z)$ – снижение величины ущерба при принятии защитных мер z , $P(x) = P(x(z))$.

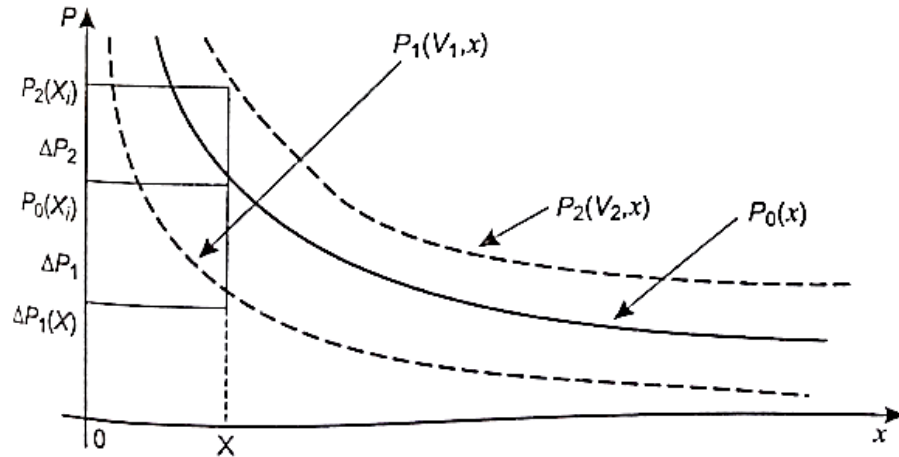
Во-вторых, результаты деятельности объекта могут зависеть от ситуации, в которой он находится. При этом разные ситуации характеризуются разными уровнями результатов и рисков. В этом случае объект может занять активную позицию по отношению к неблагоприятному событию и, например, рассчитывая получить дополнительные преимущества, выигрыш, участия в азартных играх, вкладывая капитал в более рискованные, но и более прибыльные проекты и т.п. Другой пример подобных действий связан с избеганием риска при осуществлении предпринимательской деятельности (вкладывание капитала в безрисковые проекты, например, в государственный банк с гарантированной, фиксированной, но относительно небольшой нормой прибыли и т.п.). При этом объект может также применять и защитные меры по снижению ущерба.

Выбор ситуации обычно рассматривается как субъективное решение, зависящее от отношения объекта к риску, ожидаемому выигрышу при наступлении неблагоприятного события и других факторов. Подобного рода риски получили название «спекулятивные риски». С учетом возможности такого выбора величину среднего риска можно определить на основании следующего выражения:

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m g_{ij}(V) P_j P_i(j, z_j) X_i$$

$g_{ij}(V)$ – вероятность выбора объектом ситуации, характеризующейся вероятностью наступления неблагоприятного события $P_i(j, z_j)$, в свою очередь, зависящим от принятых мер по защите z_j .

Особенностью подхода к определению риска на изложенной основе может быть представлено графическое изображение:



Законы распределения ущерба при возможности и невозможности выбора объектом ситуации.

$P_0(x)$ – закон распределения ущерба при отсутствии выбора ситуации;

$P_1(V_1, x)$ – закон распределения ущерба при менее рискованной ситуации;

$P_2(X)$ – вероятность появления ущерба X в каждой из рассматриваемых ситуаций;

$$\Delta P_1 = P_1(X) - P_0(X);$$

$\Delta P_2 = P_2(X) - P_0(X)$. – приросты вероятностей ущерба при выборе соответствующих ситуаций;

V_1, V_2 – наборы факторов, определяющих целесообразность перехода объекта от ситуации 0 к ситуациям 1 и 2.

Однако при факторах V_1 объект выбирает ситуацию с меньшим риском (по вероятности появления ущерба X), а при факторах V_2 – с большим риском возможного ущерба.

Из сравнения графиков следует, что подходы к оценке не зависят от величины среднего риска – чистого или спекулятивного. И в том и в другом случаях этот показатель оценивается на основе распределения вероятностей ущерба, соответствующей рискованной ситуации. В следствии этого, выражение

$$\bar{R} = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m g_{ij}(V) P_j P_i(j, z_j) X_i$$

Может рассматриваться в качестве общей формулы для оценки величины среднего риска, учитывающей все возможные определяющие его факторы и условия.

Вместе с тем, следует отметить, что кроме среднего риска, в качестве меры риска могут быть выбраны и другие показатели, в той или иной мере характеризующие возможный ущерб и закон его распределения. К их числу относят квантили и различные показатели волатильности, которые могут быть использованы при сопоставлении рисков, соответствующих различным ситуациям, а также при принятии решений по выбору рациональной стратегии предпринимательской деятельности.

В общем случае, под квантилем, соответствующим доверительной вероятности α , понимается уровень ущерба, вероятность превышения которого равна α (а соответственно вероятность непревышения равна $1-\alpha$). То есть квантиль $X_\alpha = \inf \{x : F(x) \geq 1 - \alpha\}$ при этом $F(w) = P(x < w)$ – функция распределения потерь x .

В финансовой сфере квантиль X_α при достаточно малых значениях $\alpha=0,01 - 0,05$ обозначают термином VaR (value at risk). Это значение характеризует верхнюю оценку капитала, который объект может потерять при неблагоприятных ситуациях с относительно малой вероятностью α , которой можно на практике пренебречь.

При нормальном законе распределения ущерба x со средним \bar{R} и среднеквадратическим отклонением σ_x величина VaR_α для заданной вероятности α можно определить на основании следующего выражения

$$VaR_\alpha(x) = \bar{R} + t_{1-\alpha} \cdot \sigma_x$$

$t_{1-\alpha}$ – квантиль стандартного нормального распределения $N(0,1)$ уровня $1-\alpha$.

Показатели волатильности используются в качестве меры риска, когда опасность возникновения ущерба связывается с изменением условий функционирования объекта по сравнению с ожидаемыми. К примеру, объект ориентируется в своей деятельности на ожидаемый уровень спроса на выпускаемую им продукцию. Отклонения реального значения спроса от ожидаемого влечет за собой определенные потери для объекта (потери прибыли в случае превышения реального спроса над объемом выпуска или дополнительные издержки производства нереализованной продукции в противоположной ситуации). На финансовых рынках, при продаже или покупке акций в одном случае такие отклонения могут характеризовать убытки, вызванные ошибкой в оценке цены, а в другом – дополнительный (спекулятивный) доход. Например, при продаже акций в случае снижения

рыночной цены на акции имеет место убыток, а при их покупке – доход в виде экономии средств. При покупке акций ситуация обратная.

Мерой риска в этих случаях могут выступать:

- дисперсия показателя;
- полудисперсия, выражающая меру разброса только тех показателей, которые меньше, скажем, среднего

$$SV(x) = M(\min(0, x - M(x))^2) = \frac{1}{N-1} \sum_{i=1}^N (\min(0, x_i - M(x))^2)$$

– абсолютное отклонение, представляющее собой математическое ожидание абсолютных значений отклонений от среднего

$$AD(x) = M(|x - M(x)|) = \frac{1}{N-1} \sum_{i=1}^N |x_i - \bar{x}|$$

Нижний частный момент n-го порядка

$$LPM_n = M(\min(0, x - x_i))^n = \frac{1}{N-1} \sum_{i=1}^N (\min(0, \bar{x} - x_i))^n$$

Где \bar{x} – «эталон» сопоставления уровня потерь.

Несложно заметить, что при $n=2$ и \bar{x} выражение характеризует полудисперсию.

Показатели волатильности по своему содержанию являются по своему содержанию косвенными мерами риска. В финансовой сфере в качестве таких мер часто используются коэффициенты бета, дельта, гамма и другие, характеризующие степени чувствительности активов, производных финансовых инструментов с фиксированным доходом к рыночному риску. В частности коэффициент бета представляет собой меру чувствительности доходности какого-либо актива (портфеля активов) в сравнении со средней доходностью рынка и позволяет оценить индивидуальный систематический финансовый риск актива или портфеля активов по отношению к уровню

риска финансового рынка в целом $\beta = \frac{\text{cov}(r_i, r_m)}{\sigma_m^2}$, где $\text{cov}(r_i, r_m)$ –

ковариация доходностей i-го актива и рынка.; σ_m^2 – дисперсия доходности рынка. При $\beta > 1$ уровень риска по i-ому активу выше среднего по рынку, при $\beta < 1$ – ниже, и если $\beta = 1$, риски актива и рынка совпадают.

Однако, только вероятностями измеряются риски однородных по своим последствиям событий, например, риски смерти, производственного травматизма, заболевания индивидуума, а также риски достаточно редких

событий, характеризующихся запредельными уровнями ущербов – типа аварий и т.п. В этих случаях вероятность события (смерти, крупной аварии) являются достаточно информативным показателем риска при его сопоставлении, разработке стратегий по снижению и т.п.

Определенное разнообразие мер риска порождает проблему выбора наиболее адекватной их целям и задачам управления рисками в конкретных ситуациях. Это связано с тем, что: во-первых, выбор рациональной меры зависит от отношения системы управления объекта к риску; во-вторых, в различных ситуациях разные меры риска обладают своими достоинствами и недостатками, вытекающими из их свойств; в третьих – на выбор меры часто влияет соотношение уровней ожидаемой доходности и риска в деятельности объекта, наличие у него ресурсов для нейтрализации имеющихся в ходе ее осуществления угроз и опасностей. При этом часто остается не ясным, какие из свойств меры в той или иной ситуации адекватно выражают риски, а какие – завуалируют их природу. Вследствие этого возникает проблема построения рациональной меры риска, адекватной условиям ее применения, то есть позволяющей получать различные оценки рисков и сопоставлять их между собой без видимых противоречий.

Условиями деятельности в сфере финансов в наибольшей степени соответствуют меры, удовлетворяющие свойствам когерентности (coherent measures). К этим свойствам относятся:

– субаддитивность: для случайных убытков x и y риск их суммы не превышает суммы их рисков, то есть меры риска R удовлетворяет следующему отношению

$$R(x + y) \leq R(x) + R(y)$$

– положительная однородность: для любого коэффициента $\lambda \geq 0$ и случайного убытка x имеет место равенство:

$$R(\lambda x) = \lambda R(x)$$

– инвариантность к сдвигам: для любого случайного убытка x и любого числа α имеет место равенство

$$R(x + \alpha) \leq R(x) + \alpha$$

– монотонности относительно первого стохастического доминирования; для любых двух несовпадающих распределений убытков $F(x)$ и $G(x)$, таких, что для любого x : $F(x) \leq G(x)$ мера риска на $F(x)$ является более предпочтительной по сравнению с аналогичной мерой на $G(x)$, то есть мера $R_F(x)$ доминирует меру $R_G(x)$ в том смысле, что значение риска на $F(x)$ не превосходит значения риска на распределении $G(x)$

$$R_F(x) \leq R_G(x)$$

Свойства субаддитивности и положительной однородности отражают возможность снижения уровня риска за счет распределения ресурсов (диверсификации) путем компенсации рисков одних видов деятельности рисками других при совместном их рассмотрении. Кроме того, свойство положительной однородности определяет инвариантность меры по отношению к масштабу убытков. Например, уровень рисков не зависит от валюты, в которой оцениваются ущербы.

Свойство инвариантности означает, что добавление (вычитание) к случайной величине убытков x постоянной величины соответственно увеличивает (уменьшает) риск.

Свойство означает, что смещение области существования убытков вправо объективно увеличивает риски.

Наличие свойства когерентности зависит от законов распределения ущербов.

Так, в случае нормального закона распределения показатель VaR является когерентной мерой. Однако при произвольном законе распределения этот показатель теряет свойство субаддитивности.

Аналогичное свойство присуще и среднеквадратическому отклонению, которое является когерентной мерой только в случае нормального закона распределения доходности относительно ее ожидаемого значения.

Математическое ожидание убытка удовлетворяет почти всем условиям когерентности, если не принимать во внимание различие условий адаптивности и субаддитивности.

Математическое ожидание всегда аддитивно, поскольку

$$M[x + y] = M(x) + M(y) \text{ для любых случайных величин } x \text{ и } y.$$

Заметим, что свойство аддитивности с точки зрения эффективности управления противоречит принципам диверсификации (строгое неравенство в выражении $R(x + y) \leq R(x) + R(y)$).

Аддитивность меры характеризует возможность децентрализации принятия решения, то есть передачи функции управления рисками структурным подразделениям. В то же время субаддитивность свидетельствует о целесообразности принятия решений в «центре управления» с учетом всех эффектов комплексного рассмотрения рисков.

Однако использование математического ожидания ущерба в качестве меры риска, как отмечает Тихомиров, на практике не всегда целесообразно, поскольку этот показатель не учитывает разброс ущерба, что не позволяет различать законы его распределения с разными дисперсиями.

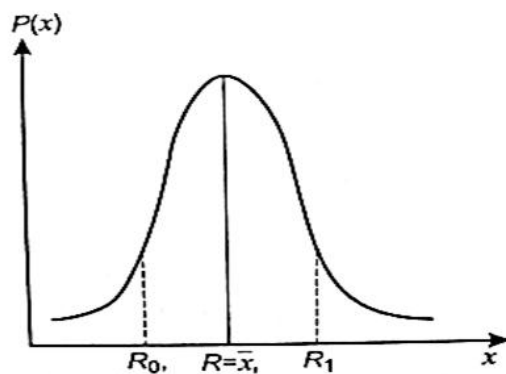
Универсальной когерентной мерой является условное математическое ожидание потерь, превышающих VaR, которая оценивает средний уровень ожидаемых потерь за пределами VaR (expected shortfall)

$$ES_{1-\alpha}(x) = M\left(\frac{x}{x} > VaR_{1-\alpha}\right) = \frac{\int_{VaR_{1-\alpha}}^{+\infty} xP(x)dx}{\int_{VaR_{1-\alpha}}^{+\infty} P(x)dx}$$

Эта мера дает представление о величине возможных потерь за пределами VaR, которыми на практике часто пренебрегают, считая их маловероятными. Из этого можно заключить, что данная мера не имеет большого практического значения. Обычно она используется в качестве дополнения к показателю VaR.

На практике управляющая система может характеризоваться нейтральным отношением к риску, склонностью или несклонностью к риску. При этом достаточно очевидно, что если в качестве меры риска использовать математическое ожидание, то оно соответствует случаю нейтрального отношения к риску, стремлению избежать его, а если – левые квантили, то имеет место склонность к риску.

Другими словами, при склонности к риску его уровень занижается, а при несклонности – завышается.



R_0 – уровень риска, на который управление ориентируется при несклонности к риску;

R – уровень риска, равный математическому ожиданию ущерба при нейтральном отношении к риску;

R_1 – уровень риска, на который ориентируются при несклонности к риску.

Из выражения $U(x) = a \ln(x) + b$ непосредственно вытекает, что при нормальном законе распределения ущерба, квантили как мера риска

определяются на основе двух его характеристик – математического ожидания и среднеквадратического отклонения.

Степень склонности к риску может быть определена на основе субъективных функций полезности. К примеру, классическому случаю функции полезности денег $U(x)$, введенной в рассмотрение Д.Бернулли в 1738 году, обладающей свойствами $U'(x) > 0$ и $U''(x) < 0$, соответствует несклонность к риску, где x – некоторая сумма денег ($x > 0$ – доход, $x < 0$ – убыток); $U(x)$ – значение функции полезности, соответствующее сумме средств x , $U'(x)$ – первая производная в точке x , $U''(x)$ – вторая производная в точке x .

Функция $U(x)$ с такими свойствами определяется следующим дифференциальным уравнением

$$dU = a \frac{dx}{x}$$

Отражающим тот факт, что субъективная полезность капитала прирастает пропорционально его относительному приращению.

Решением управления для этого уравнения является логарифмическое уравнение полезности капитала, определенной с точностью до аддитивного параметра b

$$U(x) = a \ln(x) + b$$

Где $a > 0$

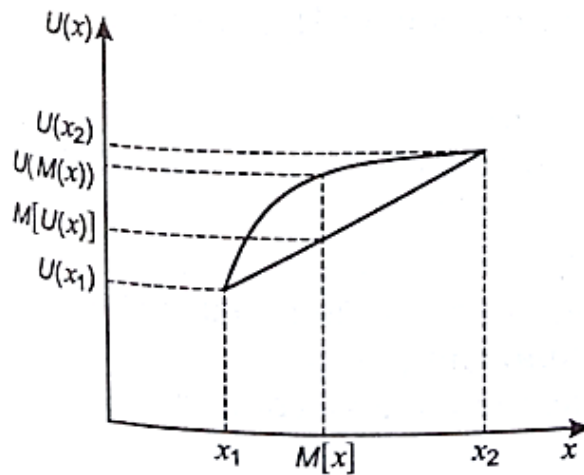
Другими вариантами функции полезности, обладающими свойствами положительности своих первых и отрицательных вторых производных по аргументу «капитал», являются следующие выражения

$$U(x) = a \sqrt{x} + b$$

$$U(x) = ax + b - c \exp(-dx)$$

Подобного рода функции являются вогнутыми. Для них определенно неравенство Иенсена

$$M[U(x)] < U(M(x))$$



Графическое отображение неравенства Йенсена.

Допустим объект подвергается риску, характеризующемуся случайным ущербом y . Для его изображения он может принять защитные меры стоимостью G . Критерий приемлемости этих мер может быть получен из очевидного неравенства для соответствующих функций полезности

$$U(x-G) \geq M[U(x-y)]$$

Где левая часть выражает полезность принятия риско-защитных мер, а правая – средняя полезность деятельности объекта в условиях риска.

Из этого выражения вытекает, что максимальная стоимость риско-защитных мер G_* , приемлемых для объекта, является решением уравнения

$$U(x-G_*) = M[U(x-y)]$$

Для $x > 0$ в силу неравенства Йенсена имеем

$$G_* > M(y)$$

Или, при вогнутой функции полезности система уравнения готова применять риско-защитные меры стоимостью, превышающей математическое ожидание ущерба. Этот случай отражает стремление избегать риск.

Степень принятия риска для вогнутых функций полезности может быть выражена индексом Эрроу-Пратта

$$r_U(x) = -\frac{U''(x)}{U'(x)}$$

Где $U'(x) > 0$ и $U''(x) < 0$, $r_U(x) > 0$ и чем больше этот показатель, тем выше степень неприятия риска.

Случаю нейтрального отношения к риску соответствует линейная функция полезности

$$U(x) = ax + b, \quad a > 0$$

Со свойствами $U'(x) > 0$ и $U''(x) = 0$.

Тогда в этом случае $G_* = M(y)$, то есть система управления объектом готова применить рискозащитные меры стоимостью, равной математическому ожиданию ущерба, и неравенство Иенсена превращается в равенство.

Случай предпочтения риску, выражаемому выпуклыми функциями типа

$$U(x) = ax^n + b, \quad n > 0$$

Со свойствами $U'(x) > 0$ и $U''(x) > 0$, характеризуется стоимостью риско-защитных мер меньше, чем математическое ожидание ущерба (в этом случае неравенство Иенсена меняется на обратное).

На практике склонность к риску часто зависит от результатов сопоставления возможных потерь объекта с ожидаемыми результатами его деятельности или устойчивостью его состояния.

Согласно неоклассической теории, основывающейся на концепции предельной полезности, предприниматель из всех вариантов капиталовложений, дающих одинаковую ожидаемую прибыль, выбирает тот вариант, который характеризуется меньшей волатильностью, то есть меньшими возможными потерями прибыли – риском. Аналогично среди вариантов вложений капитала с одинаковым риском выбирается вариант, приносящий максимальную прибыль. Джордж Мейнард Кейнс дополнил эту концепцию, введя фактор «склонности к азарту», наличие которого характеризуется тем, что предприниматель ради большей ожидаемой прибыли может пойти на больший риск.

На практике часто выбираемый в качестве меры риска уровень возможного ущерба обычно связывается со степенью влияния последнего на устойчивость объекта, определяемую как его способность к функционированию и развитию при понесении соответствующих потерь. При этом уровень риска рассматривается как доступный, если соответствующие ему потери не имеют значительных последствий для состояния объекта.

Таким образом, формирование рациональной меры риска необходимо проводить не только с учетом ее свойств и способности адекватно выражать характер распределения ущерба, но и принимать во внимание степень влияния риска на результаты деятельности объекта. Более того, выбор меры на практике часто зависит от наличия и степени полноты исходной информации, ее достоверности, что обуславливает необходимость разработки специфических подходов к оценке рисков в различных сферах и видах деятельности.

Тема 1.2. Теоретические основы правового регулирования перевозок пассажиров

Международное транспортное право

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)
 - Европейское соглашение о международных автомагистралях
 - Европейское соглашение о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автоперевозки (ЕСТР)
 - Инкотермс 2020
- Инкотермс 2010
- Классификатор видов транспорта
- Код фрахтовых расходов - КФР. Согласование описания фрахтовых расходов и других сборов
- Коды для видов груза, упаковки и материала упаковки
- Конвенция о временном ввозе (АТА)
- Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке транспортом (КГПОГ)
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)
- Конвенция о дорожном движении
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах
- Конвенция о международной гражданской авиации
- Конвенция о международной морской организации
- Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа
- Конвенция о международных смешанных перевозках грузов
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов
- Международная конвенция по безопасным контейнерам
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП
- Типовая форма международной транспортной накладной (CMR). Порядок заполнения
- Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области автомобильного транспорта
- Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области железнодорожного транспорта
- Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области воздушного транспорта
- Нормативные правовые акты Республики Беларусь в области водного транспорта

1.2.1. Договор автомобильной перевозки пассажира.

Закон республики Беларусь об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках Автомобильные перевозки пассажиров

[<https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=H10700278>] (Глава 4)

Статья 20. Договор автомобильной перевозки пассажира

По договору автомобильной перевозки пассажира автомобильный перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Пассажир, если иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь, обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа.

Договор автомобильной перевозки пассажира считается заключенным с момента посадки пассажира в транспортное средство.

Статья 21. Договор фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров

По договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров автомобильный перевозчик (фрахтовщик) обязуется предоставить за плату заказчику автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении (фрахтователю) одно или несколько транспортных средств на один или несколько рейсов для автомобильной перевозки пассажиров.

При автомобильной перевозке пассажиров по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров запрещается взимание платы с пассажиров, не являющихся заказчиком автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении (фрахтователем).

Порядок заключения договора фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров устанавливается Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иным законодательством.

Статья 22. Договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении

При необходимости выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, за исключением международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заказчик (заказчики) автомобильных перевозок пассажиров либо оператор автомобильных перевозок пассажиров в случае его определения таким заказчиком (заказчиками) обязаны заключить с автомобильными перевозчиками договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Договором об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определяются маршрут, расписание, интервалы движения транспортных средств с установленным временем начала и окончания работы, количество выполняемых рейсов по маршруту, ответственность сторон, стоимость и порядок оплаты выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на определенное расстояние за определенное время (транспортная работа). Кроме того, в этом договоре могут быть указаны порядок оплаты проезда, объемы автомобильных перевозок пассажиров, тип и количество используемых транспортных средств, требования к ним и иные условия. Примерная форма договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

Договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении не исключает заключения в соответствии с законодательством договора автомобильной перевозки пассажира.

Статья 23. Договор об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров

Договор об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров в отношении городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении заключается между заказчиком (заказчиками) автомобильных перевозок пассажиров и оператором автомобильных перевозок пассажиров.

В услуги по организации автомобильных перевозок пассажиров по договору об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров могут включаться:

- формирование маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на определенной территории в соответствии с потребностями населения в таких перевозках;

- подготовка и проведение конкурсов на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также заключение договоров об организации таких автомобильных перевозок;

- разработка и ведение паспортов маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (далее – паспорт маршрута);

- обследование на территории соответствующей административно-территориальной единицы состояния дорог, улиц городов (населенных пунктов), пассажирских терминалов и остановочных пунктов маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

диспетчерское управление и контроль за выполнением автомобильными перевозчиками договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

изучение пассажиропотоков на маршрутах автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении и внесение при необходимости изменений в расписания либо интервалы движения транспортных средств;

координация расписаний либо интервалов движения транспортных средств по маршрутам автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

определение объема автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

ведение учета объема выполненных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

продажа проездных документов по маршрутам автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении и проверка их наличия у пассажиров;

обеспечение наличия расписания движения транспортных средств на остановочных пунктах маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

иные услуги по организации автомобильных перевозок пассажиров в соответствии с законодательством.

Примерная форма договора об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

Договор об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров должен содержать конкретный перечень услуг, которые обязуется оказать оператор автомобильных перевозок пассажиров.

Статья 24. Организация и выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении

Организация городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении осуществляется заказчиком (заказчиками) автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении либо оператором автомобильных перевозок пассажиров в случае его определения таким заказчиком (заказчиками).

Местные исполнительные и распорядительные органы выступают заказчиками городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. При этом в отношении междугородных

межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении заказчиками выступают местные исполнительные и распорядительные органы областного территориального уровня, по территории которых проходит маршрут таких автомобильных перевозок пассажиров.

Если организация автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении осуществляется оператором автомобильных перевозок пассажиров, то заказчик (заказчики) автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении обязан заключить с ним договор об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров.

Оператор автомобильных перевозок пассажиров не вправе выполнять автомобильные перевозки пассажиров.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются автомобильными перевозчиками, признанными победителями конкурса на право выполнения таких перевозок, если иное не установлено Президентом Республики Беларусь. Конкурс на право выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении проводится в порядке, установленном Президентом Республики Беларусь или уполномоченным им государственным органом.

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, за исключением международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, выполняются в соответствии с договорами об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, заключаемыми с заказчиком (заказчиками) таких перевозок либо оператором автомобильных перевозок пассажиров в случае его определения таким заказчиком (заказчиками).

Автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении выполняются по договору автомобильной перевозки пассажира. Договор автомобильной перевозки пассажира в регулярном сообщении является публичным.

Начальный и конечный остановочные пункты маршрутов междугородной внутриобластной, междугородной межобластной автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении должны находиться на автовокзале, автостанции, автокассе или диспетчерском пункте, если иное не определено договором об организации автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

Городские автомобильные перевозки пассажиров и ручной клади в регулярном сообщении и пригородные автомобильные перевозки пассажиров, багажа и (или) ручной клади в регулярном сообщении

оплачиваются пассажирами по тарифам, регулируемым в соответствии с законодательством о ценообразовании, если иное не установлено в соответствии с частью одиннадцатой настоящей статьи.

Автомобильные перевозки пассажиров, багажа и (или) ручной клади в регулярном сообщении, не указанные в части девятой настоящей статьи, оплачиваются пассажирами по тарифам, устанавливаемым автомобильным перевозчиком, если иное не установлено в соответствии с частью одиннадцатой настоящей статьи.

Законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь отдельным категориям граждан могут предоставляться льготы по оплате проезда.

Статья 25. Обязанности заказчика автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении

Заказчик автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении обязан:

обеспечивать на территории соответствующей административно-территориальной единицы содержание улиц городов (населенных пунктов), по территории которых проходит маршрут, в состоянии, пригодном для выполнения автомобильных перевозок пассажиров;

обеспечивать формирование маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении для удовлетворения потребностей населения в таких перевозках;

обеспечивать наличие паспорта маршрута на каждый маршрут автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

обеспечивать наличие расписания движения транспортных средств на пассажирских терминалах, остановочных пунктах маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении;

осуществлять оплату услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь.

Статья 26. Организация и выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении

Организация автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении при необходимости может осуществляться с использованием услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении.

В случае организации автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении с использованием услуг диспетчера

автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении автомобильный перевозчик заключает с этим диспетчером договор об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении.

Примерная форма договора об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

Заказчиком автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении может быть юридическое или физическое лицо.

До начала осуществления деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, а также в случае прекращения, приостановления или возобновления осуществления такой деятельности автомобильный перевозчик уведомляет об этом местный исполнительный и распорядительный орган в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь.

Автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, за исключением автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, выполняются на основании договора фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров.

Посадка и высадка пассажиров на пассажирских терминалах могут осуществляться автомобильными перевозчиками, выполняющими автомобильные перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении, за исключением автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, если это предусмотрено договором на использование пассажирского терминала, заключенным автомобильными перевозчиками с владельцем пассажирского терминала, а также автомобильным перевозчиком, являющимся владельцем соответствующего пассажирского терминала.

Статья 261. Обязанности диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении

Диспетчер автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении обязан:

осуществлять прием заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, поиск транспортных средств, способных выполнить заказ, и передачу заказов автомобильным перевозчикам в нерегулярном сообщении, с которыми заключен договор об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении;

представлять в налоговые органы до 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, информацию об организованных автомобильных

перевозках пассажиров в нерегулярном сообщении в виде электронного документа в порядке и по форме, установленным Советом Министров Республики Беларусь, в структуре и формате, определенных Министерством по налогам и сборам;

информировать заказчика автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении о данных о транспортном средстве и предполагаемом времени его подачи;

своевременно информировать (обеспечивать информирование) заказчика автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении о задержке подачи транспортного средства либо невозможности его подачи;

осуществлять фиксацию и вести учет заказов, в том числе полученных с использованием средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет (выполненных, невыполненных), на выполнение автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении (дата и время принятия заказа, сведения о заказчике автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении (наименование и место нахождения юридического лица, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется), адрес регистрации по месту жительства физического лица), место подачи транспортного средства, дата и время передачи заказа автомобильному перевозчику, дата и время выполнения заказа) и в течение 12 месяцев хранить данную информацию;

выполнять иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором об оказании услуг диспетчера автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении.

1.2.2. Организация и выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси.

Статья 27. Организация и выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси

Организация автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси осуществляется местными исполнительными и распорядительными органами либо оператором такси в случае его определения местными исполнительными и распорядительными органами.

Местные исполнительные и распорядительные органы либо оператор такси в случае его определения местными исполнительными и распорядительными органами:

анализируют качество и полноту обслуживания пассажиров автомобильными перевозчиками пассажиров автомобилями-такси и диспетчерами такси на территории соответствующей административно-территориальной единицы;

подготавливают предложения и реализуют меры по повышению качества обслуживания пассажиров автомобилей-такси;

выступают заказчиками разработки схем размещения терминалов такси, площадок для стоянки автомобилей-такси на основе исследования спроса населения на услуги по автомобильной перевозке пассажиров автомобилями-такси, осуществляют мониторинг текущего состояния таких терминалов такси и площадок для стоянки автомобилей-такси;

координируют деятельность диспетчеров такси и автомобильных перевозчиков пассажиров автомобилями-такси;

осуществляют иные полномочия в соответствии с настоящим Законом и Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Если организация автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси осуществляется оператором такси, то местный исполнительный и распорядительный орган обязан заключить с ним договор об оказании услуг оператора такси. Примерная форма договора об оказании услуг оператора такси устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

Оператор такси не вправе выполнять автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси.

Для выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси автомобильный перевозчик заключает с диспетчером такси договор об оказании услуг диспетчера такси либо самостоятельно обеспечивает организацию и управление технологическим процессом выполнения им автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, в том числе с использованием электронных информационных систем.

Примерная форма договора об оказании услуг диспетчера такси устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций.

До начала осуществления деятельности по выполнению автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, а также в случае прекращения, приостановления или возобновления осуществления такой деятельности автомобильный перевозчик уведомляет об этом местный исполнительный и распорядительный орган в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь.

Автомобильные перевозки пассажиров автомобилями-такси относятся к автомобильным перевозкам пассажиров в нерегулярном сообщении и выполняются на условиях публичного договора.

Требования к оформлению и оборудованию автомобилей-такси устанавливаются Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

При ожидании пассажиров водитель автомобиля-такси имеет право пользоваться терминалами такси в порядке, установленном местными исполнительными и распорядительными органами, площадками для стоянки автомобилей-такси, а также иными местами, не запрещенными для стоянки Правилами дорожного движения.

Статья 271. Обязанности диспетчера такси

Диспетчер такси обязан:

- осуществлять прием заказов на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, поиск автомобилей-такси, способных выполнить заказ, и передачу заказов водителям автомобилей-такси;

- представлять в налоговые органы до 20-го числа месяца, следующего за отчетным кварталом, информацию об организованных автомобильных перевозках пассажиров автомобилями-такси в виде электронного документа в порядке и по форме, установленным Советом Министров Республики Беларусь, в структуре и формате, определенных Министерством по налогам и сборам;

- информировать юридических или физических лиц, заказывающих выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, о данных об автомобиле-такси и предполагаемом времени его подачи;

- информировать юридических или физических лиц, заказывающих выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, и пассажиров автомобиля-такси по их просьбе о данных об автомобильном перевозчике автомобилями-такси, о тарифах и (или) об ориентировочной стоимости выполнения автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси;

- своевременно информировать (обеспечивать информирование) юридических или физических лиц, заказывающих выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси, о задержке подачи автомобиля-такси либо невозможности его подачи;

- осуществлять фиксацию и вести учет заказов, в том числе полученных с использованием средств электросвязи и глобальной компьютерной сети Интернет (выполненных, невыполненных), на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси (дата и время принятия заказа, место подачи автомобиля-такси, дата и время передачи заказа водителю

автомобиля-такси), а также даты и времени начала и окончания работы на линии каждого водителя автомобиля-такси и в течение 12 месяцев хранить данную информацию;

в случае принятия заказа на выполнение автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси с использованием электронной информационной системы по завершении поездки обеспечивать получение пассажиром в электронном виде сведений, которые должны содержаться в документе, подтверждающем факт оказания услуги, в соответствии с законодательством о защите прав потребителей, и иных сведений о поездке, минимальный перечень которых определяется Правилами автомобильных перевозок пассажиров;

выполнять иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором об оказании услуг диспетчера такси.

Статья 28. Права пассажира по договору автомобильной перевозки пассажира

Пассажир по договору автомобильной перевозки пассажира имеет право:

совершить поездку в соответствии с условиями договора;

при заказе на выполнение автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси получить информацию о тарифах и (или) об ориентировочной стоимости выполнения автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси;

провозить багаж и ручную кладь в пределах установленных норм;

объявить ценность багажа в размере, не превышающем его реальную стоимость;

совершить поездку по приобретенному проездному документу без доплаты, если для автомобильной перевозки пассажиров используется транспортное средство, стоимость проезда в котором выше стоимости приобретенного проездного документа;

отказаться от поездки, если для автомобильной перевозки пассажиров используется транспортное средство, стоимость проезда в котором ниже стоимости приобретенного проездного документа, либо совершить поездку, получив разницу между оплаченной суммой и платой, фактически причитающейся за проезд;

отказаться от поездки, вернуть проездной документ до начала поездки и получить компенсацию в случаях и порядке, установленных Правилами автомобильных перевозок пассажиров;

получить в соответствии с законодательством возмещение за вред, причиненный его жизни, здоровью или имуществу при выполнении автомобильной перевозки пассажиров;

в случае заказа на выполнение автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси с использованием электронной информационной системы по завершении поездки получить в электронном виде сведения, которые должны содержаться в документе, подтверждающем факт оказания услуги, в соответствии с законодательством о защите прав потребителей, и иные сведения о поездке, минимальный перечень которых определяется Правилами автомобильных перевозок пассажиров;

отказаться от оплаты поездки в случаях оказания услуги по перевозке пассажиров автомобилями-такси с выключенным кассовым суммирующим аппаратом, совмещенным с таксометром, или без такого кассового суммирующего аппарата, за исключением случаев заказа автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси с использованием электронной информационной системы.

Пассажир может иметь иные права, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором автомобильной перевозки пассажира.

Статья 29. Обязанности пассажира по договору автомобильной перевозки пассажира

Пассажир по договору автомобильной перевозки пассажира обязан, если иное не вытекает из существа договора:

своевременно и в полном объеме уплатить установленную плату за проезд, если иное не предусмотрено законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь;

иметь во время поездки проездной документ и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

оплатить в установленных случаях провоз багажа и (или) ручной клади; предъявлять по требованию лиц, имеющих право на осуществление контроля, проездной документ и (или) документ, подтверждающий право на льготы по оплате проезда либо на бесплатный проезд;

по требованию автомобильного перевозчика, выполняющего международную автомобильную перевозку пассажиров, предъявлять ему документы, необходимые для въезда в государство назначения, транзита;

соблюдать Правила автомобильных перевозок пассажиров, а также выполнять условия договора, заключенного с автомобильным перевозчиком.

На пассажира могут быть возложены иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором автомобильной перевозки пассажира.

Статья 30. Права автомобильного перевозчика по договору автомобильной перевозки пассажира

Автомобильный перевозчик по договору автомобильной перевозки пассажира имеет право:

требовать от пассажира соблюдения условий договора, Правил автомобильных перевозок пассажиров и иных актов законодательства;

получать плату за автомобильную перевозку пассажира по установленному тарифу, если иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь;

отказаться от исполнения договора автомобильной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных статьей 31 настоящего Закона;

проверять у пассажира документы, необходимые для въезда в государство назначения, транзита, при выполнении международной автомобильной перевозки пассажиров.

Автомобильный перевозчик может иметь иные права, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором автомобильной перевозки пассажира.

Статья 31. Основания для отказа автомобильного перевозчика от исполнения договора автомобильной перевозки пассажира

Основаниями для отказа автомобильного перевозчика от исполнения договора автомобильной перевозки пассажира являются:

прекращение или ограничение перевозок пассажиров в определенных направлениях вследствие непреодолимой силы;

отсутствие свободных мест в транспортном средстве;

нарушение пассажиром общественного порядка и (или) оскорбление внешним видом пассажира либо его поведением общественной нравственности;

намерение пассажира провезти в качестве багажа или ручной клади предметы или вещества, запрещенные к автомобильной перевозке пассажиров, либо неоплата в установленных случаях провоза багажа и (или) ручной клади;

несоответствие проездного документа, имеющегося у пассажира, выполняемой автомобильной перевозке пассажиров, за исключением случая, предусмотренного абзацем шестым части первой статьи 28 настоящего Закона;

неуплата или уплата не полностью установленной платы за проезд в случае, когда оплата проезда предусмотрена в процессе выполнения автомобильной перевозки пассажиров, если иное не предусмотрено договором, законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь;

отказ пассажира предъявить автомобильному перевозчику, выполняющему международную автомобильную перевозку пассажиров, документы, необходимые для въезда в государство назначения, транзита;

нарушение пассажиром правил, установленных компетентными органами иностранного государства, являющегося государством отправления, назначения или транзита, в соответствии с законодательством этого государства (при выполнении международной автомобильной перевозки пассажиров);

наличие у автомобильного перевозчика, выполняющего международную автомобильную перевозку пассажиров, сведений о том, что пассажиру будет отказано во въезде в Республику Беларусь в случае, если Республика Беларусь является государством назначения или транзита;

отказ пассажира выполнять требования по соблюдению Правил автомобильных перевозок пассажиров и (или) условия договора.

Статья 32. Обязанности автомобильного перевозчика по договору автомобильной перевозки пассажира

Автомобильный перевозчик по договору автомобильной перевозки пассажира обязан:

выполнять автомобильную перевозку пассажиров в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иными актами законодательства;

предоставлять пассажирам необходимую информацию об автомобильных перевозках пассажиров и условиях их выполнения;

использовать в случаях, предусмотренных настоящим Законом или иными актами законодательства, кассовый суммирующий аппарат, кассовый суммирующий аппарат, совмещенный с таксометром, тахограф;

возмещать убытки, причиненные пассажирам вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения автомобильным перевозчиком обязательств, вытекающих из договора и законодательства, а также вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу пассажиров при выполнении автомобильной перевозки пассажиров;

обеспечить доставку пассажиров в пункт назначения в случае прерывания автомобильной перевозки пассажиров по обстоятельствам, зависящим от автомобильного перевозчика;

в случае, если Республика Беларусь является государством назначения или транзита, до начала международной автомобильной перевозки пассажиров убедиться в том, что пассажиры имеют документы, необходимые для въезда в Республику Беларусь;

в случае самостоятельного обеспечения автомобильным перевозчиком автомобилями-такси организации и управления технологическим процессом выполнения им автомобильных перевозок пассажиров автомобилями-такси обеспечить выполнение обязанностей, предусмотренных абзацами вторым–восьмым статьи 271 настоящего Закона.

На автомобильного перевозчика могут быть возложены иные обязанности, установленные Правилами автомобильных перевозок пассажиров, иными актами законодательства и договором автомобильной перевозки пассажира.

Статья 33. Автомобильная перевозка багажа

При приеме багажа к автомобильной перевозке пассажиров автомобильный перевозчик выдает пассажиру багажную квитанцию, которая является основанием для получения багажа по завершении поездки.

Багаж, не востребованный пассажиром или иным лицом, уполномоченным на получение багажа, хранится автомобильным перевозчиком и по истечении 30 дней может быть реализован им в порядке, установленном Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Пассажир или иное лицо, уполномоченное на получение багажа, в течение шести месяцев с момента реализации невостребованного багажа имеют право получить сумму, вырученную автомобильным перевозчиком от его реализации, за вычетом расходов, связанных с хранением и реализацией невостребованного багажа.

Порядок выполнения автомобильной перевозки багажа устанавливается Правилами автомобильных перевозок пассажиров и иными актами законодательства.

Статья 34. Подача транспортного средства заказчику автомобильных перевозок пассажиров по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров

Автомобильный перевозчик обязан подать в срок, установленный договором фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров, исправное транспортное средство в состоянии, пригодном для автомобильной перевозки пассажиров.

Заказчик автомобильной перевозки пассажиров вправе отказаться от своевременно поданного транспортного средства без уплаты неустойки и возмещения убытков, если оно не соответствует условиям договора

фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров или непригодно для выполнения соответствующей автомобильной перевозки пассажиров.

Если своевременно поданное транспортное средство не соответствует условиям договора фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров или непригодно для выполнения автомобильной перевозки пассажиров, то такое транспортное средство считается не поданным для автомобильной перевозки пассажиров.

Время подачи транспортного средства исчисляется с момента прибытия транспортного средства и предъявления заказчику автомобильной перевозки пассажиров заказа-наряда водителем транспортного средства, если иное не установлено соглашением сторон.

1.2.3. Транспортные документы при выполнении автомобильной перевозки пассажиров.

Статья 35. Транспортные документы при выполнении автомобильной перевозки пассажиров

Документами, подтверждающими заключение договора автомобильной перевозки пассажира в регулярном сообщении, могут являться проездной документ и (или) иные документы в соответствии с законодательными актами или международными договорами Республики Беларусь.

Сдача пассажиром багажа подтверждается багажной квитанцией.

Реквизиты проездного документа и багажной квитанции устанавливаются Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Формы бланков билетов и багажных квитанций, формы (образцы) электронного билета на городские, пригородные, междугородные внутриобластные, междугородные межобластные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении устанавливаются заказчиками автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а на международные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении – Министерством транспорта и коммуникаций.

Для выполнения автомобильной перевозки пассажиров по договору фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров оформляется заказ-наряд. Форма заказа-наряда и порядок его заполнения устанавливаются Министерством транспорта и коммуникаций.

Внутриреспубликанская автомобильная перевозка пассажиров в нерегулярном сообщении, за исключением автомобильной перевозки пассажиров автомобилями-такси, должна быть оформлена списком пассажиров, а международная автомобильная перевозка пассажиров в нерегулярном сообщении – формуляром поездки в соответствии с Правилами

автомобильных перевозок пассажиров. Правилами автомобильных перевозок пассажиров могут быть определены случаи, когда оформление указанных транспортных документов не требуется.

Статья 36. Маршрут автомобильной перевозки пассажиров

Автомобильная перевозка пассажиров в регулярном сообщении, за исключением международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, выполняется по маршруту, определенному договором об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Международная автомобильная перевозка пассажиров в регулярном сообщении выполняется по маршруту, указанному в разрешении на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Маршрут автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении, за исключением международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, может быть изменен как по инициативе автомобильного перевозчика с обязательным получением согласия заказчика (заказчиков) либо оператора автомобильной перевозки пассажиров в случае его определения таким заказчиком (заказчиками), так и по инициативе заказчика (заказчиков) либо оператора такой автомобильной перевозки в случае его определения таким заказчиком (заказчиками) по согласованию с автомобильным перевозчиком. Маршрут международной автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении может быть изменен путем внесения изменений в разрешение на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Пассажиры своевременно должны быть уведомлены об изменении маршрута автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

На каждый маршрут городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении должен быть составлен паспорт маршрута по установленной форме.

Паспорт маршрута является документом, содержащим общую характеристику маршрута, дорожных и иных условий движения транспортных средств по маршруту и подтверждающим их соответствие требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения.

Форма, содержание и порядок согласования и утверждения паспорта маршрута устанавливаются Правилами автомобильных перевозок пассажиров.

Автомобильная перевозка пассажиров в нерегулярном сообщении выполняется по маршруту, определенному в договоре фрахтования для автомобильной перевозки пассажиров. Изменения в маршрут автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении вносятся только с согласия заказчика такой автомобильной перевозки.

Перевозка автомобилями-такси выполняется по маршруту, согласованному с пассажиром.

Тема 1.3. Правовое регулирование перевозок грузов железнодорожным транспортом

1.3.1. Источники транспортного права на железнодорожном транспорте.

В системе железнодорожного транспорта евроазиатского континента действует два международных транспортных права (рисунок).



Рисунок Территориальные области действия
GIM и CMГC при перевозке грузов в международном
железнодорожном сообщении

Международные железнодорожные сообщения при перевозке грузов в странах Евросоюза регулируются «Конвенцией о международном сообщении КОТИФ» в редакции 1980г. и «Едиными правовыми предписаниями к Договору о международных железнодорожных перевозках грузов» – ЦИМ или в совокупности ЦИМ/КОТИФ.

КОТИФ вступила в силу 1 января 1893г. В настоящее время ее договаривающимися сторонами является 41 государство: европейские страны, страны Ближнего Востока, включая Иран, государства Северной Африки.

Пассажирские перевозки регулируются «Конвенцией о перевозках пассажиров» (МПК).

Положения ЦИМ/КОТИФ могут применяться также при перевозке грузов в смешанных сообщениях. Страны СНГ, в том числе Беларусь, не входят в ЦИМ/КОТИФ.

С 1951г. перевозки экспортных и импортных грузов организуются и осуществляются железнодорожным транспортом на территории стран СНГ на основе правил и документов «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС), заключенного в то время между социалистическими государствами Европы и Азии, а также принятой позже «Служебной инструкции к СМГС». В настоящее время его участниками являются 27 азиатских и европейских государств с протяженностью железнодорожных линий более 300 тыс. км. Участниками этого транспортного права помимо стран СНГ являются такие государства, как Китай, Венгрия, Монголия, Польша. Со странами Балтии принято «Соглашение между железными дорогами государств СНГ и Балтии об особенностях применения отдельных положений СМГС». Принимались и другие Соглашения о применении СМГС. Оно является соглашением между министерствами, ведающими железными дорогами.



Координатором деятельности стран участников СМГС является Организация содружества железных дорог (ОСЖД), а руководящим органом – Совещание министров, ведающих железнодорожным транспортом.

В настоящее время по линии Комитета по внутреннему транспорту Европейской Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН) проводится работа по сближению двух транспортных систем и созданию единого перевозочного документа на весь путь следования груза.

Таким образом, созданы единые подходы к заключению международного договора железнодорожной перевозки с соблюдением взаимных прав и обязанностей сторон, единый порядок рассмотрения претензий и предъявления исков.

На принципах СМГС построены Соглашения о прямых железнодорожных сообщениях с Финляндией, Афганистаном, Турцией, Ираном, Австрией, странами бывшей Югославии после ее распада.

Для обеспечения скоординированной тарифной политики железнодорожными администрациями стран СНГ и Балтии в 1993 году создана в качестве постоянного действующего органа Тарифная конференция. В Беларуси контроль за соблюдением принципа единого тарифного пространства, принципов и положений тарифной политики осуществляет Белорусская железная дорога совместно с Минтрансом.

В Республике Беларусь национальное правовое обеспечение перевозок включает:

- 1) Закон о железнодорожном транспорте (от 06.01.1999)
- 2) Устав железнодорожного транспорта общего пользования (пост. СМ РБ от 02.08.1999 №1198);
- 3) Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования (пост. Минтранс от 26.01.2009 N 12);
- 4) Правила перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования (пост. Минтранс от 17.07.2015 №609).

Тема 1.4. Общие положения о перевозках грузов воздушным транспортом

1.4.1. Источники транспортного права на воздушном транспорте.

Первым международным документом, создавшим правовую базу для воздушных перевозок, которая и в дальнейшем непрерывно совершенствовалась явилась Конвенция для унификации некоторых правил,

касающихся международных перевозок, известная как «Варшавская конвенция 1929 года», придавшая авиационному транспорту статус транспорта общего пользования. Согласно Варшавской конвенции договор международной воздушной перевозки осуществляется для грузов на основе авиагрузовой накладной.

Дополнения и изменения к этой Конвенции были внесены протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г., Монреальским 1975 г.

Другими важными правовыми документами в области международных воздушных сообщений являются Соглашения о международном воздушном транспорте и транзите по международным воздушным линиям, составляющие основу «Чикагской конвенции 1944 г.» согласно которой государства на взаимной основе предоставляют права регулярных полетов гражданским самолетов через свое воздушное пространство. В соответствии с Чикагской конвенцией была учреждена Международная организация гражданской авиации (ИКАО).



Кроме упомянутых конференций состоялись и другие:

Гвадалахарская конвенция 1961 г. (регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах);

Римская конвенция 1952 г. (Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности);

Токийская конвенция 1963 г. (Конвенция о правонарушениях, совершенных на борту воздушного судна);

В Республике Беларусь основные документы, регулирующие перевозки воздушным транспортом:

Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16.05.2006 №17-3;

Постановление Минтранса от 12.08.2009 №70 «Об утверждении Авиационных правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов»;

Постановление Совета Министров Республики Беларусь 29.03.2013 № 227 «Перечень услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Республики Беларусь и воздушном пространстве Республики Беларусь, по обслуживанию, включая аэронавигационное обслуживание, воздушных судов, выполняющих международные полеты и (или) международные воздушные перевозки....».

Тема 1.5. Правовое регулирование перевозок грузов морским, внутренним водным транспортом

1.5.1. Источники транспортного права на водном транспорте.

В морской практике из международных конвенций по морским перевозкам руководствуются следующими основными документами:

«Международная конвенция для унификации некоторых правил о коносаменте» (известные как «Гаагские правила»), подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года. Гаагские правила – свод правил, положений, определяющих объем ответственности судовладельцев при перевозке грузов по коносаментам. По мере развития торгового мореплавания возникла необходимость повысить их имущественную ответственность. Эти идеи были воплощены в ряде поправок и изменений Гаагских правил, оформленных Брюссельским протоколом;

«Протоколы изменений, вносимых в Брюссельскую конвенцию», подписанные в Брюсселе 25 февраля 1968 года. Пересмотренные на конференции в Брюсселе правила известны как Правила Гаага-Висби;

«Конвенция о кодексе поведения линейных конференций», подписанная в Женеве 6 апреля 1974 года;

«Конвенция ООН о морской перевозке грузов» 1978 года (Гамбургские правила).

Основные положения Брюссельской конвенции и Гаагско-Висбийских правил нашли отражение в ряде статей «Кодекса торгового мореплавания РБ, введенного в действие 5 ноября 1999 г. № 321-З. Под юрисдикцию Кодекса торгового мореплавания РБ попадают перевозки внешнеторговых грузов в режиме плавания «река-море».

1.5.2. Международное регулирование внутренних водных перевозок.

До недавнего времени международное регулирование на речном транспорте ограничивалось наличием нескольких региональных соглашений.



Такие соглашения существовали в отношении судоходства по реке Дунай и реке Рейн. Существовали Конвенции о режиме судоходства именно по этим рекам, которые задействовали государства, входящие и прилегающие к региону этих рек.

Суда под флагами других государств осуществляют плавание по реке Рейн и Дунай только по разовым разрешениям, руководствуясь общими навигационными и коммерческими требованиями к судоходству.

В рамках Европейской Экономической Комиссии ООН в Женеве и в Комитете по внутреннему транспорту (КВТ ЕЭК ООН) разрабатываются «Европейские правила судоходства по внутренним водным путям (ЕПС)», Тем самым постепенно создается Единая общеевропейская речная транспортная система, открывающая равноправное пользование ею всеми европейскими странами в интересах расширения международной торговли.

Наиболее важным из них является подписанное 17 государствами в 1996 году «Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП)». Это соглашение определило «согласованный план развития и строительства сети внутренних водных путей международного значения на основе согласованных параметров инфраструктуры и эксплуатационных параметров».

В 2000г. принята и с 1 апреля 2005г. вступила в силу Будапешская «Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям», которая распространила на реку применение в основном «Гамбургских правил» 1978г., по существу, распространила на речной транспорт договорное морское законодательство.

В Республике Беларусь действуют:

Водный кодекс от 30.04.2014 №149-3 (принят Палатой представителей, одобрен Советом Республики);

Кодекс торгового мореплавания от 15.11.1999 № 321-3

Документы, регламентирующие работу внутреннего водного транспорта Республики Беларусь:

- 1.Гражданский кодекс Республики Беларусь;
- 2.Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь от 24 июня 2002 г. № 118-3 (принят Палатой представителей);
- 3.Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26.01.2005 № 3 "Об утверждении Правил перевозок грузов внутренним водным транспортом"
4. Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29.11.2004 № 42 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа внутренним водным транспортом".

1.5.3. Правила № 24 добровольного страхования водного транспорта.

Министерство финансов РБ №19 от 05.07.2007 года (с изменениями от 25.04.2008 года № 331, 16.07.2010 г. №874, №342 от 11.07.2012 г., №434 от 20.05.2015 г., приказ № 106 от 16.06.2015 г., Приказ № 136 от 05.11.2019, действ. с 02.12.2019)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. В соответствии с законодательством Республики Беларусь и на основании настоящих Правил Закрытое акционерное страховое общество «ТАСК» (далее - Страховщик) заключает договоры добровольного страхования водного транспорта с юридическими лицами независимо от их организационно-правовой формы, индивидуальными предпринимателями и физическими лицами (далее – Страхователи).

1.2. Водный транспорт может быть застрахован Страховщиком по договору страхования в пользу Страхователя или Выгодоприобретателя,

имеющих основанный на законодательстве или договоре интерес в сохранении этого имущества.

Договор страхования имущества, заключенный при отсутствии у Страхователя или Выгодоприобретателя интереса в сохранении застрахованного имущества, недействителен.

1.3. Заключение договора страхования в пользу Выгодоприобретателя не освобождает Страхователя от выполнения обязанностей по этому договору, за исключением случая, когда обязанности Страхователя выполнены Выгодоприобретателем.

Страховщик вправе требовать от Выгодоприобретателя выполнения обязанностей по договору страхования, включая обязанности, лежащие на Страхователе, но не выполненные им, при предъявлении

Выгодоприобретателем требования о выплате страхового возмещения.

1.4. Договоры страхования, заключенные на условиях настоящих Правил, действуют на территории Республики Беларусь. Страховщик вправе заключать договоры страхования с действием за пределами Республики Беларусь при наличии договоров об оказании услуг по оформлению документов для урегулирования убытков при наступлении страховых случаев. Страховая защита действует в любом месте нахождения застрахованного водного судна в период действия договора страхования с учетом условий, указанных в пунктах 6.9. и 6.11. настоящих Правил.

ОБЪЕКТ СТРАХОВАНИЯ

Объектом страхования являются не противоречащие законодательству имущественные интересы Страхователя (Выгодоприобретателя), связанные с утратой (гибелью) или повреждением водного транспорта, находящегося во владении, пользовании, распоряжении Страхователя или иного названного в договоре Выгодоприобретателя.

2.1. Водный транспорт – инженерное сооружение, способное плавать на воде и перемещаться по ней, неся на себе грузы, людей, оборудование, обусловленные назначением этого сооружения.

По настоящим Правилам может быть застрахован следующий водный транспорт, зарегистрированный в установленном порядке:

- пассажирские суда, в т.ч. теплоходы, катера, паромы;
- торговые суда, в т.ч. танкеры наливные, сухогрузные суда, баржи;
- промысловые суда, в т.ч. рыболовецкие суда (сейнеры, траулеры, катера), плавбазы;

- суда технического флота, в т.ч. спасательные, ледоколы, буксиры, лихтеры, плавкраны;
- спортивные суда, в т.ч. яхты, катамараны, лодки;
- суда специального назначения, в т.ч. научно-исследовательские, учебные.

2.3. Страхование покрытие распространяется на:

- корпус судна,
- машины и оборудование,
- оснастку (канаты, мазут, посуда и т.д.)

Машины, оборудование и оснастка считаются застрахованными, если это указано в договоре страхования.

2.4. Не принимается на страхование водный транспорт:

2.4.1. Имеющий истекший срок эксплуатации.

2.4.2. Техническое состояние или условия эксплуатации которого определяют высокую вероятность наступления страхового случая.

2.4.3. Арестованный, конфискованный, подлежащий изъятию по решению органов государственной власти.

2.4.4. Находящийся в зоне объявленного стихийного бедствия, кроме случаев заключения нового договора перед истечением срока действующего договора страхования.

СТРАХОВОЙ СЛУЧАЙ

3.1. Страховой случай – предусмотренное договором страхования событие, при наступлении которого у Страховщика возникает обязанность произвести страховую выплату Страхователю (Выгодоприобретателю).

Договор страхования может быть заключен по одному из следующих вариантов страхования:

3.1.1. С ответственностью за полную утрату (гибель) и повреждения.

По договору страхования, заключенному по этому варианту, возмещаются:

а) ущерб вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной) или расходы по устранению повреждений застрахованного имущества (п.2.3. настоящих Правил), происшедших по любым причинам, кроме тех, которые перечислены в пп. 3.2., 3.3. настоящих Правил;

б) ущерб вследствие пропажи судна без вести, утраты судна в результате противоправных действий иных лиц;

в) убытки, расходы и взносы по общей аварии по доле судна;

3.1.2. С ответственностью за повреждения.

По договору страхования, заключенному по этому варианту, возмещаются:

а) расходы по устранению повреждений застрахованного имущества (п.2.3. настоящих Правил), происшедших по любым причинам, кроме тех, которые перечислены в пп. 3.2., 3.3. настоящих Правил.

3.1.3. С ответственностью за полную утрату (гибель).

По договору страхования, заключенному по этому варианту, возмещаются:

а) ущерб вследствие полной гибели судна (фактической или конструктивной), происшедшей по любым причинам, кроме тех, которые перечислены в пп. 3.2, 3.3. настоящих Правил.

б) ущерб вследствие пропажи судна без вести, утраты судна в результате противоправных действий иных лиц;

в) убытки, расходы и взносы по общей аварии по доле судна;

3.2. Не относятся к страховым случаи утраты (гибели) или повреждения водного судна, если они наступили в результате:

3.2.1. Износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей.

3.2.2. Эксплуатации судна в условиях, не предусмотренных его классом.

3.2.3. Форсирования льда без проводки ледоколом.

3.2.4. Погрузки с ведома Страхователя или Выгодоприобретателя либо их представителей, но без ведома Страховщика самовозгораемых и взрывоопасных веществ и предметов;

3.2.5. Имеющихся на момент заключения договора страхования дефектов или неисправностей, которые должны были быть известны Страхователю (Выгодоприобретателю).

3.2.6. Действия бесхозных мин, торпед, бомб или другого бесхозного военного оружия.

3.2.7. Посадки судна на мель, если иное не предусмотрено договором страхования.

3.3. Страховщик также не возмещает:

3.3.1. Расходы по содержанию судна и экипажа.

3.3.2. Расходы по устранению любого дефекта, если дефект не вызвал гибель судна или повреждение его корпуса, машин и оборудования.

3.3.3. Расходы вследствие утраты (гибели) или повреждения груза и другого имущества, на которое не распространяется страховое покрытие (п. 2.3. настоящих Правил), на застрахованном судне.

3.3.4. Убытки, связанные с удалением остатков застрахованного судна, причинением вреда окружающей природной среде, жизни, здоровью людей и имуществу третьих лиц.

3.3.5. Убытки вследствие каких-либо договорных обязательств.

3.3.6 Убытки вследствие полной или временной утраты возможности использования судна.

3.3.7. Убытки от потери фрахта. 3.3.8. Убытки, вызванные задержкой при доставке груза или судна

Тема 1.6. Правовое регулирование международных перевозок грузов: транспортно-экспедиционной деятельности

1.6.1. Источники транспортного права на автомобильном транспорте.

Документы, регламентирующие перевозки в международном сообщении:

1. Конвенция ООН «О договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)» (г. Женева, 1956 г.);

2. Европейское соглашение о международной автомобильной перевозке опасных грузов от 30 сентября 1957 г. (ДОПОГ);

3. Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП, 1959 года (под эгидой КВТ ЕЭК ООН);

4. Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (г. Женева, 1970 г.).

В Республике Беларусь основные документы, регламентирующие автомобильные перевозки:

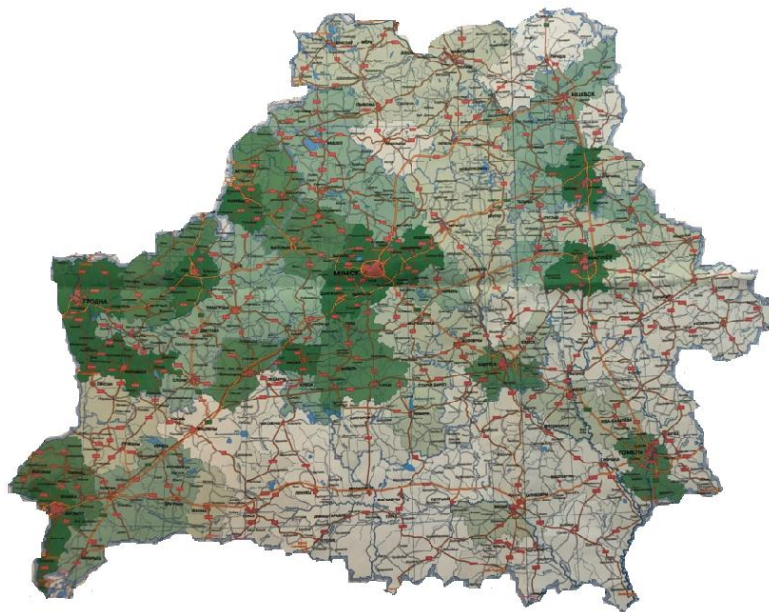
1. Закон от 14.08.2007 № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» регулирует отношения, возникающие при организации и выполнении автомобильных перевозок (в т.ч. международных), а также при выполнении (оказании) связанных с ними работ (услуг);

2. Правила автомобильных перевозок грузов, утв. постановлением Совмина от 30.06.2008 № 970;

3. Постановление Министерства финансов РБ от 30.06.2016 г. №58 «Об установлении форм товарно-транспортной накладной, товарной накладной и

утверждении Инструкции о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной, внесении дополнений и изменения в постановление Министерства финансов Республики Беларусь от 22 апреля 2011 г. № 23»;

4. Постановление Минтранс от 20.03.2012 г. № 11 «Об утверждении инструкции о порядке оформления международной транспортной накладной «CMR».



1.6.2. Международная правовая регламентация перевозок грузов в смешанных (мультимодальных сообщениях).

Нормативными документами, регулирующими перевозки в смешанном сообщении является Конвенция ООН о смешанной перевозке грузов (Женева, 1980 г.) и Правила ЮНКТАД-МТП в отношении документов смешанных перевозок (Женева, 1992 г.).

Справочно. ЮНКТАД (Конференция по торговле и развитию) – орган Генеральной Ассамблеи ООН. Конференция создана в 1964 году. Штаб-квартира ЮНКТАД находится в Женеве. Конференция насчитывает 195 стран. Решения ЮНКТАД принимаются в форме резолюций и имеют рекомендательный характер.

Конвенция о смешанной перевозке грузов, не вступившая до сих пор в силу, и Правила являются факультативными нормами. Поэтому они регулируют условия договора смешанной перевозки только в том случае, когда стороны договора признали это целесообразным.

Вместе с тем на практике чаще всего применяются Правила ЮНКТАД.

В этой ситуации ФИАТА, БИМКО и ИАТА разработали свои проформы транспортных документов на перевозку грузов в смешанных сообщениях.

На их основе БИМКО приняла в 1995 г. новую редакцию мультимодального коносамента и накладной, а ФИАТА в 1998 г. – мультимодальной накладной.

Справочно.ФИАТА – Международная неправительственная организация, объединяющая национальные экспедиторские ассоциации 150 стран мира. Сокращённое наименование организации происходит от названия организации на французском языке: *Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles* (FIATA).

БИМКО (Балтийский и международный морской совет, англ. *Baltic and International Maritime Council*) – неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информированием членов по различным аспектам международной морской торговли. Членами БИМКО являются судовладельцы (в настоящее время более тысячи), судовые брокеры и агенты, клубы и ассоциации из 121 страны мира.

1.6.3. Правовое регулирование автомобильных перевозок.

Автомобильные перевозки обладают наибольшей эксплуатационной эластичностью по сравнению с другими видами транспорта, так как подразумевают доставку товара «от двери до двери».

Основные преимущества автомобильного транспорта:

высокая маневренность; возможность осуществления перевозок по технологии «от двери до двери»; гибкая тарифная политика; высокая скорость доставки и обеспечение сохранности грузов, особенно при перевозках на короткие расстояния; возможность отправления грузов по предъявлению; упрощенное оформление документов; более гибкая система платежей за перевозки.

Считается, что на расстояние до 500 км автомобильным транспортом груз можно доставить в 7 раз быстрее, чем в железнодорожно-автомобильном сообщении и в 3 раз быстрее, чем в прямом железнодорожном.

Автомобильный транспорт – сфера деятельности малого и среднего предпринимательства как в области эксплуатации универсального, так и специализированного подвижного состава.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными соглашениями. Наиболее

значимым из них является Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (сокращенно КДПГ), которая состоялась в мае 1956 г. В настоящее время в ней участвует практически все страны Европы, а также ряд стран Азии и Африки. В свое время СССР присоединился к Конвенции в 1983 г.

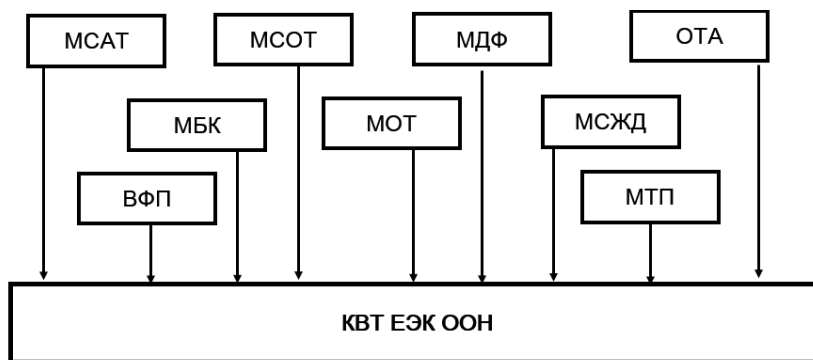
Важной заслугой КДПГ является то, что Конвенция установила, что договор перевозки подтверждается накладной международной дорожной перевозки груза КДПГ/CMR.

Конвенция определила перечень сведений, которые должны быть указаны в накладной, минимальное количество экземпляров накладной, заполняемых на каждую партию груза, а также ответственность отправителя и перевозчика.

Положениями Конвенции КДПГ руководствуются страны при заключении двусторонних соглашений о международных автомобильных перевозках. Соответственно международные грузовые автомобильные перевозки регулируются также и двусторонними соглашениями между странами.

Форма товарно-транспортной накладной CMR (Convention relative au contrat de transport international de Merchandises par Route), рекомендуемой перевозчикам, была разработана Международным Союзом Автомобильного Транспорта (МСАТ – International Road Transport Union (IRU)), определившим ее обязательные и дополнительные реквизиты. Впоследствии каждый участник Конвенции вправе самостоятельно разрабатывать и утверждать форму товарно-накладной. Однако такая товарно-накладная должна содержать обязательные и дополнительные реквизиты, указанные в ст.6 Конвенции. В Республике Беларусь форма CMR утверждена постановлением Минтранса от 20.02.2012 № 11 «Об утверждении Инструкции о порядке формирования международной товарно-транспортной накладной «CMR».

Вопросами автомобильного транспорта занимается более 45 как правительственных, так и неправительственных организаций (рисунок).



МСАТ - Международный союз автомобильного транспорта
 МСОТ - Международный союз общественного транспорта
 МДФ - Международная дорожная федерация
 ОТА - Всемирная организация туризма и автомобильного спорта
 МБК - Международное бюро по контейнерам
 МОТ - Международная организация труда
 МСЖД - Международный союз железных дорог
 ВФП - Всемирная Федерация профсоюзов
 МТП - Международная торговая палата

Рисунок Международные организации, занимающиеся вопросами автомобильных перевозок

Большое значение для развития международных автомобильных перевозок имеет работа КВТ ЕЭК ООН, созданный еще в 1948 году. Данный комитет в настоящее время является одним из наиболее эффективных органов Европейской экономической комиссии. Комитет осуществляет не только консультационную деятельность, но и является органом, в рамках которого вырабатываются международные рекомендации и заключаются международные соглашения.

На работу Комитета влияют участие многие правительственные и неправительственные международные организации, в частности, Международный Союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международный Союз общественного транспорта (МСОТ), Международная дорожная федерация (МДФ), Всемирная организация туризма и автомобильного спорта (ОТА), Международное бюро по контейнерам (МБК), Международная организация труда (МОТ), Международный союз железных дорог (МСЖД), Всемирная Федерация профсоюзов (ВФП), Международная торговая палата (МТП) и многие другие.

Экспедиторские услуги при организации автомобильных перевозок включают в себя:

- получение и проверку заказов на доставку грузов;
- подготовку документов, необходимых для заключения договоров на обслуживание;
- оформление этих договоров;

прием груза у отправителя;

организация доставки груза со склада отправителя на железнодорожную станцию (в порт) и со станции из порта на склад получателя;

передача груза перевозчику или грузовому агенту, в том числе порту, пристани, станции с оформлением приемо-сдаточных и перевозочных документов.

Автомобильным транспортом, чаще всего осуществляется подвоз и вывоз грузов на железнодорожные станции и порты. В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта и Кодексом внутреннего водного транспорта обработку грузов (погрузку на автомобиль и выгрузку с автомобиля) осуществляют на договорной основе на грузовых дворах или терминалах стивидорные подразделения железнодорожных станций, а в портах – организации в них аккредитованные.

Статья 40 Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках Республики Беларусь определяет транспортные документы, которые признаются при выполнении автомобильных перевозок грузов:

путевой лист;

товарно-транспортная накладная внутренних перевозок ТТН-1;

международная товарно-транспортная накладная «CMR»

заказ-поручение;

иные документы в соответствии с законодательством:

отгрузочная спецификация (например, форма ТН-2);

счет-фактура;

сертификаты и свидетельства (ветеринарные, фитосанитарные, медико-санитарные, качества, соответствия техническим стандартам, происхождения и др.);

Карнет TIR или грузовая таможенная декларация (ГТД);

термограммы или лист контроля температурного режима груза;

аварийная карточка при перевозке на условиях ADR;

страховка на груз.

Использование транспортного средства при выполнении автомобильной перевозки груза оформляется путевым листом.

Для выполнения автомобильной перевозки груза товарного характера оформляется товарно-транспортная накладная.

Выполнение автомобильной перевозки грузов нетоварного характера (не подлежащих складскому учету, например, снег, грунт, бытовой мусор и подобное) оформляется внесением записи в путевой лист, а в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов, – иными

транспортными документами, определенными Правилами автомобильных перевозок грузов.

Транспортные документы оформляются в порядке, установленном Министерством финансов Республики Беларусь по согласованию с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, за исключением оформления CMR-накладной, которое осуществляется в порядке, установленном Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по согласованию с Министерством финансов Республики Беларусь.

Обязанности по составлению путевого листа возлагаются на автомобильного перевозчика, товарно-транспортной накладной – на грузоотправителя, заказа-поручения – на автомобильного перевозчика, если иное не установлено соглашением сторон.

Договор автомобильной перевозки

В соответствии с Правилами автомобильных перевозок автомобильный перевозчик должен принимать груз к автомобильной перевозке на основании договора, заключенного с заказчиком автомобильных перевозок.

В зависимости от условий автомобильной перевозки между автомобильным перевозчиком и заказчиком автомобильной перевозки могут заключаться:

договор об автомобильной перевозке груза;

договор об организации автомобильных перевозок грузов по форме;

договор о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов.

По договору об автомобильной перевозке груза автомобильный перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать его грузополучателю, а заказчик автомобильной перевозки – оплатить автомобильную перевозку груза в установленном размере.

Заключение договора об автомобильной перевозке груза подтверждается составлением товарно-транспортной накладной или иного транспортного документа установленной формы.

При необходимости выполнения систематических автомобильных перевозок грузов заказчик автомобильной перевозки может заключать с автомобильным перевозчиком договор об организации автомобильных перевозок грузов.

Автомобильная перевозка грузов с условием предоставления за плату всей или части вместимости одного или нескольких транспортных средств, пригодных для выполнения одного или нескольких рейсов по

автомобильным перевозкам грузов, оформляется договором о фрахтовании для автомобильной перевозки грузов.

Грузовые перевозки различают по следующим признакам

- по отраслевому признаку перевозки грузов (промышленности сельского хозяйства, строительства и т.д.);
- по размеру партий груза - массовые и мелкопартионные перевозки;
- по территориальному признаку - технологические, городские, пригородные
- по способу выполнения (местные перевозки, перевозки прямого и смешанного сообщения);
- по времени освоения (сезонные, постоянные, временные)
- по организационному признаку - централизованные и децентрализованные.

При централизованных – автотранспортные предприятия сами организует перевозку, сами и перевозят. При децентрализованных - грузополучатель сам организует перевозку.

Договор об организации перевозок заключается при централизованных перевозках. Автотранспортные организации выступают организаторами процесса доставки груза получателям и осуществляют не только перевозку груза от отправителя до получателя, но и все связанные с процессом транспортировки транспортно-экспедиционные операции (прием груза и получение товарно-транспортных и других сопроводительных документов от грузоотправителей; охрана груза в пути; сдача груза грузополучателям и оформление товарно-транспортных и других сопроводительных документов), принимая на себя материальную ответственность за сохранность перевозимого груза.

Эти экспедиционные операции выполняются водителями автотранспортных предприятий, за что они должны получать определенную надбавку к заработной плате. В некоторых случаях экспедирование осуществляется экспедиторами автотранспортных предприятий.

Грузоотправители оплачивают автотранспортным организациям транспортно-экспедиционную работу.

Уровень тарифов на автотранспорте, как правило, носит договорный характер. В ряде городов и областей осуществляются мероприятия муниципальных властей по централизации этого процесса на кооперативной основе. Принимаются меры по организации обслуживания с движением автомобилей по графику, с предоставлением скидок с тарифов для поощрения долгосрочного планирования перевозок.

Для централизованных перевозок автотранспортными организациями

утверждены специальные типовые договоры. В этих договорах отражаются особенности данных перевозок (порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ и оформления товарно-транспортных документов, особенно при работе на маршрутах с несколькими заездами, и т. д.).

Особое внимание при подготовке централизованных перевозок обращают на инструктаж водителей. Роль водителя при централизованных перевозках очень велика, так как, кроме своих непосредственных обязанностей, он выполняет и обязанности экспедитора.

Функции сторон договора перевозок:

В процессе выполнения перевозок грузоотправитель обязан (если иное не предусматривается по соглашению сторон):

предварительно подготовить, подгруппировать, взвесить и затарить груз, а также своевременно оформить товарно-транспортные документы;

содержать в исправном состоянии подъездные пути, погрузочно-разгрузочные площадки, механизмы и приспособления и иметь необходимое количество грузчиков и обслуживающего персонала;

обеспечить места погрузки-разгрузки освещением в вечернее и ночное время;

организовать бесперебойную работу складов в течение суток, обусловленного договором на перевозки;

загружать автомобили до полной грузоподъемности и не допускать сверхнормативных простоев;

обеспечить соблюдение правил техники безопасности.

Автотранспортное предприятие:

контролирует наличие и подготовку груза к перевозке, состояние подъездных путей и обеспеченность погрузочно-разгрузочными механизмами;

проверяет своевременность прибытия автомобилей по установленному графику, организует расстановку их под погрузку и разгрузку, принимает меры по обеспечению загрузки автомобилей до полной их грузоподъемности и по предотвращению сверхнормативных простоев подвижного состава в пунктах погрузки и разгрузки;

поддерживает связь с диспетчерскими пунктами на погрузочных площадках грузоотправителей и контролирует выполнение оперативного плана перевозок по каждому объекту;

принимает в случаях необходимости оперативные меры для переключения автомобилей с одного объекта на другой;

ведет учет выполнения плана перевозок, проверяет своевременность доставки груза получателям, правильность оформления путевых листов и

других товарно-транспортных документов.

Грузополучатели передают заявки на получение необходимых материалов грузоотправителям-поставщикам или сбытовым организациям.

Сбытовые организации а иногда и АТП, с которыми заключен договор об организации перевозок, на основании заявок грузополучателей составляют сводные заявки на перевозку груза (сводные приказы-наряды или сводные наряды-заказы). Если приказы-наряды составляют сбытовые организации, то они представляют приказы-наряды в автотранспортную организацию.

Такие сводные приказы-наряды составляют на пятидневку, декаду, а в отдельных случаях и на месяц, квартал, год, на каждый пункт отправления отдельно. Подписанные отправителями грузов и автопредприятием наряд-заказы выполняют договорные функции.

Путевой лист при централизованных перевозках является документом на право получения груза в пункте отправления, а товарно-транспортная накладная выполняет роль договора автомобильной перевозки, в которой водитель или экспедитор автопредприятия расписывается в получении груза от грузоотправителя, а получатель – в получении груза от автоперевозчика.

Централизованные перевозки имеют следующие основные преимущества: четкое распределение обязанностей грузоотправителей, грузополучателей и автотранспортных организаций в процессе доставки груза; возможность организации работы подвижного состава по четкому, заранее разработанному графику.

Документарное оформление международных перевозок грузов.

Оформление заявки на перевозку

Значительная часть международных автоперевозок носит разовый характер, поэтому отдельный заказ на перевозку является наиболее распространенной формой организации перевозок, а поиск новых заказов ведется постоянно.

Заявка – предварительный договор между перевозчиком и клиентом. Проформа заявки на перевозку груза оформляется в письменном виде, и подписывается сторонами.

После рассмотрения и улаживания спорных моментов, можно составить окончательное соглашение (договор), заявка, в таком случае, является приложением к основному договору.

В крупных городах – мегаполисах и крупных промышленных центрах в целях концентрации перевозок и снижения транспортных издержек создают транспортно-логистические центры (ТЛЦ) или транспортно-экспедиционные

предприятия (ТЭП). В результате их практической деятельности в ТЛЦ и ТЭП закрепляется клиентура и их экспедиторы со своими автохозяйствами. Централизуется оформление заказов, диспетчеризация подвижного состава, оформление документации и расчетов, поиск попутных грузов, обработка и хранение грузов на терминалах, на которых размещается управление системой ТЛЦ.

Оформление заказа на перевозку производится путем заполнения стандартного бланка, в котором содержатся сведения о грузоотправителе и грузополучателе, информация о месте приема и об адресе назначения груза, о времени работы складов, сообщаются сведения о грузе и указывается размер платы за перевозки.

Примерные формы заявки, договора между автопредприятием – экспедитором и грузовладельцем на перевозку и ряд форм других документов являются приложениями к Правилам автомобильных перевозок грузов, утвержденных постановлением СМ РБ №970.

Формы заявки на автомобильную перевозку, товарно-транспортных накладных ТТН-1 и CMR приведены на рисунках.

ЗАЯВКА НА АВТОМОБИЛЬНУЮ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА
N _____ от _____ 20__ г.

Наименование заказчика автомобильной перевозки груза (далее – заказчик) _____
(наименование юридического лица, фамилия, имя, отчество)

_____ (фамилия, имя, отчество, должность ответственного за использование транспорта, телефоны)

Адрес заказчика: _____
Расчетный счет заказчика _____ в _____
(наименование и адрес банка)

Объем автомобильных перевозок на месяц _____ т _____ т/км
_____ платных авт.-часов.

Заявляется к автомобильной перевозке на месяц _____ т _____ т/км
_____ платных авт.-часов.

Наименование груза	Класс груза	Заполняется заказчиком транспорта						Ежедневное количество груз. средств, подаваемых под погрузку	Заполняется перевозчиком				
		Наименование грузоотправителя и адрес подачи грузового транспортного средства	Наименование грузополучателя и адрес доставки груза	Масса груза, тонн	Способ погрузки	Способ разгрузки	Расстояние автомобильной перевозки		Расчет предварительной стоимости				

Дополнительные условия

- Сопровождение и выдача груза производится _____.
- Содержание в исправном состоянии подъездных путей к пунктам погрузки осуществляется _____.
- а к пунктам выгрузки _____.
- Оплата услуг по автомобильной перевозке осуществляется _____.
- Другие дополнительные условия _____.
- Автомобильная перевозка груза осуществляется в соответствии с графиком по примерной форме согласно приложению.

Ответственное лицо заказчика _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Заявку принял _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

Рисунок Форма заявки на автомобильную перевозку

1-й экз. – грузополучателю
2-й экз. – грузоотправителю
3-й и 4-й экз. – перевозчику
Серия _____

Грузоотправитель	Грузополучатель	Заказчик автомобильной перевозки (плательщик)
УНП _____	_____	_____

ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

_____ 20__ г.

Автомобиль _____ (марка, государственный номер) Прицеп _____ (марка, государственный номер) К путевому листу № _____

Водитель _____ (фамилия и инициалы)

Заказчик автомобильной перевозки (плательщик) _____ (наименование, адрес)

Грузоотправитель _____ (наименование, адрес)

Грузополучатель _____ (наименование, адрес)

Основание отпуска _____ (наименование, дата и номер документа) Пункт погрузки _____ (адрес) Пункт разгрузки _____ (адрес)

Переадресовка _____ (наименование, адрес нового грузополучателя, новый пункт разгрузки, фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о переадресовке)

Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.09.2016, 8/31227

I. ТОВАРНЫЙ РАЗДЕЛ										
Наименование товара	Единица измерения	Количество	Цена, руб. коп.	Стоимость, руб. коп.	Ставка НДС, %	Сумма НДС, руб. коп.	Стоимость с НДС, руб. коп.	Количество грузовых мест	Масса груза	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Итого	Х		Х		Х					Х

Всего сумма НДС _____ (прописью) руб. _____ коп. (цифрами)

Всего стоимость с НДС _____ (прописью) руб. _____ коп. (цифрами)

Всего масса груза _____ (прописью) Всего количество грузовых мест _____ (прописью)

Отпуск разрешил _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись) Товар к перевозке принял _____ (должность, фамилия, инициалы, подпись)

Сдал грузоотправитель _____ № пломбы _____ по доверенности _____ (номер, дата) _____ (наименование организации) № пломбы _____

Штамп (печать) грузоотправителя _____ Штамп (печать) грузополучателя _____

II. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ ОПЕРАЦИИ									
Операция	Исполнитель	Способ (ручной, механизированный)	Код	Дата, время (ч, мин)			Дополнительные операции		Подпись
				прибытия	убытия	простоя	время	наименование	
Погрузка	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Разгрузка									

III. ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ (заполняются перевозчиком)										
Расстояние перевозки по группам дорог, км					Код экспедирования	За транспортные услуги	Поправочный коэффициент		Штраф	
всего	в городе	I	II	III			расценки водителю	основной тариф		
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Транспортные услуги _____

Составленные акты (дата, номер) _____

Таксировка _____

Рисунок Форма товарно-транспортной накладной ТТН-1

Порядок заполнения ТТН-1 для внутриреспубликанских автомобильных перевозок регламентируется постановлением Минфина от 30.06.2016 №58 «Об установлении форм товарно-транспортной накладной, товарной накладной и утверждении Инструкции о порядке заполнения товарно-транспортной накладной, товарной накладной...».

Порядок заполнения товарно-транспортной накладной для международных перевозок регламентируется постановлением Минтранс от 20.02.2012 № 11 «Об утверждении инструкции о порядке оформления международной транспортной накладной CMR»

Сборные перевозки оформляются стандартными приемо-сдаточными списками и сопроводительными ведомостями. Бывают случаи, когда груз оформляется без указания конечного адресата доставки (товар еще не продан или не определен оперативный склад для сдачи скоропортящегося груза и

др.).

Правила заполнения ТТН-1.

Наименование организации указывается согласно учредительным документам организации или свидетельства о государственной регистрации индивидуального предпринимателя.

В графах «Цена, руб. коп.», стоимостные показатели указываются в белорусских рублях с двумя десятичными знаками после запятой. В случае осуществления расчетов за товары в иностранной валюте в установленном законодательством Республики Беларусь порядке в накладной ТТН-1 могут указываться суммы в иностранной валюте, при этом слова «руб. коп.» зачеркиваются и указывается сокращенное наименование иностранной валюты. Перечень отпускаемых товаров с информацией по всем графам раздела I «Товарный раздел».

В строках «Автомобиль» и «Прицеп» накладной ТТН-1 указываются марки и государственные номера прибывшего под погрузку автомобиля и прицепа соответственно. В строке «К путевому листу №» накладной ТТН-1 указывается номер путевого листа, к которому прикладывается накладная ТТН-1.

В строках «Грузоотправитель», «Грузополучатель» накладной ТТН-1 указываются наименование и адрес передающей и получающей стороны соответственно.

В строке «Основание отпуска» накладной ТТН-1 указываются наименование, дата и номер документа, являющегося основанием для отгрузки товара. Таким документом может быть товарная накладная ТН.

В строках «Пункт погрузки» и «Пункт разгрузки» накладной ТТН-1 указываются адреса (месторасположение) пунктов погрузки и разгрузки соответственно.

Строка «Переадресовка» накладной ТТН-1 заполняется при переадресовке товаров, осуществляемой в случаях, предусмотренных Правилами автомобильных перевозок грузов. В строке «Переадресовка» указываются наименование и адрес нового грузополучателя, новый пункт разгрузки, фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о переадресовке.

В случае перегрузки товара в пути следования на другой автомобиль в строки «Водитель», «Автомобиль», «Прицеп», «К путевому листу №» накладной ТТН-1 вносятся изменения путем зачеркивания с указанием новых данных о водителе, автомобиле, прицепе, путевом листе, а также указываются фамилия, инициалы, подпись лица, принявшего решение о перегрузке.

Соответственно заполняются остальные колонки этого раздела.

Заполнение разделов II «Погрузочно-разгрузочные операции» и III «Прочие сведения» накладной ТТН-1 производится с учетом Правил автомобильных перевозок грузов, при этом: строки «Погрузка», «Разгрузка» заполняются грузоотправителем и грузополучателем соответственно; в графе 12 указывается наименование организации, выполняющей погрузочно-разгрузочные операции. Если погрузочно-разгрузочные операции выполнил грузоотправитель или грузополучатель, допускается обозначить исполнителя словом «Грузоотправитель» или «Грузополучатель» соответственно; ...

Порядок заполнения международной товарно-транспортной накладной «CMR».

Блоки CMR, подлежащие заполнению сторонами во многом аналогичны ТТН-1, при этом имеют свои особенности.

Графы 1 - 15, 21, 22 CMR-накладной заполняются отправителем груза. Другие колонки заполняются перевозчиком или получателем груза. Информация для заполнения CMR приведена на рисунках.

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land) ООО «ЦВЕТЫ» г.Москва ул.Стартовая 8 Россия			Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief CMR Данная перевозка, несмотря на то, что она не является перевозкой в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)		
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land) ООО «СОЛНЦЕ» г.Минск ул.Гамарника 28 Беларусь			16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land) Наименование, адрес перевозчика (как правило, ставится штамп)		
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место/Ort г.Фаниполь Страна/Land Беларусь			17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag Übernahme des Gutes Место/Ort г.Химки Страна/Land Россия Дата/Datum 01.01.2014			18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer		
5 Предлагаемые документы Beigefügte Dokumente ТН № 1 от 01.01.14 с/ф № 1 от 01.01.14, договор			19 Подготовил оплату Zu zahlen vom: Страна/Rache Сроки/Ermäßigungen		
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern		7 Количество мест Anzahl der Packstücke 2		8 Вид упаковки Art der Verpackung короб.	
9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes настольные игры		10 Статист № Statistik-Nr. 9504		11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg 105	
12 Объем, м³ Umfang m³ 1,2		13 Класс Klasse Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Bearbeitung)		14 Отправитель Absender Валюта/Währung	
15 Получатель Empfänger		16 Подготовил оплату Zu zahlen vom: Страна/Rache Сроки/Ermäßigungen		17 Подготовил оплату Zu zahlen vom: Страна/Rache Сроки/Ermäßigungen	

Класс груза	Упаковка	Вид упаковки	Наименование груза	Код товара по ТН ВЭД ТС	Вес брутто кг (с упак.)	Объем груза м3
13	Упаковка отправителя (наименование и прочие обозначения)	Вид упаковки	19	Подлежит оплате	Отправитель	Получатель
14	Условия оплаты	Условия поставки согласно договора, по Инкотермс	Место и дата заполнения CMR			
21	Составляющие	Химки	01.01.2014			
22	Печать и подпись грузо-отправителя	23	Номер путевого листа, ФИО водителя, штамп или печать перевозчика			
24	Груз получен	Дата	Дата выгрузки, печать и подпись грузо-получателя			
25	Гос.номер тягача и полуприцепа	26	Марка/Тип			
AA 1100-7 / A 1500 A 7	MAN / KPOHA					

Заполняет отправитель:
 Заполняет получатель:
 Заполняет перевозчик:

Рисунок Форма товарно-транспортной накладной «CMR»

Отправитель			10418010/221118/0028346		
1 Отправитель (наименование, адрес, страна) ООО «Трейд» Ул. Карла Маркса д. 285 пом. 2 Удмуртская Республика г. Ижевск, Россия			Международная товарно-транспортная накладная Frachtbefrachtungsbrief CMR № 44		
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Fogistik Danziger Stra 25, 41460 Neuss, Germany.			16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		
3 Место и дата загрузки груза Место: 41460 Neuss, Germany. Страна: DE			17 Последний перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		
4 Место и дата погрузки груза Место: Д. Дюрменево, Россия Страна: RU Дата: 22.11.2018			18 Оговорки и замечания перевозчика		
5 Присоединенные документы Инвойс № 44 от 03.11.2018			Указывается инвойс и другие сопроводительные документы (не обязательно все)		
6 Тип и номер	7 Количество мест	8 Вид упаковки	9 Наименование груза	10 Статус по	11 Вес брутто
Kennzeichen und Nummer	Anzahl der Packstücke	Art der Verpackung	Namens des Gutes	Statust nach	Gewicht brutto
21	21 (bg)	21 (bg)	Семена льна	1204009000	22040
Количество грузовых мест			Вид грузовых мест		
Описание груза			Вес брутто (с упаковкой)		
13 Указания отправителя (наименование и прочие обозначения)			19 Подлежит оплате		
C. Spaarmann Logistics GmbH Grenze E30 / A12 15208 Frankfurt/Oder Tel. +49 335 535120			Отправитель		
Таможня назначения			Валюта		
14 Валюта			Получатель		
15 Условия оплаты			20 Особые согласованные условия		
21 Составляющие			Дата оформления CMR		
22 Печать и подпись грузо-отправителя			(может не совпадать с датой загрузки)		
23 Печать и подпись перевозчика			24 Груз получен		
25 Марка/Тип			Дата		
AK 8026-5/A7262A-5			26		

В 16 и 17 графе указывается наименование и адрес перевозчика в виде печати или записи от руки, или на фирменном бланке CMR. (16 графа – первоначальный перевозчик; 17 графа – последний)

ПЕЧАТЬ ООО

Номер транспортного средства

Рисунок Пример заполненной CMR

Количество страниц CMR-накладной, имеющих подписи и печати (штампы) отправителя, подписи представителя перевозчика (водителя, экспедитора), должно быть достаточным для осуществления международной автомобильной перевозки грузов.

Страницы CMR-накладной предназначаются для отправителя, получателя, перевозчика, экспедитора, таможенных и других органов.

Одна страница CMR-накладной остается у отправителя, остальные сопровождают груз.

Одна страница CMR-накладной передается водителем (экспедитором) получателю груза.

Две страницы с подписями и печатями (штампами) отправителя и получателя груза остаются у перевозчика для расчетов с заказчиком - плательщиком перевозки (прилагается к счету за перевозку) и учета оказанных транспортных услуг (прилагается к путевому листу).

При совершении таможенных операций таможенными органами передается не менее трех страниц CMR-накладной, заверенных подписями и печатями (штампами) отправителя груза и подписями представителя перевозчика (водителя, экспедитора).

При перевозке грузов в адрес нескольких получателей CMR-накладная заполняется на каждого получателя груза.

В случае если подлежащий перевозке груз в адрес одного получателя должен быть погружен на несколько транспортных средств (составов транспортных средств), CMR-накладная оформляется на груз для каждого транспортного средства (состава транспортных средств).

Контрольные вопросы и задания.

Какая основная заслуга КДПГ.

Перечислите международные организации, которые принимают участие в решении вопросов автомобильного транспорта.

Перечислите транспортные документы, которые признаются при выполнении автомобильной перевозки. Назовите нормативный документ, которым узаконивает этот перечень.

Перечислите виды договоров автомобильной перевозки.

Назовите функции сторон (грузоотправитель и АТП) договора перевозки.

Изложите последовательность документарного оформления автомобильной перевозки.

Какой нормативный документ устанавливает порядок организации перевозки грузов и соответствующие проформы.

Какие документы устанавливают порядок заполнения товарно-

транспортных накладных: во внутриреспубликанском сообщении; в международном сообщении.

Правовое регулирование мультимодальных грузовых перевозок

Возможность перевозки товаров более чем одним видом транспорта существует почти с того момента, как человек начал заниматься перевозкой товаров, а не только с момента появления контейнеризации. Однако контейнеризация, безусловно, стала катализатором мультимодальных перевозок в глобальном масштабе. Контейнеризация высветила тот факт, что ни одна из конвенций об одномодальных перевозках и документации не была взаимосвязана, и поэтому стали очевидными большие правовые неопределенности.

К концу 1950-х годов взрывное увеличение использования интермодальных контейнеров начало революционизировать морские перевозки. На раннем этапе пользователи и поставщики этих услуг осознали, что применение различных документов и правил ответственности в отношении непрерывного перемещения товаров через международные границы, вероятно, будет препятствовать естественному развитию этого нового вида услуг.

К началу 1970-х годов появились концепция товарораспорядительного характера документа мультимодальной перевозки – «оборотного мультимодального коносамента» (Multimodal B/L), который бы использовался наряду с уже применявшейся необоротной накладной; концепция документа «комбинированной перевозки» (Combined transport – СТ); концепция организатора перевозки – «оператора», который несет полную ответственность за мультимодальную транспортировку, а также ответственность перед грузоотправителем за утрату или задержку в доставке груза получателю.

Данные концепции вместе с правилами упрощенного таможенного режима для транзитных грузов вошли в «Конвенцию ООН «О международных смешанных перевозках и формулярах документа СТ, используемых в практике перевозок» 1980 года.

К сожалению, Конвенция не набрала необходимое число ратификаций стран-участниц, в том числе стран СНГ, поэтому не вступила в силу.

В области смешанных перевозок действуют следующие международные конвенции и соглашения:

– Конвенция ООН о международной смешанной перевозке грузов 1980 г.;

– Правила для транспортных документов на смешанную перевозку ЮНКТАД/МТП 1992 г.;

– Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

Некоторые организации пришли к разработке аналогичных транспортных документов для перевозки грузов в международном мультимодальном сообщении по причине невступления в силу Конвенции ООН о международной смешанной перевозке грузов 1980 г.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международная Ассоциация Воздушного Транспорта (ИАТА), Балтийский и Международный Морской Совет (БИМКО) за последние 50 лет приняли различные формы транспортно-экспедиторских и транспортно-агентских документов, в том числе накладных и коносаментов, по которым на сегодняшний день осуществляются международные перевозки грузов в мультимодальном сообщении.

На сегодняшний день «правила ЮНКТАД/МТП 1992 г. и 1995 г.» определяют международные правовые нормы мультимодальных перевозок. При этом стоит отметить, что обе редакции принципиально друг от друга не отличаются.

Согласно данным правилам, документ, оформленный для осуществления перевозки в мультимодальном сообщении, должен содержать сведения о наименовании отправителя и получателя, о месте и дате получения груза, о периоде доставки, транспортные характеристики груза, внешнее состояние груза, сведения о платежах отправителя с указанием необходимых валют, сведения о маршруте и применяемых видах транспорта, а также о месте перевалки груза. Также в документ включается информация о том, каким является груз – оборотным или необоротным, сведения о количестве оригиналов и подпись оператора. Если иное не предусмотрено договором, оператор вправе выбрать оптимальный вид транспорта, а также маршрут перевозки самостоятельно и начать осуществление транспортировки без согласия отправителя.

В случае повреждения или утраты груза необходимо предоставить уведомление оператору при передаче груза получателю. При этом, если повреждения неявного характера, то срок уведомления должен составить не более 6 дней с момента их обнаружения. Также сроком давности предъявления исков являются 9 месяцев.

Так, требования к содержанию документов для перевозки грузов в мультимодальном сообщении, которые изложены в правилах международной торговой палаты, отражают правовые взаимоотношения владельца

коносамента только с единым оператором транспортировки, но действие правил ограничено. Если, например, положения правил будут противоречить положениям национальных доказательств или другим международным конвенциям, то в таком случае они будут недействительны.

На сегодняшний день при перевозке в международном смешанном (мультимодальном) сообщении используются следующие транспортные документы:

1) коносамент смешанной (мультимодальной) перевозки FIATA (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading – FBL), который предназначен для использования экспедиторами, выступающими в роли оператора мультимодальной (смешанной) перевозки. Документ является товарораспорядительным, является распиской в получении груза и подтверждает наличие договора смешанной перевозки;

В соответствии с Конвенцией документ смешанной перевозки должен содержать следующие данные:

- сведения о грузе (наименование, марки, число мест, масса брутто, описание внешнего вида);
- наименование оператора смешанной перевозки, местонахождение его основного коммерческого предприятия;
- наименование грузоотправителя;
- наименование грузополучателя (для необоротного документа);
- дату и место принятия оператором груза;
- дату и место доставки груза;
- указание на то, является ли документ оборотным или необоротным;
- дату и место выдачи документа;
- маршрут перевозки, используемые виды транспорта;
- места перегрузки груза;
- указание на то, какой нормативный акт распространяет действие на перевозку;
- подпись оператора.

В документ смешанной перевозки по соглашению сторон могут быть включены иные данные.

FBL является сквозным коносаментом, выдается оператором мультимодальной перевозки (экспедитором), являющимся членом FIATA.

Согласно основным условиям коносамента FIATA, экспедитор имеет право принимать решение о размещении груза, выбирать и изменять маршрут движения, порядок перегрузки, укладки груза, не извещая обо всем этом клиента.

Документами, идентичными FBL по своему содержанию, являются COMBIDOC и MULTIDOC. Однако FBL в большей степени отражает интересы грузоотправителей. Оба документа: ордерный и оборотный COMBIDOC и MULTIDOC, одобренный Международной торговой палатой, принятый банками в качестве расчетных документов, благодаря признанному авторитету разработавших их организаций, могут применять в широких масштабах в качестве договоров перевозки грузов по варианту «от двери до двери».

COMBIDOC – документ, разработанный БИМКО, как правило, используется оператором мультимодальной перевозки, эксплуатирующим морские суда;

MULTIDOC – документ, разработан ЮНКТАД, в целях внедрения в практику Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Оригинал коносамента перевозки груза в смешанном сообщении, как правило, выписывается в трех экземплярах. Распределяются они между грузоотправителем, грузополучателем и оператором.

Таким образом, хотя в мировой практике транспортной деятельности нет единого документа смешанной перевозки, международные транспортные организации прилагают немало усилий к унификации и совершенствованию существующих проформ и созданию новых. В недалекой перспективе можно ожидать разработки оптимального образца такого документа.

Необоротная накладная смешанной перевозки (FIATA Way Bill – FWB) представлена на рисунке.

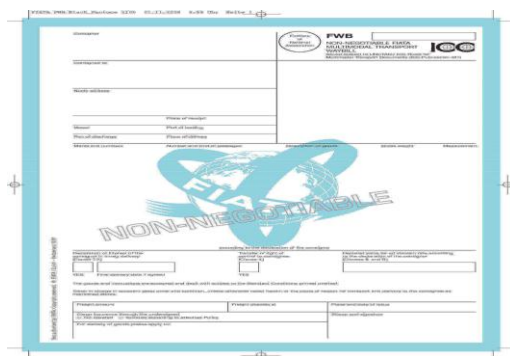


Рисунок Необоротная накладная смешанной перевозки

3) экспедиторское поручение FIATA (FIATA Forwarding Instructions – FFI) – документ, предназначенный для того, чтобы зафиксировать инструкции, полученные экспедитором от своего клиента. Экспедиторское поручение содержит условие продажи товара, условие страхового договора, инструкции по обращению с грузом, сведения о грузе, подлежащем доставке,

страну происхождения товара, условия документарного аккредитива. Экспедиторское поручение разработано FIATA в соответствии с правилами стандартизации документов на международной основе;

Экспедиторское поручение FIATA представлено на рисунке.

The image shows a sample of the FIATA Forwarding Instructions (FFI) form. It is a structured document with various fields for shipping information. Key sections include:

- Header:** FIATA FORWARDING INSTRUCTIONS FFI, with a logo and a reference to the 1980 Convention.
- Fields:**
 - 1. Consignor
 - 2. Freight Forwarder
 - 3. Country of origin
 - 4. Country of destination
 - 5. Date of shipment
 - 6. Date of receipt
 - 7. Date of delivery
 - 8. Date of payment
 - 9. Date of invoice
 - 10. Date of bill of lading
 - 11. Date of receipt of goods
 - 12. Date of delivery of goods
 - 13. Date of payment of freight
 - 14. Date of payment of charges
 - 15. Date of payment of taxes
 - 16. Date of payment of duties
 - 17. Date of payment of other charges
 - 18. Date of payment of other charges
 - 19. Date of payment of other charges
 - 20. Date of payment of other charges
- Footer:** A note stating that the form is subject to the latest edition of the FIATA Forwarding Instructions.

Рисунок Экспедиторское поручение FIATA

4) отправительская декларация на перевозку опасных грузов (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods – FIATA SDT) – документ, который грузоотправитель заполняет, подписывает и передает экспедитору при перевозке опасных грузов. В декларации содержится конкретная информация о характере груза и классификация опасных грузов в соответствии с международными правилами их транспортирования. Декларация дает возможность экспедитору поступать с грузами в строгом соответствии с содержащимися в ней указаниями, чем облегчает его действия при работе с опасными грузами;

5) экспедиторская расписка о приеме груза (Forwarders Certificate of Receipt – FIATA FCR) является официальным подтверждением приема строго определенных товаров экспедитором, который несет ответственность за перевозку и доставку груза получателю. Экспедиторская расписка не является оборотным документом и выдается грузоотправителю экспедитором сразу после принятия груза последним.

В основном экспедиторскую расписку применяют при продаже товаров на условии EXW (франко-завод). В этом случае она служит доказательством выполнения продавцом своих обязательств перед покупателем о поставке последнему товаров путем представления ему экспедиторской расписки.

Экспедиторская расписка признана Международной торговой палатой в качестве платежного документа, поэтому при аккредитивной форме расчетов продавец, предъявив в банк выданную ему экспедитором экспедиторскую расписку, может получить причитающиеся ему платежи за проданные товары. Разрешение на использование экспедиторской расписки выдается секретариатом FIATA;

Отправительская декларация на перевозку опасных грузов представлена на рисунке. Экспедиторская расписка о приеме груза представлена на рисунке.

The image shows a sample of the FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) form. The form is titled "FIATA SDT SHIPPERS DECLARATION FOR THE TRANSPORT OF DANGEROUS GOODS" and includes fields for Shipper, Consignee, and Dangerous Goods details. It also features a large FIATA logo in the center. The form is bordered by red and white diagonal stripes on the left and right sides.

Рисунок Отправительская декларация на перевозку опасных грузов

Экспедиторская расписка о приеме груза представлена на рисунке.

The image shows a sample of the FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) form. The form is titled "FIATA FCR FORWARDERS CERTIFICATE OF RECEIPT" and includes fields for Consignee, Marks and numbers, and other details. It also features a large FIATA logo in the center. The form is bordered by red and white diagonal stripes on the left and right sides.

Рисунок Экспедиторская расписка о приёме груза

6) транспортный сертификат экспедитора FIATA (Forwarders Certificate of Transport – FIATA FCT) – оборотный документ, удостоверяющий принятие под ответственность экспедитора определенной партии груза с обязательством ее отправки.

Сертификат выписывается экспедитором и может быть выдан грузоотправителю немедленно после принятия экспедитором груза под свою ответственность для отправки.

Транспортный сертификат экспедитора также признан Международной торговой палатой в качестве платежного документа, что позволяет грузоотправителю получить в своем банке платежи за проданный товар против предоставления транспортного сертификата экспедитора. Разрешение на использование транспортного сертификата экспедитора выдается секретариатом FIATA;

Транспортный сертификат экспедитора FIATA представлен на рисунке.



Рисунок Транспортный сертификат экспедитора FIATA

7) складская расписка экспедитора FIATA (FIATA Warehouse Receipt – FWR) – унифицированный стандартный документ, предназначенный для использования при выполнении складских операций, осуществляемых экспедитором.

Складская расписка не может служить товарораспорядительным документом, если в ней прямо не указано иное. Разрешение на использование складской расписки экспедитора выдается секретариатом FIATA;

8) интермодальное весовое свидетельство отправителя (Shippers Intermodal Weight Certification – SIC). Заполняется грузоотправителем и передается экспедитору для указания точного веса груза в транспортных документах. Экспедитор может выдавать перевозчику весовое свидетельство

в тех случаях, когда он организует сборные отправки и выступает в качестве грузоотправителя. При этом свое весовое свидетельство он заполняет на основе весовых свидетельств, полученных им от отправителей мелких партий грузов;

Складская расписка экспедитора FIATA и интермодальное весовое свидетельство отправителя представлены на рисунках.

Рисунок Складская расписка экспедитора FIATA

Рисунок Интермодальное весовое свидетельство отправителя

9) домашний коносамент (house bill of lading / house airway bill) – коносамент на каждую отдельную партию груза, который выдает экспедитор грузоотправителю в случае, когда экспедитор выступает как перевозчик и

предоставляет услугу по консолидации, укрупнению грузов, перевозимых морским или воздушным путем.

Условия данного документа не единообразны, а определяются каждой экспедиционной организацией отдельно. В настоящее время документ не получил одобрения со стороны Международной торговой палаты, не является платежным документом.

На сегодняшний день из-за различий в особенностях видов транспорта нет единого законодательного документа, в котором бы четко была регламентирована деятельность перевозок в международном мультимодальном сообщении. Подобный документ трудно сформировать из-за различий в совместимости технологий всех видов транспортировки или из-за различий в технических характеристиках.

При всем этом для перевозок каждым отдельным видом транспорта уже существует своя законодательная база. И если начать вносить изменения в корневую законодательную систему, то последствия могут быть негативными. Именно поэтому при грузоперевозках в международном мультимодальном сообщении необходимо учитывать законы разных стран.

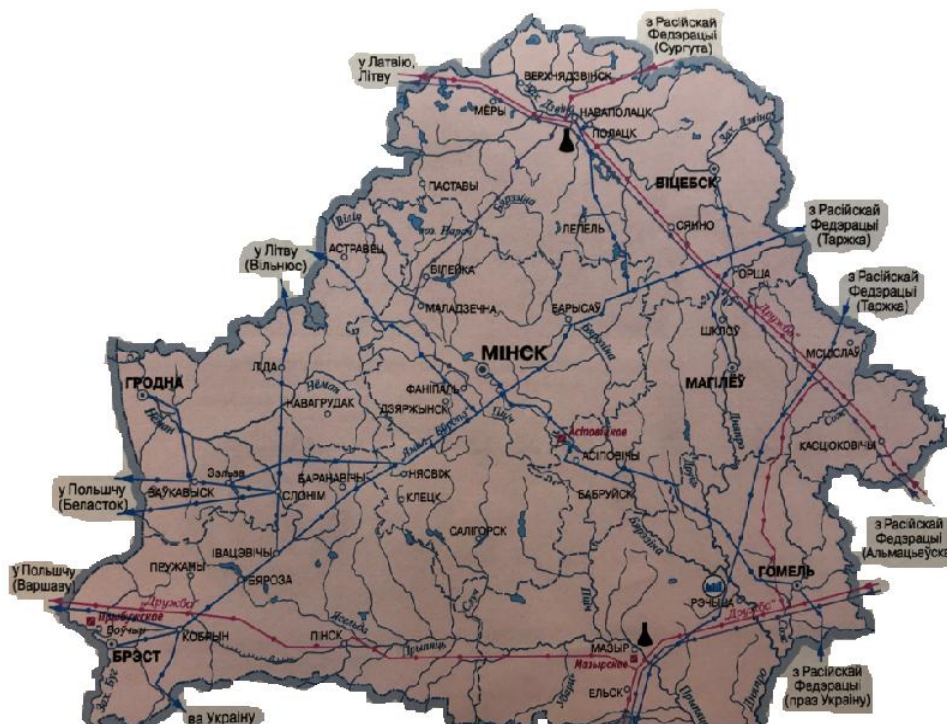
Поскольку мультимодальная перевозка – это сумма более мелких перевозок различными видами транспорта, то здесь используются документы, применяемые при соответствующих перевозках:

- авианакладная (airwaybill или AWB) – при авиаперевозке;
- железнодорожная накладная (railway bill или RWB) – при железнодорожной перевозке;
- коносамент (bill of lading или B/L) – при морской перевозке;
- накладная для автомобильного транспорта (CMR или аналогичная) – при автомобильной перевозке груза.

Для дополнительного удобства, логистический оператор при перевозке может издавать мультимодальный коносамент в качестве подтверждения принятия груза к перевозке. Однако следует помнить, что такой документ вряд ли будет принят при таможенном оформлении, равно как и в решении любых спорных вопросов

Тема 1.7. Правовое регулирование деятельности магистрального трубопроводного транспорта

1.7.1. Закон РФ о магистральном трубопроводном транспорте.



Закон Республики Беларусь от 9 января 2002 г. № 87-З «О магистральном трубопроводном транспорте»

Настоящий Закон определяет правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений в области магистрального трубопроводного транспорта, используемого для транспортировки нефти, природного газа, нефтяного (попутного) газа, других жидких и газообразных углеводородов, нефтепродуктов (далее – продукция), и направлен на обеспечение эффективной, надежной и безопасной эксплуатации магистральных газопроводов, магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Основные термины, используемые в настоящем Законе, и их определения

Для целей настоящего Закона используются следующие основные термины и их определения:

ввод в эксплуатацию объекта магистрального трубопровода – документально оформленное собственником магистрального трубопровода событие, фиксирующее начало использования объекта магистрального трубопровода по назначению;

внутритрубно́е диагностирование – вид технического диагностирования, состоящего из комплекса работ, обеспечивающих получение информации о дефектах и особенностях стенки трубопровода,

сварных швов и их местоположении с использованием внутритрубных инспекционных приборов, в которых реализованы соответствующие методы неразрушающего контроля; вывод магистрального трубопровода из эксплуатации – временное или постоянное прекращение эксплуатации магистрального трубопровода; консервация объекта магистрального трубопровода или его части – выполнение комплекса мероприятий по обеспечению сохранения объекта магистрального трубопровода или его части в работоспособном техническом состоянии в течение периода временного прекращения его эксплуатации; ликвидация объекта магистрального трубопровода – выполнение комплекса мероприятий по прекращению эксплуатации, демонтажу и (или) разборке магистрального трубопровода, приведению занимаемой им территории в состояние, пригодное для последующего использования, а также по обращению с отходами, образовавшимися в результате демонтажа и (или) разборки магистрального трубопровода; линейная часть магистрального трубопровода – объект магистрального трубопровода, предназначенный для перемещения транспортируемых жидких или газообразных углеводородов, включающий в себя собственно трубопровод, вдольтрассовые линии электропередачи, кабельные линии и сооружения связи, устройства электрохимической защиты от коррозии и иные сооружения и

технические устройства, обеспечивающие его эксплуатацию; магистральный трубопровод – единый производственно-

технологический комплекс, предназначенный для транспортирования жидких или газообразных углеводородов от пунктов приема до пунктов сдачи потребителям или перевалки жидких углеводородов на автомобильный, железнодорожный или водный транспорт, состоящий из конструктивно и технологически взаимосвязанных объектов, включая сооружения и здания, используемые для целей обслуживания и управления объектами магистрального трубопровода; магистральный трубопроводный транспорт – вид транспорта, предназначенный для транспортировки жидких или газообразных углеводородов магистральными трубопроводами;

минимальные расстояния до объектов магистрального трубопровода – минимальная приближенность не входящих в состав магистрального трубопровода объектов, зданий и сооружений, к объектам магистрального трубопровода, при которой обеспечивается минимально необходимый уровень их защиты от опасных факторов, которые могут возникнуть в процессе эксплуатации объектов магистрального трубопровода; обеспечение экологической безопасности – комплекс мер по охране окружающей среды от негативного воздействия деятельности по эксплуатации магистрального

трубопровода, которое может привести к угрозе жизни и здоровью граждан, причинению вреда окружающей среде и другим неблагоприятным последствиям; объекты магистрального трубопровода – составная часть магистрального трубопровода, предназначенная для выполнения одной или нескольких взаимосвязанных технологических операций в процессе транспортирования, технологического хранения жидких или газообразных углеводородов, перевалки жидких углеводородов на автомобильный, железнодорожный или водный транспорт, включающая в себя комплекс соответствующих зданий, сооружений и технических устройств; оператор – собственник магистрального трубопровода либо организация, оказывающие услуги по транспортировке продукции магистральным трубопроводом и осуществляющая его эксплуатацию; охранная зона – территория или акватория с особыми условиями использования, прилегающая к объектам магистрального трубопровода, предназначенная для обеспечения безопасности объектов магистрального трубопровода и создания необходимых условий их эксплуатации, в пределах которой ограничиваются или запрещаются виды деятельности, несовместимые с целями ее установления; поставщик продукции – организация и (или) индивидуальный предприниматель, являющиеся собственниками продукции, либо уполномоченные ими лица, предоставляющие продукцию для транспортировки магистральными трубопроводами по договору на оказание услуг по транспортировке продукции с оператором; потребитель продукции – организация и (или) индивидуальный предприниматель, осуществляющие приемку продукции из магистрального трубопровода от оператора в соответствии с условиями договора на оказание услуг по транспортировке продукции;

продукция – подготовленные к транспортированию по магистральному трубопроводу жидкие или газообразные углеводороды; собственник магистрального трубопровода или объектов магистральных трубопроводов – субъект, обладающий правом собственности на магистральный трубопровод или объекты магистральных трубопроводов в соответствии с законодательством.

техническое диагностирование – комплекс работ по определению технического состояния объекта диагностирования; техническое устройство – совокупность технических элементов (машин, оборудования, деталей), представляющих собой единую конструкцию; технологический режим эксплуатации магистрального трубопровода – совокупность значений параметров технологического процесса транспортирования жидких или газообразных углеводородов по магистральному трубопроводу,

устанавливаемых в пределах значений, указанных в проектной документации; технический коридор – территория, в границах которой параллельно проложены по одной трассе магистральные трубопроводы или магистральный трубопровод с другими коммуникациями; трансграничный магистральный трубопровод – магистральный

трубопровод, проходящий по территории двух и более государств; транспортировка продукции – деятельность по перемещению магистральными трубопроводами продукции от пункта ее приемки от поставщика до пункта сдачи потребителю.

эксплуатация магистрального трубопровода – деятельность по обеспечению функционирования объектов магистральных трубопроводов в соответствии с эксплуатационной документацией, включающая в себя, в том числе техническое обслуживание, ремонт (включая капитальный), реконструкция, техническое диагностирование и оперативнодиспетчерское управление.

Статья 2. Сфера действия настоящего Закона

Настоящий Закон регулирует отношения в области магистрального трубопроводного транспорта, возникающие при проектировании, изготовлении, возведении, реконструкции, технической модернизации, приемке, вводе в эксплуатацию, монтаже, наладке, обслуживанию, ремонте, техническом диагностировании, техническом освидетельствовании, испытаниях, эксплуатации, консервации, ликвидации, временной приостановке, выводе из эксплуатации магистральных трубопроводов.

Действие настоящего Закона не распространяется на отношения, возникающие при возведении и эксплуатации промышленных, технологических, распределительных и других внутрихозяйственных трубопроводов.

Статья 3. Правовое регулирование отношений в области магистрального трубопроводного транспорта

Отношения в области магистрального трубопроводного транспорта основываются на Конституции Республики Беларусь и регулируются настоящим Законом, актами Президента Республики Беларусь иными актами законодательства, правом Евразийского экономического союза, а также международными договорами Республики Беларусь, не составляющими право Евразийского экономического союза.

Если международным договором Республики Беларусь установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Законом, то применяются правила международного договора.

Статья 4. Субъекты и объекты отношений в области магистрального трубопроводного транспорта.

Субъектами отношений в области магистрального трубопроводного транспорта являются юридические лица, в том числе иностранные и международные юридические лица, организации, не являющиеся юридическими лицами (далее - юридические лица), а также индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность в области магистрального трубопроводного транспорта.

Объекты отношений в области магистрального трубопроводного транспорта (далее – объекты магистральных трубопроводов):

магистральные газопроводы, нефтепроводы, нефтепродуктопроводы; перекачивающие и наливные насосные станции; резервуарные парки; компрессорные станции;

газораспределительные станции, газоизмерительные станции, станции подземного хранения газа, пункты редуцирования газа; трубопроводы с ответвлениями и лупингами, запорной арматурой, переходами через естественные и искусственные препятствия, узлами подключения перекачивающих, компрессорных станций, узлами пуска и приема очистных устройств; средства защиты трубопроводов, резервуаров и сооружений от

коррозии; средства и системы автоматизации, телемеханики и связи; противозерозийные и защитные сооружения трубопроводов; емкости для хранения и разгазирования конденсата, земляные амбары для аварийного выпуска нефти, нефтепродуктов.

Статья 5. Нормативное обеспечение в области магистрального трубопроводного транспорта

Проектирование, изготовление, возведение, реконструкция, техническая модернизация, приемка, ввод в эксплуатацию, монтаж, наладка, обслуживание, ремонт, техническое диагностирование, техническое освидетельствование, испытания, эксплуатация, консервация, ликвидация, временная приостановка, вывод из эксплуатации, осуществляются в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, в том числе с обязательными для соблюдения требованиями технических нормативных правовых актов, технических регламентов Таможенного союза, Евразийского экономического союза.

Статья 6. Техническое нормирование, стандартизация и оценка соответствия техническим требованиям в области магистрального трубопроводного транспорта

Техническое нормирование, стандартизация и оценка соответствия техническим требованиям в области магистрального трубопроводного транспорта осуществляются в соответствии с законодательством о техническом нормировании и стандартизации и оценке соответствия техническим требованиям и аккредитации органов по оценке соответствия, международными договорами Республики Беларусь и международно-правовыми актами, составляющими право Евразийского экономического союза.

Технические нормативные правовые акты, устанавливающие требования по обеспечению безопасности эксплуатации объектов магистральных трубопроводов, должны учитывать особенности окружающей среды и содержать условия, исключая возможность аварий и обеспечивающие необходимый уровень надежности конструктивных и технологических решений.

Объекты магистральных трубопроводов, технические устройства подлежат обязательному подтверждению соответствия требованиям технических нормативных правовых актов в области технического нормирования и стандартизации, технических регламентов Таможенного союза, технических регламентов Евразийского экономического союза в случаях, предусмотренных законодательством, международными договорами Республики Беларусь, техническими регламентами

Таможенного союза, а также техническими регламентами Евразийского экономического союза и иными актами, составляющими право Евразийского экономического союза.

Статья 7. Основные принципы в области магистрального трубопроводного транспорта

Основными принципами в области магистрального трубопроводного транспорта являются:

приоритеты безопасности граждан и государства, охраны окружающей среды; соблюдение интересов всех субъектов отношений в области

магистрального трубопроводного транспорта; использование новейших технологий при возведении и эксплуатации

магистральных трубопроводов; обязательность государственного регулирования деятельности в области магистрального трубопроводного транспорта и обеспечения благоприятных экономических и иных условий для функционирования и развития магистрального трубопроводного транспорта; гласность инвестиционной политики, ценообразования в сфере услуг

по транспортировке продукции магистральными трубопроводами; недопустимость произвольного вмешательства граждан и организаций в экономическую и производственную деятельность собственников магистральных трубопроводов или объектов

магистральных трубопроводов и операторов; обязательность полного возмещения вреда, причиненного окружающей среде, жизни и здоровью граждан, их имуществу, а также имуществу организаций, при возведении, функционировании и ликвидации объектов магистрального трубопровода.

Статья 8. Международное сотрудничество

Международное сотрудничество Республики Беларусь в области магистрального трубопроводного транспорта осуществляется в соответствии с законодательством Республики Беларусь и основывается на следующих принципах:

экологическая безопасность одного государства при возведении, эксплуатации, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов не должна обеспечиваться за счет экологической безопасности другого государства;

недопустимы любые виды работ при возведении, эксплуатации, консервации и ликвидации магистральных трубопроводов, экологические последствия которых непредсказуемы; оказание помощи другому государству в чрезвычайных ситуациях, возникших в результате нарушения режимов функционирования магистральных трубопроводов, в соответствии с международными обязательствами.

Государства, по территории которых проходит трансграничный магистральный трубопровод, осуществляют обмен информацией о произошедших чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера (далее – чрезвычайная ситуация), авариях и аварийных ситуациях на трансграничном магистральном трубопроводе, которые могут привести к нарушению режимов его функционирования.

Статья 9. Право собственности на магистральные трубопроводы или объекты магистральных трубопроводов и иные связанные с ним права

Магистральные трубопроводы или объекты магистральных трубопроводов могут находиться в государственной или частной собственности.

В собственности юридических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, могут находиться объекты магистральных трубопроводов, не отнесенные законодательными актами к объектам, находящимся только в собственности государства.

Объекты магистральных трубопроводов, находящиеся в республиканской собственности, могут закрепляться за республиканскими юридическими лицами на праве хозяйственного ведения или оперативного управления.

Магистральные трубопроводы или объекты магистральных трубопроводов, находящиеся в собственности государства, для исполнения обязательств, предусмотренных соглашением о государственно-частном партнерстве, могут передаваться частному партнеру во владение, пользование, в том числе в безвозмездное пользование. При этом термин «частный партнер» используется в значении, определенном пунктом 1 статьи 1 Закона Республики Беларусь от 30 декабря 2015 г. № 345-З «О государственно-частном партнерстве».

Раздел II. Теоретические основы страховой деятельности

Тема 2.1. Понятие, сущность и содержание страхования как экономической категории

2.1.1. Страхование как экономическая категория, содержание понятия и сущность.

Категория риска является весьма сложной и многоаспектной. Неслучайно в научной литературе приводятся самые разнообразные его определения. Под риском обычно понимают опасность потерь,

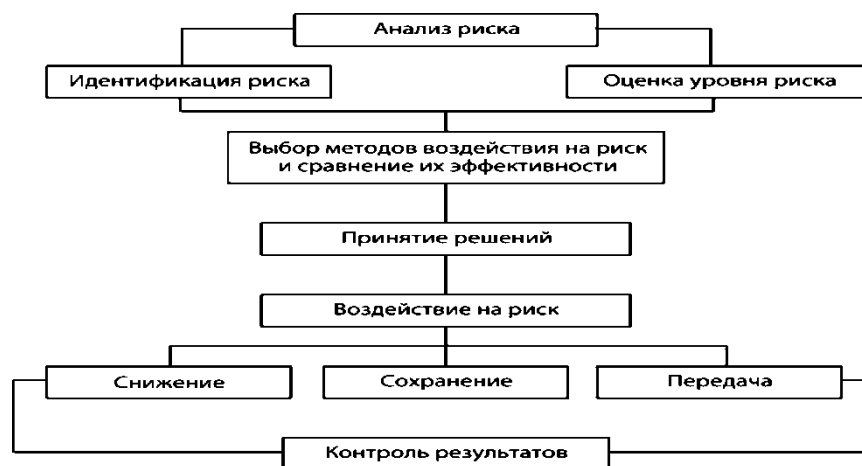


Рис. Ключевые стадии системы управления риском

потенциальных убытков, вероятность и возможность наступления неблагоприятных событий или банкротства.

Но, как известно, риск имеет и обратную сторону. Он способствует увеличению доходности. Риск и доходность находятся в прямой зависимости: чем выше доходность, тем выше риск, и наоборот.

Риск — это вероятность благоприятных и неблагоприятных последствий, которые могут наступить при реализации выбранного альтернативного решения в условиях неопределенности ситуации.

Основными элементами, составляющими его сущность, являются:

- возможность отклонения от предполагаемой цели, ради которой осуществлялся выбор альтернативного решения;
- отсутствие уверенности в достижении поставленной цели;
- вероятность достижения желаемого результата;
- возможность материальных, финансовых, нравственных и других потерь, связанных с осуществлением выбранной в условиях неопределенности альтернативы.

Система управления рисками представляет собой процесс, позволяющий эффективно определять, оценивать, регулировать и контролировать их уровень с целью повышения доходности бизнеса.

Ключевые стадии системы управления рисками в предпринимательской деятельности показаны на рисунке.

Основой возникновения страховых отношений в бизнесе является наличие рисков, которые подразделяются на страхуемые (принимаемые к страхованию) и не страхуемые (не принимаемые к страхованию).

Страхуемый риск – предполагаемое событие, на случай наступления которого проводится страхование (болезнь, смерть, несчастный случай, хищение, наводнение, пожар, потеря урожая сельскохозяйственных культур, гибель животных, неисполнение обязательств контрактами и др.).

Не страхуемый риск – это риск, который не принимается на страхование по причине невозможности оценки вероятности его наступления и размера вызванных им убытков (политические риски, изменение курса валют, изменение процентных ставок по кредитам или депозитам и др.).

В системе управления рисками различных бизнес-структур и бизнес-систем страхование является распространенным методом защиты имущественных интересов и от других возможных потерь. Страховые организации обладают значительным капиталом и являются вторыми по значению после банковских учреждений институциональными инвесторами. Так, в Германии, США, Японии **ежегодный сбор страховых премий составляет 7-9% валового внутреннего продукта.**

Страхование рисков – это передача ответственности субъектом хозяйствования страховщику на основе заключенного договора по возмещению ущерба или его части при наступлении неблагоприятных событий за определенное обусловленное вознаграждение. При этом событие должно характеризоваться четко выраженными признаками вероятности и случайности возникновения.

Субъектами страхового дела являются:

- страховые организации;
- общества взаимного страхования;
- страховые брокеры;
- страховые актуарии.

Страхование – представляет собой отношения по защите имущественных интересов граждан Республики Беларусь, иностранных граждан и лиц без гражданства, организаций, в том числе иностранных и международных, а также Республики Беларусь, ее административно-территориальных единиц, иностранных государств при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет страховых резервов, сформированных страховщиком из уплаченных страховых взносов (страховых премий).

Страхование – это экономические отношения по формированию и использованию страхового фонда (резерва) для покрытия ущерба или оказания страховой защиты при возникновении рискованных обстоятельств.

Признаки, определяющие специфику страхования:

- 1) при страховании возникают денежные перераспределительные отношения, обусловленные наличием страхового риска, как вероятности наступления страхового случая, который способен нести материальный или иной ущерб и необходимость возместить этот ущерб;
- 2) для страхования характерны замкнутые перераспределительные отношения между участниками по поводу раскладки суммы ущерба за счет средств страхового фонда. Подобные перераспределительные отношения основаны на том, что количество пострадавших субъектов всегда меньше количества участников страхования;
- 3) страхование предусматривает перераспределение ущерба как в пространстве, так и во времени. Долгосрочность перераспределительных отношений предполагает создание системы специальных страховых резервов;
- 4) страховые взносы, мобилизованные страховщиками, имеют возвратный характер.

Страхование включается в экономическую категорию «финансов», вместе с тем есть и ряд отличий:

- 1) финансы всегда связаны с денежными отношениями, а страхование может быть и натуральным;
- 2) доходы государственного бюджета формируются за счет физических и юридических лиц, а использование этих средств выходит далеко за рамки интересов плательщиков взносов. Страхование в свою очередь предусматривает замкнутое перераспределение ущерба, только между участниками процесса страхования;
- 3) страховые отношения носят только вероятностный характер использования средств страхового фонда, связано с последующим наступлением страхового случая.

Деятельность страховых организаций, обществ взаимного страхования, страховых брокеров **подлежит лицензированию**, а страховые актуарии обязаны проходить аттестацию в органе страхового надзора.

Как экономическая категория, страхование характеризуется денежными перераспределительными отношениями, а распределение нанесенного ущерба между страхователями носит замкнутый характер и происходит как между территориальными единицами, так и во времени на основе возвратности средств, мобилизованных в страховых фондах.

Сущность страхования заключается в реализации экономической и социальной роли на основе выполнения защитной, восстановительной (рисковой), перераспределительной, контрольной, предупредительной, стимулирующей, аккумулирующей, сберегательной, инвестиционной, стабилизирующей, социальной функций.

Возмещение потерь в менеджменте риска при прямом страховании следует рассматривать многопланово и в различных аспектах. *В одних случаях* производятся выплаты из ранее образованных централизованных страховых фондов при проявлении чистых рисков потерь из-за стихийных бедствий, не зависящих от воли человека, и субъективных факторов, обусловленных злоумышленными действиями, игнорированием работником действия объективных законов природы и общества. *В других вариантах* возникает необходимость страхования рисков по причине ограниченной информационной базы или недостаточных познаний в новых сферах человеческой деятельности, когда риск проявляется через логическую вероятность при использовании приемов и методов индукции, дедукции, анализа, синтеза и гипотезы.

Следовательно, только в ущербе проявляются очертания рискованных ситуаций, полный анализ и учет которых позволяет при страховании рисков

на договорной основе обеспечить солидарное распределение потерь между страхователями и страхуемыми на основе созданного ранее страхового фонда. Страхование рисков очень быстро распространяется на все сферы человеческой деятельности: производство, обмен, распределение и потребление. Риски страхуются по всем направлениям развития бизнеса.

Различают страхование рискованной деятельности отдельного исполнителя, коллектива работников звена, бригады, цеха, фирмы, компании. Кроме того, в системе страхования рисков в бизнесе широкое распространение получают имущественное страхование и страхование ответственности.

В каждом конкретном случае страхование рисков в бизнесе рассматривается в нескольких аспектах. *Во-первых*, учитывается проявление чистых рисков при наступлении стихийных бедствий, несчастных случаев и особенно, когда риск сопряжен с вероятностью гибели работника или существенного повреждения страхуемого объекта. *Во-вторых*, страхуются условные риски, которые могут быть обусловлены неблагоприятными явлениями, событиями и при наступлении которых необходимы материальные или денежные компенсации субъектам хозяйствования из ранее образованного страхового фонда. *В-третьих*, рассматриваются возможности страхового возмещения в связи с конкретным застрахованным объектом, в отношении которого может негативно проявить себя тот или другой вид или разновидность условного риска.

Правила и условия страхования разрабатываются и утверждаются страховщиком или объединением страховщиков **самостоятельно**.

Содержание страховых отношений наиболее полно выражают его функции:

– общие:

– формирование специального фонда денежных средств как в обязательном порядке, так и добровольном;

– возмещение ущерба и личное материальное обеспечение граждан;

– предупреждение страховых случаев и минимизация ущерба через широкий комплекс мер по финансированию предупредительных мероприятий;

– специфические (рисковая, предупредительная, сберегательная, контрольная).

В международной практике общепринятым являются пять базисных принципов страхования, которые закреплены в английском страховом праве. К ним относятся:

– наличие имущественного интереса;

- наивысшая степень доверия сторон;
- наличие причинно-следственной связи между убытками и событиями их вызвавшими;
- в страховании производится выплата страхового возмещения в пределах реального убытка (страховой суммы по договору);
- принцип суброгации.

Суброгация – это передача страховщику, выплатившему страховое возмещение право требования к лицу, ответственному за причинение ущерба.

2.1.2. Сущность и содержание экономических рисков поэтапного эволюционного развития в сфере страхования.

Понятие риска в теорию рыночных отношений впервые ввёл французский экономист Р.Кантильон, который рассматривал риск как свойство любой торговой деятельности, отвечающей правилам конкуренции.

Прибыли и потери торговца он оценивал как следствие неопределённости и риска. Несмотря на то, что экономические представления того времени отличались определённой ограниченностью взглядов, современные западные экономисты находят в лице этого французского учёного основоположника теории рисков и исследований в данном направлении.

С возникновением и развитием капиталистических отношений связана активизация научной мысли и дальнейшее изучение понятия «риск» уже как экономической категории. Проблеме присутствия риска в предпринимательской деятельности большое внимание уделяют классики экономической теории. В это время развитие теории рисков проходило по двум направлениям: классическому, а позднее по неоклассическому.

Представители классической школы Дж. Миль, А. Смит, Ф. Найт, Н.У. Сениор в структуре предпринимательской прибыли выделяли следующие элементы:

- процент на вложенный капитал или «заработную плату» предпринимателя;
- плату за риск, как возмещение возможного риска, принимаемого на себя капиталистом, в ходе осуществления предпринимательской деятельности.

Классическая теория риска связывает данную экономическую категорию в первую очередь с возможностью понести потери в результате реализации выбранного решения. В связи с этим, предприниматель осознаёт риск и требует включения в структуру дохода своеобразной его

компенсации или страховой премии. Это значит, что чем больше риск, тем большей должна быть норма прибыли.

В XIX веке немецкий экономист **И. фон Тюнен**, являющийся представителем немецкой классической школы, выявляет **прямую связь величины прибыли с предпринимательским риском**. Впервые он вводит в теорию рыночных отношений понятие **риска неиспользованных альтернативных возможностей**, приводящего к недополучению прибыли. Единственной движущей силой, побуждающей предпринимателя идти на риск, по мнению учёного, является **получение прибыли, которая должна возрасти пропорционально увеличению риска**.

Развивая идеи **И. фон Тюнена**, другой представитель немецкой классической школы **Г. фон Мангольд** впервые ставит вопрос о **необходимости оценки степени риска с учётом фактора времени**. Степень риска по Г. фон Мангольду также зависит и от характера производства:

- на заказ (риск минимален либо вообще отсутствует), т.е. в случае чёткого определения заказа на производство какой-либо продукции или оказание услуг риск будет минимальным или вообще отсутствует;
- на рынок (риск значительный), т.е. в условиях рыночной конкуренции, непредсказуемости, часто меняющейся ситуации степень риска значительно возрастает.

Кроме того, чем больше времени проходит с момента начала производства до конечной реализации готового товара, тем *больше риск возможных потерь* и большей должна быть компенсация или вознаграждение за него.

Американский экономист Ф. Найт наиболее глубоко развил идею **фактора риска** как источника предпринимательской прибыли. Доход, который получает предприниматель, формируется не только на основе затраченных материальных, трудовых и денежных ресурсов, но и зависит от плодотворности самой идеи и способности предпринимателя преодолеть состояние неопределённости и риска с минимальными потерями. Доход **определяется как плата за риск и образуется в результате согласия наёмных работников** получать установленную капиталистом сумму, **предоставляя ему возможность присваивать разность между выручкой и фиксированными платежами**. Учитывая, что вероятность того или иного события можно рассчитать и выразить количественно с помощью математических методов, **Ф. Найт** выделяет *две категории рисков*: «страхуемые» и «нестрахуемые». Поскольку вероятность наступления прогнозируемого события определена, возможные потери вследствие

воздействия риска превращаются в «постоянный элемент издержек». В такой ситуации риск не может служить источником прибылей или потерь. Доход предпринимателя формирует неопределённость, развитие которой, по мнению Ф. Найта не поддаётся однозначному определению и учёту.

Определение риска представителями «классической» школы в первую очередь как потерь послужило причиной появления «неоклассической» теории риска. Экономические исследования были перенесены на микроуровень, т.е. объектом изучения и анализа выступило предприятие и его деятельность в условиях риска.

А. Маршал, А. Пигу рассматривали **прибыль как случайную, переменную величину**, которая не может оставаться постоянной по причине изменчивости условий функционирования предприятия. Поэтому в своей деятельности предприятие должно руководствоваться двумя основными критериями:

- размером ожидаемой прибыли;
- величиной её возможных колебаний и отклонений от ожидаемого уровня.

Принимая решение в условиях риска и неопределённости, предприниматель выберет такой вариант вложения средств, при котором колебания величины прибыли будут наименьшими по сравнению с другими альтернативами. В соответствии с неоклассической теорией **возможная прибыль обладает большей полезностью**, чем равная ей по величине, но связанная с отклонениями от ожидаемого уровня.

Существенные дополнения в неоклассическую теорию внёс английский экономист **Дж.М. Кейнс**. Фактически впервые он дал подробную классификацию предпринимательских рисков. Рассматривая риск как объективную реальность и неотъемлемый элемент, присущий внешней и внутренней среде функционирования фирмы на рынке, Дж.М. Кейнс выделил **три основных вида риска**.

Во-первых, это риск предпринимателя или заёмщика, возникающий в силу неуверенности заёмщика в способности получить такой доход, на который он рассчитывает. Этот вид риска возникает тогда, когда предприниматель пускает в ход только свои деньги.

Во-вторых, это риск кредитора. Он возникает при проведении кредитных операций, под которыми Дж.М. Кейнс понимал предоставление ссуд под реальное или личное обеспечение. Этот риск может **быть связан с сомнением кредитора насчёт обоснованности оказанного доверия**, т.е. с опасностью намеренного банкротства или других попыток должника уклониться от выполнения обязательств, а также возможной

недостаточностью размеров обеспечения или с опасностью банкротства из-за того, что расчёты заёмщика на получение дохода не оправдались.

В-третьих, это риск возможного уменьшения ценности денежной единицы в связи с инфляцией. Исходя из этого, Кейнс считал, что денежный заём, в известной мере, менее надёжен, чем реальное имущество.

Английский экономист также указывал на необходимость проведения тщательной оценки причин, возможных проявлений и последствий для каждого вида риска. Кроме того, признанной заслугой Дж.М. Кейнса стало включение в неоклассическую теорию риска так называемого «фактора удовольствия», объясняющего готовность предпринимателя идти на повышенный риск ради получения большей прибыли. «Фактор удовольствия», раскрывающий психологический аспект изучаемого явления и заключающийся в том, что люди могут получать удовлетворение от самого процесса риска, входил в противоречие с концепцией убывающей предельной полезности. Содержание данной концепции по отношению к экономической категории риска можно выразить следующим образом: «Там, где каждый последующий рубль, полученный предпринимателем, увеличивает полезность менее чем предыдущий, уменьшающаяся предельная полезность денег, вероятно, окажет воздействие на отношение принимающего решение по риску».

Со второй половины двадцатого века начался **четвёртый этап развития науки о риске**, получивший название – **период «систематизации»** (*вторая половина 20-го века – по настоящее время*).

Особым интересом отечественных учёных, экономистов к проблемам рискованной тематики был отмечен период значительных преобразований, начавшийся в восьмидесятые годы.

В конце восьмидесятых годов руководство бывшего СССР провозгласило курс экономических реформ, в соответствии с которым, предполагалось осуществить переход к принципиально новым экономическим отношениям. Необходимость отмены административно-командных методов управления в экономике, реализовывавшихся посредством директив и распоряжений и не учитывающих потребностей ни предприятий, ни населения, ощущалась всё острее. **Свободное взаимодействие субъектов экономических отношений, верховенство закона** являются необходимым условием установления рыночного механизма хозяйствования. Тем не менее, как показала практика, между двумя вышеперечисленными моделями экономики лежит достаточно продолжительный переходный период, характеризующийся наиболее высоким уровнем риска. В результате реформ расширилась сфера применения нетрадиционных идей, подходов, появилась свобода выбора, увеличилась предпринимательская активность. Одновременно **возросли**

элементы неопределённости, неуверенности в получении ожидаемого конечного результата, а следовательно и степень риска. Процесс формирования рыночной инфраструктуры, новых механизмов хозяйствования, необходимость учёта факторов макро и микросреды и оценки их воздействия на деятельность субъектов рыночных отношений, вновь возродило в среде отечественных учёных интерес к феномену риска. В результате стирания пространственных, временных границ, внедрения современных информационных технологий появился доступ к накопленным знаниям и достижениям зарубежной науки о риске в различных сферах человеческой деятельности. Появился ряд интересных фундаментальных работ отечественных учёных, раскрывающих экономический, психологический, философский, юридический аспекты этого явления, среди которых значительный вклад в теорию риска внесли следующие личности: А.П. Альгин, А.А. Первозванский, А.А. Собчак, И.Т. Балабанов, В.А. Абчук, М.В. Гранатуров, А.И. Савёнок и другие. Некоторые из них придерживаются классических взглядов в вопросе сущности риска. Другие являются сторонниками неоклассической теории риска.

Таким образом, к концу 20-го века теория экономического риска окончательно оформилась в отдельную науку, понятие риск приобрело статус общенаучной категории и стало объектом междисциплинарных исследований.

2.1.3. Страхование финансово-кредитной сферы: действующая практика и основные направления развития.

Особенностью финансовых рисков является ущерб или недополучение прибыли в финансово-кредитной системе. Финансовый риск – математически выраженная вероятность наступления ущерба, которая опирается на статистические данные и может быть рассчитана с высокой степенью точности. Существует ряд средств (избежание, удержание, передача, снижение размера риска) и методов снижения степени финансового рисков. Передача части риска путем хеджирования – формирование встречных кредитных, коммерческих, валютных и иных требований и обязательств.

Методы: диверсификация, инвестирование, лимитирование, квалифицированная работа по прогнозированию и внутрифирменному планированию, выбору инвестиционных решений; перевод части риска на другие компании при дорогостоящих наукоемких разработках; страхование.

Пример страхования недополучения прибыли – страхование на случай потери дохода, страхование дополнительных расходов, арендные платы, временной прибыли.

В банковской сфере – это кредит риск, процентный, инфляционный, инвестиционный, валютный, становой, отраслевой, риск ликвидности и другие.

Кредитный риск оценивается по **пяти критериям** (репутация, возможности, капитал, условия, залог) и распределяется по **трем категориям**: А (нет риска), В (средний риск), С (высокий риск).

Система управления данным риском включает разработку процедур, политику кредитования, содержание аналитических служб. Методы управления кредитным риском: процедуры инициирования, одобрения, контроля, оценки и анализа кредита, классификация и отслеживание просроченных платежей, страхование. В мир практике страхование кредитных рисков игнорируется, для смягчения риска применяют мониторинг и диверсификацию. Необходимость страхования кредита в Республике Беларусь обусловлена экономической нестабильностью.

В кредитном страховании были залицензированы два добровольных вида страхования:

а) ответственности заемщика за непогашение кредитов, где страхователем выступает заемщик, а объект страхования – его ответственность перед банком, выдавшим кредит, за своевременное и полное погашение кредитов и уплату процентов по ним;

б) риска непогашения кредитов, где страхователь – банк, а объект страхования – ответственность всех или отдельных заемщиков перед банком за своевременное и полное погашение кредитов и процентов.

Управление процентным риском основано на портфельном подходе, связанным с ростом полезности от активов при одновременной диверсификации рисков. Основными направлениями в управлении инфляционным риском является:

- 1) расчет емкости рынка банк услуг;
- 2) разработка и предложение конкурентных новых банковских продуктов;
- 3) поддержка репутации банка;
- 4) диверсификация рисков.

В управлении инвестиционным риском оцениваются альтернативные варианты вложения в другие активы по сравнению с портфельными инвестициями, учитывается время покупки ценных бумаг и их виды.

Валютный риск – это опасность потерь, связанная с изменением курса иностранной валюты по отношению к национальной при проведении кредитных, валютных, внешнеторговых операций на фондовых и товарных биржах.

Во внешне-экономической деятельности предприятий и организаций наиболее распространены такие валютные риски, как риск при заключении стандартных контрактов, **риск при расчетах по клирингу**, риск при заключении товарообменных операций.

Три основные направления управления ими:

- 1) односторонние действия одного из контрагентов;
- 2) взаимная договоренность участников сделки;
- 3) операции страховых компаний или банков.

В Республике Беларусь для защиты валютных рисков во внешне-экономической деятельности применяются методы:

- а) выбор валюты внешнеторгового контракта;
- б) включение в контракт валютной оговорки;
- в) регулирование валютной позиции по заключенным контрактам;
- г) страхование рисков коммерческими банками с помощью хеджирования (структурная балансировка; изменение срока платежа; форвардные сделки; «своп»; опционы; фьючерсы; лизинг; самострахование и другое).

Страхование валютных рисков в сфере страхового дела возможно для возмещения:

- 1) затрат, связанных с производством экспортной продукции, а при отказе от нее зарубежного импортера;
- 2) убытков от неплатежа за поставленные товары и оказанные услуги в случае ухудшения финансового положения, банкротства иностранного партнера или вследствие политических событий в его стране;
- 3) убытков от изменения курса валюты платежа за период от заключения контракта до его исполнения.

В первых двух случаях ущерб несет отечественный экспортер, в третьем случае – экспортер и импортер.

Становой риск – это риск материальной потери, связанный с изменением политической и экономической ситуации в стране, а также норматив-законодательной базы и правил игры, регулирующих бизнес.

Тема 2.2. Методологические основы классификации страхования и формы ее проведения

2.2.1. Виды деятельности страховой организации и цели её работы в рыночных условиях.

Страховая компания – обобщенное понятие, характеризующее организационную структуру (учреждение, организацию, фирму), целью

деятельности которой является осуществление страховых операций (формирование и использование страхового фонда) независимо от формы собственности, организационно-правовой формы и внутреннего построения.

Страховые компании являются обособленными хозяйствующими субъектами (юридическими лицами), порядок учреждения и деятельности которых регулируется специальным законодательством.

Страховые компании могут быть классифицированы по ряду признаков:

- форме собственности (государственные, частные, взаимные, совместные);
- размеру капиталов (крупные, средние, мелкие);
- территориальной деятельности (региональные, национальные, международные);
- по направлениям страховой деятельности (специализированные, универсальные) и т.д.

Специализированные страховые компании осуществляют операции только по одному виду страховой деятельности (страхование жизни, морское страхование и т.п.). *Универсальные страховые компании* проводят операции по группе видов страховой деятельности.

Особое место занимают так называемые *кэптивные страховые компании*, учреждаемые одним или несколькими юридическими лицами (как правило, корпорациями и финансово-промышленными группами) в целях обеспечения страховой защиты имущественных интересов самих корпораций или входящих в их состав хозяйствующих единиц. Причины создания таких компаний:

- невозможность найти соответствующее страховое покрытие у других страховых компаний;
- применение более низких тарифов по сравнению с рыночным страхованием;
- средства корпорации, уплачиваемые в качестве страхового взноса кэптивным страховым компаниям, остаются под контролем учредителя;
- организация кэптивных страховых компаний в офшорных зонах с более низкими требованиями к числу учредителей и размеру уставного капитала для учреждения страховой компании, а также льготное налогообложение в них позволяют минимизировать затраты корпорации на страхование.

Страховые компании являются субъектами рыночных отношений и осуществляют свою деятельность в условиях конкуренции, сравнимости объема и качества предлагаемых услуг, цены и надежности в исполнении

принимающих страховых обязательств. Цель их деятельности – удовлетворение потребностей в страховой защите потенциальных клиентов при свободе выбора ими страховой компании на основе собственных знаний и опыта или с учетом рекомендаций страховых посредников (брокеров, агентов), как независимых, так и представляющих интересы отдельной страховой компании.

Общая совокупность страховых компаний на территории каждой страны составляет достаточно сложную страховую систему, функционирующую и развивающуюся в рыночных условиях самостоятельно при соблюдении установленных государством правовых норм и регулировании со стороны государства.

После создания каждая страховая компания проходит аккредитацию в органах страхового надзора. Без выданной ими лицензии деятельность страховщика будет считаться незаконной. Лицензию можно и отозвать, если компания неоднократно грубо нарушает положения закона и ущемляет интересы своих клиентов.

Действуют компании по двум направлениям:

- непосредственно коммерческое страхование. Это может быть автострахование или страхование личных имущественных интересов, защита в медицинской или предпринимательской сфере, страхование жизни или перестрахование.

- инвестирование. Ещё один способ пополнения страховых фондов, который широко используют страховщики.

Законодатель выделяет четыре направления страхования – личное, имущественное, страхование ответственности и предпринимательских рисков. Особняком стоит перестрахование, где один из участников выполняет роль своеобразной «подушки безопасности» для второго. В рамках этих отраслей существует 16 видов страховой деятельности – страхование жизни, грузов, профессиональной ответственности и т.д.

Впрочем, используемых классификаций куда больше. Можно выделить обязательное (в силу закона) и добровольное страхование, коллективное и индивидуальное. Всё зависит от того, какие использовать критерии.

Страховая деятельность – это отношения по защите интересов граждан и организаций при наступлении неблагоприятных случаев, признаваемых страховыми. Этот вид деятельности охватывает меры по обязательному и добровольному, обычному и взаимному страхованию, перестрахованию.

В условиях рынка деятельность страховых компаний подразделяется на собственно страховую и коммерческую.

Страховая деятельность имеет целью предоставление страховой защиты нуждающимся в ней юридическим и физическим лицам. Это вовсе не означает, что она не может приносить доход. Напротив, иногда она обеспечивает весьма значительную отдачу, но получение прибыли все-таки не является ориентиром при организации страховой деятельности. Общественная эффективность работы страховщика может быть оценена весьма высоко и при незначительной прибыли, а в некоторых случаях — и при полном отсутствии таковой.

Прибыль от страховой деятельности используют, как правило, на нужды страхования:

- погашение убытков, понесенных в неблагоприятные годы;
- дотации общественно необходимым, но убыточным видам страхования;
- переподготовку кадров и т.п.

Часть прибыли от коммерческих операций направляют на поддержание конкурентоспособной цены и привлечение страхователей.

Следовательно, кругооборот средств страховщика включает два тесно связанных, но четко разделенных денежных потока: один из них обеспечивает формирование, распределение и использование страхового фонда, второй — использование части средств страхового фонда в коммерческих целях. Несмотря на различие целей, они тесно взаимосвязаны. Например, ожидаемая прибыль от коммерческой деятельности может быть заранее учтена при определении тарифа как цены на страховую услугу и оказывать тем самым заметное влияние на поступление средств в страховой фонд.

Страховая деятельность, то есть формирование и использование страхового фонда, служит финансовой основой функционирования страховой компании. Понятие страховой деятельности шире, чем получение страховых платежей и выплата страхового возмещения, поскольку включает также организацию страхового дела (оплату труда работников страховой компании, маркетинг и т.д.). Поэтому денежный оборот, связанный со страховой деятельностью, в свою очередь распадается на два:

1) оборот средств, непосредственно обусловленный оказанием страховой защиты и регулируемый сущностными моментами категории страхования;

2) оборот средств, вызванный организацией страхования и регулируемый юридическими актами, формой собственности страховой компании, принятой моделью ведения хозяйства и другими экономическими факторами.

В процессе создания и распределения страхового фонда формируются доходы, расходы и финансовые результаты страховых операций.

Законодательство допускает создание страховых компаний в виде акционерных обществ, обществ с ограниченной ответственностью, государственных предприятий. В качестве специфической формы организации страхового дела предусматривается создание обществ взаимного страхования.

Законодательство многих стран мира ограничивает организационные формы страховых компаний лишь акционерными обществами и обществами взаимного страхования, представляющими два принципиально разных типа страховых предприятий.

Общество взаимного страхования (ОВС) представляет собой форму организации страхового фонда на основе централизации средств посредством паевого участия его членов. Участники общества взаимного страхования одновременно выступает в качестве страховщика и страхователя. Создание общества взаимного страхования характерно для союзов средних и крупных собственников (домовладельцев, собственников гостиниц и т.д.). Страхователь становится членом общества взаимного страхования, участвует в распределении прибыли и убытков по результатам деятельности за год. Страхователям – членам общества взаимного страхования принадлежат все активы компании. Высшим органом общества взаимного страхования является общее собрание его членов. Общее собрание делом и ревизионную комиссию, которая проверяет работу правления и докладывает результаты.

Если объем собранной страховой премии значительно превысил суммы выплат страхового возмещения и перекрывает расходы на ведение дела и отчисления в запасные и резервные фонды общества взаимного страхования, то указанная сумма превышения доходов над расходами может быть распределена между участниками общества взаимного страхования пропорционально внесенному паю. Таким образом, при заключении договора страхования в ОВС страхователь вносит авансовый платеж (страховую премию) и не знает, какую сумму ему придется внести дополнительно до конца года. Чтобы устранить эту неопределенность, некоторые ОВС обычно устанавливают ограничение ответственности своих членов в пределах шестикратной нормы обычного взноса. Некоторые ОВС содержат в себе элементы, свойственные акционерной форме страхования. Например, имеют временный паевой капитал, который постепенно погашается по мере того, как у ОВС накапливаются за счет операции свободные средства.

В современных условиях в индустриально развитых странах сфера деятельности ОВС концентрируется преимущественно в области личного

страхования. Превышение доходов надо расходами ОВС идет в первую очередь на пополнение резервных фондов. Остаток средств может быть распределен в форм дивиденда между пайщиками или в форме уменьшенной суммы страховой премии, подлежащей уплате в следующем году. Роль и значение ОВС, действующих на страховом рынке, постоянно возрастают. В США, например, ОВС составляет 6% от общего количества страховщиков, специализирующихся на операциях личного страхования (всего около 200), однако на их долю приходится 42% продаж личного страхования.

Деятельность ОВС обычно подчинена тем же правовым нормам, что и акционерных страховщиков, однако, в некоторых странах изданы специальные законы о деятельности ОВС, где устанавливаются объем минимальных резервных фондов, порядок регистрации этих страховщиков и т.д. Вместе с тем в ряде стран ОВС относятся к числу так называемых бесприбыльных (некоммерческих) организаций, что позволяет использовать ОВС предпринимательскими структурами для минимизации налогов.

Государственные страховые компании (ГСО) – некоммерческие компании, деятельность которых основана на субсидировании. Специализируются на страховании от безработицы, страховании компенсаций рабочим и служащим, а также страховании непрофессиональной трудоспособности. В большинстве своем ГСО освобождены от уплаты государственных, местных налогов.

ГСО представляет собой публично-правовую форму организации страхового фонда, основанную государством. Организация государственных страховых компаний осуществляется путем их учреждения со стороны государства или национализации акционерных страховых компаний и обращения их имущества в государственную собственность. Создание государственных страховых компаний является формой вмешательства государства в деятельность страхового рынка.

Достаточно редким институтом страхового рынка являются частные страховые компании, которые принадлежат одному владельцу или его семье.

Уникальной формой объединения частных страховщиков служит английская корпорация «Ллойд». Каждый страховщик, именуемый в практике «Ллойда» андеррайтером, принимает страхование на «свой риск» исходя из собственных финансовых возможностей, а «Ллойд» как организация не несет юридической ответственности по претензиям, которые могут быть предъявлены к индивидуальным страховщикам в результате их страховой деятельности. При этом, все члены «Ллойда» объединены в синдикаты для увеличения финансовых возможностей при приеме рисков на страхование. Каждый член синдиката несет пропорциональную

ответственность, индивидуально и не отвечает за остальных его членов. Страховая премия и убытки между членами синдиката распределяются пропорционально их финансовым интересам в синдикате.

Синдикат не является юридическим лицом. Это форма объединения ленов «Ллойда» для совместного ведения дел по страхованию и перестрахованию. Состав синдиката остается неизменным в течение одного года. «Ллойд» обеспечивает устойчивые и значительные рыночные позиции разработанностью условий страхования и их доскональной трактовкой на случай происшествия. В «Ллоиде» преимущественно сконцентрированы четыре основных вида страховой деятельности: морские, неморские, авиационные и автомобильные риски. Морской бизнес охватывает страхование различных рисков, связанных с мореплаванием. Неморской бизнес включает выдачу страховых полисов на случай землетрясения, грабежа, потери доходов в результате наступления экстраординарных событий и т.д. Авиационный бизнес обеспечивает страхование всех видов воздушных судов, а также космических летающих объектов (спутников связи и др.). Автомобильный бизнес охватывает страхование всех видов дорожного транспорта.

В настоящее время в мировой практике страхования усилились две тенденции: специализация и универсализация деятельности страховщиков. Первая непосредственно связана с углубляющимся общественным разделением труда: соответствующий процесс становится объективно необходимым и в страховом деле. В последние годы наряду со специализацией страховщиков усиливаются тенденции к универсализации их деятельности. Традиционно занимавшиеся в большей степени теми или иными видами страхования страховщики вторгаются в смежные виды деятельности (например, приобретают биржевые маклерские фирмы, предприятия розничной торговли, гостиницы и т.д.) На практике наблюдается тенденция к ликвидации узкой специализации в страховой деятельности. Одновременно на рынок страховых услуг активно вторгаются банковские, биржевые и иные структуры.

Современная роль страховых компаний заключается в том, что они больше выполняют функции специализированных кредитных институтов – занимаются кредитованием определенных сфер и видов экономической деятельности. Страховые компании занимают ведущие после коммерческих банков позиции по величине активов и по возможности использования их в качестве ссудного капитала. Характер аккумулируемых ими ресурсов позволяет использовать их для долгосрочных производственных капиталовложений через рынок ценных бумаг. Такими возможностями

банки, опирающиеся на сравнительно краткосрочно привлекаемые средства, не располагают. Поэтому страховые компании должны занять главенствующее положение на рынке капиталов. Приток денежных средств в виде страховых премий и доходов от активных операций, как правило, намного превышает сумму ежегодных выплат держателям полисов. Это позволяет страховым компаниям из года в год увеличивать инвестиции в высокодоходные долгосрочные ценные бумаги с фиксированными сроками погашения, главным образом в облигации транспортных корпораций и закладные под недвижимость. Данное положение находит свое отражение в структуре формирования финансовых ресурсов страховой компании (пассивов) и их использования (активов).

2.2.2. Понятие договора страхования, его основные условия.

Договор добровольного страхования – это составная часть гражданских правоотношений, относящихся к числу возмездных договорных обязательств. Он имеет особенности так как в основе страхования всегда лежит риск, то страховое законодательство содержит наиболее общие положения, касающиеся взаимоотношения сторон страхования, а конкретные условия проведения страхования устанавливаются в правилах страхования, которые страховщик определяет самостоятельно, а затем согласовывает с Министерством финансов.

В Гражданском Кодексе выделены интересы, страхование которых не допускается, а именно: противоправных интересов; убытков от участия в играх, лотереях и пари; расходов, к которым лицо может быть принуждено в целях освобождения заложников; доходов от участия в хозяйственных обществах и товариществах; проценты по Центральному Банку, прибылей от инвестиций и других доходов, имеющих аналогичную природу.

По договору одна сторона – страховщик, обязуется при наступлении страхового случая возместить другой стороне – страхователю, или 3-му лицу (выгодоприобретателю) причиненный ущерб, застрахованный по договору интереса в пределах определенной договором суммы, а другая сторона – страхователь – обязуется уплачивать обусловленную договором сумму, т.е. взнос или премию.

Виды договоров: личного страхования; страхования имущества; предпринимательского риска; ответственности по договору; за причинения вреда.

При договоре страхования имущество может быть застраховано по договору в пользу страхователя либо выгодоприобретателя, который должен иметь интерес в сохранении этого имущества. Договор страхования имущества в пользу выгодоприобретателя может быть заключен без указания его имени или наименования выгодоприобретателя. При заключении такого договора страхователю выдается страховой полис.

По договору предпринимательского риска может быть застрахован предпринимательский риск только самого страхователя.

По договору страхования ответственности за причинение вреда может быть застрахована ответственность как самого страхователя, так и иного лица, на которого эта ответственность может быть возложена. Это лицо должно быть обязательно названо.

Договор страхования должен быть заключен в письменной форме путем составления страховщиком специального документа, страхового полиса, который подписывается страховщиком. Несоблюдение письменной формы ведет к недействительности.

Существенные условия договора страхования:

1) объект страхования; (должно быть сформулировано что будет страховаться)

2) перечень страховых случаев;

3) размер страховой суммы;

4) суммы страхового взноса и сроках его уплаты;

5) о сроке действия договора;

6) указание застрахованного лица (в случае страхования жизни).

Страховая компания при заключении договора должна предоставить своему страхователю следующую информацию:

1) об основаниях расторжения договора ранее установленного срока;

2) о порядке возврата страхователю страхового взноса в случае неисполнения обязательства или расторжения договора ранее установленного срока;

3) об ответственности за неисполнение обязательства.

Договор вступает в силу при уплате страхового взноса, а заканчивается за день до даты указанной в договоре. В случае, когда имущество или предпринимательский риск застрахованы лишь в части страховой стоимости страхователь вправе осуществлять дополнительное страхование, в т.ч. и у другого страховщика. Но с тем, чтобы общая сумма по всем договорам страхования не превышала страховой стоимости. Если страховая сумма больше страховой стоимости, то договор считается ничтожным в той части

страховой суммы, которая превышает страховую стоимость. Уплаченная излишняя часть страховой премии возврату не подлежит.

Вместе с тем имущество и предпринимательский риск могут быть застрахованы от разных страховых рисков как по одному, так и по отдельным договорам, в т.ч. и по договорам с разными поставщиками. В этом случае допускается превышение общей страховой суммы по всем договорам над страховой стоимостью. Договор предусматривает замены страхового лица или выгодоприобретателя. И это должно быть оформлено в письменной форме. Вносятся изменения в страховой полис. **Досрочное прекращение договора:**

– в случае гибели страхового имущества по причинам иным, чем наступил страховой случай.

– в случае прекращения в установленном порядке предпринимательской деятельности лицом, застраховавшим свой риск или иной риск, связанный с иной деятельностью

В течение **5 дней** страхователь должен обратиться в компанию. Основание освобождения страховщика от выплаты страхователю возмещения и обеспечения: если страховой случай произошел вследствие ядерного взрыва, радиоактивного загрязнения, вследствие военных действий, гражданской войны.

Законодательством могут предусматриваться случаи освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения по договорам имущественного страхования, если страховой случай произошел в следствие грубой неосторожности страхователя или выгодоприобретателя. По договору личного страхования страховщик не освобождается от выплаты страхового обеспечения в случае смерти застрахованного лица, наступившей в результате самоубийства, если к тому времени договор действовал **не менее 2-х лет**.

Страховой суммой является определяемая договором страхования денежная сумма, исходя из которой устанавливаются размеры страхового взноса и страховой выплаты.

Страховым взносом является плата за настоящее страхование, которую страхователь обязан внести страховщику в соответствии с договором страхования.

Договор страхования является соглашением между страхователем и страховщиком, в силу которого страховщик обязуется при страховом случае произвести страховую выплату третьим лицам, гражданскую ответственность перед которыми несет страхователь, а страхователь обязуется уплатить страховой *взнос* в установленные сроки.

Договор страхования прекращается в случаях:

- истечения срока действия;
- исполнения страховщиком обязательств по договору в полном объеме;
- неуплаты страхователем страховых взносов в установленные договором сроки;
- ликвидации страхователя, являющегося юридическим лицом, или смерти страхователя, являющегося физическим лицом, кроме случаев замены страхователя в договоре страхования;
- ликвидации страховщика;
- прекращения действия договора страхования по решению суда.

Страховщик вправе *отказать страхователю в страховой выплате*, если в течение действия договора имели место:

- умышленные действия страхователя (застрахованного лица, выгодоприобретателя), направленные на наступление страхового случая;
 - совершение страхователем или лицом, в пользу которого заключен договор страхования, умышленного преступления, находящегося в прямой связи со страховым случаем;
 - сообщение страхователем страховщику заведомо ложных сведений о застрахованных лицах и страховых случаях;
 - получение страхователем соответствующего возмещения при причинении ущерба здоровью третьих лиц от лица, виновного в причинении этого ущерба;
 - грубая неосторожность и халатность страхователя (застрахованного лица);
 - совершение медицинских действий, требующих соответствующих навыков и специальных разрешений, если последние не подтверждены установленными документами;
- причинение ущерба здоровью при нахождении страхователя (застрахованного лица) в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения.

2.2.3. Основные методы управления рисками.

В системе управления транспортным предприятием управление рисками является компонентом подсистемы разработки и реализации управленческих решений.

Управление рисками осуществляется не ради снижения риска, а ради повышения качества и обоснованности управленческого решения. Место

управления рисками в процессе осуществления управленческих решений можно изобразить схематически:

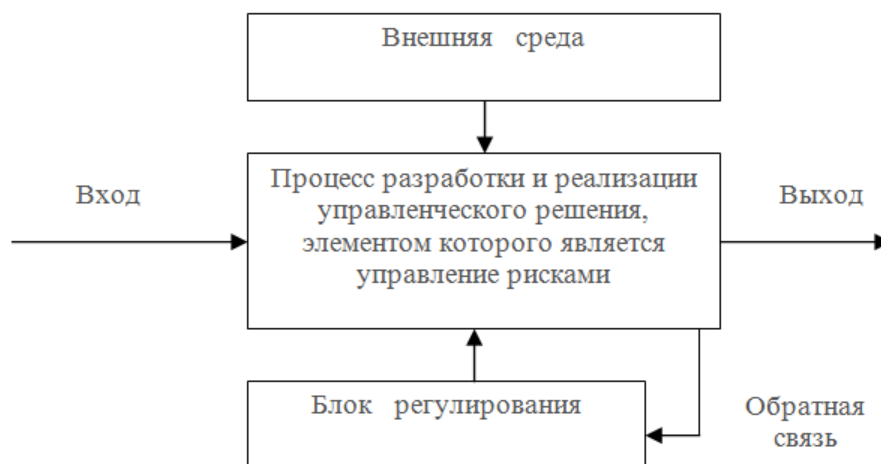


Рис. Место «управления рисками» в процессе разработки и реализации управленческих решений

Элементами «входа» процесса разработки решения могут быть параметры возникшей проблемы (технической, экологической, экономической, политической, управленческой), требования к решению проблемы, ее комплексному обеспечению и т.п. Одним из условий обеспечения высокого качества «входа» является количественное измерение параметров «входа» и внешней среды, оптимизация количества факторов, регулирующих эти компоненты, т.е. снижение уровня неопределенности в системе управления.

На «выходе» процесса — конкретные параметры управленческого решения. Факторами повышения качества процесса являются высокий профессиональный уровень лиц, принимающих решение; наличие необходимых методов и средств оптимизации параметров решения, применение научных основ управления.

Элементами процесса разработки и реализации управленческого решения являются: 1) система «предмет труда» (проблема, задачи и т.п.), «средство труда» (методики, ЭВМ и т.п.), «живой труд» (исполнитель, отдел и т.п.) соединенных в пространстве и времени; 2) информация; 3) методы анализа, прогнозирования, нормирования, оптимизации, оценки эффективности и др.; 4) научные основы разработки и реализации управленческого решения (экономические законы, законы организации, научные подходы, принципы); 5) система управления рисками как одного из важнейших условий эффективного развития экономики по инновационному

пути. Логическая схема управления рисками может быть представлена:

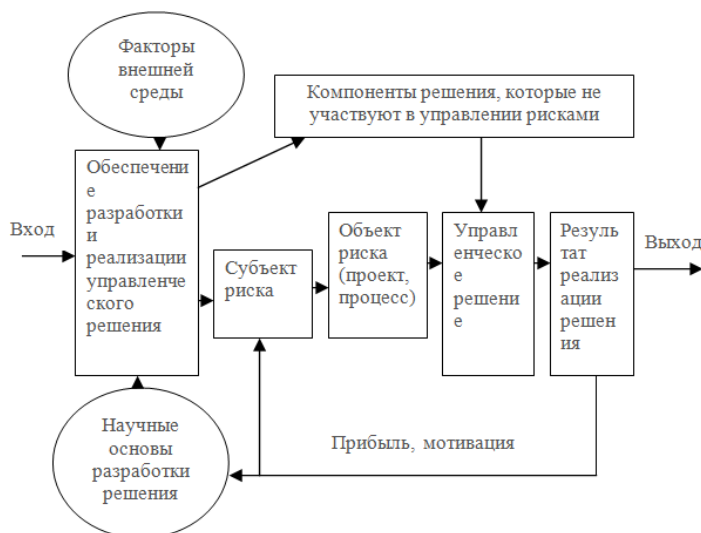


Рис. Логическая схема управления рисками

К функциям управления рисками относят:

- маркетинг;
- оптимизация риска;
- планирование работ по управлению рисками;
- организация выполнения плана;
- учет и контроль;
- мотивация достижения высоких результатов;
- регулирование процесса управления рисками.

К экономическим вопросам управления риском относят:

- исследование внешних и внутренних факторов риска;
- анализ профессионализма субъекта риска;
- анализ параметров объекта риска;
- разработка предложений по улучшению параметров объекта и субъекта риска;
- экономическое обоснование эффективности работы по управлению риском;
- стимулирование достижения высоких результатов.

К организационным вопросам управления рисками относим:

- формулирование принципов организации управления рисками;
- разработка организационной структуры управления рисками;
- выбор моделей управления рисками;
- сбор, обобщение и переработка информации;
- защита результатов оптимизации рисков на ученом (техническом) совете;

– корректировка материалов и сдача их лицу, принимающего решение.

К принципам организации управления рисками относят:

- 1) правовая регламентация управления рисками путем создания нормативно-методического документа по рискам;
- 2) обеспечение высокого научного уровня процесса управления рисками путем анализа действия экономических законов функционирования рыночных отношений, научных подходов и принципов;
- 3) обеспечение адаптивности управленческих процессов к изменениям факторов внешней и внутренней среды;
- 4) обеспечение сопоставимости альтернативных вариантов управленческих решений;
- 5) автоматизация управления;
- 6) регламентация процессов;
- 7) выполнение принципов рациональной организации управленческих и производственных процессов;
- 8) оптимизация рисков.

2.2.4. Основные условия страхования автотранспортных средств.

Транспортные средства населения могут быть застрахованы только в добровольной форме. Объектами страхования являются механизмы транспортного средства, соответствующие требованиям законодательства, зарегистрированные в установленном порядке и допущенные к движению: автомобили, тракторы, комбайны, мотоблоки, мотоциклы, др.. Одновременно с транспортным средством по согласованию сторон на страхование принимаются: грузовые прицепы, дополнительное оборудование и принадлежности (радио, магнитофон, радиотелефон, др.), багаж, жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

Вида договоров:

- ✓ «автокаско» – предполагается страхованием возмещение от повреждения или гибели только самого транспортного средства.
- ✓ «автокомби» – одновременно с транспортным средством страхуется водитель, пассажир, багаж и дополнительное оборудование.

Договор заключается на срок от 1 месяца до 1 года включительно. Обязательно осматривается транспортное средство страховщиком. Сверка осуществляется в присутствии страхователя относительно соответствия номеров кузова и двигателя данным технического паспорта на транспортное средство. По соглашению сторон возможно применение и франшизы. Страховая сумма устанавливается в пределах их остаточной стоимости на день заключения договора страхования. Страхование автотранспортных

средств поводится на случай уничтожения, утраты или повреждения их при наступлении определенных событий. Страхователю предлагается несколько вариантов страхования, которые отличаются набором страховых случаев и перечнем частей транспортного средства, которые при этом могут быть повреждены, уничтожены, похищены.

Страховые взносы начисляются по тарифам, дифференцированным по видам страхования, а так же в зависимости от объекта страхования, особых условий договора, класса безущербности. Уплачивается единовременно или по частям, наличными или безналичными расчетами. При повреждении застрахованного объекта возмещение выплачивается в размере стоимости его ремонта. Фактическая стоимость ремонта определяется на основании составления страховщиком акта осмотра поврежденного объекта страхования. Сметы на его ремонт, счетов на ремонт, составляются компетентными организациями, но с согласия страховщика. Стоимость ремонтных работ исчисляется по ценам и расценкам, действующим на день страхового случая на ремонтных предприятиях. Стоимость новых частей определяется по их фактической стоимости на момент страхового случая за вычетом физического износа транспортного средства. В случае гибели транспортного средства страховое возмещение выплачивается в размере страховой суммы за минусом стоимости остатков, пригодных для дальнейшего использования. Ущерб за багаж и дополнительное оборудование определяется по их остаточной стоимости на день страхового случая. Выплата страхового возмещения в связи с травмой, полученной при дорожно-транспортном происшествии производится на основании методик страхования от несчастных случаев. Не подлежат возмещению убытки, причиной которых явились: производств дефект; ремонт, вызван нестраховым случаем; управление транспортным средством страхователем в состоянии алкогольного опьянения, под воздействием наркотиков; а также передача управления лицу, не имевшем соответствующих документов на право управления; использование транспортных средств в соревновательных и других подобных случаях.

Тема 2.3. Личное страхование и характеристика ее основных видов

2.3.1. Добровольное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Добровольное страхование автогражданской ответственности можно оформить тремя способами:

- как самостоятельный договор;

- в составе КАСКО;
- как добровольное расширение ответственности полиса ОСАГО.

В добровольной форме можно застраховать следующие риски, которые не покрываются обязательным страхованием:

причинение вреда при использовании иного транспортного средства, нежели того, которое указано в договоре;

причинение морального вреда и возмещение упущенной выгоды;

загрязнение окружающей природной среды;

причинение вреда транспортным средством грузу, оборудованию.

Договор страхования автогражданской ответственности считается заключенным в пользу лиц, которым может быть причинен вред (выгодоприобретателей).

Размер (лимит) такой ответственности по добровольному страхованию может быть любым – он определяется желанием и платежеспособностью страхователя. Однако установление слишком низкого лимита ответственности грозит возникновением следующей ситуации. В соответствии со ст. 1072 ГК Республики Беларусь «Возмещение вреда лицом, застраховавшим свою ответственность», страхователь в случае, если страховое возмещение окажется недостаточным для полного возмещения причиненного вреда, должен будет оплатить пострадавшему оставшуюся сумму из собственных средств. Поэтому если автовладелец, желая сэкономить на страховании, выбирает наиболее дешевый полис с минимальным лимитом ответственности, он рискует тем, что страховщиком будет компенсирован не весь ущерб.

Этот вид страхования важен для автовладельца, так как имеет одно существенное преимущество: страховое возмещение по этому риску может стать реальной альтернативой уголовной ответственности и позволит избежать судебных исков от лиц, которые пострадали при ДТП.

Остановимся кратко на условиях, которые закрепляются в правилах страхования ответственности белорусских компаний.

Объектом страхования является гражданская ответственность, то есть обязанность владельца автотранспортного средства возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в соответствии с требованиями гражданского права. Страховая компания оплачивает все суммы предъявляемых к страхователю претензий по возмещению вреда, нанесенного им имуществу граждан и юридических лиц, а также жизни и здоровью людей, при управлении автотранспортным средством. Страхователями могут быть и физические, и юридические лица – владельцы автотранспортных средств.

Существует перечень стандартных исключений из объема ответственности. В частности, страховые компании не оплачивают случаи умышленного причинения вреда со стороны страхователей, управления машиной в нетрезвом виде и ряде других случаев, указанных в правилах страхования.

Страховой полис выдается, как правило, на год, хотя по желанию клиента можно застраховаться и на меньший срок. Стоимость годового страхового полиса зависит от страховой суммы (общего лимита ответственности), которую клиент выбирает сам (она не привязана к стоимости автомобиля). Тариф устанавливается в процентах от страховой суммы (в среднем от 1 до 4%). При этом в среднем по белорусским страховым компаниям соблюдается следующая пропорция – чем выше лимит ответственности, тем ниже тариф. Большинство компаний дифференцирует тарифы в зависимости от типа и характеристик автотранспортного средства, числа лиц, допущенных к управлению, их водительского стажа, возраста и других факторов.

Лимиты ответственности могут устанавливаться страховщиком также в расчете на один страховой случай, по имущественному и физическому ущербу. Это связано с тем, что порядок расчета суммы выплат неодинаков. В случае имущественного ущерба порядок заранее известен – страховая компания оплатит действительный ущерб в пределах установленного лимита. Если же нанесен вред здоровью, то тут возможно несколько ситуаций: нужно возмещать расходы на лечение, оплачивать неполученный потерпевшим заработок за период его временной нетрудоспособности, производить регулярные выплаты по инвалидности или выплаты семье погибшего в ДТП.

2.3.2. Страхование профессиональной ответственности.

Страхование профессиональной ответственности – достаточно молодой вид страхования. Он объединяет все страхования имущественных интересов различных категорий лиц, которые при осуществлении профессиональной деятельности могут нанести ущерб третьим лицам.

Данный вид страхования появился более 100 лет тому назад (страхование профессиональной ответственности фармацевтов). Но наибольшее развитие он получил в 1960-х гг. в США в связи с тем, что резко возросли число и размеры исков, подаваемых на врачей пациентами за вред, нанесенный их жизни и здоровью при предоставлении медицинской помощи. В настоящее время во многих зарубежных странах отдельные виды страхования профессиональной ответственности являются обязательными: наличие страхового полиса – это одно из условий получения права заниматься тем

или иным видом профессиональной деятельности. Среди лиц, наиболее часто страхующих профессиональную ответственность, можно назвать врачей, фармацевтов, нотариусов, аудиторов, адвокатов, брокеров, архитекторов, риэлторов, оценщиков и др.

Профессиональная деятельность характеризуется в первую очередь следующими особенностями:

- преимущественно умственным трудом, основанным на полученном высшем (университетском) образовании и соответствующих стажировках;
- необходимостью следования требованиям кодексов профессиональной части или иных этических принципов.

В соответствии с Классификацией по видам страховой деятельности страхование профессиональной ответственности относится к страхованию ответственности и определяется как «...совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования».

Объектом страхования при страховании профессиональной ответственности являются «...имущественные интересы физического лица, о страховании которого заключен договор (застрахованного лица), связанные с обязанностью последнего в порядке, установленном законодательством, возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с осуществлением застрахованным профессиональной ответственности:

- нотариальной деятельности;
- врачебной деятельности;
- иных видов профессиональной ответственности».

Департамент страхового надзора Министерства финансов Республики Беларусь в письме «Об упорядочении проведения страхования профессиональной ответственности отдельных категорий работников» разъясняет, что «на основании правил страхования профессиональной ответственности может быть застрахована только ответственность физического лица, занимающегося нотариальной, врачебной или иной деятельностью на профессиональной основе в качестве индивидуального частного предпринимателя».

Хотя юридическое лицо не может страховать свою профессиональную ответственность, так как не обладает профессией, оно вправе застраховать свою ответственность перед третьими лицами за вред. Причиненный его работниками при исполнении служебных обязанностей.

В настоящее время законами и подзаконными актами Республики Беларусь предусмотрено обязательное страхование следующих видов профессиональной деятельности:

- нотариусов;
- оценщиков;
- аудиторов;
- строителей;
- таможенных брокеров.

Страховым случаем по договору страхования профессиональной ответственности признается событие после вступления в законную силу решения суда, устанавливающего имущественную ответственность частнопрактикующего специалиста (страхователя) за причинение материального ущерба клиенту. Кроме того, страховым случаем может признаваться факт установления ответственности страхователя за нанесение ущерба третьим лицам при досудебном урегулировании претензий, но при наличии бесспорных доказательств причинения вреда частнопрактикующим специалистом.

Договор страхования профессиональной ответственности считается заключенным в пользу третьих лиц, перед которыми частнопрактикующий специалист должен нести ответственность за свои действия при осуществлении профессиональной деятельности.

Договоры страхования могут заключаться в следующих вариантах:

- предусматривающих ответственность страховщика за всю деятельность страхователя по указанной в договоре профессии;
- предусматривающих ответственность страховщика по определенному по определенному виду той или иной профессиональной деятельности (например, только за оценку жилых домов и квартир, только за аудиторские проверки организаций торговли и т.д.);
- предусматривающих ответственность страховщика за оказание услуг страхователем (застрахованным лицом) только по конкретному договору с конкретным лицом (предпосылками к подобной практике могут быть эпизодичность оказания страхователем услуг или специфичность какого-либо конкретного договора об оказании услуг).

Договор может содержать дополнительные оговорки, в соответствии с которыми страховое покрытие может распространяться:

- на продленный срок заявления претензии – в соответствии с данной оговоркой срок, предоставляемый для заявления претензии,

продлевается на 36 месяцев. После истечения срока действия договора страхования;

- утерю или повреждение документов – в соответствии с данной оговоркой страхование покрывается ущерб, вызванный утерей страхователем документов, принадлежащих третьим лицам;
- бывших и будущих партнеров – в соответствии с данной оговоркой страхование распространяется также и на ущерб, причиненный деятельностью бывших и будущих партнеров страхователя;
- общегражданскую ответственность – в соответствии с данной оговоркой страховая защита распространяется также и на иски третьих лиц в связи с ущербом жизни, здоровью и жизни в результате деятельности страхователя.

Размеры страховых премий в данном виде страхования обычно исчисляются с помощью тарифных ставок, устанавливаемых в процентах от величины полученного страхователем (застрахованным лицом) дохода от профессиональной деятельности, а также с учетом числа сотрудников страхователя (застрахованного лица), и предусматриваемых договором сумм лимитов ответственности и размеров франшизы. При этом тарифные ставки дифференцируются в зависимости от таких факторов, оказывающих влияние на степень страхового риска по заключаемому договору, как вид деятельности страхователя (застрахованного лица), квалификация страхователя (застрахованного лица), и его сотрудников, их образование, возраст, стаж работы, репутация, имевшие место случаи предъявления исков к страхователю (застрахованному лицу), число офисов, в которых страхователь (застрахованное лицо) осуществляет профессиональную деятельность, и др. В целом при установлении размеров тарифных ставок в данном страховании страховщики обычно придерживаются принципа индивидуального подхода к каждому страхователю (застрахованному лицу).

Рынок страхования профессиональной ответственности переживает стагнацию. Она определяется двумя обстоятельствами. Во-первых, страхование профессиональной ответственности в Республике Беларусь носит вмененный характер и тарифы по нему часто оторваны от реальной статистика убытков. Во-вторых, в Республике Беларусь пока несчастны случаи судебного преследования специалистов за некачественные услуги. Поэтому и спрос на страхование профессиональной ответственности переживает стагнацию. В ближайшие годы темпы роста этого сегмента останутся незначительными. Ситуация будет меняться с развитием судебной практики преследования специалистов за некачественные услуги.

2.3.3. Страхование жизни и пенсии, особенности организации и основные условия.

Страхование жизни является одним из направлений личного страхования. Ответственность страховщика заключается в выплате определенной денежной суммы при дожитии застрахованного до определенного срока или в случае его смерти.

Страхование жизни бывает: смешанное (дополнительной пенсии, детей, к бракосочетанию), **пожизненное** (на случай смерти и другое). Страхование на случай смерти может быть временным (срочным) или пожизненным. В чистом виде страхование на дожитие до определенного срока встречается редко. Указанные виды объединяются со страхованием на случай смерти. Срок действия договора страхования жизни **не может быть менее 3 лет**.

Объект страхования – как правило, это страховой риск, связанный со смертью застрахованного, полученной им травмы или установлением инвалидности.

К страховым случаям относят:

- окончание срока страхования: страховщик выплачивает страховое обеспечение при **дожитии** застрахованного до последнего дня действия договора;
- травма, полученная застрахованным в результате несчастного случая, если это условие предусмотрено договором. **Размер подлежащий выплате страховым обеспечением составляет определенный процент от страховой суммы и зависит от степени тяжести травмы.** Страховщик устанавливает срок исковой давности;
- смерть застрахованного в период действия договора.

Размер страхового взноса зависит от возраста страхователя, срока страхования и страховой суммы. По окончании срока страхования страховщик выплачивает страховое обеспечение и компенсацию. **По договору смешанного страхования жизни наряду с полной страховой суммой выплачивается и бонус, то есть определенный процент на сумму внесенных страховых взносов.**

Страхование пенсии – представляет собой, создание соответствующего резерва с выплатами из него в форме капитала или ренты при выходе на пенсию, полной или частичной инвалидности, смерти. Пенсия делится на: временную (выплачивается в течение определенного числа лет) и пожизненную. Различают **два основных способа** группового страхования пенсии:

– предприятие покупает каждому работнику пенсию за счет собственных средств, затем этот взнос частично, а иногда и полностью компенсируется из средств профсоюза или заработной платы рабочего. Пенсия равна сумме пенсий, купленных для него в каждом конкретном году;

– каждый член группового договора делает взносы в пенсионный фонд в определенный процент от заработной платы. Взносы аккумулируются в фонде на предприятии. Размер пенсии не фиксируется, а определяется в момент ухода на пенсию. В этот период из фонда изымаются взносы данного сотрудника, а предприниматель доплачивает определенную сумму и «покупает» для него у страховщика пенсию.

2.3.4. Обязательное страхование от несчастных случаев.

Страхование от несчастных случаев предусматривает выплату соответствующей страховой суммы при потере здоровья или наступлении смерти застрахованного от оговоренных событий.

Страховые случаи:

- временная утрата общей трудоспособности (страховое обеспечение выплачивается в виде ежедневного пособия за весь период восстановления);
- постоянная утрата застрахованной общей трудоспособности (страховая сумма выплачивается разово. Страховое обеспечение при наступлении инвалидности зависит от степени утраты трудоспособности);
- смерть застрахованного в результате несчастного случая.

Взрослые страхуются на любой срок: от нескольких дней до года, на несколько лет, на выполнение определенных работ.

Дети (от 1 года до 18 лет) страхуются от травм, полученных ребенком в период действия договора в результате несчастного случая; смерть застрахованного лица.

Страховая премия исчисляется в процентах от страховой суммы.

Страхование пассажиров от несчастных случаев – представляет собой вид личного страхования, и предусматривает выплату полной или частичной страховой суммы в связи с несчастным случаем, произошедшим с пассажирами в пути. Страховые взносы в обязательном страховании пассажиров включаются в цену билета. Страховой взнос железнодорожного транспорта составляет 2% стоимости билета, страховая сумма – 100 б.в. (на 01.10.2021г. б.в. равна 29 рублей). Основанием для выплаты страхового возмещения является акт о произошедшем в пути несчастном случае.

Обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний подлежит жизнь или здоровье граждан:

- выполняющих работу на основании трудового договора (контракта);
- работающих по гражданско-правовому договору на территории страхователя;
- выполняющих работу на основе членства в организациях любых организационно-правовых форм;
- являющимися учащимися, студентами учреждений образования всех видов, в период прохождения производственной практики;
- содержащихся в исправительных, лечебно-трудовых, воспитательно-трудовых учреждениях и привлекаемых к выполнению оплачиваемых работ.

Средства на обязательное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний образуются за счет:

- страховых взносов страхователей;
- штрафов (пени) в соответствии с законодательными документами;
- капитализированных повременных платежей;
- средств, возмещаемых страховщику по регрессным требованиям к лицам, ответственным за вред, причиненный застрахованным (за исключением страхователей).

Обязательное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний осуществляется на принципах:

- гарантированности застрахованным права на страховое обеспечение;
- экономической заинтересованности субъектов страхования в обеспечении здоровых и безопасных условий труда, профилактике несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний;
- дифференциации страховых тарифов в зависимости от класса профессионального риска;
- обязательности регистрации страхователей у страховщика, уплаты ему страховых взносов;
- формирования и расходования средств на обязательное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний на солидарной основе;
- целевого использования средств обязательного страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

Тема 2.4. Страхование имущества и ее характеристика

2.4.1. Основные условия страхования имущества юридических лиц.

Имущественное страхование – это направление деятельности страхования, где объектом страховых отношений выступает имущество в различных видах.

Основное направление имущественного страхования подразделяется на:

1. Страхование промышленных предприятий, кооперативов, общественных организаций (строений, имущества, средств транспорта);
2. Страхование сельскохозяйственных, фермерских хозяйств (строений, имущества, сельскохозяйственных культур, животных, сельскохозяйственной техники)
3. Транспортное страхование грузов (транспортных грузов, контейнеров)
4. Имущественное страхование граждан (строений, домашнего имущества, квартир, животных, средств транспорта)

Страхованию подлежит имущество: являющееся собственностью страхователя, находящееся в распоряжении, владении, пользовании. Страхователями выступают собственниками имущества, другие юридические и физические лица, несущие ответственность за его сохранность. Страховая сумма не может превышать действительной стоимости имущества на момент заключения договора. Сроки страхования имущества могут быть: до 1 года, от 1 года до 5 лет. Договор страхования имущества является действительным с момента внесения взноса. Две формы страхования: обязательное (в силу закона) и добровольное (на взаимном согласовании сторон).

Различают сплошное страхование (охватывает все имущество) и выборочное (страхование части имущества). Страховой тариф зависит от объекта страхования, набора учитываемых рисков, срока действия договора. С учетом вероятности событий и их тяжести применяются повышающие и понижающие (+/-) коэффициенты. При наступлении страхового случая страхователь должен принять меры по спасению имущества, известить страховую организацию и другие органы, оставить имущество в неизменном виде, обеспечить право регресса страховой организации к лицу, причинившему ущерб. По рискам выделяют: огонь, стихийное бедствие, кража, аварии, падёж или убой животных. Не подлежат выплате страховые возмещения в случаях: умышленных действий (кроме необходимой обороны), военных действий, атомного взрыва, введении законов после заключения договора страхования, кроме того если страхователь сообщил ложные сведения, не известил своевременно, не принял меры по спасению, допустил небрежность. Могут исключать случаи естественные для производства (коррозия, износ) – то страховая организация отказывает в

возмещении с указанием причин. Не относят к объектам имущественного страхования: документы, фото, ценные бумаги, деньги. Страхованию подлежит имущество, находящееся в местоположении, указанном в договоре (кроме транспорта).

Объектами имущественного страхования юридических лиц являются: основные средства, незавершенное производство и капитальные строения, оборотные средства. Договор страхования заключается на основании письменного заявления страхователя и в дополнение осуществляется опись страхового имущества (может проводиться экспертиза по оценке имущества). Страховыми случаями являются: повреждение или гибель застрахованного имущества в результате стихийных бедствий, пожаров, взрывов, другого, а так же хищение, уничтожение или повреждение имущества в результате умышленных неправомерных действий третьих лиц. Чем больше рисков, тем выше тариф. Льготы по страхованию – если страхование проводилось на протяжении двух лет и более, и не было страхового случая, то тариф уменьшается.

Страховая сумма – сумма денежных средств, в пределах которой страховщик несет ответственность и обязан выплатить возмещение при наступлении страхового случая. При страховании имущества страховая сумма по договору не должна превышать его действительной стоимости (превышенная стоимость минус износ), товарно-материальные ценности принимаются по себестоимости, незавершенное производство – по ценам в проектно-сметной документации (ПСД), товары – по цене их приобретения.

Договоры имущественного страхования юридических лиц заключаются на 1 год либо на неопределенный срок, а так же на период от 1 до 11 полных месяцев. Здесь может установление франшизы.

При гибели или повреждении имущества страховое возмещение исчисляется и выплачивается в объеме фактического ущерба, однако не может превышать страховую сумму по договору (дополнительно могут быть включенными расходы по спасению имущества). Документом, на основании которого производится выплата страхового возмещения является страховой акт, составленный страховщиком с обязательным участием представителей страхователя.

При уплате страховых взносов первый платеж должен быть **не менее 50%** всех взносов. Если страхователь не уплачивал взносы, то договор аннулируется, а уплаченные ранее взносы не возвращаются. При росте стоимости имущества страхователь должен сообщить страховой организации и доплатить дополнительно взнос. Если страхователь получил возмещение ущерба от **третьих лиц**, то страховая организация возмещает только

оставшуюся разницу. Если имущество было возвращено страхователю, он обязан вернуть деньги страховой организации.

Сельскохозяйственные производственные предприятия: страхование урожая, животных. Страхование гибели всего урожая или недобора урожая (его стоимость определяется по закупочным договорным ценам). Срок страхования – составляет от посева до уборки. Ущерб определяется как действительная стоимость за минусом износа за минусом пригодных к использованию остатков урожая. Стоимость животных определяется по балансовой стоимости (не принимаются к страхованию животные при плохом уходе, больные, при карантине).

2.4.2. Страхование грузов, основные условия его проведения.

На страхование могут быть заявлены следующие риски:

- ответственность за гибель и/или повреждение груза, принятого к перевозке. Причины повреждения или гибели груза могут быть различны (столкновение средств транспорта с препятствиями и между собой, пожары, опрокидывание транспортных средств, переохлаждение или перегрев груза, провал мостов, взрывы, кражи или разбойные нападения);

- ответственность за финансовые убытки. Под данным риском подразумевается ущерб, возникший в результате просрочки в доставке груза, выдача груза в нарушение указаний о задержке выдачи, неправильной засылки груза. Сюда же входит ответственность автоперевозчика, связанная с возмещением провозных платежей;

- ответственность перед третьими лицами. Ответственность, связанная с гибелью или повреждением имущества третьих лиц, гибелью, увечьем, травмами, заболеванием третьих лиц, включая расходы по оказанию медицинской помощи и захоронению.

- для международных перевозчиков предусматривается **также возможность страхования ответственности за нарушения**, связанной с операциями, подпадающими под действие Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжек международных дорожных перевозок (МДП), то есть возможность страхования таможенных рисков. Книжки МДП применяются в соответствии с положениями Конвенции МДП 1975г. Конвенция международных дорожных перевозок (МДП) касается только перевозки товаров, осуществляемой автомобильным транспортом без их промежуточной перегрузки;

- дополнительно предусмотрено возмещение разумно произведенных расходов страхователя. Это страхование груза, провал мостов, взрывы, кражи или разбойные нападения.

Договор страхования может быть заключен на основании одного из условий:

- с ответственностью за все риски – возмещение убытков от утраты, недостачи, повреждения, порчи всего/части груза, происшедших по любой причине;

- с ответственностью за частную аварию – возмещение убытков от утраты, недостачи, повреждения, порчи всего/части груза, происшедших по определенным причинам, указанным в полисе. Все остальное не застрахованное – по тарифам ниже;

- риски крушения – возмещаются только убытки от полной гибели всего/части груза (не поврежденная часть относится в основном для подержанного электрооборудования);

- возмещение расходов – то есть оплату взносов по общей аварии, аварийных комиссаров, мер по спасению груза и уменьшению убытков.

Объекты страхования: все виды грузов, транспортные расходы, включая фрахт, перегрузки, перевалки, складирование, накладные расходы, ожидаемая прибыль, расходы по рекламе. Страховая премия зависит от условий, вида и характера груза, дальности перевозки и числа тягачей.

2.4.3. Основные положения лицензирования страховой, перестраховочной и посреднической деятельности в Республике Беларусь.

Выдача специальных разрешений (лицензий) на осуществление страховой деятельности, их дубликатов, внесение изменений, дополнений в лицензии, приостановление, возобновление, продление срока действия, прекращение действия, контроль за осуществлением лицензиатами страховой деятельности осуществляется Министерством финансов. Лицензируемая деятельность осуществляется юридическими лицами (страховыми организациями, в том числе обществами взаимного страхования, страховыми организациями, осуществляющими исключительно страховую деятельность по перестрахованию), а также Индивидуальными Предпринимателями – страховыми брокерами. Лицензия выдается сроком на 5 лет. Срок действия лицензии по его окончании может быть продлен по заявлению лицензиата на 5 лет.

Для получения лицензии необходимо представить:

страховщиком – правила по добровольным видам страхования в двух экземплярах и страховые тарифы; отчет о платежеспособности, подписанный руководителем и главным бухгалтером соискателя лицензии, удостоверенный печатью; копия платежного поручения, подтверждающая внесение платы за согласование правил страхования;

страховым брокером – копия страхового свидетельства о страховании своей профессиональной ответственности; копия документа о подтверждении Министерством Финансов (МФ) профессиональной пригодности руководителя страхового брокера.

Для страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: осуществление деятельности на рынке страховых услуг **не менее 3 лет**; наличие **не менее 1** обособленного подразделения в каждой области, собственный капитал размером **не менее 400 тыс евро**, в том числе с валютной составляющей;

Для медицинского страхования иностранных граждан и лиц без гражданства, временно пребывающих в Республике Беларусь: осуществление деятельности на рынке страховых услуг **не менее 2 лет**, собственный капитал размером **не менее 800 тыс евро**, в том числе с валютной составляющей;

Для страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами: осуществление деятельности на рынке страховых услуг **не менее 5 лет**; наличие **не менее 1** обособленного подразделения в каждой области, собственный капитал размером **не менее 800 тыс евро**, в том числе с валютной составляющей.

Для осуществления добровольного страхования от несчастных случаев и болезней на время поездки за границу необходимо представить в Министерство Финансов договор с зарубежным партнером, выступающим гарантом обеспечения оплаты расходов по лечению застрахованного при наступлении страхового случая, располагающим собственными сервисными центрами, с приложением их перечня и местонахождения;

Для проведения добровольного страхования гражданской ответственности владельцев воздушных судов; гражданской ответственности организаций, создающих повышенную опасность для окружающих; предпринимательского риска; воздушных судов; внутренне водного транспорта необходимо осуществлять деятельность на рынке страховых услуг **не менее 3 лет** и иметь собственный капитал размером **не менее 350 тыс евро**, в том числе с валютной составляющей. Для осуществления добровольного страхования медицинских расходов необходимо наличие в штатной численности страховой организации **не менее 1** работника с высшим медицинским образованием.

Принятие решения о выдаче лицензии осуществляется **в течении 30 дней**. Министерство финансов до принятия решения о выдаче лицензии вправе провести проверку соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям. Проверка проводится в течение **15 дней**.

Для осуществления своей деятельности перестраховщик должен иметь финансовые активы в размере, предусмотренном законодательством и действующую лицензию на соответствующий вид страхования. Его Уставный фонд должен быть размером **5 млн. евро.**

2.4.4. Транспортное страхование при перевозках.

Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами — до осуществления перевозки людей, то есть до момента посадки пассажиров, перевозчик обязан застраховать свою гражданскую ответственность перевозчика перед пассажирами.

Большое значение имеет ответственность перевозчика перед пассажирами, при этом неважно, каким видом транспорта осуществляется перевозка, — если в процессе перевозки пассажиру либо его багажу будет причинен вред, каждый пассажир должен иметь право требовать у перевозчика возмещения причиненного вреда и должен быть уверен, что это право требования будет реализовано.

Договор страхования, если в нем не предусмотрено иное, вступает в силу даты и времени указанных в страховом полисе.

Перевозчик обязан заключать договоры страхования на весь период осуществления им деятельности по перевозке пассажиров и багажа, но не более чем на один год.

Страховые дифференцированные тарифы и корректирующие коэффициенты к ним устанавливаются Президентом Республики Беларусь.

Страховым случаем, при наступлении которого страховщик производит выплату страхового возмещения, является факт причинения вреда жизни, здоровью пассажира и/или утраты, недостачи или повреждения (порчи) его багажа при осуществлении посадки, перевозки, высадки пассажира или погрузки, перевозки либо выгрузки багажа.

Сумма страхового взноса (страховой премии), подлежащая уплате по договору страхования, определяется страховщиком в соответствии со страховыми тарифами, страховой суммой (лимитом ответственности) и пассажирооборотом. Страховые тарифы устанавливаются дифференцированно в зависимости от вида и количества транспортных средств с учетом количества страховых случаев, произошедших у перевозчика в течение двух календарных лет, предшествующих году заключения договора страхования.

Размер выплаты страхового возмещения зависит от степени тяжести вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, размера страховой

суммы и не может быть менее:

- установленного минимального размера страховой суммы – в случае смерти потерпевшего или причинения ему тяжкого телесного повреждения;
- 60% установленного минимального размера страховой суммы – в случае причинения потерпевшему менее тяжкого телесного повреждения;
- 20% установленного минимального размера страховой суммы – в случае причинения потерпевшему легкого телесного повреждения, повлекшего за собой кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату трудоспособности;
- 10% установленного минимального размера страховой суммы – в случае причинения потерпевшему легкого телесного повреждения, не повлекшего за собой кратковременное расстройство здоровья или незначительную стойкую утрату трудоспособности.

Страховое возмещение в случаях утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, принадлежащего потерпевшему, выплачивается исходя из реального ущерба в пределах определенной сторонами договора страховой суммы.

Страховая компания вправе требовать от перевозчика возмещение сумм, возмещенных ею в результате страхования, в случаях:

- умышленных действий перевозчика или его водителя;
- управления транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ либо передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, а также в случае отказа от медицинского освидетельствования после дорожно-транспортного происшествия;
- отсутствия у водителя права управления транспортным средством;
- невыполнения лицом, причинившим вред, требований ПДД о сообщении в ГАИ о ДТП и других действий, установленных ПДД в случае дорожно-транспортного происшествия;
- совершения преступных действий с использованием транспортного средства;
- причинения вреда лицом, изъявшим транспортное средство из обладания владельца в результате противоправных действий без вины

владельца;

- наличия установленной судом вины лица, ответственного за надлежащее содержание и эксплуатацию дороги.

Добровольным видом страхования является *страхование гражданской ответственности автоперевозчика (страхование CMR)* за недостачу, порчу или гибель груза при осуществлении международной перевозки в соответствии с Конвенцией о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) и дополнениями к ней. На практике чаще всего этот вид страхования называют «страхование CMR» (В Республике Беларусь этот вид страхования относится к добровольному, в странах ЕС к обязательному. *Примечание автора*). Этот вид страхования покрывает риски, связанные с неисполнением или несоответствующим исполнением перевозчиком договорных обязательств перед заказчиком при перевозке грузов (недопоставка, повреждение, утрата грузов), а также ответственность за причинение имущественного вреда третьим лицам (внедоговорная ответственность). По данному виду страхования можно застраховать следующую ответственность перевозчика:

- за полную или частичную физическую утрату груза или его повреждение при перевозке, осуществляемой в соответствии с КДПГ;
- за финансовые убытки в связи с просрочкой в доставке груза, уплатой провозных платежей и по несению прочих расходов, связанных с перевозкой груза, принятого к перевозке в соответствии с КДПГ;
- за нанесение в процессе перевозки вреда жизни (здоровью), имуществу третьих лиц или загрязнение окружающей среды перевозимым грузом, за финансовые убытки, связанные с уплатой таможенных сборов и пошлин (пункт 4 статьи 23 КДПГ). По данному пункту страхованием не покрывается ответственность, связанная с выполнением операций, подпадающих под действие Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года.

Основным условием заключения договора страхования этого вида ответственности автомобильного перевозчика при международной перевозке грузов является оформление и осуществление перевозок на условиях конвенции КДПГ, предусматривающей, кроме всех других условий, возможность ограничения ответственности перевозчика за недопоставку (повреждение) грузов оговоренной в Конвенции суммой за 1 килограмм веса брутто.

При выборе страховой компании для заключения договора страхования СМИ важно обратить внимание на наличие в этой компании сети аварийных комиссаров (сюрвейеров). Если страховой случай произошел в зарубежном

государстве, то водитель или экспедитор должны иметь список адресов и телефонов сюрвейеров, с которыми работает данная страховая компания, чтобы обратиться за помощью.

Страхователь обязан принять следующие меры предосторожности при перевозке грузов автотранспортом:

- страхователь и его доверенные лица (водители) обязаны принимать все возможные меры во избежание кражи грузов, особенно во время стоянок и остановок;
- за пределами стран-членов ЕС, за исключением Италии, груженые автотранспортные средства должны парковаться только на охраняемых парковках, если последние действительно существуют;
- автотранспортные средства не разрешается оставлять незапертыми и без включения имеющихся противоугонных средств;
- техпаспорт, водительское удостоверение, а также грузосопроводительные документы не разрешается оставлять в автотранспортном средстве.

При наступлении страхового случая Страхователь должен максимально быстро (в течение суток, не считая выходных и праздничных дней) сообщить об этом страховой компании и аварийному комиссару (сюрвейеру), а также поставить в известность полицию, милицию, ГАИ и т.п. При этом необходимо сохранить транспортное средство, груз и другое поврежденное имущество в послеаварийном состоянии, пока его не осмотрит аварийный комиссар или представитель Страховщика.

Если страховой случай сопровождается следствием, судебным разбирательством, то необходимо информировать об этом страховую компанию.

Обязательства Страховщика при наступлении страхового случая заключаются в удовлетворении правомерных претензий, заявленных Страхователю.

Обязательства Страхователя при наступлении страхового случая:

- в течение суток (не считая выходных и праздничных дней) уведомить Страховщика или его представителя о любом событии, которое может привести к претензии Страхователю;
- немедленно, как только появится возможность, сообщить Страховщику о предъявленной претензии. В двухнедельный срок заявить о ней письменно путем подачи заявления о страховом случае произвольной формы с изложением существа дела;
- предоставить все документы, подтверждающие наступление

страхового случая и необходимые для определения размера ущерба;

- принять меры для предотвращения и уменьшения ущерба и следовать возможными указаниям Страховщика. В частности, без согласования со Страховщиком не производить выдачу поврежденного груза получателю, не подписывать никаких документов, в которых отражен размер и величина ущерба;
- по согласованию со Страховщиком привлечь к осмотру повреждений одного из аварийных комиссаров Страховщика или экспертов местного отделения Торгово-Промышленной Палаты;
- незамедлительно заявить о каждом случае кражи, ограбления, мошенничества и о каждом дорожно-транспортном происшествии в компетентные органы государства (милиция, ГАИ, полиция и т.п.), на территории которого они произошли;
- немедленно сообщить Страховщику о предъявленных ему судебных исках и оспаривать исковое заявление в установленном законом порядке, а также предоставить Страховщику по его требованию полномочия по участию в судебном процессе от имени Страхователя или от своего имени;
- не признавать, не удовлетворять и не переуступать какие-либо требования без согласия Страховщика;
- принять все необходимые меры для обеспечения права регрессного требования к лицу, виновному в наступлении страхового случая (если таковое имеется).

Заявляя о страховом случае, Страхователь должен представить Страховщику все документы, подтверждающие наступление страхового случая. В частности:

- копию страхового полиса;
- объяснительную записку водителя;
- претензию, предъявленную Страхователю, с расчетом размера ущерба, заявленного пострадавшей стороной;
- заявку на перевозку грузов;
- копию дополнительной инструкции водителю, полученной от заказчика (грузоотправителя), если таковая была;
- копию документа, подтверждающего доставку груза в таможенную назначения;
- копию накладной CMR (или иного товарно-транспортного документа);
- копию книжки МДП (Carnet-TIR);
- копию тахографического диска (тахограммы);
- копию счета-фактуры (инвойса) на поврежденный груз;

- расчет размера дополнительных расходов с приложением копий счетов и документов, подтверждающих их оплату;
- сертификат аварийного комиссара (если таковой составлялся);
- акт экспертизы по освидетельствованию и установлению причин недостачи или повреждения груза, составленный специализированной организацией по закону страны места происшествия (если таковой составлялся);
- протокол или справку компетентных органов (милиции, ГАИ, полиции, таможенных органов и т.п.), подтверждающие факт происшествия (кражи, ограбления, мошенничества, нарушения таможенных правил, дорожно-транспортного происшествия и т.д.) и возбуждения уголовного дела (если таковое имеется);
- копию решения суда по факту причинения вреда третьим лицам (если данный риск принят на страхование);
 - документы, подтверждающие факт оплаты претензии пострадавшей стороне Страхователем или его представителем, если такая оплата была произведена;
- все прочие документы, которые могут иметь отношение к убытку.

По требованию Страховщика Страхователь обязан представить оригиналы перечисленных документов (при их наличии) для уточнения достоверности информации. Успешное сотрудничество Страхователя и Страховщика обусловлено четким выполнением обязанностей сторон, которые содержатся в договоре страхования.

Неотъемлемой частью договора являются лимиты ответственности на один страховой случай и годовой лимит ответственности, страховой тариф и страховой взнос. Страховой взнос определяется по одному из трех вариантов:

- вариант 1: с декларированием перевозок за определенный период — страховой взнос рассчитывается исходя из предполагаемого фрахта за период страхования с последующим пересчетом, исходя из фактического фрахта за период страхования;
- вариант 2: с декларированием транспортных средств и уплатой фиксированного страхового взноса (некоторые иностранные страховые компании страховой взнос определяют от грузоподъемности подвижного состава);
- вариант 3: с декларированием каждой грузоперевозки.

Страховой тариф определяется в зависимости от величины либо уровня используемых при оценке факторов, таких как вариант страхования, количество транспортных средств, объем фрахта, лимиты ответственности и их количественное соотношение по видам рисков, категории перевозимых

грузов, франшиза, географический регион, количество страховых случаев за предыдущие периоды страхования, срок действия договора. Методика расчета страхового взноса содержится в Правилах страхования данного вида ответственности страховой компании.

Еще одним весьма актуальным видом страхования является *добровольное страхование транспортных средств («Автокаско»)*. В страховании транспортных средств используются различные договоры страхования, предусматривающие объемы покрытия возможных рисков, от полного до частичного страхования «Автокаско».

Страхование «Автокаско» осуществляется в добровольной форме и охватывает все виды транспортных средств, находящихся в эксплуатации, а именно: грузовые и специальные автомобили, тягачи и автобусы, легковые автомобили и прицепы к ним, тракторы, мотоциклы, а также дополнительное оборудование, установленное на них – автомагнитолы, компьютерные средства навигации и другие.

Различают полное и частичное «Автокаско».

При полном страховании «Автокаско» владельцу транспортного средства предоставляется страховая защита от убытков, возникающих в результате повреждения или уничтожения застрахованного объекта вследствие аварии (дорожно-транспортных происшествий, столкновений, наездов на предметы, падения на транспортные средства различных тел и предметов, опрокидывания); стихийных бедствий (удара молнии, шторма, урагана и т.д.); непредвиденных событий, возникших неожиданно и происходящих вне транспортного средства (пожара, взрыва, провала под лед, повреждения водопроводной, отопительной систем и т.п.); самовозгорания или взрыва, противоправных действий третьих лиц; хищение, угон транспортного средства, дополнительного оборудования; за исключением ущерба, имеющего эксплуатационный характер из-за производственного или проектного дефекта.

При страховании автотранспортных средств на условиях частичного страхования «Автокаско» Страхователь выбирает необходимое количество рисков. При этом, как правило, страховые компании не страхуют только от хищения, угона транспортного средства, должно быть страхование, как минимум, от аварии.

Добровольное страхование транспортных средств производится по одному из вариантов:

- вариант А – предусматривает выплату страхового возмещения без учета износа транспортного средства и как правило через станцию технического обслуживания;

– вариант В – предусматривает выплату страхового возмещения с учетом степени износа транспортного средства на день страхового случая при определении цен на запасные части и детали, которые необходимо заменить.

При страховании «Автокаско» Страхователь принимает участие в возмещении ущерба, то есть применяется франшиза, размер которой колеблется в пределах от 200 до 1000 долларов США.

Величина страховой премии зависит от выбранного перечня страховых услуг, класса автомобиля, срока его эксплуатации, стажа водителя и его возраста, количества транспортных средств, страхуемых одним клиентом, территории действия договора страхования и других факторов.

При наступлении страхового случая страховая компания оплачивает расходы по расследованию обстоятельств происшествия, эвакуации с места ДТП, расходы по предотвращению/уменьшению размера убытков и защите интересов Страхователя, в том числе в судебных органах.

Важно. Страховому возмещению подлежит вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу (в том числе дорогам, дорожным сооружениям, техническим средствам регулирования дорожного движения и иным объектам) потерпевшего, а также имущественный вред, вызванный повреждением или уничтожением транспортного средства резидента Республики Беларусь, заключившего комплексный договор внутреннего страхования, в результате дорожно-транспортного происшествия. При этом страховому возмещению не подлежат моральный вред, упущенная выгода либо утрата товарной стоимости транспортного средства.

В случае причинения вреда жизни или здоровью потерпевшего, произошедшем в результате дорожно-транспортного происшествия, размер вреда и порядок его возмещения устанавливаются в соответствии с правилами определения размера вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия, для целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утверждаемыми Белорусским бюро по согласованию с Министерством здравоохранения и Министерством труда и социальной защиты.

Кроме перечисленных видов страхования при международных перевозках все более широкую практику получает добровольное страхование от несчастных случаев и болезней на время поездок за границу.

Наличие медицинского страхового полиса позволяет получить неотложную медицинскую помощь для лечения травм, полученных в результате несчастных случаев, а также при внезапном заболевании. При этом Страховщик оплачивает амбулаторные услуги, лекарства и

медицинские препараты, помещение в стационар (палата и питание), проведение операций, лабораторные услуги, медицинскую эвакуацию, возвращение останков на родину, услуги наземной скорой помощи. Страхователь вносит сам лишь сумму, причитающуюся за предоставление дополнительных услуг, не предусмотренных договором страхования. Сроки медицинского страхования зависят от длительности зарубежной поездки или необходимости осуществления регулярных поездок и составляют от одного дня до одного года. При этом страховой взнос зависит от срока действия договора страхования, размера страховой суммы и ряда других факторов.

Раздел III. Страхование и перестрахование рисков предприятий транспорта

Тема 3.1. Страховой маркетинг и управление рисками маркетинговой политики предприятий транспорта

3.1.1. Этапы исследования риск-анализ транспортных предприятий.

Научная и управленческая деятельность в сфере изучения рисков представляет собой упорядоченную последовательность этапов научно-практических исследований, направленных на определение достоверных и обоснованных характеристик риска и выявление эффективных мер по его сокращению. Такая деятельность получила название «риск-анализ».

Состав этапов риск-анализа в различных сферах деятельности (на объектах разного уровня) мало различается. Он определен формулой, выражающей показатель риска $dU = a \frac{dx}{x}$. Основными среди них выделяют следующие:

- идентификация рисков;
- оценка вероятностей событий, проявление которых может нанести объекту ущерб (неблагоприятных событий);
- определение структуры возможного ущерба от неблагоприятного события (позиций, по которым ущерб оценивается);
- построение законов распределения ущербов от каждого события;
- определение количественной характеристики меры риска;
- определение возможных методов воздействия на риск и оценка их эффективности;
- разработка и принятие решения о внедрении конкретного набора мероприятий по управлению риском;

– контроль результатов.

Приведенный перечень этапов риск-анализа подразделяется на две группы: этапы оценки риска (1-5) и этапы управления риском (6-8).

Конечной целью этапов первой группы является определение количественных показателей риска, соответствующих различным сценариям развития условий деятельности объекта, возникновений неблагоприятных событий и выбора стратегий защиты от них.

Целью этапов второй группы является определение мероприятий, позволяющих сократить уровень риска до «приемлемой величины», и контролирование последствий их внедрения.

Рассмотрим следующие этапы:

1. Идентификация риска. Основной целью этого этапа является определение состава (перечня) негативных (неблагоприятных) событий, которые могут прямо или косвенно нанести экономический ущерб рассматриваемому объекту. Сюда относится, определение возможных неблагоприятных условий функционирования и развития объекта, при реализации которых у него может возникнуть ущерб. В этой связи еще раз отметим, что событие или условие рассматривается как неблагоприятное, если, во-первых, существует реальная возможность его проявления; во-вторых, его проявление может нанести объекту реальный ущерб.

Поскольку последствия проявления событий и условий могут быть увязаны между собой через цепь причинно-следственных отношений, в число задач этого этапа входит не только установление возможности их проявления, но и выявление последовательности событий, которые формируют результирующий ущерб для объекта. К примеру, «валютный кризис – удорожание зарубежного оборудования – рост издержек – снижение прибыли».

На этапе идентификации предполагается обоснование вывода о возможности (или невозможности) нанесения реального ущерба рассматриваемому объекту. Здесь, произошедшее событие необязательно приносит ущерб. К примеру, загрязнение территории имело место, но она не используется в хозяйственных целях и ее биологическая (природная) ценность незначительна. В этом случае величина экономического ущерба от загрязнения территории: например, нефтепродукта, часто рассматривается как нулевая с учетом того, что со временем природные процессы ассимилируют последствия загрязнения.

Ущерб от негативного события может иметь опосредованные формы, но может проявиться через некоторый период времени.

Для решения задач идентификации риска обычно применяют комплекс формальных и неформальных подходов, методов, основанных на использовании информации как субъективного, так и объективного характера.

Субъективная информация отражает опыт и знания экспертов, населения. Объективная – зафиксированные последствия имевших место в прошлом неблагоприятных событий, результаты аналитического исследования причин возникновения ущербов, результаты натурных экспериментов.

1. Оценка вероятностей проявления неблагоприятных событий и условий деятельности. Для событий, условий, которые отнесены к разряду рисков, на этом этапе должны быть определены оценки вероятностей их проявления в течение определенного периода времени (месяц, год, пятилетие ...). Выделяют три основных метода оценки вероятностей проявления неблагоприятных событий:

- статистический, основанный на анализе накопленных статистических данных по аналогичным событиям, имевшим место на объектах схожего вида деятельности, на территориях данного региона в прошлом (частоты происшествий);
- аналитический, основанный на изучении причинно-следственных связей в социально-экономических системах, позволяющих оценить вероятность неблагоприятного события как сложного события, образованного сочетанием последовательности элементарных событий с известными вероятностями их проявления;
- экспертный, предполагающий оценку вероятностей событий путем обработки результатов опросов экспертов.

Статистические методы применяются в тех случаях, когда природа явления, которое может причинить ущерб, не вполне ясна. Однако это явление характеризуется определенной повторяемостью и накоплена соответствующая информация, по которой можно судить о его частоте и силы. Обычно статистические методы используются при определении вероятностей некоторых неблагоприятных природных явлений – пожара и пр.; в рыночной сфере – это неблагоприятное изменение цен, спроса на материальные и финансовые ресурсы и т.п. по информации, накопленной за определенный прошлый период.

Накопленные статистические данные часто позволяют строить распределения вероятностей таких явлений в зависимости от их силы.

Аналитические методы часто используются для определения вероятностей неблагоприятных событий, в отношении которых еще не

накоплено достоверных статистических данных, но можно логически предвидеть причинно-следственные связи, определяющие закономерности их зарождения. К таким событиям относятся техногенные аварии и катастрофы.

Аналитические методы обычно применяются в рамках так называемого сценарного подхода, когда вероятность результирующего происшествия определяется как результат цепочек (последовательностей) элементарных событий (причин), в отношении которых предполагаются известными соответствующие им элементарные вероятности их проявления. К аналитическим относятся, например, методы «деревьев событий», «события-последствия», «деревьев отказов» и другие.

Экспертные методы оценки вероятностей неблагоприятных событий обычно используются в тех случаях, когда отсутствуют какие-либо данные о частоте их проявления и неясно логика их зарождения, развития. Как правило, эти методы применяются при оценке вероятностей аварий, катастроф, политических и страховых явлений, при отсутствии систематизированных данных о причинах их зарождения, либо, когда цепь элементарных событий настолько сложна, что невозможно сформулировать адекватную их взаимосвязи структуру, позволяющую оценить вероятность проявления результирующего неблагоприятного события. В таких ситуациях только опыт экспертов позволяет оценить более или менее достоверные значения таких вероятностей. В некоторых случаях рассмотренные группы методов оценки вероятностей событий применяются в комплексе, дополняя друг друга. Информация, полученная с помощью одного из них, часто перепроверяется другим методом. Например, экспертные методы обычно используются вместе с аналитическими при формировании значений вероятностей элементарных событий (причин), их цепочек (при построении сценария результирующего события). Часто экспертные методы используются при построении сценария каскадных эффектов событий.

2. Определение структуры возможного ущерба. Итогом проявления неблагоприятного события является ущерб, который может быть нанесен тому или иному объекту. При этом в исследованиях экономических рисков следует иметь в виду, что этот ущерб может не быть прямым следствием события, а может проявиться опосредованно, через цепочку причинно-следственных взаимосвязей.

Ущерб часто оценивается в двух формах: в натуральной и в стоимостной.

Натуральный ущерб (его часто называют физическим) измеряется некоторыми характеристиками, отражающими ухудшение, потерю свойств

объекта (ухудшилось качество продукции, погибло N деревьев, повреждены K машин, загрязнено L гектаров почвы и т.п.).

Стоимостная форма выражения ущерба называется убытком. Следует иметь в виду, что единой методики оценки убытков, пригодной для всех случаев жизни, не существует. Иногда размер убытков является предметом спора, договора, особенно в тех случаях, когда речь заходит об их компенсации виновной стороной.

Убытки принято подразделять на прямые и косвенные. Прямые включают непосредственные потери объекта (здоровье, жизнь – для населения; имущества, финансовых ресурсов – для населения и транспортно-логистических предприятий и т.д.). Косвенные убытки возникают как следствие невозможности вести нормальную деятельность объекту, которую он осуществлял до проявления события. К косвенным убыткам часто относят упущенную выгоду, убытки в виде претензий и неисполнения обязательств перед контрагентами, потерю имиджа и т.д.

Часто в состав убытков включают затраты, связанные с ликвидацией последствий неблагоприятных событий. Например, затраты, необходимые для замены пострадавшего оборудования, расчистки дороги в случае природных катастроф.

В зависимости от ситуации для определения размера убытков могут быть использованы различные методы – нормативный, расчетный, рыночный и др. При нормативном подходе размер убытков определяется нормативными показателями (выплата семье за погибшего кормильца и т.п.), обычно предусмотренными законодательством, практикой возмещения убытков. Расчетные подходы предполагают необходимость определения всех составляющих ущерба и достаточно точной их стоимостной оценки. Рыночный подход оценивает убытки по потере рыночной стоимости имущества, потере заработной платы и т.п.

3. Построение закона распределения ущерба. По существу более или менее точно предвидеть ущерб невозможно, поскольку заранее не известно, какой силы будет событие, как оно будет развиваться, в какой степени помогут снизить его размер защитные мероприятия, как проявит себя персонал в нестандартной ситуации, от эффективности деятельности которого часто зависит и размер ущерба и т.д.

В этой связи теория риска-анализа не предполагает необходимости однозначной и точной оценки ущерба в каждой конкретной ситуации. Как правило, целью этого этапа исследований является формирование закона распределения вероятностей ущерба на однотипных объектах для того или иного неблагоприятного события с учетом его силы. Таким образом, этот

закон можно считать условным распределением, соответствующим характеристикам определенного неблагоприятного события и ряду условий его проявления (защищенность объекта, возможности развития каскадных эффектов и т.п.).

В исследованиях риска обычно используются некоторые типовые законы распределения ущербов (экспоненциальный, нормальный, логнормальный и т.п.). Это связано с тем, что на практике с достаточной степенью точности для каждого случая такой закон формировать не представляется возможным. Обычно закон с той или иной степенью достоверности отражает эмпирические частоты размеров понесенного ущерба при аналогичных имевших место в прошлом ситуациях, выражает более или менее правдоподобные теоретические концепции.

4. Определение количественных характеристик меры риска. Группу этапов оценки риска завершают исследования, целью которых является формирование количественных показателей риска (интегральных оценок риска), которые затем будут использоваться при выработке управленческих решений. Общая формула для оценки одного из таких показателей – это формула среднего риска или математического ожидания ущерба. Эта характеристика отражает информацию о среднем ущербе за период (среднегодовом, среднемесечном), который объект понесет при постоянно выраженной стратегии поведения.

Вместе с тем стратегия поведения (защиты от последствий неблагоприятных ситуаций) объект часто выбирает, исходя из показателей максимально приемлемой величины ущерба, максимально допустимой вероятности его возникновения. Содержательный смысл последствий характеристики состоит в том, что в качестве исходного показателя при разработке стратегии защиты принимается некоторое очень малое значение вероятности получения крупных убытков. Например, допустимый уровень вероятности аварийной ситуации с большим ущербом (катастрофы) на предприятиях определяется величиной 10^{-5} - 10^{-6} в год, вероятности прорыва крупной дамбы 10^{-9} ; вероятности сверхкрупных финансовых потерь, обычно в банковской сфере, которые не могут быть компенсированы имеющимися резервами, характеризуются величинами порядка 0,01 – 0,05.

В ряде приложений риск-анализа показатели риска не привязываются в явном виде к стоимостной форме выражения ущерба. Они выбираются (и формируются) исходя из возможностей и необходимости сопоставления рисков, имеющих место в разных сферах жизнедеятельности. Например, показатели рисков, обусловленных загрязнением природной сферы (ПС), обычно формируется либо как вероятности онкологических заболеваний

человека в течение 70 лет при постоянном нахождении его под неблагоприятным экологическим воздействием канцерогенного вида, либо как значения достаточно абстрактных по содержанию индексов заболеваемости (превышение значений показателей заболеваемости над фоновыми ее уровнями) и т.п.

Максимально приемлемое значение величины ущерба является ориентиром для обоснования и внедрения в практику мероприятий по защите объекта от неблагоприятных воздействий, обусловленных загрязнением ОПС. Ущерб ниже этого уровня рассматриваются как естественные в данной ситуации. Их снижение не приносит ощутимой выгоды объекту, например, из-за того, что стоимость необходимых для этого защитных мероприятий превышает размер таких убытков.

5. Определение возможных методов воздействия на риск и оценка их эффективности. На этом этапе устанавливается перечень возможных методов воздействия на риск. Такие методы в общем случае делятся на несколько групп. К ним относятся методы, позволяющие избежать риска; методы, позволяющие снизить вероятность проявления неблагоприятного события; методы, позволяющие уменьшить наносимый им ущерб; методы передачи риска другим объектам и т.п. В самостоятельную группу можно отнести такие методы компенсации ущерба, понесенного самим объектом, и ущерба, который он понес другим объектам.

Избежание риска предполагает регулирование поведения объекта путем изменения характера его жизнедеятельности (функционирования), уклонения от ситуаций, в которых высока возможность понесения ущерба. Примеры таких методов – переселение людей с загрязненной территории, смена маршрута транспортировки экологически опасного груза, перенос предприятия в зону с меньшей сейсмической активностью, отказ от вложения финансовых ресурсов в рискованные финансовые активы, инвестиционные проекты и т.п.

Методы, снижающие вероятность проявления неблагоприятного события, предполагают изменение условий жизнедеятельности (функционирования) объекта, не затрагивая ее (его) характера. Примерами таких методов является замена технологии производства на более надежную или (и) менее опасную; повышение квалификации персонала с целью уменьшения вероятности аварии и т.п.

Методы, уменьшающие ущерб от неблагоприятного события, предполагают усиление степени защищенности объекта. К ним следует отнести сейсмически устойчивых зданий и сооружений (мостов),

использование антикоррозионного покрытия для кузова автомобилей (от воздействий загрязненной атмосферы) и др.

Передача риска обычно осуществляется в виде страхования собственных возможностей убытков от неблагоприятных событий или ответственности перед третьими лицами за причиненный им ущерб, например, вследствие аварии или каких-либо других событий, повлекших потери у других объектов (невыплата долговых обязательств вследствие экономического кризиса).

Компенсация ущерба, например, обусловленного ухудшением качеств природной среды, предполагает возмещение потерь третьей стороне, если это ухудшение произошло по вине рассматриваемого объекта. Подобная компенсация часто включает и затраты на ликвидацию последствий загрязнения (восстановление транспортных средств и т.п.).

6. Формирование рационального состава мер. Реализация каждого из рассматриваемых методов предполагает

Реализация каждого из рассматриваемых методов предполагает определенные затраты, которые могут значительно различаться по своему уровню. Проблема управления рисками заключается в определении и внедрении в практику «оптимального» (рационального) набора таких методов, которые позволяют уменьшить совокупные издержки объекта, определяемые как сумма затрат на управление и оставшихся после их применения рисков, или получить максимально возможную в такой ситуации выгоду. В общем случае риски рассматриваются как случайные величины, а затраты на их управление – как реальные, понесенные объектом в ходе реализации управляющей стратегии.

Снижение совокупных издержек обычно рассматривается как цель управления в случае чистых рисков, а получение максимально возможной прибыли – в условиях спекулятивных рисков. В этой связи следует различать два аспекта, связанных с управлением рисками. Это управление, непосредственно предполагающее снижение величины риска (в основном в случае чистых рисков), и управление объектом в условиях существования риска (в случае спекулятивных рисков).

Можно отметить три основных подхода, которыми обычно руководствуются при формировании «оптимального» набора методов управления рисками. Это подходы, базирующиеся на сопоставительном анализе затрат и выгод, затрат и риска, по результатам которого оценивается эффективность управления.

Анализ затрат и выгод (benefit/cost analysis) при выборе управляющих воздействий по снижению риска применяется в тех случаях, когда и уровни

риска, и меры по его сокращению могут быть однозначно выражены в стоимостном виде. Например, средние потери населения выражаются через показатели стоимости человеческой жизни, затраты по защите населения также оцениваются в стоимостной форме. При этом при чистых рисках выгода, как правило, определяется по величине снижения совокупных издержек объекта в результате применения специальных мер; в спекулятивных – по разнице между полученной прибылью и понесенными издержками.

При невозможности получения стоимостной характеристики риска обычно используются подходы, составляющие уровни риска, выраженные соответствующими нормативами затрат, необходимых для его снижения в расчете на единицу риска, и выгод, выраженных в стоимостной форме (*risk-benefit analysis*). Например, риск выражается вероятностью гибели индивидуума, а затраты по сокращению риска – объемом средств необходимых для уменьшения этой вероятности с величины 10^{-3} до 10^{-4} .

Анализ эффективности затрат (*cost-effectiveness analysis*) часто используется при определении лучшего набора мероприятий, необходимых для достижения заданной цели, например, мероприятий, необходимых для снижения величины риска до приемлемого уровня. Эффективность таких мероприятий определяется величиной необходимых для их осуществления затрат.

Вместе с тем, при выборе методов управления некоторыми, например, экологическими, техногенными рисками, наряду с экономической эффективностью необходимо учитывать и целый ряд ограничений, обусловленных, например, особенностями взаимодействия экономики и природной среды, необходимостью поддержания ПС в устойчивом состоянии, разумной защищенности собственно человека от чрезмерных техногенных рисков и т.п. Из этих ограничений, в частности, следует, что политика в области управления риском должна проводиться в рамках допустимых нагрузок на экосистемы, определяемых исходя из принципов устойчивого развития. В частности, никакие экономически оптимальные решения не могут быть приняты, если они влекут за собой антропогенные нагрузки на ПС, превышающие ее ассимиляционный потенциал.

Кроме того, при выборе методов управления должны учитываться и ограничения, вытекающие из требований обеспечения защищенности человека, личности от неблагоприятных воздействий. В связи с этим методы управления рисками не могут быть оправданы, если в результате их применения жизнь человека подвергается чрезмерному риску, даже если объект (или общество в целом) получает в этом случае ощутимую выгоду.

Учет подобных ограничений, в свою очередь, накладывает специальные ограничения на деятельность в сфере управления рисками.

Так, в области чрезмерного риска (значения показателей риска значительно превышаю допустимые его уровни для человека или объекта), если защитные мероприятия не позволяют снизить уровень риска до величины, находящейся за границей этой области, то деятельность человека или объекта запрещается.

В области приемлемого риска (значения показателей риска деятельности человека или объекта обычно не превышает уровень рисков, характерных для его повседневных ситуаций) его снижение становится экономически нецелесообразным, поскольку применяемые для этого меры не принесут ощутимого эффекта в том смысле, что не снизят уровень потерь до их фонового уровня, характерного для нормальной жизнедеятельности, обусловленного влиянием всего комплекса рискообразующих факторов.

В области нецелесообразного риска (значения показателей риска находятся в зоне между фоновым и недопустимыми уровнями) применение мероприятий по управлению риском может принести существенный эффект в виде экономии суммарной величины издержек, снижения социального риска и т.п.

Существуют и другие варианты градации уровней рисков, например, к рассмотренным областям добавляется область критического риска (в зоне нецелесообразного), в которой деятельность объекта должна находиться под строгим контролем.

7. Контроль результатов. Контроль результатов отдельных этапов риск-анализа осуществляется в ходе проведения работ, связанных с мониторингом деятельности и внутренней и внешней экспертизой действующих объектов, их инспекторскими проверками, лицензированием видов деятельности, и некоторых других.

Под мониторингом обычно применяют регулярное выполнение по заданной программе наблюдения за состояниями внешней и внутренних сред объекта, источниками и факторами негативного воздействия на них. Объектами мониторинга являются рынки, политические и экономические системы, технические системы и технологии производства и другие сферы, влияющие на результаты деятельности объекта.

Мониторинг позволяет:

- осуществлять постоянную оценку условий жизнедеятельности объекта;
- выявлять факторы, способные изменить эти условия в худшую сторону;

- оценить возможные потери объекта из-за изменений условий его деятельности;

- определять состояния объекта и степень его устойчивости по отношению к возможным негативным воздействиям и т.п.

Таким образом, на основе мониторинга формируется информация, необходимая для идентификации рисков, источников их возникновения, оценки их характеристик и последствий проявления рисков событий.

Результаты мониторинга используются при формировании стратегий и методов управления рисками на основе их идентификации в ходе текущей деятельности объекта. Мониторинг показателей рынка (цен) предоставляет данные для оценки их волатильности – основной характеристики рыночных рисков.

Экспертиза проводится для установления соответствия намечаемой хозяйственной деятельности стандартам и нормативам в целях предупреждения возможных ее негативных последствий. Она, как правило, предшествует принятию решения о возможном осуществлении этой деятельности.

Целями экспертизы являются:

- презумпция потенциального риска, опасности хозяйственной деятельности;

- оценка прямых и косвенных эффектов воздействия деятельности на возможных ее реципиентов и состояние самого объекта.

Особенно важная роль отводится экспертизе на стадии идентификации риска для намечаемых проектов хозяйственной или иной деятельности. Выявленные в ходе ее проведения нарушения (отклонения) стандартов и нормативов служат основанием для отклонения сложившейся ситуации (проекта) в разряду рискованных и (или) отклонения проекта в целом.

На стадии идентификации и оценок риска в развитых странах широко используется аудит, который представляет собой объективную, вневедомственную, независимую проверку деятельности объекта, на предмет ее соответствия определенным критериям, нормам, стандартам, правилам и разработку системы корректирующих (улучшающих) мер. В отличие от экспертизы, предметом которой является намечаемая деятельность, аудит рассматривает, проверяет и дает оценку существующей, реальной деятельности хозяйственного объекта. Основной задачей аудита является уточнение характеристик риска перед принятием управленческих решений, направленных на его снижение.

Различают следующие виды аудита:

Аудит соблюдения стандартов. Проводится, например, в области качества производимой продукции; безопасности используемых технологий и ее производства и транспортирования до места назначения; экологических воздействий на природную среду. В частности, экологический аудит предполагает сопоставление показателей качества ПС (природной сферы) с существующими национальными и международными стандартами. Его целью является определение необходимых корректирующих (улучшающих) мер для приведения фактических характеристик качества ПС в соответствие с действующим стандартами.

Аудит ответственности. Он проводится с целью определения риска ответственности предприятий за причиненный их деятельности ущерб, например, природной сферой. Кроме того, с целью недопущения чрезмерных ущербов для объекта, системы, в которую он входит и с которой взаимодействует, деятельность объекта может быть подвергнута процедурам лицензирования и сертификации на предмет выявления чрезмерных рисков. Например, экологический сертификат является документом, подтверждающим соответствие показателей риска аварий и катастроф с экологическими последствиями на объектах принятым в обществе стандартам. Словами, этот документ свидетельствует об отсутствии экологического риска в ходе производственной и иной деятельности объекта. Сертификат, как и лицензии, выдаются на определенный срок (обычно 5 лет), и, кроме того, сертифицированные объекты ежегодно подвергаются инспекторскому контролю.

3.1.2. Страховой рынок, его структура и функции. Страховой маркетинг.

Страховой рынок представляет собой особую систему экономических отношений по поводу купли-продажи специфического товара (страхового покрытия) для удовлетворения общественных потребностей в страховой защите.

К обязательным условиям существования страхового рынка относятся: наличие спроса на страховую продукцию; наличие страховщиков, способных удовлетворять этот спрос.

Субъекты:

- 1) продавцы – страховые и перестраховочные организации;
- 2) покупатели – страхователи – юридические и физические лица;
- 3) посредники: страховой агент – это физическое или юридическое лицо, действующее от имени и по поручению страховщика на основании заключенного договора; страховой брокер – это коммерческая организация осуществляющая посредническую деятельность по страхованию от своего

имени на основании поручения страховщика или страхователя либо одновременно каждого из них на основании специального разрешения, лицензии на осуществление страховой деятельности, выданной Министерством финансов Республики Беларусь.

Организационные формы страхового рынка:

Кэптив – это акционерная страховая компания, обслуживающая корпоративные страховые интересы учредителей, также самостоятельно хозяйственных субъектов, входящих в группу из разных видов экономической деятельности или финансово-промышленных групп.

Негосударственный пенсионный фонд – это особая форма организации личного страхования, гарантирующая рентные выплаты страхователя подчиненным или по достижении им определенного возраста.

Офиллированная страховая компания – это акционерное страховое общество, в котором имеется пакет акций меньше контрольного (до 49%).

Формы сотрудничества страховых компаний – это: перестрахование; совместное страхование на долевых началах крупных объектов или опасных рисков.

Страховой пул – это объединение страховых компаний для совместного страхования особых рисков.

Классификация страхования:

1. По масштабам: национальный; региональный; международный;
2. В зависимости от масштабов спроса и предложения: внутренний или местный рынок; внешний; международный.
3. По признаку вида экономической деятельности: личного страхования; имущественного страхования; ответственности; предпринимательской деятельности.

Направлением маркетинга в страховании является:

- определения рынка страховых услуг;
- анализ и прогнозирование конъюнктуры страхового рынка;
- продвижение страхового продукта на рынке;
- изучение потенциальных возможностей компаний конкурентов.

Налоговым кодексом Республики Беларусь предусмотрено.

2. Для определения сопоставимости анализируемой и сопоставляемой сделок, а также для осуществления при необходимости корректировок их коммерческих и (или) финансовых условий учитываются:

- 2.1. характеристики сделки, оказывающие влияние на ценообразование: количество товаров, объем выполняемых работ (оказываемых услуг), передаваемых (предоставляемых) имущественных прав;

сроки исполнения обязательств по сделке;

условия платежей;

курс иностранной валюты, примененной в сделке, по отношению к белорусскому рублю или другой валюте и его изменение;

условия распределения прав и обязанностей между сторонами сделки;

размер обычных надбавок или скидок к цене товаров (работ, услуг), имущественных прав, в том числе скидок, обусловленных сезонными и иными колебаниями потребительского спроса на товары (работы, услуги), имущественные права, потерей товарами качеств и иных потребительских свойств, окончанием (приближением даты истечения) срока хранения (годности, реализации), сбытом неликвидных товаров;

2.2. функции, осуществляемые сторонами сделки:

осуществление дизайна товаров и их технологической разработки;

осуществление производства товаров;

осуществление сборки товаров или их компонентов;

осуществление монтажа и (или) установки оборудования;

проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

приобретение товарно-материальных ценностей;

осуществление оптовой или розничной торговли товарами;

осуществление функций по ремонту, гарантийному обслуживанию;

продвижение на новые рынки товаров (работ, услуг), маркетинг, реклама;

хранение товаров;

транспортировка товаров;

страхование;

предоставление услуг по найму персонала;

осуществление агентских функций, посредничество;

финансирование, осуществление финансовых операций;

осуществление контроля качества;

осуществление стратегического управления, в том числе определение ценовой политики, стратегии производства и реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав, объема продаж, ассортимента товаров (предлагаемых работ, услуг), их потребительских свойств, а также осуществление оперативного управления;

организация сбыта и (или) производства товаров с привлечением других лиц, располагающих соответствующими мощностями;

иные функции, осуществляемые сторонами сделки, которые могут оказывать влияние на ценообразование в такой сделке;

2.3. находящиеся в распоряжении сторон сделки материальные и

нематериальные активы (имущество, в том числе денежные средства, имущественные права, используемые стороной сделки в целях получения выручки (прибыли, дохода));

2.4. риски, оказывающие влияние на условия сделок:

производственный риск, включая риск неполной загрузки производственных мощностей;

риск изменения рыночных цен на приобретаемые материалы и выпускаемую продукцию вследствие изменения экономической конъюнктуры, курса иностранной валюты по отношению к белорусскому рублю или другой валюте, процентных ставок, кредитные риски, риск изменения прочих рыночных условий;

риск обесценения запасов, потерь товарами качества и иных потребительских свойств;

риск, связанный с утратой имущества, имущественных прав;

инвестиционный риск, связанный с возможными финансовыми потерями вследствие ошибок, допущенных при осуществлении инвестиций, включая выбор объектов для инвестиций;

риск нанесения ущерба окружающей среде;

экономический (коммерческий) риск, связанный с осуществлением стратегического управления, включая ценовую политику и стратегию реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав;

риск невостребованности товара (увеличения складских запасов);

иные риски, которым подвержены стороны (сторона) при совершении сделки, которые могут оказывать влияние на ценообразование в такой сделке;

2.5. характеристики рынка товаров (работ, услуг):

географическое место расположения рынка товаров (работ, услуг) и его величина;

наличие конкуренции на рынке товаров (работ, услуг) и конкурентоспособность продавцов и покупателей на нем;

наличие на рынке однородных товаров (работ, услуг), имущественных прав;

предложение и спрос на рынке товаров (работ, услуг), а также покупательная способность потребителей;

уровень развития производственной и транспортной инфраструктуры;

иные характеристики рынка товаров (работ, услуг), влияющие на цену сделки, включая уровень государственного влияния на уровень цен.

Тема 3.2. Теоретические основы формирования страховых тарифов.

Страховые услуги и тарифы

3.2.1. Тарифы страховых организаций.

При построении страховых тарифов наряду с нетто-тарифом определяется нагрузка, главной статьей которой являются расходы на ведение дела. В процессе финансовой и хозяйственной деятельности у страховщиков возникают затраты на выплату заработной платы, на оплату хозяйственных, канцелярских и других расходов.

Совокупность этих затрат, выраженная в денежной форме составляет расходы на ведение дела (то есть себестоимость страховой услуг).

Номенклатуру в статье расходов на ведение дела разрабатывает и утверждает надзорный орган в соответствующей форме отчета об основных показателях финансовой, хозяйственной деятельности страховой организаций.

Здесь предусматривают:

- заработную плату штатным работникам;
- комиссионные вознаграждения, а также заработную плату работников нечисленного состава, в частности за оценку и переоценку строений, проведение экспертизы;
- платежи в бюджетные и внебюджетные фонды;
- хозяйственные и канцелярские расходы (по аренде помещений, содержание транспорта);
- расходы на командировочные;
- операционные расходы;
- представительные расходы и расходы на рекламу;
- расходы по ремонту основных средств, и амортизационные отчисления;
- расходы на повышение квалификации и другие расходы, связанные с деятельностью страховщиков.

Наибольший удельный вес в структуре ведения дела (до 59%) занимает заработная плата и начисления на заработную плату.

В широком смысле себестоимость страховых услуг включает отчисления в страховые резервы, фонд предупредительных мероприятий, гарантийные фонды. В настоящее время согласно Постановлению Министерства финансов Республики Беларусь от 1 марта 2004 № 28 (в дополнение и изменение) установлены нормативы на ведение дела в следующем размере:

- для страховых организаций, осуществляющих виды страхования, относящиеся к страхованию жизни, – не более 8% (ранее 12%) от суммы поступивших страховых взносов (премий);

– для страховых организаций, осуществляющих виды страхования, иные, чем страхование жизни:

по видам добровольного страхования – не более 30% (ранее 35%) от суммы поступивших страховых взносов (премий);

по видам обязательного страхования, за исключением обязательного страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, обязательного государственного страхования (предусмотренного в законодательстве обязательного страхования жизни, здоровья и (или) имущества граждан за счет средств соответствующего бюджета) и обязательного страхования с государственной поддержкой урожая сельскохозяйственных культур, скота и птицы, - не более 25% от суммы страховых взносов (премий);

по обязательному страхованию строений, принадлежащих гражданам, - не более 25% от суммы поступивших страховых взносов (премий);

по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств – не более 25% от суммы поступивших страховых взносов (премий);

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами – не более 20% от суммы поступивших страховых взносов (премий);

по обязательному медицинскому страхованию иностранных граждан и лиц без гражданства, временно пребывающих в Республике Беларусь – не более 20% от суммы поступивших страховых взносов (премий).

Составной частью цены страховой услуги является **прибыль** и при формировании тарифа **прибыль** закладывается в нагрузку. Однако под влиянием объективных причин фактическая **прибыль** может формироваться за счет других факторов.

По источникам формирования она может включать:

– **прибыль** от сокращения убыточности, которая достигается за счет снижения суммы фактической убыточности страховой суммы против предусмотренных тарифов;

– **прибыль** от инвестиций, получаемая за счет дополнительных доходов;

– **прибыль** от снижения административно-управленческих расходов.

Регулирование страхового тарифа проводится как правило за счет **прибыли**, поскольку все остальные его элементы объективно обусловлены и нормируются. Доля прибыли в тарифе может быть выражена в процентах или установленной сумме. Уровень прибыли показывает ее относительный размер и выступает мерой рентабельности. При этом из двух страховщиков более рентабельным является тот, у которого выше уровень прибыли.

Наиболее в распространенном исчислении прибыль берется отношением её суммы к сумме поступивших страховых взносов и этот показатель называется рентабельностью страховых операций.

3.2.2. Методика построения тарифов по страхованию имущества и других рисков.

Страховой тариф представляет собой ставку страхового взноса с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и характера страхового риска.

Страховой тариф включает в себя базовый страховой тариф и применяемые к нему корректировочные коэффициенты.

Базовый страховой тариф (брутто-тариф) состоит из нетто-тарифа и нагрузки (расходов на ведение дела).

Под нетто-тарифом понимается часть страхового тарифа, предназначенная для формирования страховых резервов в соответствии с законодательством.

Под нагрузкой (расходы на ведение дела) понимается часть страхового тарифа, предназначенная для покрытия затрат страховщика на осуществление страхования.

Нетто-тариф по видам страхования иным, чем страхование жизни, состоит из основной части и рисковой надбавки.

Основная часть нетто-тарифа соответствует средней убыточности страховой суммы за период страхования, а рисковая надбавка нетто-тарифа необходима для учета вероятного превышения количества страховых случаев относительно их среднего значения.

Нетто-тариф по видам страхования, относящимся к страхованию жизни, рассчитывается в зависимости от: возраста на момент вступления договора страхования в силу и пола страхователя (застрахованного лица); вида, размера и срока выплаты страхового обеспечения; срока и периода уплаты страховых взносов; срока действия договора страхования; планируемой нормы доходности от инвестирования средств страховых резервов, принятой при расчете.

Размер страхового тарифа как базового, так и корректировочных коэффициентов к нему должен быть экономически и математически обоснован страховщиком в экономико-математическом обосновании страховых тарифов.

Экономико-математическое обоснование должно быть основано на применении математических методов (методов актуарной математики, теории вероятности и математической статистики).

В экономико-математическом обосновании должны быть отражены: статистические данные, применяемые для расчета тарифа по каждому принимаемому на страхование риску; сведения об используемых математических методах; подробные математические расчеты страховых тарифов и применяемых корректировочных коэффициентов (при необходимости представляется электронная версия математического расчета тарифа); другие сведения, необходимые для обоснования расчета базовых тарифов и корректировочных коэффициентов.

При расчете страховых тарифов по видам добровольного страхования или когда отсутствуют фактические данные о результатах проведения страховых операций, то есть статистические данные по величинам q (вероятность наступления страхового случая), S (средняя страховая сумма), S_b (средняя сумма страхового возмещения (обеспечения)), эти величины могут быть оценены с применением математических методов обработки информации.

При внесении изменений и (или) дополнений в страховые тарифы представляется также их экономико-математическое обоснование.

Министерство финансов Республики Беларусь рассматривает представленные на согласование страховые тарифы, изменения и (или) дополнения в них в срок, предусмотренный для рассмотрения правил страхования.

Тема 3.3. Страхование имущества и перестрахование рисков транспортных предприятий

3.3.1. Сфера страхования внешне экономических рисков, их специфика. Условия транспортировки и термины «INCOTERMS».

Страхование во внешне экономической деятельности (ВЭД) – это комплекс видов страхования, обеспечивающих защиту от рисков интересов участников международного сотрудничества. Внешне экономические риски связаны с операциями во внешней торговле, транспортировкой экспортно-импортных грузов, внешними кредитами, проведением международных выставок, отечественными имущественными интересами за рубежом, а также с интересами иностранных физических и юридических лиц в нашей стране, с деятельностью совместных предприятий (СП), с туризмом и автотуризмом. В сферу страхования внешне экономических (ВЭ) рисков включено страхование строительных и монтажных работ, осуществленных иностранными фирмами в нашей стране,

имущества и персонала иностранных посольств и консульств, валютных интересов государства.

Специальной организацией в сфере страхования во внешне экономической деятельности (ВЭД) на белорусском страховом рынке является закрытое страховое акционерное общество (ЗСАО) «Ингосстрах» (с 01.09. 2015 года внесена запись в Единый государственный регистр юридических лиц и предпринимателей). Основную долю его страхового портфеля составляет страхование грузов, средств транспорта, гражданской ответственности перевозчиков, гражданской ответственности владельцев средств транспорта, авиационных рисков, кредитов и банковских операций, страхование от несчастных случаев, медицинское страхование и прочее.

Страхуются также риски, касающиеся деятельности иностранных посольств, консульств, торговых представительств и миссий, туристических организаций. Условия страхования ЗСАО «Ингосстрах» ориентируются на действующие в странах ЕАЭС. Помимо ЗСАО «Ингосстрах» на внешнем страховом рынке успешно функционируют: белорусское республиканское унитарное страховое предприятие «Белгосстрах», закрытое страховое акционерное общество (ЗСАО) «Бролли» и закрытое страховое акционерное общество (ЗСАО) «ТАСК»; закрытое акционерное общество (ЗАО) «Страховая компания Альвена»; страховая компания СООО «Asoba» (ранее действовала по названию СООО «Белкоопстрах»), унитарное страховое предприятие «БелВЭБ Страхование» от 01.11.2018г. (ранее закрытое страховое акционерное общество (ЗСАО) «Белвнешстрах») и т.д. Таких компаний как открытое акционерное страховое общество (ОАСО) «Багач», иностранное унитарное страховое предприятие «ЦЕПТЕР ИНШУРАНС» приостановлена деятельность (29.04.2015 года),

На отечественном страховом рынке до сих пор не существует единого подхода к понятию внешне экономических рисков. В этой проблеме мнения разделились по двум направлениям:

- риски предприятий, осуществляющих внешне-экономическую деятельность;
- риски национальных экспортеров и импортеров, связанные с кредитами, выданными под гарантии правительства.

Защита рисков первого направления соответствует условиям традиционного страхования. Риски второго направления до сих пор не включались в сферу деятельности страховщиков. Особенностью страхования экспортеров кредитов является так называемый **срок ожидания платежа**, согласно которому ответственность страховщика наступает через

определенный период (обычно 60-90 дней) после осуществления платежа в оговоренное время.

Тарифы по страхованию экспортеров кредитов в каждом конкретном случае рассчитываются индивидуально, с учетом срока и суммы кредита, объекта поставок в кредит, размеров первоначальных страховых взносов и сроков частичного погашения кредита на определенные даты, финансового положения и платежеспособности экспортеров фирм.

Страхование является непременным условием современной внешней торговли и транспортировки товаров. Торговые условия осуществляются на базисных условиях поставки. Эти условия регламентированы Международными правилами интерпретации коммерческих терминов, подготовленные Международной торговой палатой (ИНКОТЕРМС). Они включают 13 терминов, сгруппированных в 4 категории: E, F, C, D – исходя из различия в объеме обязательств контрактов по доставке товаров. По условиям группы **E** (отправление) покупатель получает готовый к отправке товар на складе продавца. В сделках на условиях **F** выбор видов транспорта и конкретного перевозчика относится к компетенции покупателя (основной фрахт не оплачен). При поставке на условиях **C** продавец должен заключить договор перевозки за свой счет (основной фрахт оплачен), на условиях **D** – необходимо доставить товар в пункт назначения (самые выгодные для покупателя условия). В правилах ИНКОТЕРМС оговорено применение терминов в зависимости от способов транспортировки и видов транспортных средств.

Название терминов получено от сочетания начальных букв английских слов, определяющих условия поставки. В каждом термине имеется **10 позиций**, в которых зафиксированы обязательства сторон: **поставка товара** в соответствии с контрактом; лицензии и разрешения, договор перевозки и страхования; **доставка товара**; переход риска. Эти обязательства предназначены для продавца и покупателя.

Поставка на условиях **EXW** (франко завод) предусматривает минимальные условия для продавца, которому необходимо только подготовить товар к отгрузке. Все остальное входит в обязанности покупателя.

Поставка на условиях **DDI** (без оплаты пошлины) и **DDP** (с оплатой) предусматривает максимум обязанности продавца по доставке товара до места назначения.

Остальные термины делят обязанности по транспортировке между продавцом и покупателем. По условиям **CIP** и **CIF** продавец обязан застраховать товар на время перевозки до места назначения, **DAF** – до

границы и оплатить страховую премию. Страховое покрытие обеспечено на минимальных условиях «оговорок Лондон страховщиков» – свободно от частной аварии, включающих риски, связанные с перевозкой грузов. В страховом документе это конкретно оговаривается. Прочие риски – по дополнительным договорам. До начала перевозки ответственность за груз несет продавец; после окончания – покупатель.

3.3.2. Перестрахование, его экономическое содержание, классификация перестрахования.

Перестрахованием является страхование одним страховщиком (перестраховщиком) на определенные договором перестрахования условиях части страхового риска, принятого им на себя по договору страхования, у другого страховщика (перестраховщика).

Экономическая сущностью перестрахования состоит в перераспределении между страховыми организациями созданного первичного страхового фонда. Перестрахование является основным способом распределения ответственности по принятым рискам. Основной страховщик (цедент, перестрахователь) оставляет на своей ответственности от каждого крупного риска определенную, соответствующую его финансовым возможностям долю, которая называется собственным удержанием. Все, что по величине страховой суммы превышает лимит собственного удержания (эксцендент), передается в перестрахование. Цедент удерживает вознаграждение (оригинальная или перестраховая комиссия) из передаваемой перестрахователям доли страховой премии по этим рискам. Кроме того, по благоприятным рискам цедент требует от перестраховщиков участия в их будущей прибыли по данным рискам (тантьема). Перестрахование чужих рисков является вполне рентабельным делом, так как перестраховщики, кроме комиссии, а иногда тантьемы, не несут других расходов по приобретению страхований (содержание аппарата, помещения, оплата агентов, брокеров). Принятые в перестрахование риски могут быть переданы во вторичное перестрахование (ретроцессию). Перестраховщик, передающий риск – это ретроцессионер. **Перестрахованные операции делятся на факультативные и облигаторные (договорные).**

При **факультативном** перестраховании вопрос о перестраховании рассматривается по каждому страховому риску отдельно. В перестрахование может быть предложен риск полностью или частично, в определенной доле. Перестраховщик не имеет никаких обязательств перед передающей организацией по приему предлагаемых в перестрахование рисков. Недостаток: так как перестраховщики имеют свободу в выборе принять или

отклонить предлагаемый в перестрахование риск, то риск может оказаться не перестрахованным к моменту наступления страхового случая.

При **облигаторном** перестраховании страховщик (перестраховщик) передает определенную часть от всех страховых рисков, принятых на страхование, то есть договор перестрахования носит обязательный характер. В Республике Беларусь перестрахование регулируется инструкцией о порядке заключения договоров перестрахования. Перестрахование возможно как у страховщиков Республики Беларусь, так и у иностранных лиц. При передаче страховых рисков иностранным страховщикам на пропорциональной основе применяются следующие соотношения размера обязательств: по добровольному страхованию воздушных судов, **гражданской ответственности перевозчика и экспедитора, добровольному страхованию экспортных кредитов** размер обязательств, размещаем среди перестраховщиков Республики Беларусь, и размер собственного удержания страховщика не должен быть **менее 10%**; по добровольному страхованию строительно-монтажных рисков, **гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами, гражданской ответственности организаций, создающих повышенную опасность для окружающих** – не менее 30%; по добровольному страхованию грузов – не менее 5%; по другим видам страхования если у страховщика Республики Беларусь не превышает норматив ответственности – не менее 60%; по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выезжающих за пределы Республики Беларусь – не менее 70% (Указ Президента №39 от 04.02.2021г. О содействии развитию экспорта товаров (работ, услуг)). **Расчеты по договорам перестрахования производятся только в денежной форме. Передача рисков** по видам страхования, относящихся к страхованию жизни запрещена. Белорусский страховщик не вправе заключать договоры перестрахования с иностранным перестраховщиком, находящимся в оффшорной зоне.

3.3.3. Страхование гражданской ответственности перевозчика и экспедиторов, особенности организации.

Экономическая сущность страхования ответственности заключается в обязательствах страховщика за счет взносов страхователей возмещать убытки потерпевшим при возникновении у них права на получении компенсации от страхователя.

Особенность:

- ограждение страхователя от материальных потерь при необходимости компенсации потерь третьим лицам;
- обеспечение потерпевшим причиненного имущественного ущерба;
- лимит ответственности (страх сумма) устанавливается в зависимости от максимально возможного предела ответственности страховой организации, её финансовых возможностей;
- отдельные виды проводятся в обязательной форме.

При страховании ответственности:

- ущерб должен быть причинен третьим лицам;
- причина – непреднамеренные действия;
- ответственность страхователя по возмещению вреда должна быть оговорена в договоре или законодательно;
- существенный разрыв во времени между совершением событий и предъявлением претензий третьим лицом страхователю.

В данном виде страхование ответственности носит имущественный характер. Страховая организация возмещает ущерб третьему лицу, а страхователь отвечает за свои действия по законодательству.

Страховой случай – по сути, предъявление претензий третьего лица страхователю. Объем страховой ответственности – это возмещение ущерба, расходы по выяснению обстоятельств, судебные расходы, расходы по спасению.

Группы страховой ответственности представляют – страхование гражданской ответственности; профессиональной ответственности; ответственности работодателей за ущерб, причиненный здоровью их работников при выполнении ими своих трудовых обязанностей; общегражданской ответственности; за неисполнение обязательств.

К видам страхования гражданской ответственности относится: страхование ответственности владельцев автотранспорт средств; перевозчиков и экспедиторов; за последствия эксплуатации сооружений атомной энергетики; туристических агентств; охотников и другое. Гражданскую ответственность делят **на договорную** (наступает вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договор обязательств) и **внедоговорную** (в случаях причинения вреда, не связанного с неисполнением или ненадлежащим исполнением договорных обязательств).

Страхование профессиональной ответственности связано с возможностью предъявления имущественных претензий к физическим и юридическим лицам, которые заняты выполнением своих профессиональных обязанностей или оказанием соответствующих услуг (нотариусов, врачей,

аудиторов, юристов, таможенных агентов и таможенных перевозчиков, архитекторов, адвокатов, журналистов и т.д.).

Страхование ответственности работодателей гарантирует страхователю возмещения затрат, которые возможны при получении телесных повреждений работников или их длительном заболевании в процессе выполнения ими служебных обязанностей.

Страхование общегражданской ответственности подразделено на страхование ответственности за **вред, причиненный хозяйственной деятельностью** (обеспечивает страховую защиту владельцам недвижимости, промышленным, транспортным, строительным организациям за ущерб, причиненный третьим лицам в процессе потребления их продукции, или за загрязнение окружающей среды) и **в частной жизни** (страховая защита страхователей на случай причинения ими ущерба третьим лицам при выгуле собак, **катании на велосипеде**, роликовых коньках, на охоте и т.д.).

Страхование за неисполнение обязательств связано с ответственностью по возмещению убытков и уплате неустойки кредитору.

В Республике Беларусь обязательному страхованию подлежит ответственность: перевозчика перед пассажирами; гражданская ответственность владельцев транспортных средств; за неисполнение обязательств по договору долевого строительства; ответственность риэлторов за причинение вреда, связанного с их деятельностью.

Ответственностью перевозчика является соблюдение правил или договорных условий перевозки.

Субъекты страхования – транспортные организации, осуществляющие перевозку. Объектом – ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажирам, грузовладельцам или иным третьим лицам (вред – ущерб жизни, здоровью пассажира и (или) утраты, недостачи или повреждения (порчи) его багажа, задержка в доставке, низкое качество услуг при перевозке). Так, в гражданской авиации лимит ответственности в международных перевозках – составляет **10, 20, 75 тыс. долл. США**. В Республике Беларусь является обязательным страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами. Минимальный размер страховой суммы при обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами устанавливается в размере, **эквивалентном 3000 евро**. А за утрату, недостачу или повреждение его багажа – **1000 евро**. Размер страховой суммы не может быть менее: установленного минимального размера страховой суммы – в случае смерти (гибели) потерпевшего или причинения ему тяжкого телесного повреждения; 60% установленного минимального

размера страховой суммы – в случае менее тяжкого телесного повреждения; 20% установленного минимального размера страховой суммы – в случае легкого телесного повреждения.

Страховое возмещение в случаях утраты, недостачи или повреждения багажа, принадлежащих потерпевшему, выплачивается исходя из реального ущерба в пределах определенной сторонами договора страховой суммы. Для предотвращения страховых случаев при осуществлении перевозок пассажиров и багажа страховщик образует фонд предупредительных мероприятий.

Страхование ответственности экспедитора в отличие от страхования ответственности перевозчика, здесь предлагает страхование не только ответственности экспедитора, но и страхование работ и услуг (временное хранение до отгрузки, упаковка и разупаковка, выполнение разгрузочно-погрузочных работ и т.д.). В большинстве стран Европы этот вид страхования является обязательным, так как понимается, что страхователь это экспедитор, в ведение которого передан груз. В подтверждение этого грузовладелец выдает документ, удостоверяющий наличие договора транспортной экспедиции и принятие экспедитором груза в свое ведение и под свою ответственность. Договор страхования заключается на 1 месяц или 1 год со страховым тарифом от 3 до 10% от суммы вознаграждения полученного экспедитором от заказа.

3.3.4. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, особенности организации и условия проведения.

«Транспортные средства, гражданская ответственность владельцев которые подлежат обязательному страхованию» – это грузовые, легковые и грузо- пассажирские автомобили, тягачи, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры.

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с гражданской ответственностью владельцев транспортных средств за вред, причиненный жизни или здоровью физических лиц, их имуществу либо имуществу юридических лиц в результате дорожно-транспортного происшествия.

В Республике Беларусь заключаются в письменной форме следующие виды договоров: договор внутреннего страхования; договор пограничного страхования; договор страхования «Зеленая карта».

Осуществление контроля за заключением письменного договора возлагается на Министерство внутренних дел, Министерство транспорта и коммуникаций и Государственный комитет пограничных войск.

Договор внутреннего страхования заключается с владельцем – резидентом или нерезидентом, временно находящимся на территории Республики Беларусь, по всем транспортным средствам. Документом, удостоверяющим заключение договора внутреннего страхования, является **страховое свидетельство**.

Договор пограничного страхования заключается с владельцем или от его имени с водителем – нерезидентом, не имеющим договора внутреннего страхования либо договора страхования «Зеленая карта». Документом, удостоверяющим заключение договора пограничного страхования, является **страховой полис**.

Договор страхования «Зеленая карта» заключается с владельцем по транспортному средству, зарегистрированному в Республике Беларусь и выезжающему за ее пределы для использования в дорожном движении страны – члена системы «Зеленая карта». Документом, удостоверяющим заключение договора страхования «Зеленая карта», является **страховой сертификат**.

Страховым случаем является факт причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего в период действия договора внутреннего, либо пограничного страхования, либо договора страхования «Зеленая карта». Не считаются страховыми случаями факты причинения вреда, такие как: жизни, здоровью и (или) имуществу лица вследствие умысла потерпевшего; транспортному средству, лицом, управлявшим данным транспортным средством; имуществу в виде наличных денег, драгоценностей, ценных бумаг, в результате дорожно-транспортных происшествий, не зарегистрированных Государственной автоинспекцией Министерства внутренних дел; во время использования транспортного средства в спортивных соревнованиях, гонках, вследствие всякого рода военных действий.

Лимиты ответственности, устанавливаются Президентом Республики Беларусь. Если сумма превышает установленные лимиты, потерпевший может предъявить лицу, причинившему вред, иск о возмещении вреда на сумму, превышающую указанные лимиты.

Размер страхового взноса по договору внутреннего страхования, заключенному с резидентом Республики Беларусь, устанавливается дифференцированно в зависимости от типа транспортного средства, его технических характеристик, сроков страхования и страхового риска и корректируется с учетом местонахождения (местожительства) владельца транспортного средства, в зависимости от возраста и стажа вождения

страхователя-физического лица, а также аварийности использования транспортного средства.

Размер страхового взноса устанавливается:

- по договору пограничного страхования и договору внутреннего страхования – в зависимости от типа транспортного средства и срока его страхования;

- по договору страхования «Зеленая карта» – в зависимости от типа транспортного средства, стран, на территорию которых выезжает владелец транспортного средства (водитель), и срока страхования.

Физические лица – резиденты Республики Беларусь, получившие бесплатно или на льготных условиях транспортные средства через органы по труду и социальной защите или от Белгосстраха, а также инвалиды Великой Отечественной Войны уплачивают взносы по договорам внутреннего страхования в размере 50% от установленного взноса при условии личного пользования транспортным средством.

Если страхователь в период действия договора внутреннего страхования, начал использовать свое транспортное средство в качестве такси или на экспрессных регулярных маршрутах либо увеличил страховой риск по другим причинам, **он должен подать страховщику соответствующее заявление** и доплатить причитающуюся часть страхового взноса.