http://edoc.bseu.by
а посредством разработки стратегии интеграции системы страхования Беларуси в мировое сообщество. Причем важно подчеркнуть, что эта стратегия должна постоянно координироваться со стратегией экономического и социального развития Республики (которую также предстоит разработать), корректироваться с учетом текущего состояния мировых финансов и мирового сообщества. Очевидно, что интеграция национальной системы страхования в мировое сообщество – процесс длительный, осложненный целым рядом внутренних и внешних факторов, поэтому требуется конкретизация этапов, форм и методов интеграции, механизмов управления денежными потоками с учетом интеграционных процессов на европейском уровне.

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОПЕРЕВОЗЧИКА ГРУЗОВ

О. Татаринчик
Белорусский государственный экономический университет, Минск

В сфере международных автомобильных перевозок страхованию уделяется серьезное внимание, поскольку оно играет важную роль в обеспечении безопасности и стабильности деятельности транспортно-экспедиционных предприятий РБ, осуществляемой в основном за рубежом.

Наиболее востребованным и сложным в настоящее время видом страхования является страхование ответственности автоперевозчика грузов (CMR-страхование). Объектом этого вида страхования является ответственность автоперевозчика перед третьими лицами (владельцем груза либо экспедитором) за полную или частичную утрату или повреждение груза, произошедшие во время выполнения международной перевозки (с момента принятия груза к перевозке и до момента сдачи его получателю), за просрочку в доставке груза в соответствии с положениями КДПГ о договоре международной дорожной перевозки грузов.

Обязательства страховой компании по данному виду страхования заключаются в оплате владельцу груза (либо иному лицу, возместившему убытки грузовладельцу, например, экспедитору) его убытков вследствие утраты, повреждения груза или просрочки в доставке, за которые перевозчик несет ответственность в соответствии с КДПГ. Перевозчик считается виновным, пока не докажет противное. Основная задача страховой компании сводится к оказанию содействия клиенту в доказательстве его невиновности, а в случае бесперспективности или проигрыша судебного процесса – возмещению убытков заявителю требования.

Так как основная часть проблемных ситуаций возникает за рубежом, при выборе страховой компании следует обратить внимание на наличие у белорусского страховщика зарубежного партнера для урегулирования страховых случаев: организацию осмотров поврежденных грузов сюрвейерами, оказание страхователю содействия в ведении переговоров с заявителем претензии, возбуждении уголовных дел по фактам хищения грузов, получении необходимых документов и т.п.

При заключении договора страхования нужно изучить формулировки страховых случаев и перечень событий, которые не являются страховыми случаями. Эти условия договора страхования наиболее важные и от них зависят обязательства страховщика. Существует вероятность, что при внушительных страховых суммах и значительном количестве происшествий с грузами участие страховой компании в их урегулировании может быть минимальным из-за объемного перечня нестраховых случаев, сужающего ответственность страховщика перед страхователем по сравнению с ответственностью перевозчика перед грузовладельцем. Важно обозначить рамки ответственности страховщика и выбрать компанию, у которой эти рамки шире, во избежание больших потерь.

В период действия договора нередко происходит изменение обстоятельств или сведений, сообщенных страхователем страховщику при заключении договора страхования. В этом случае страхователю нужно сообщить страховщику об изменениях, в противном случае страховщик может отказать в выплате страхового возмещения, признав перевозку на незаявленном автомобиле незастрахованной.

КДПГ устанавливает презумпцию вины перевозчика. При повреждении груза предполагается, что виновником этого является перевозчик. Грузовладелец не обязан доказывать вину перевозчика, ему достаточно указать, что имела место несохранная перевозка. Перевозчик должен доказать отсутствие своей вины. С учетом этого строится стратегия и тактика работы при урегулировании претензий.

Сроки и порядок предъявления претензий и исков перевозчику при несохранной перевозке груза определяются КДПГ и жестко регламентированы. Важным условием, выполнение которого позволяет эффективно урегулировать претензии, является немедленное уведомление страховщика о происшествии. Важность выполнения этого требования заключается в том, что своевременное извещение позволяет страховщику выполнить необходимые действия: организовать сюрвейерский осмотр, произвести экспертизу состояния груза и причин его повреждения, зафиксировать на фотографиях внешний вид груза и т.п. С помощью этих действий можно получить сведения, на основании которых претензия впоследствии может быть отклонена полностью или частично. Сюрвейер может сделать вывод, что нельзя отклонить претензию и доказать невиновность перевозчика. Страховщику это важно знать, чтобы не доводить дело до суда и не нести дополнительные расходы.

Не всегда проведение сюрвейерского осмотра целесообразно, так как при незначительных повреждениях груза это может сделать дороже процедуру урегулирования убытка. В этом случае страховщик рекомендует своему клиенту проинструктировать водителя пересчитать количество поврежденного (утраченного) груза, проверить соответствие сделанных в накладной записей фактической ситуации.

Несвоевременное извещение о происшествии может повлечь за собой отказ страховщика в выплате возмещения, если страхователь не докажет, что страховщик своевременно узнал о наступлении страхового случая либо что отсутствие у страховщика сведений об этом не могло сказаться на его обязанности выплатить страховое возмещение. К тому же, страхователь-перевозчик сталки-

вается при урегулировании страхового случая с необходимостью предоставления объемного комплекта документов, необходимого страховщику для рассмотрения заявления страхователя о выплате страхового возмещения.

На практике в РБ урегулированием транспортных ущербов занимается перевозчик. Условия страхования некоторых компаний предусматривают передачу страховщику полномочий на ведение переговоров и урегулирование претензий, но практически этим правом страховщики пользуются редко, обычно ограничиваясь направлением клиентам рекомендаций по ведению дела. Важно, чтобы в транспортном предприятии был специальный человек для ведения работы с претензиями и поддержания связи со страховщиком, что упростит достижение взаимопонимания и обеспечит согласованность действий.

При урегулировании претензий нужно проводить анализ слабых и сильных мест сторон, выбирать верную тактику, что не всегда удается юридическим службам даже крупных транспортных компаний. Помощником им становятся страховые компании, осуществляющие страхование ответственности перевозчика грузов, опыт которых позволяет решать многие проблемы и обеспечивает перевозчикам возможность не отвлекать от основной деятельности финансовые и трудовые ресурсы. Страхователю для успешного сотрудничества со страховщиком необходимо закрепить за отдельным сотрудником обязанности по поддержанию контактов со страховой фирмой, проводить обучающие занятия по SMR-страхованию для водителей, при заключении договора концентрировать внимание на перечне страховых и нестраховых случаев.

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ДОЛГОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

И. Тесленок
Пинский филиал
Белорусского государственного экономического университета

Управление государственным долгом – одно из направлений финансовой политики любого государства, связанное с его деятельностью в качестве заемщика, эмитента государственных ценных бумаг и гаранта. Оно предусматривает решение таких задач, как минимизация стоимости долга, недопущение переполнения рынка заемными обязательствами государства и резкого колебания их курса, эффективное использование мобилизованных средств, обеспечение своевременного возврата кредитов, максимальное решение задач, определенных финансовой политикой.

Государственные займы привлекаются и используются для покрытия дефицита республиканского бюджета; пополнения валютных резервов Республики Беларусь; реализации инвестиционных проектов и государственных программ в соответствии с приоритетными направлениями развития экономики республики; решения острых социальных и экологических проблем, ликвидации последствий стихийных бедствий; импорта сырья, энергоресурсов и других необходи-