**Содержание**

Введение 4

1. Страхование ответственности и его роль в экономике 8

1.1. Понятие, сущность и роль страхования ответственности в системе экономических отношений 8

1.1.1. Страхование. Экономическая роль. Термины и определения 8

1.1.2. Роль страхования ответственности в системе экономических отношений 12

1.2. История развития страхования ответственности 14

1.3. Виды страхования ответственности 17

2. Современное состояние страхования ответственности в Республике Беларусь 20

2.1. Договор страхования ответственности. Порядок заключения и выплаты по нему 22

2.2. Анализ страхования ответственности на примере БЕЛГОССТРАХ 33

2.2.1 Краткая характеристика предприятия 33

2.2.2 Анализ страхования обязательной гражданской ответственности по Гродненской области 35

2.3. Страхование ответственности за рубежом 48

2.3.1 Страхование по системе «Зеленая карта» 53

3. Проблемы и перспективы развития страхования ответственности 57

3.1. Основные тенденции развития страхового рынка 57

3.2. Проблема монополизации отдельных видов страхования 59

Заключение 63

Список использованных источников 67

Приложения 70

**Реферат**

Дипломная работа состоит из 70 страниц, 7 таблиц, 4 рисунков и 42 источников.

Ответственность, страхование, полис, юридические лица, физические лица, лицензия, страховая организация, страховая защита, возмещение, страховой рынок, гражданская ответственность, страховое дело.

Целью исследования является изучение страхования гражданской ответственности в Республике Беларусь.

Объект исследования – обязательное страхование гражданской ответственности.

Предмет исследования – роль, функции и формы обязательного страхования гражданской ответственности.

В соответствии с поставленной целью в процессе исследования потребовалось решить комплекс взаимосвязанных задач:

* Определить понятие, роль и сущность страхования ответственности в системе экономический отношений;
* Рассмотреть виды страхования ответственности;
* На примере исследуемого предприятия страхования (БЕЛГОССТРАХ) произвести анализ обязательного страхования ответственности в Гродненской области;
* Изучить аспекты страхования ответственности за рубежом и выявить проблемы и перспективы развития страхования ответственности в нашей стране.

При написании данной работы использовались следующие методы исследования:

1. Анализ научной литературы.
2. Анализ нормативно-правовой базы
3. Анализ источников периодической печати
4. Анализ цифрового материала по исследуемому предприятию
5. Опрос специалистов.

# Введение

По мнению некоторых исследователей, история отечественного страхования как разновидности общественных отношений начинается с появления страхования гражданской ответственности, упоминание о котором содержится еще в «Русской правде». «Русская правда» представляет собой кодифицированный акт обычного раннефеодального права IX-XI вв., в котором особое внимание уделено возмещению вреда общиной в случае убийства лица, не являющегося членом общины. Согласно данным нормам, при обнаружении преступника штраф за убийство («виру») уплачивает не сам убийца, а та округа, где найден убитый. Если же кто-нибудь из членов общины откажется от участия в уплате виры, тому округа не помогает в уплате штрафа за него самого, и он в подобном случае платит за себя сам.

Справедливым представляется утверждение, что эти отношения содержат все основные признаки договора страхования гражданской ответственности. С ослаблением общинных связей этот способ возмещения вреда перестал применяться, и преступник обязан был платить штраф самостоятельно. Подобные отношения наблюдались и в других странах с аналогичным общественным строем (например, у германских народов), где уплата штрафа была первоначально делом рода, однако возникновение страховых отношений изначально именно в форме взаимного страхования гражданской ответственности можно считать особенностью отечественного страхования.

Современное коммерческое страхование гражданской ответственности впервые возникло во Франции в 1825 г. в виде ответственности предпринимателей перед рабочими. Уже в 30-х годах в этой стране существовало общество, которое специализировалось на страховании от несчастных случаев и гражданской ответственности. В Англии страхование гражданской ответственности впервые возникло в виде страхования ответственности судовладельцев за ущерб, причиненный другому судну при столкновении, и было вызвано расширением морских пассажирских перевозок в середине XIX в. Первый клуб взаимного страхования «Mutual Protection Society» был основан в 1855 г. и предоставлял судовладельцам страховое покрытие ответственности за столкновение и ответственности перед пассажирами за гибель и телесные повреждения. В Германии страхование гражданской ответственности возникло с принятием закона о гражданской ответственности предпринимателей в 1871 г. [16].

Страхование ответственности (также в виде страхования ответственности предпринимателей перед работниками) существовало и в России в начале XX столетия и было обусловлено законом «О вознаграждении потерпевших» от 1903 г. [16].

Актуальность исследования состоит в том, что страхование играет все большую роль в обеспечении благополучия каждой семьи, каждого человека. Этими своими функциями коммерческое страхование, осуществляемое страховыми компаниями, дополняет социальное страхование, организуемое государством. С помощью страхования человек сохраняет свою собственность, обеспечивает себя средствами на случай болезни и утраты трудоспособности, получает дополнительную пенсию, создает финансовые гарантии для семьи на случай своего ухода из жизни. Наверное, нет такого человека, который не пользовался бы услугами страхования, не прибегал хоть однажды к его помощи.

В наше время страхование ответственности представляет собой самостоятельную сферу страховой деятельности. Объектом страхования выступает ответственность страхователя по закону или в силу договорного обязательства перед третьими лицами за причинение им вреда (имеется в виду вред, причиненный личности или имуществу третьих лиц). В силу возникающих страховых правоотношений страховщик принимает на себя риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда со стороны страхователя (физического или юридического лица) жизни, здоровью или имуществу третьих лиц [22].

Принято различать страхование гражданской ответственности, страхование профессиональной ответственности, качества продукции, экологическое и др. В первом случае речь идет о страховых правоотношениях, где объектом страховая является гражданская ответственность. Это предусмотренная законом или договором мера государственного принуждения, применяемая для восстановления нарушенных прав потерпевшего (третьих лиц), удовлетворения его за счет нарушителя.

Гражданская ответственность носит имущественный характер: лицо, причинившее ущерб, обязано полностью возместить убытки потерпевшему, т.е. третьему лицу. Через заключение договора страхования гражданской ответственности данная обязанность перекладывается на страховщика. За причиненный ущерб страхователь может нести уголовную, административную ответственность, т.е. преследоваться по закону за свои противоправные действия по отношению к третьему лицу. Однако возмещение имущественного вреда, причиненного третьему лицу, перекладывается на страховщика [41].

Страхование профессиональной ответственности связано с возможностью предъявления имущественных претензий к физическим или юридическим лицам, которые заняты выполнением своих профессиональных обязанностей или оказанием соответствующих услуг. Имущественные претензии, предъявляемые к физическим или юридическим лицам, обусловлены небрежностью, халатностью, ошибками и упущениями в профессиональной деятельности или услугах. Через страхование вопросами удовлетворения данных имущественных претензий по поводу допущения халатности и небрежности начинает заниматься страховщик. Назначение страхования профессиональной ответственности заключается в страховой защите лиц определенного круга профессий (частнопрактикующие врачи, нотариусы, адвокаты и др.) против юридических претензий к ним со стороны клиентуры [16].

Цель настоящей дипломной работы изучить страхование ответственности в Республике Беларусь на современном этапе.

Для выполнения поставленной цели в процессе написания работы потребуется решить следующие задачи:

* Определить понятие, роль и сущность страхования ответственности в системе экономических отношений;
* Рассмотреть виды страхования ответственности;
* На примере исследуемого предприятия страхования (БЕЛГОССТРАХ) произвести анализ обязательного страхования ответственности в Гродненской области;
* Изучить аспекты страхования ответственности за рубежом и выявить проблемы и перспективы развития страхования ответственности в нашей стране.

# Страхование ответственности и его роль в экономике

#

# Понятие, сущность и роль страхования ответственности в системе экономических отношений

#

# 1.1.1. Страхование. Экономическая роль. Термины и определения

Страховое дело — один из важнейших экономических институтов, который существовал в разных экономических формациях, но наиболее полно реализуется в условиях рынка.

Мировая практика подтверждает, что в условиях рынка повышается вероятность возникновения рисковых ситуаций, а, следовательно, возрастает роль страховых фондов как важнейших условий предупреждения и ликвидации пропорций в общественном производстве, страховой защиты участников данного процесса. Важное значение это положение имеет и для Республики Беларусь в связи с сокращением доли государства в покрытии чрезвычайных убытков субъектов хозяйствования при переходе к рыночным отношениям, как на внутреннем рынке, так и во внешнеэкономической деятельности.

Именно страхование повышает инвестиционный потенциал и дает возможность увеличить состояние и богатство нации. Это важно для белорусской экономики, которая пока пребывает в сложном состоянии.

Многообразные проблемы на пути развития страхования в нашей республике могут быть успешно решены при наличии соответствующего уровня экономического мышле­ния и наличия высококвалифицированных кадров.

Страхование представляет собой отношения по защите имущественных интересов субъектов гражданского права при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов (страховых резервов), формируемых страховщиками из уплаченных страховых взносов (страховых премий).

Объектами страхования могут быть не противоречащие законодательству имущественные интересы, связанные:

1. с причинением вреда жизни или здоровью страхователя либо другого названного в договоре физического лица, а также с достижением ими определенного возраста или наступлением в их жизни иного предусмотренного договором страхового случая (личное страхование);
2. с утратой (гибелью) или повреждением имущества, находящегося во владении, пользовании, распоряжении страхователя или иного названного в договоре выгодоприобретателя, либо с нанесением ущерба их имущественным правам, в том числе с возникновением убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрагентами предпринимателя или с изменением условий этой деятельности по не зависящим от предпринимателя обстоятельствам (имущественное страхование);
3. с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, либо с ответственностью по договору (страхование ответственности).

Признаки и принципы, отличающие страхование от других экономических категорий:

1. во-первых, страховые фонды образуются исключительно на основе перераспределения денежных доходов и накоплений, образующихся в процессе первичного распределения национального дохода;
2. во-вторых, для страхования характерна замкнутая раскладка ущерба в рамках создаваемого страхового фонда;
3. в-третьих, страхование предусматривает перераспределение и выравнивание ущерба по территории и во времени;
4. в-четвертых, соблюдение принципа эквивалентности: доходы страховой компании, формируемые за счет взносов страхователей, должны сбалансироваться с ее расходами.

Формы организации страховых фондов: государственные; фонды самострахования; фонды страховых компаний.

Государство формирует страховые фонды как фонды социальной поддержки за счет обязательных платежей граждан и юридических лиц. Использование средств данного фонда строго целевое.

Фонды самострахования создаются на предприятии на добровольной основе.

Фонды страховых компаний образуются на основе передачи им функций страхования со стороны клиентов, которые предпочитают не заниматься самострахованием, а участвовать в коллективных страховых фондах, управляемых профессионалами.

Страховой рынок — это особая социально-экономическая среда, определенная сфера экономических отношений, где формируются спрос и предложение на страховую защиту как объект купли-продажи. По масштабам деятельности различают национальный, региональный и международный страховые рынки.

Страховой рынок представлен следующими субъектами:

Страховщиками (страховыми организациями) признаются коммерческие организации, созданные для осуществления страховой деятельности и имеющие лицензии на соответствующий вид страхования.

Предметом деятельности страховщиков может быть страховая, инвестиционная и иная деятельность, связанная со страхованием и осуществляемая в целях получения дополнительных доходов и гарантий выполнения страховых обязательств в соответствии с перечнем видов такой деятельности, утверждаемым Комитетом страхового надзора при МФРБ.

Страховая организация, осуществляющая страхование жизни, не вправе заниматься иными видами страхования.

Страхователями признаются субъекты гражданского права, заключившие со страховщиками договоры страхования либо являющиеся страхователями в силу законодательного акта и уплачивающие страховые взносы (страховые премии).

Страховой агент — физическое или юридическое лицо, действующее от имени страховой организации на основании заключенного с ней трудового договора (контракта в отноше­нии физического лица) либо договора поручения или иного договора (в отношении физического или юридического лица), предусматривающего осуществление посреднической деятельности по страхованию.

Страховой брокер — коммерческая организация или индивидуальный предприниматель, осуществляющий после получения соответствующей лицензии в Комитете по надзору за страховой деятельностью при МФ РБ посредническую деятельность по страхованию от своего имени на основании поручения страховой организации или страхователя либо одновременно каждого из них.

Комитет по надзору за страховой деятельностью при МФ РБ осуществляет государственный контроль за соблюдением требований законодательства о страховании, за эффективным развитием страховых услуг, за защитой прав и интересов страхователей, страховых организаций и государства.

Объединение страховщиков (союз, ассоциация) является некоммерческой организацией и создается для координации деятельности страховщиков и страховых брокеров, защиты интересов своих членов и выполнения совместных программ в соответствии с положением о страховой деятельности в РБ и положением об объединениях страховщиков, утвержденным Правительством РБ.

Белорусское бюро по транспортному страхованию создано в связи с введением в действие Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств». Оно организует проведение страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, аккумулирует денежные средства в гарантийных фондах и рассматривает претензии, возникшие в результате ДТП.

Прочие субъекты — аудиторские, актуарные, юридические, информационно-консультационные и другие посредники.

# 1.1.2. Роль страхования ответственности в системе экономических отношений

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой виновная сторона при этом обязана полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер. В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявлении к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны система страхования ответственности защищает имущественные интересы третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки.

Страхование ответственности – отрасль страхования, где объектом выступает ответственность перед третьими (физическими и юридическими) лицами, которым может быть причинен ущерб (вред) вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя [41].

В отличие от имущественного страхования (страхованию подлежит конкретная личная собственность граждан или собственность партий и организаций) и личного страхования (страхование проводится на случай наступления определенных событий, связанных с жизнью и трудоспособностью застрахованных) непосредственная цель страхования ответственности - страховая защита экономических интересов возможных причинителей вреда, которые в каждом данном страховом случае находят свое конкретное денежное выражение.

Страхование ответственности предусматривает возможность причинения вреда, как здоровью, так и имуществу третьих лиц, которым в силу закона или по решению суда производятся соответствующие выплаты, компенсирующие причиненный вред. В данной отрасли страхования, наряду со страховщиком и страхователем, третьей стороной отношений могут выступать любые, не определенные заранее, (третьи) лица. Страхование ответственности не предусматривает установление страховой суммы и застрахованного, то есть физического или юридического лица, которому должно выплачиваться возмещение. И то, и другое выявляется только при наступлении страхового случая – причинении вреда третьим лицам [24].

Эта отрасль имеет большое значение, как для страхователя, так и для пострадавшего. Если страхователь причинил кому-либо ущерб, то его оплачивает страховая компания, а не сам страхователь. Иногда нанесенный ущерб может составлять значительную сумму и в случае отсутствия надлежащего страхования привести к ухудшению материального положения человека. Страхование гражданской ответственности улучшает шансы потерпевшего, так как при наличии страхования у лица, нанесшего ущерб, потерпевший получит достаточно быстро возмещение со стороны страховой компании.

Таким образом, страхование ответственности можно классифицировать следующим образом:

* страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств;
* страхование гражданской ответственности владельцев средств воздушного транспорта;
* страхование гражданской ответственности владельцев средств водного транспорта;
* страхование гражданской ответственности владельцев средств железнодорожного транспорта;
* страхование гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные объекты;
* страхование гражданской ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ, услуг;
* страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам;
* страхование гражданской ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору.

# 1.2. История развития страхования ответственности

Страховые отношения по дошедшим до нас источникам возникли еще в античные времена. Еще за три тысячи лет до нашей эры жители Вавилона применяли систему займов в отношении морских предприятий, согласно которой заем не подлежит возврату, если морское предприятие завершилось неудачно. В рабовладельческом обществе были соглашения, в содержании которых можно было увидеть черты договора страхования. Самое широкое распространение это получило в области морского судоходства, но известны также примеры соглашений, касавшихся недвижимости и торговых сделок.

Попытка рассредоточить риски содержалась в законе, принятом на острове Родос в 916 году до нашей эры. В нем была представлена система распределения ущерба при общей аварии, принципы которой сохранились до наших дней [20].

В городе Брюгге в 1310 году была учреждена «Страховая палата», которая проводила операции по защите имущественных интересов купечества и ремесленных гильдий.

Первый дошедший до нас морской страховой полис датирован 1347 годом. Он был выдан на перевозку груза из Генуи на остров Майорка на судне «Санта-Клара». Согласно этому договору при благополучном завершении рейса премия, уплаченная страхователем, оставалась у страховщика, а при потере груза возвращалась страхователю в двойном размере [16].

Элементы страхования ответственности (освобождение от обязательств) можно увидеть уже в Древнем Риме. Созданные там «сообщества от морских опасностей» брали на себя расходы по выкупу членов сообщества у морских разбойников. В греческом праве можно также найти элементы страхования ответственности. Так, уклад морских сообществ оплачивал убытки при несчастных случаях, произошедших с кораблем или грузом одного из членов сообщества. Сюда входили также и расходы на спасательные работы, которые превышали реальные потери по кораблю и грузу. По германскому праву товарищеские гильдии имели право на частичное возмещение денежного штрафа, выкуп людей из плена [40].

Впервые в совершенном виде страхование ответственности встречается во Франции в первой половине XIX века. Оно относилось к области страхования от несчастных случаев и каско-страхованию владельцев лошадей и машин. Страховались все случаи, возникающие при использовании лошади или машины, или с ними. В 1837 году в Гамбурге было принято обязательное страхование эмиграции, покрывавшее притязание учреждений по дополнительной стоимости питания и дальнейшей транспортировке в случае остановки в пути лиц, готовых к эмиграции. Во Франции в 60-х годах можно обнаружить в рамках страхования от огня признаки ответственности, когда в договор страхования на случай пожара включалась ответственность собственника дома [24].

Импульсом для развития страхования ответственности в качестве самостоятельной отрасли послужило быстрое промышленное развитие. Фабричный способ производства неминуемо влек за собой увеличение рисков при использовании средств производства, а развитие средств транспорта увеличивало не только их скорость, но и риски, связанные с ними (первый несчастный случай с человеческими жертвами произошел в 1897 году в Лондоне, когда автомобиль, двигавшийся со скоростью 7 километров в час, сбил пешехода).

В 1871 году в Германии был принят закон рейха об ответственности, где была частично введена ответственность за причинение вреда на предприятиях железной дороги. С введением законов об ответственности в промышленности появилось промышленное страхование ответственности, и уже в 1871 году возникли три общества взаимного страхования, которые предоставляли страховую защиту по ответственности руководителя. Вскоре возникают специальные страховые компании. Так в 1875 году был создан «Всеобщий немецкий страховой союз». Его руководитель Кари Готтлоб Мольт считается создателем отрасли страхования ответственности. Он первый обозначил разницу между риском несчастного случая и риском ответственности и провел четкое разделение обеих отраслей страхования.

Начало XX века характеризуется дальнейшим развитием правовой базы. Так, в Германии с 1900 года действует гражданский кодекс законов, который ввел многократное увеличение ответственности по рискам за причинение вреда в частной сфере. Закон об автомобильном транспорте (1909) и закон о воздушном транспорте (1922) благоприятно воздействовали на создание новых специализированных отраслей, увеличивая потребность в страховании [17].

И сегодня страхование ответственности является важнейшей отраслью страхования, обороты которой увеличиваются с каждым годом. Этому способствует ряд причин:

1. Осознание гражданами своих прав;

2. Рост благосостояния населения и соответственно увеличение общей суммы платежеспособности и размеров ущерба;

3. Увеличение числа факторов, вызывающих ущерб, связанных с индустриализацией общества, развитием техники и технологий;

4. Рост случаев причинения ущерба;

5. Новые инициативы законодательной власти;

6. Возможность широкого толкования в судопроизводстве категории ущерба и, как следствие этого, получение права на возмещение убытков;

7. Расширение сферы применения закона юриспруденцией.

Страхование ответственности будет занимать лидирующие позиции также и в будущем.

# 1.3. Виды страхования ответственности

Страхование ответственности охватывает широкий круг видов страхования [40]:

1. добровольное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств представляет собой совокупность разновидностей страхования, предусматривающих обязанность страховщика по выплате страхового возмещения в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц в связи с использованием автотранспортного средства.

2. добровольное страхование гражданской ответственности владельцев воздушных судов.

В этом виде объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц либо с ответственностью по договору в связи с использованием воздушных судов.

3. страхование гражданской ответственности перевозчика и экспедитора

В этом случае объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц либо с ответственностью по договору в связи с экспедированием грузов или использованием таким лицом средства транспорта для перевозки.

Этот вид страхования включает в себя следующие разновидности:

страхование гражданской ответственности перевозчика (согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (Конвенция КДПГ) с изменениями) [38];

страхование гражданской ответственности перевозчика перед таможенными органами (согласно Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 год);

страхование гражданской ответственности экспедитора;

прочие разновидности страхования гражданской ответственности перевозчика (экспедитора).

4. страхование гражданской ответственности предприятий, создающих повышенную опасность для окружающих.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения принадлежащим страхователю или иному лицу источником повышенной опасности вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, окружающей среде.

5. страхование гражданской ответственности нанимателя за вред, причиненный жизни и здоровью работников.

Объектом страхования в этом случае являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью других лиц, состоящих в трудовых отношениях с нанимателем на основании заключенного трудового договора.

6. страхование гражданской ответственности за причинение вреда в связи с осуществлением профессиональной деятельности.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем или иным лицом, на которое такая ответственность может быть возложена, вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц либо с ответственностью по договору в связи с осуществлением таким лицом профессиональной деятельности.

7. страхование ответственности по договору.

Страхование ответственности по договору представляет собой совокупность разновидностей страхования, предусматривающих обязанность страховщика по выплате страхового возмещения в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

При этом объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью страхователя за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору.

В рамках настоящей работы невозможно охватить все виды страхования ответственности, поэтому наиболее подробно остановимся на обязательных видах страхования.

# 2. Современное состояние страхования ответственности в Республике Беларусь

Состояние страхового рынка напрямую зависит от уровня развития экономики. Чем стабильнее работают предприятия — тем выше доходы населения. А значит — больше средств направляется на приобретение страховых продуктов. Лишь в этом случае можно говорить о росте рынка, где они предлагаются... В целом клиентов белорусских страховых компаний можно разделить на две группы. Первая - это страхователи, которые вынуждены заключать договоры страхования. Например, большинство экспедиторов не сотрудничают с перевозчиками, у которых отсутствует полис CMR-страхования. Ко второй относятся те, кто понимает необходимость страховой защиты своих имущественных интересов [22].

За 2004 год страховщиками республики получено страховых взносов по прямому страхованию и сострахованию на сумму 390,1 млрд. руб. Прирост поступления за 2004 год по сравнению с предшествующим годом составил 174,7 млрд, рублей, или 81,1 %. В то же время, без учета страховых взносов по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, введенному с 1 января 2004 года, прирост страховых взносов составил 73,6 млрд. рублей, или 34,2 % [38].

Доля Белгосстраха в общей сумме собранных страховых взносов составила 244,8 млрд. рублей, или 62,7 % [38].

По добровольным видам страхования собрано страховых взносов 125,3 млрд, рублей, В структуре поступления страховых взносов за 2004 год удельный вес добровольных видов страхования составил 32,1 % (за 2003 год - 40,9 %), из них: личное страхование - 22,1 %, имущественное страхование - 59 %, страхование ответственности - 18,9 % [38].

Снижение удельного веса добровольных видов страхования в общей сумме собранных взносов обусловлено введением в 2004 году обязательного страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, сумма страховых взносов по которому за 2004 год составила 101,1 млрд., рублей, или 25,9 % в общей сумме взносов [38].

Вместе с тем, без учета страховых взносов по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний в структуре собранных взносов за 2004 год удельный вес добровольных видов страхования увеличился по сравнению с прошлым годом и составил 43,4 %.

По обязательным видам страхования собрано страховых взносов 264,8 млрд. рублей. Удельный вес обязательных видов страхования в общей сумме поступлений составляет 67,9 % (59,1 % за 2003 год), из них личное страхование - 39,5 %, имущественное - 8 %, страхование ответственности - 52,5 % [38].

Выплаты страхового возмещения и страхового обеспечения в целом по республике составили 153,1 млрд. рублей. На долю Белгосстраха в общей сумме страховых выплат приходится 101,8 млрд. рублей, или 66,5 %. Уровень страховых выплат в сумме собранных страховых взносов за 2004 год составил 39,2 % [38].

В структуре страховых выплат за 2004 год на долю добровольных видов страхования приходится 24,8 %, обязательных видов страхования - 75,2 %.

Общая сумма страховых резервов, сформированных страховыми организациями республики, по состоянию на 01.01.2005 г. составила 177,8 млрд. рублей. Страховые резервы по видам страхования иным, чем страхование жизни, составляют 152,7 млрд., рублей, а по видам страхования, относящимся к страхованию жизни, - 25,1 млрд. рублей.

За 2004 год сумма дохода, полученного страховыми организациями от размещения средств страховых резервов, составила 18 млрд. рублей.

По состоянию на 01.01 2005 г. собственный капитал страховых организаций республики составил 112,6 млрд. рублей и увеличился по сравнению с прошлым годом на 23,9 млрд. рублей, или 26,9 %. В структуре собственного капитала оплаченный уставный фонд составляет 40,8 млрд. рублей, или 36,3 %, тогда как по состоянию на 01.01.2004 г. данный показатель составлял 29,1 млрд. рублей, или 32,8 % [38].

За 2004 год страховыми организациями получено балансовой прибыли на сумму 50,2 млрд. рублей, перечислено в бюджет налогов и неналоговых платежей на сумму 40,5 млрд. руб., во внебюджетные фонды 16,3 млрд. рублей. Общая сумма платежей, перечисленных страховыми организациями в бюджет и внебюджетные фонды,- 56,8 млрд. рублей.

Среднесписочная численность работников страховых организаций республики по состоянию на 01.01.2005 г. составила 11 731 человек, в том числе штатных -4487 [38].

# 2.1. Договор страхования ответственности. Порядок заключения и выплаты по нему

Страхование осуществляется на основании договоров страхования, заключаемых гражданином или юридическим лицом (страхователем) со страховой организацией (страховщиком).

В случаях, когда законодательством на указанных в нем лиц возлагается обязанность страховать в качестве страхователей жизнь, здоровье других лиц, свое имущество либо свою гражданскую ответственность перед другими лицами (обязательное страхование), страхование осуществляется путем заключения договоров в соответствии с правилами главы 48 действующего Гражданского Кодекса Республики Беларусь, законами о страховании и иными актами законодательства о страховании (Гл. 48 ст. 817.2 ГК РБ) [8].

Добровольное страхование осуществляется путем заключения договоров по соглашению сторон в соответствии с законодательством.

По договору страхования одна сторона (страховщик) обязуется при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить другой стороне (страхователю) или третьему лицу (выгодоприобретателю), в пользу которого заключен договор, причиненный вследствие этого события ущерб застрахованным по договору интересам в пределах определенной договором суммы (страховой суммы), а другая сторона (страхователь) обязуется уплатить обусловленную договором сумму (страховой взнос, страховую премию).

По договору страхования могут быть, в частности, застрахованы:

1) риск причинения вреда жизни или здоровью страхователя либо другого названного в договоре гражданина, а также достижение ими определенного возраста или наступление в их жизни иного предусмотренного договором страхового случая (статья 820 ГК РЬ) – личное страхование [8];

2) риск утраты (гибели) или повреждения имущества, находящегося во владении, пользовании, распоряжении страхователя или иного названного в договоре выгодоприобретателя (статья 821 ГК РБ), либо ущерба их имущественным правам, в том числе риск убытков от предпринимательской деятельности из-за нарушения своих обязательств контрагентами предпринимателя или изменения условий этой деятельности по не зависящим от предпринимателя обстоятельствам (статья 822 ГК РБ) – имущественное страхование [8];

3) риск ответственности по обязательствам, возникшим в случае причинения страхователем вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц (статья 823 ГК РБ), или ответственности по договору (статья 824 ГК РБ) - страхование ответственности [8].

Рассмотрим порядок заключения и оформления договора на примере договора обязательной гражданской ответственности транспортных средств.

Порядок оформления документов при заключении договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и выплате страхового возмещения, потерпевшим в результате дорожно-транспортных происшествий определяется Инструкцией в редакции приказа Белорусского бюро по транспортному страхованию от 29.09.04 № 33-од.

Для заключения договора внутреннего страхования владелец транспортного средства обращается к страховщику с письменным заявлением по форме согласно приложению 1 к Инструкции следующего содержания (ПРИЛОЖЕНИЕ А1):

* наименование и место нахождения страхователя — юридического лица (согласно месту регистрации) или фамилия, имя, отчество и место жительства страхователя — физического лица (согласно месту прописки);
* основание на право владения транспортным средством (в силу принадлежащего права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления, по договору аренды, по доверенности и т«д.);
* сведения о транспортном(-ых) средстве(-ах): тип, марка, модель, номерной знак, номер кузова (шасси), технические характеристики (рабочий объем двигателя или вместимость, грузоподъемность, мощность двигателя);
* срок страхования, вступление договора страхования в силу, порядок (единовременно или в два этапа) и форма (наличным или безналичным путем) уплаты страхового взноса;
* использование легкового автомобиля в качестве такси, а автобуса — на экспрессных регулярных маршрутах;
* наименование, номер и дата выдачи документов, подтверждающих возможность уплаты страхового взноса по договору внутреннего страхования резидентом Республики Беларусь в размере 50 процентов (решения органа социальной защиты о бесплатном или на льготных условиях выделении, транспортного средств, удостоверения инвалида Великой Отечественной войны или приравненного к нему лица, водительского удостоверения, справки, подтверждающей совместное проживание с лицом, которому выдана доверенность на право управления транспортным средством: по одному адресу, или другого документа, подтверждающего личное пользование транспортным средством);
* наименование страховщика, с которым был заключен предыдущий договор страхования, номер страхового свидетельства и срок страхования;
* сведения о совершении в предшествующий заключению договора страхования год дорожно-транспортных происшествий и причинении вреда лицами, на которых распространялся договор страхования.

Одновременно с заявлением владелец транспортного средства представляет технический паспорт либо иной документ, подтверждающий право на владение этим транспортным средством. Физическое лицо также представляет страховщику паспорт или другое заменяющее его удостоверение личности [22].

При наличии у владельца более двух единиц транспортных средств сведения о транспортных средствах излагаются в приложении к заявлению по форме согласно приложению 2 к Инструкции. При этом в соответствующем разделе заявления учиняется запись: «См. приложение» (Приложения А-Б).

После получения заявления от юридического лица о заключении договора страхования страховщик выписывает счет с указанием суммы страхового взноса в евро, который в трехдневный срок направляет данному лицу для оплаты.

Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора внутреннего страхования, является страховое свидетельство по форме согласно приложению 3 к Инструкции (ПРИЛОЖЕНИЕ В).

При заключении договоров внутреннего страхования с нерезидентами, временно находящимися на территории Республики Беларусь, применяются размеры страховых взно­сов, установленные для нерезидентов Республики Беларусь, без скидок и надбавок, и их уплата может быть произведена в свободно конвертируемой валюте или в российских рублях. Порядок заполнения страхового свидетельства:

в строке «Наименование подразделения, адрес и телефон» указываются наименование обособленного подразделения страховой организации либо центрального аппарата, юридического лица, выписавшего страховое свидетельство, его адрес, контактный телефон и УНП [22];

в строке «Выдано» указываются фамилия, имя, отчество и местожительство страхователя — физического лица либо наименование и местонахождение страхователя — юриди­ческого лица;

в графе «Срок страхования» указывается срок, на который заключен договор страхования (1 год, 1 месяц и т.д.). Далее указывается, с какого конкретного числа и по какое число, месяц и год договор страхования действует. Например, с 1 июля 2004 г. по 31 декабря 2004 г.;

в графе «Время» указывается время уплаты страхового взноса (его части) наличными денежными средствами в том случае, когда с этого же дня устанавливается срок страхования. Если срок страхования устанавливается с любого другого дня в течение месяца с момента уплаты страхового взноса, а также при уплате страхового взноса путем безналичного расчета и при заключении договора страхования на новый срок до истечения действия предыдущего договора, в данной графе указывается время 00.00. Время окончания срока действия договора страхования соответствует 24 часам дня окончания его действия;

в графе «Тип» указывается тип транспортного средства, закодированный следующим образом:

1) Легковые автомобили (ВАЗ, ЗАЗ, «Москвич», АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, ЛуАЗ, УАЗ) с рабочим объемом двигателя:

до 1200 куб. см. включительно - N1

свыше 1200 куб. см до 1800 куб, см. включительно - N2

свыше 1800 куб. см до 2500 куб. см. включительно - N3

свыше 2500 куб. см до 3500 куб. см. включительно - N4

свыше 3500 куб. см - N5

2) Легковые автомобили, включая микроавтобусы, с числом мест для сидения до 8 включительно (не считая места водителя), за исключением автомобилей ВАЗ, ЗАЗ, «Москвич», АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, ЛуАЗ, УАЗ, с рабочим объемом двигателя:

до 1200 куб. см включительно - А1

свыше 1200 до 1800 куб. см включительно - А2

свыше 2500 до 3500 куб. см включительно - А4,

свыше 3500 куб. см - А5

3) Легковые автомобили – такси - А6

4) Прицепы к легковым автомобилям:

грузовые и складные жилые - В1

прицепы — дача (караван) - В2

5) Грузовые и грузопассажирские автомобили грузо­подъемностью:

до 1 т включительно - Со

свыше 1 до 2 т включительно - С1

свыше 2 до 8 т включительно - С2

свыше 8 до 15 т включительно - С3

свыше 15 т до 25 т включительно - С4

свыше 25 т - С5

1. Тягачи - D
2. Колесные тракторы и дорожные машины с мощностью двигателя:

до 50 л.с. включительно - V1

свыше 50 до 200 л.с. включительно - V2

свыше 200 л.с. - V3

1. Гусеничные тракторы - М
2. Прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям и тракторам грузоподъемностью:

до 10 т включительно - Е1

свыше 10 до 20 т включительно - Е2

свыше 20 т - Е3

10) Мотоколяски, мотоциклы, мотороллеры с рабочим объемом двигателя:

до 150 куб. см включительно - F1

свыше 150 до 750 куб. см включительно - F2

свыше 750 куб. см - F3

11) Автобусы с числом мест для сидения:

до 20 включительно - L1

от 21 до 40 включительно - L2

свыше 40 - L3

12) Автобусы, используемые на экспрессных регулярных маршрутах (независимо от количества мест) - L4

13) Троллейбусы, трамваи – W

При заключении договоров страхования с нерезидентами, временно находящимися на территории Республики Беларусь, для заполнения данной графы используются коды типов транспортных средств, предусмотренные для договоров пограничного страхования;

* в графе «Марка» указываются марка, модель, модификация транспортного средства, например: ВАЗ -21061;
* в графе «Номерной знак» указывается присвоенный транспортному средству номерной знак, например: И 9768 МИ;
* в графе «Техническая характеристика» указываются в зависимости от типа транспортного средства объем двигателя или грузоподъемность, количество мест для сидения, мощность. При этом грузоподъемность грузовых спецмашин определяется исходя из модели, на базе которой они сконструированы. По спецмашинам, не имеющим аналогов, грузоподъемность определяется применительно к подобной модели. По легковым автомобилям-такси, прицепам к легковым автомобилям, гусеничным тракторам, тягачам, автобусам, используемым на экспрессных регулярных маршрутах, троллейбусам и трамваям данная графа не заполняется;
* в графе «Номер кузова (шасси)» указывается согласно техническому паспорту номер кузова транспортного средства, а при заключении договора по прицепу указывается номер шасси;
* в графе «Страховой тариф» Указывается размер взноса в евро;
* в графе «K1» указывается размер корректирующего коэффициента исходя из местонахождения (место жительства) страхователя - резидента Республики Беларусь.

При заключении договоров Страхования с юридическими лицами, имеющими транспортные средства в различных местностях республики, коэффициент К1 определяется по каждому транспортному средству исходя из местонахождения структурного подразделения (единицы), за которым оно закреплено [22];

Приняты коэффициенты К1 на дату написания работы [41]:

Населенные пункты Коэффициент К1

Минск 1.3

Брест, Витебск, Гомель, Гродно, Могилев 1.2

Города с числим жителей более 50 тысяч 1.0

Прочие населенные пункты 0.8

в графе «К2» указывается размер корректирующего коэффициента, исходя из аварийности использования транспортного средства. Данный коэффициент определяется согласно Правил применения системы скидок и надбавок исходя из аварийности использользования транспортного средства (система бонус-малус) по о6язательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортныхсредств по договорам внутреннего страхования утвержденных постановлением Совета Минисров Республики Беларусь от 31 августа 2004 г. № 1041.

В настоящее время приняты следующие значения коэффициента К2 [41]:

Класс аварийности Коэффициент К2

А5 0.5

A4 0.6

A3 0.7

A2 0.8

A1 0.9

A0 1

B1 1.5

B2 1

При заключении договоров страхования на срок менее годаданная графа не заполняется, за исключением случаев применения надбавки.

В том случае, когда страхователем заключался договор страхования на год с уплатой страхового взноса в два этапа, однако уплачена была только первая часть страхового взноса, то такой договор страхования считается заключенным на срок менее года и, при условии отсутствия по нему страховых случаев, для последующего применения скидки по системе бонус-малус он во внимание не принимается.

* в графе «Скидка» указывается цифра 0,5 при заключении договора страхования с резидентами Республики Беларусь на которых распространяется действиепункта 4 Указа Президента Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100;
* в графе «Итого (скидка или надбавка)» указывается результат от сложения скидок и надбавок на основании размеров корректирующих коэффициентов исходя из (местожительства страхователя и аварийности использования транспортного средства) а также скидки на основании пункта 4 Указа Президенту Республики Беларусь от 19 февраля 1999 г. № 100, с учетом требования части третьей пункта 11 Положения. При этом если результатом сложения явилась скидка, то в данной графе указывается полученное значение со знаком «-», а надбавка со знаком «+».

Данные графы «Итого (скидка или надбавка)» рассчи­тываются по следующей формуле:

И = (К1 — 1)+(К2 – 1) – Ск,

где И - данные графы «Итого»,

К1 — данные графы «К1»,

К2 -данные графы «K2»

Ск — данные графы «Скидка» (ноль если она не заполняется).

* в графе «Курс евро» указывается курс белорусского рубля по отношению к евро, установленный Национальным банком Республики Беларусь на день уплаты страхового взноса. При уплате страхового взноса в два этапа в данной графе вместо курса евро указывается: «В два этапа»;
* в строке «Подлежит уплате страховой взнос» указывается размер страхового взноса в белорусских рублях, исчисленный по формуле:

В=Т (1+И) Е,

где В - размер страхового взноса,

Т - данные графы «Страховой тариф»,

И - данные графы «Итого (скидка или надбавка)»

Е - данные графы «Курс евро».

При уплате страхового взноса в два этапа данная сумма указывается в евро.

При заключении договоров внутреннего страхования с нерезидентами Республики Беларусь, временно находящимися на ее территории, графы «Техническая характеристика» «К1», «K2», «Скидка», «Итого» (скидка или надбавка), «Курс евро» и строка «Вторая половина взноса» не заполняются и для исчисления страхового взноса, подлежащего уплате указанная формула не применяется;

* в строке «Страховой взнос получен в сумме» указывается цифрами и прописью фактически полученная сумма страхового взноса. Путем знака «х» указывается наличным или безналичным путем он уплачен. При безналичном расчете указываются дата и номер платежного поручения;
* в строке «Вторая половина взноса» указывается в евро сумма второй половины страхового взноса при заключении договора страхования на год с уплатой взноса в два этапа, а также до какой даты она должна быть уплачена;
* в строке «С условиями страхования ознакомлен» учиняется подпись страхователя;
* в строке «Фамилия, подпись работника и печать страховой организации» указывается фамилия лица, выдавшего страховое свидетельство, учиняется его подпись, которая заверяется печатью;
* в графе, обозначенной « » \_\_\_\_», указывается дата выдачи страхового свидетельства.

Получение второй части страхового взноса наличными деньгами в случае его уплаты в два этапа оформляется выдачей страхователю квитанции формы 1-су. При этом на обороте страхового свидетельства в соответствующем разделе страховщиком учиняется запись: «Вторая часть страхового взноса уплачена « » \_\_\_\_г. по квитанции 1-су №\_\_\_» которая заверяется подписью уполномоченного лица.

При уплате второй части страхового взноса путем безналичного расчета на обороте страхового свидетельства в соответствующем разделе страховщиком учиняется запись: «Вторая часть страхового взноса уплачена « » 200 г. платежным поручением № », которая заверяется подписью руководителя (его заместителя) и печатью страховой организации.

Договор пограничного страхования заключается с владель­цем или от его имени с водителем - нерезидентом Республики Беларусь по транспортному средству, въезжающему на территорию Республики Беларусь, не имеющим договора внутреннего страхования либо договора страхования «Зеленая карта», заключенного с иностранной страховой организацией и действительного на территории Республики Беларусь.

Документом установленного образца, удостоверяющим заключение договора пограничного страхования, является страховой полис по форме согласно приложению 4 к Инструкции.

Договор пограничного страхования заключается на основании технического паспорта без подачи письменного заявления [22].

# 2.2. Анализ страхования ответственности на примере БЕЛГОССТРАХ

# 2.2.1 Краткая характеристика предприятия

Белорусское республиканское унитарное страховое предприятие «Белгосстрах» - крупнейшая страховая организация Республики Беларусь.

Учредителем Белгосстраха является Совет Министров Республики Беларусь и его постановлением от 26 ноября 1993 г. № 806 утвержден Устав предприятия.

Белгосстрах основан в 1921 году. За прошедшие годы накоплен большой опыт работы, как с населением, так и с субъектами предпринимательской деятельности. На протяжении последних лет доля Белгосстраха на страховом рынке республики составляет более 60 процентов. В рейтинге отечественных страховых организаций Белгосстрах уверенно занимает 1 место.

Белгосстрах – универсальная страховая организация, которая проводит социально значимые виды страхования в рамках существующего законодательства. Социальная сущность страховой деятельности Белгосстраха заключается в выполнении следующих основных функций:

* обеспечение при помощи института страхования социально-экономической стабильности в обществе;
* инвестиции в экономику государства;
* финансирование осуществления предупредительных мероприятий, направленных на снижение вероятности наступления страховых случаев и их материальных последствий.

Наличие разветвленной сети из 7 филиалов в областных центрах и г. Минске и 135 представительств во всех городах и районных центрах, а также устойчивое финансовое положение позволяют обеспечивать защиту интересов клиентов на всей территории республики.

Цель деятельности Белгосстраха - защита имущественных интересов субъектов гражданского права при наступлении страховых случаев.

Главная стратегическая задача Белгосстраха - создание эффективной системы страховой защиты имущественных интересов физических и юридических лиц, обеспечивающей:

* реальное возмещение ущерба;
* предоставление клиентам комплекса страховых услуг;
* предоставление клиентам полной и достоверной информации о страховых услугах;
* удовлетворенность клиентов качеством обслуживания;
* лидирующее положение на национальном страховом рынке;
* экономическое и социальное развитие трудового коллектива.

Уставный фонд Белгосстраха составляет 7,6 млрд. рублей, в том числе: денежные средства 4,9 млрд. рублей и 895 тыс. долл. США, а также недвижимость на сумму 2,7 млрд. рублей.

По состоянию на 1 января 2005 г:

собственный капитал Белгосстраха составил 51,8 млрд. рублей;

сумма страховых резервов Белгосстраха - 91,1 млрд. рублей;

сумма страховой ответственности по обязательному и добровольному страхованию - 46,3 трлн. рублей.

В соответствии с действующими правилами оценки платежеспособности страховых организаций Белгосстрах является платежеспособным страховщиком.

Для обеспечения страховой защиты юридических лиц и граждан республики, временно выезжающих за ее пределы, заключены и действуют соответствующие договоры с партнерами Белгосстраха - страховыми и перестраховочными компаниями, страховыми брокерами стран СНГ, Европы и Азии [38].

# 2.2.2 Анализ страхования обязательной гражданской ответственности по Гродненской области

таблица 2.1. Обязательное страхование автогражданской ответственности в общем объеме

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование районов | Поступило всего, тыс.руб. | Удельный вес, % | ОСАГОтыс.руб. | Удельный вес, % |
| г. Гродно | 4600852,2 | 22,03 | 1562944,1 | 25,70 |
| Берестовицкий | 467722,5 | 2,24 | 132028,7 | 2,17 |
| Волковыский | 1272869,1 | 6,09 | 427460,3 | 7,03 |
| Вороновский | 7539,6 | 0,04 | 157160 | 2,58 |
| Гродненский | 1563697 | 7,49 | 438806,4 | 7,21 |
| Дятловский | 644698,3 | 3,09 | 175398,6 | 2,88 |
| Зельвенский | 315261,4 | 1,51 | 105296,6 | 1,73 |
| Ивьевский | 524870 | 2,51 | 137294,5 | 2,26 |
| Кореличский | 497382,8 | 2,38 | 158460,3 | 2,61 |
| Лидский | 2120081,8 | 10,15 | 658564,6 | 10,83 |
| Мостовский | 653707,2 | 3,13 | 191901,8 | 3,15 |
| Новогрудский | 832593,7 | 3,99 | 276739,9 | 4,55 |
| Островецкий | 1036438,3 | 4,96 | 165927,8 | 2,73 |
| Ошмянский | 1985187,8 | 9,50 | 285703,2 | 4,70 |
| Свислочский | 323446,6 | 1,55 | 108340,5 | 1,78 |
| Слонимский | 1178424,7 | 5,64 | 465331,5 | 7,65 |
| Сморгонский | 850771,2 | 4,07 | 241604,4 | 3,97 |
| Щучинский | 906456,7 | 4,34 | 258790,5 | 4,25 |
| Филиал | 156163,3 | 0,75 | 134906,1 | 2,22 |
| ИТОГО | 20888164,2 | 100,00 | 6082659,8 | 100,00 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Данные приведенные в таблице 2.1. можно отобразить графически в диаграммах 2.1. – 2.2.

Рисунок 2.1 Структура поступления страховых взносов по районам

Примечание. Источник: собственная разработка автора

Рисунок 2.2 Структура поступлений по ОСАГО за 3 квартала 2004 года

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Таким образом, из данных таблиц и диаграмм можно сделать следующие выводы:

За 9 месяцев 2004 года страховщиками БЕЛГОССТРАХа получено страховых взносов на сумму 172,6 млрд. руб. или 62,9 % от общего объема поступлений по республике. По Гродненской области за 3 квартала 2004 года поступило 20888164,2 тыс.руб. страховых взносов. Это 12,102 % от общей суммы по БЕЛГОССТРАХу. Лидирующее место занимает г.Гродно – 4600852,2 тыс.руб. (22,03 %). В первую очередь, это связано с тем, что в г.Гродно наибольшая плотность населения и количество жителей, чем в райцентрах. А также большой удельный вес транспортных средств на душу населения. На втором месте по количеству собранных средств – Лидский район – 2120081,8 тыс.руб. или 10,15 %. Наименьший удельный вес по области занимает Зельвенский район – 1,51 % или 315261,4 тыс.руб.

Одним из показателей роста благосостояния населения является наличие автотранспорта, находящегося в личной собственности граждан.

В Республике Беларусь на начало 2004 года на 1 тысячу населения приходилось почти 165 легковых автомобилей. Следовательно не самую малую часть от поступивших страховых взносов будет занимать обязательное страхование автогражданской ответственности. Так, по Гродненской области за 3 квартала 2004 года выло получено страховых взносов на сумму 6082959,9 тыс.руб. Это примерно 29,13 % от общей суммы поступлений. Наибольший удельный вес в ОСАГО занимает г. Гродно – 1562944,1 тыс.руб. (25,7 %) и Лидский район – 658564,6 тыс.руб. или 10,8 %.

Наименьший удельный вес занимают Зельвенский – 1,7 % – и Свислочский – 1,8 % – районы.

В таблице 2.2. рассмотрим такой вид обязательного страхования ответственности, как Пограничное страхование.

Рисунок 2.3. Доля Пограничного страхования ответственности в общем объеме поступлений в 2003 г.

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

На основе данных таблицы и диаграмм 2.3. – 2.4. можно провести анализ Пограничного страхования по Гродненской области. Так, в 2003 году поступило страховых взносов на сумму 3478148123 руб. Наибольший удельный вес по области занимает Ошмянский (48,73 %) и Островецкий (24,74 %) районы. Наименьшую долю занимает Свислочский район – 0,01 %. По отдельным районам Пограничное страхование в 2003 году не осуществлялось (Зельвенский, Ивьевский, Кореличский, Мостовский, Сморгонский).

Рисунок 2.4. Удельный вес ПО в общем объеме поступлений по гродненской области за 3 квартала 2004 года.

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

В 2004 году ситуация несколько изменилась. Сумма страховых взносов по Пограничному страхованию снизилась по области на 1194345298 руб. или 34,34 %. Однако, по отдельным районам ситуация улучшилась. Так, в Ивьевском районе сумма взносов возросла с 0 до 15654075 руб., в Зельвенском – до 71056 руб., в Мостовском – до 701149 руб. Все это свидетельствует о росте экономического потенциала районов и говорит об улучшении уровня жизни населения.

В таблицах 2.3. – 2.6. рассмотрим объем заключенных договоров по Гродненской области в 2003-2004 годах в разрезе обязательных видов страхования гражданской ответственности.

Таблица 2.3. Данные о заключенных договорах по обязательной гражданской ответственности физических лиц за 3 квартала 2003-2004 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование районов | Обязательная гражданская ответственность физических лиц |
| 2003 | 2004 | + /- |  % |
| г.Гродно | 24767,00 | 30314,00 | 5547,00 | 122,40 |
| Берестовицкий | 8547,00 | 5639,00 | -2908,00 | 66,00 |
| Волковысский | 11253,00 | 11986,00 | 733,00 | 106,50 |
| Вороновский | 5212,00 | 4891,00 | -321,00 | 93,80 |
| Гродненский | 18363,00 | 17340,00 | -1023,00 | 94,40 |
| Дятловский | 3691,00 | 3953,00 | 262,00 | 107,10 |
| Зельвенский | 2061,00 | 2337,00 | 276,00 | 113,40 |
| Ивьевский | 3734,00 | 3972,00 | 238,00 | 106,40 |
| Кореличский | 3019,00 | 3300,00 | 281,00 | 109,30 |
| Лидский | 15822,00 | 16472,00 | 650,00 | 104,10 |
| Мостовский | -4375,00 | 4850,00 | 475,00 | 110,90 |
| Новогрудский | 6014,00 | 6115,00 | 101,00 | 101.7 |
| Островецкий | 5044,00 | 6345,00 | 1301,00 | 125,80 |
| Ошмянский | 9695,00 | 17315,00 | 7620,00 | 178.6 |
| Свислочский | 2594,00 | 2623,00 | 29,00 | 101.1 |
| Слонимский | 10396,00 | 10573,00 | 177,00 | 101.7 |
| Сморгонский | 6138,00 | 7075,00 | 937,00 | 115.3 |
| Щучинский | 6049,00 | 6328,00 | 279,00 | 104.6 |
| Филиал | 1,00 |   | -1,00 |   |
| ИТОГО | 146775,00 | 161428,00 | 14653,00 | 110.0 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Таблица 2.4. Данные о заключенных договорах по обязательной гражданской ответственности юридических лиц за 3 квартала 2003-2004 гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование районов | Обязательная гражданская ответственность юридических лиц |
| 2003 | 2004 | Отклонение | Рост, % |
| г.Гродно | 4500,00 | 5102,00 | 602,00 | 113,40 |
| Берестовицкий | 699,00 | 904,00 | 205,00 | 129.3 |
| Волковысский | 1968,00 | 2315,00 | 347,00 | 117,60 |
| Вороновский | 622,00 | 849,00 | 227,00 | 136,50 |
| Гродненский | 3380,00 | 3392,00 | 12,00 | 100,40 |
| Дятловский | 1451,00 | 1561,00 | 110,00 | 107,60 |
| Зельвенский | 860,00 | 769,00 | -91,00 | 89,40 |
| Ивьевский | 855,00 | 772,00 | -83,00 | 90,30 |
| Кореличский | 1341,00 | 1555,00 | 214,00 | 116.0 |
| Лидский | 2372,00 | 2605,00 | 233,00 | 109,80 |
| Мостовский | 1321,00 | 1376,00 | 55,00 | 104,20 |
| Новогрудский | 2621,00 | 2479,00 | -142,00 | 94,60 |
| Островецкий | 668,00 | 866,00 | 198,00 | 129,60 |
| Ошмянский | 1094,00 | 1310,00 | 216,00 | 119,70 |
| Свислочский | 586,00 | 722,00 | 136,00 | 123,20 |
| Слонимский | 2675,00 | 2579,00 | 96,00 | 96,40 |
| Сморгонский | 1341,00 | 1512,00 | 171,00 | 112,80 |
| Щучинский | 2067,00 | 1961,00 | -106,00 | 94,90 |
| Филиал | 1912,00 | 2360,00 | 448,00 | 123,40 |
| ИТОГО | 32333,00 | 34989,00 | 2656,00 | 108,20 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Таблица 2.5. Данные о заключенных договорах по страхованию обязательной автогражданской ответственности въезжающих

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование районов | ОСАГО въезжающих |
| 2003 | 2004 | Отклонение  | Рост, % |
| г.Гродно | 881,00 | 1081,00 | 200,00 | 122,70 |
| Берестовицкий | 12179,00 | 3057,00 | -9122,00 | 25.1 |
| Волковысский | 85,00 | 96,00 | 11,00 | 112.9 |
| Вороновский | 25499,00 | 15174,00 | -10325,00 | 59,50 |
| Гродненский | 17226,00 | 9218,00 | -8008,00 | 53,50 |
| Дятловский | 26,00 | 59,00 | 33,00 | 226,90 |
| Зельвенский | - | 3,00 | 3,00 | - |
| Ивьевский | - | 908,00 | 908. | - |
| Кореличский | - | 4,00 | 4,00 | - |
| Лидский | 192,00 | 323,00 | 131,00 | 168,20 |
| Мостовский | - | 27,00 | 27,00 | - |
| Новогрудский | 52,00 | 94,00 | 42,00 | 180,80 |
| Островецкий | 50500,00 | 23963,00 | -2653.7 | 47,50 |
| Ошмянский | 101029,00 | 60336,00 | -40693,00 | 59,70 |
| Свислочский | 9,00 | 5,00 | -4,00 | 55,60 |
| Слонимский | 118,00 | 167,00 | 49,00 | 141,50 |
| Сморгонский | - | - | 0,00 | - |
| Щучинский | 28,00 | 37,00 | 9,00 | 132,10 |
| Филиал | - | - | 0,00 | - |
| ИТОГО | 207824,00 | 114552,00 | -93272,00 | 55,10 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Таблица 2.6. Данные о заключенных договорах по страхованию обязательной гражданской ответственности по системе «Зеленая карта»

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование районов | Зеленая карта |
| 2003 | 2004 | + /- |
| г.Гродно | 47,00 | 363,00 | 316,00 |
| Берестовицкий | 105,00 | 778,00 | 673,00 |
| Волковыский | - | 22,00 | 22,00 |
| Вороновский | 5,00 | 699,00 | 694,00 |
| Гродненский | 52,00 | 1902,00 | 1850,00 |
| Дятловский | - | 8,00 | 8,00 |
| Зельвенский | - | - | 0,00 |
| Ивьевский | - | 16,00 | 16,00 |
| Кореличский | - | - | 0,00 |
| Лидский | 2,00 | 47,00 | 45,00 |
| Мостовский | 2,00 | 30,00 | 28,00 |
| Новогрудский | 3,00 | 14,00 | 11,00 |
| Островецкий | - | 725,00 | 725,00 |
| Ошмянский | - | 902,00 | 902,00 |
| Свислочский | 4,00 | 12,00 | 8,00 |
| Слонимский | 8,00 | 61,00 | 53,00 |
| Сморгонский | - | - | 0,00 |
| Щучинский | - | 14,00 | 14,00 |
| Филиал | - | - | 0,00 |
| ИТОГО | 228,00 | 5593,00 | 5365,00 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

Данные рассмотренных таблиц объединим в таблицу 2.7.

Таблица 2.7. Данные о заключенных договорах по Гродненской области в разрезе договоров ОГО за 9 месяцев 2003-2004 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наим. р-ов | Обязат гражд / отв физлиц | Обязат гражд / отв юр лиц | ОСАГО въез. |  |  | Зеленая карта |  |  | ИТОГО |  |  |  |
|  | 2003 | 2004 | + /- |  % | 2003 | 2004 | + /- |  % | 2003 | 2004 | + /- |  % | 2003 | 2004 | + /- |  % | 2003 | 2004 | + /- |  % |
| г.Гродно | 24767 | 30314 | 5547 | 122,40 | 4500,00 | 5102,00 | 602 | 113,40 | 881,00 | 1081,00 | 200,00 | 122,70 | 47,00 | 363,00 | 316,0 | 772,34 | 30195,0 | 36860,00 | 6665 | 122,07 |
| Берест-й | 8547 | 5639 | -2908 | 66,00 | 699,00 | 904,00 | 205 | 129.3 | 12179,00 | 3057,00 | -9122,00 | 25.1 | 105,00 | 778,00 | 673,0 | 740,95 | 21530,0 | 10378,00 | -11152 | 48,20 |
| Волко-й | 11253 | 11986 | 733,0 | 106,50 | 1968,00 | 2315,00 | 347 | 117,60 | 85,00 | 96,00 | 11,00 | 112.9 |  | 22,00 | 22,00 |  | 13306,0 | 14419,00 | 1113 | 108,36 |
| Ворон-й | 5212 | 4891 | -321,0 | 93,80 | 622,00 | 849,00 | 227 | 136,50 | 25499,00 | 15174,00 | -10325,00 | 59,50 | 5,00 | 699,00 | 694,0 | 13980,0 | 31338,0 | 21613,00 | -9725 | 68,97 |
| Гродн-ий | 18363 | 17340 | -1023,0 | 94,40 | 3380,00 | 3392,00 | 12 | 100,40 | 17226,00 | 9218,00 | -8008,00 | 53,50 | 52,00 | 1902,00 | 1850 | 3657,69 | 39021,0 | 31852,00 | -7169 | 81,63 |
| Дятлов-й | 3691 | 3953 | 262,0 | 107,10 | 1451,00 | 1561,00 | 110 | 107,60 | 26,00 | 59,00 | 33,00 | 226,90 |  | 8,00 | 8,00 |  | 5168,00 | 5581,00 | 413 | 107,99 |
| Зельв-ий | 2061 | 2337 | 276,0 | 113,40 | 860,00 | 769,00 | -91 | 89,40 |  | 3,00 | 3,00 |  |  |  | 0,00 |  | 2921,00 | 3109,00 | 188 | 106,44 |
| Ивьев-й | 3734 | 3972 | 238,0 | 106,40 | 855,00 | 772,00 | -83 | 90,30 |  | 908,00 | 908. |  |  | 16,00 | 16,00 |  | 4589,00 | 5668,00 | 1079 | 123,51 |
| Корел-ий | 3019 | 3300 | 281,0 | 109,30 | 1341,00 | 1555,00 | 214 | 116.0 |  | 4,00 | 4,00 |  |  |  | 0,00 |  | 4360,00 | 4859,00 | 499 | 111,44 |
| Лидский | 15822 | 16472 | 650,0 | 104,10 | 2372,00 | 2605,00 | 233 | 109,80 | 192,00 | 323,00 | 131,00 | 168,20 | 2,00 | 47,00 | 45,00 | 2350,00 | 18388,0 | 19447,00 | 1059 | 105,76 |
| Мостов. | -4375 | 4850 | 475,0 | 110,90 | 1321,00 | 1376,00 | 55 | 104,20 |  | 27,00 | 27,00 |  | 2,00 | 30,00 | 28,00 | 1500,00 | -3052,0 | 6283,00 | 9335 | -205,87 |
| Новогр-й | 6014,00 | 6115,00 | 101,0 | 101.7 | 2621,00 | 2479,00 | -142 | 94,60 | 52,00 | 94,00 | 42,00 | 180,80 | 3,00 | 14,00 | 11,00 | 466,67 | 8690,00 | 8702,00 | 12 | 100,14 |
| Остров-й | 5044 | 6345 | 1301,0 | 125,80 | 668,00 | 866,00 | 198 | 129,60 | 50500,00 | 23963,00 | -2653.7 | 47,50 |  | 725,00 | 725,0 |  | 56212,0 | 31899,00 | -24313 | 56,75 |
| Ошмян-й | 9695 | 17315 | 7620,0 | 178.6 | 1094,00 | 1310,00 | 216 | 119,70 | 101029,0 | 60336,00 | -40693,00 | 59,70 |  | 902,00 | 902,0 |  | 111818 | 79863,00 | -31955 | 71,42 |
| Свисл-ий | 2594 | 2623 | 29,0 | 101.1 | 586,00 | 722,00 | 136 | 123,20 | 9,00 | 5,00 | -4,00 | 55,60 | 4,00 | 12,00 | 8,00 | 300,00 | 3193,00 | 3362,00 | 169 | 105,29 |
| Слон-ий | 10396 | 10573 | 177,0 | 101.7 | 2675,00 | 2579,00 | 96 | 96,40 | 118,00 | 167,00 | 49,00 | 141,50 | 8,00 | 61,00 | 53,00 | 762,50 | 13197,0 | 13380,00 | 183 | 101,39 |
| Сморг-ий | 6138 | 7075 | 937,0 | 115.3 | 1341,00 | 1512,00 | 171 | 112,80 |  |  | 0,00 |  |  |  | 0,00 |  | 7479,00 | 8587,00 | 1108 | 114,81 |
| Щучин-й | 6049 | 6328 | 279, 0 | 104.6 | 2067,0 | 1961,00 | -106 | 94,90 | 28,00 | 37,00 | 9,00 | 132,10 |  | 14,00 | 14,00 |  | 8144,00 | 8340,00 | 196 | 102,41 |
| Филиал | 1 |  | -1 |  | 1912,0 | 2360,00 | 448 | 123,40 |  |  | 0,00 |  |  |  | 0,00 |  | 1913,00 | 2360,00 | 447 | 123,37 |
| ИТОГО | 146775 | 161428 | 14653,0 | 110.0 | 32333,0 | 34989,00 | 2656 | 108,20 | 207824,0 | 114552,0 | -93272,00 | 55,10 | 228,00 | 5593,00 | 5365 | 2453,07 | 387160 | 316562,00 | -70598 | 81,77 |

Примечание. Источник: собственная разработка автора.

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что в 2004 году по сравнению с 2003 годом снизилось количество заключенных договоров на 78494. На это оказало влияние снижение заключенных договоров по ОСАГО въезжающих. Но так, же наблюдалось и увеличение заключенных договоров по ОГО физических лиц на 14653 и юридических лиц на 2656. Также заметен рост объема заключения договоров по системе «Зеленая карта» - на 5365.

В 2003 году из всех видов обязательного страхования наибольший удельный вес составляют ОСАГО въезжающих (53,68) и ОГО физических лиц (37,9 %), а наименьший - «Зеленая карта» (10,06 %) и ОГО юридических лиц (8,35 %). В ОГО физических лиц наибольший удельный вес занимает г. Гродно (16,87 %) и Гродненский район (12,51 %), а наименьший – Зельвенский район (1,4 %). В страховании ОГО юридических лиц по количеству заключенных договоров лидирующее место, как и по всем показателям занимает г.Гродно (4500 или 13,92 %). На втором месте Слонимский район – 2675 или 8,27 %, и Гродненский – 3380 или 10,45 %. Самые низкие показатели выявлены в Свислочском – 586 или 1,81 %, и Вороновском – 622 или 1,92 %, районах.

В страховании ОСАГО въезжающих наибольший удельный вес занимает Ошмянский район – 101029 или 48,61 %, а наименьший – Свислочский район – 9 или 0,004 %. В заключении договоров по системе «Зеленая карта» наибольшую долю занимает Берестовицкий район – 105 или 46,05 %, а наименьшуу лидский и Мостовский районы – 2 или 0,88 %.

Всего в 2004 году по Гродненской области заключено 322094 договора страхования обязательной гражданской ответственности, что на 78494 меньше, чем в 2003 году. Рост составил 81,84 %.

В 2004 году по сравнению с 2003 годом по Гродненской области произошло изменение по количеству заключенных договоров. Так в страховании обязательной гражданской ответственности физических лиц наибольшее увеличение заключенных договоров наблюдалось в Ошмянском районе (+7620). При этом произошло снижение количества заключенных договоров в Берестовицком районе (-2908).

В страховании обязательной гражданской ответственности юридических лиц наибольший рост наблюдался по г.Гродно (+602) на 13,4 % и Волковысскому району (+347) на 17,6 %. Снижение количества заключенных договоров произошло по 2-м районам: Новогрудский (на 142 или 5,4 %) и Щучинский (на 106 или 5,1 %).

По обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств въезжающих можно наблюдать снижение количества заключенных договоров по Гродненской области в целом – на 93272, в т.ч. по районам: Ошмянский (-40693), Островецкий (-26537), Вороновский (-10325), Берестовицкий (-9122), Гродненский (-8008), Свислочский (-4). При этом в Ивьевском районе в 2004 году по сравнению с 2003 годом можно наблюдать увеличение количества заключенных договоров на 908.

Также в 2004 году повысился спрос на страхование по системе «Зеленая карта» по всем районам Гродненской области. Это в первую очередь связано с изданием Декрета Президента Республики Беларусь №17 от 14 июля 2003 года «О лицензировании отдельных видов деятельности». Пункт 8 Положения о лицензировании страховой деятельности от 03 октября 2003 года, изданного на основании указанного Декрета гласит:

особые требования и условия, предъявляемые к работам и услугам, составляющим лицензируемую деятельность:

* платежеспособность, размер собственного капитала, в том числе и в иностранной валюте, а также требования и условия к осуществлению добровольных видов страхования в порядке, установленном Минфином;

к лицензиату по обязательному страхованию:

* страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств:
* осуществление деятельности на рынке страховых услуг Республики Беларусь не менее трех лет;
* наличие в уставном фонде доли государства более 50 процентов;
* наличие не менее одного обособленного подразделения в каждой области;
* создание Белорусским республиканским союзом потребительских обществ и областными союзами потребительских обществ страховой организации (одна);
* страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выезжающих за пределы Республики Беларусь, в соответствии с законодательными актами Республики Беларусь, а также:
* осуществление деятельности на рынке страховых услуг Республики Беларусь не менее трех лет;
* наличие не менее одного обособленного подразделения в каждой области…

Иными словами рынок страхования обязательной ответственности был в некотором роде монополизирован. Количество поставщиков услуг в страховании обязательной гражданской ответственности значительно поубавилось. При подобных соотношениях сил позиция БЕЛГОССТРАХа укрепилась, вызвало увеличение объемов деятельности и приток дополнительных клиентов.

# 2.3. Страхование ответственности за рубежом

Страхование гражданской ответственности — является одной из распространенных форм страхования в развитых странах. Во многих из них обязанность страхования гражданской ответственности предусматривается законодательством. Смысл этого законодательства в общих чертах заключается в том, что каждый, кто использует опасные объекты или управляет такими объектами (средства транспорта), должен нести ответственность за вред или ущерб, который может быть причинен имуществу или здоровью и жизни третьих лиц в результате такого использования или владения. Ответственность по закону может быть также связана с совершением неумышленного правонарушения или нарушением договорных обязательств. Страхование гражданской ответственности или ответственности перед третьими лицами является самым многочисленным видом страхования [23].

В странах Запада этот вид страхования рассматривается как страхование в сфере частной жизни для физических лиц и включает в себя следующие подвиды:

* страхование гражданской ответственности главы семьи, когда по полису главы семьи застрахована ответственность всех членов семьи, на случай причинения ими ущерба третьим лицам;
* страхование гражданской ответственности владельцев животных;
* страхование гражданской ответственности домовладельцев;
* страхование гражданской ответственности за загрязнение вод;
* страхование гражданской ответственности заказчика при постройке;
* страхование гражданской ответственности владельца частного судна;
* страхование гражданской ответственности охотника и т.д.

При страховании юридических лиц всё это, как правило, покрывается по полису страхования предприятий. Этот вид страхования является на Западе очень распространённым и по этому полису страхуются риски предприятия, со всеми его правовыми отношениями и действиями. Производственные риски предприятия абсолютно различны и поэтому единых тарифов здесь не существует [28].

Страховать свою ответственность за причинение вреда третьим лицам (обязательно или добровольно) мы ещё не привыкли. Хотя этот пробел в страховой культуре всё чаще приносит непредвиденные потери нашему финансовому состоянию.

Страхование ответственности за рубежом для многих организаций, отдельных профессий и простых граждан давно стало нормой. Например, обязательное страхование профессиональной ответственности перед третьими лицами относится к деятельности владельцев ресторанного бизнеса, спортивно-зрелищных заведений, транспортных средств, казино, ночных клубов, а также врачей, адвокатов, нотариусов, таможенных работников.

В нашем государстве у страховщиков существует много предложений по добровольному страхованию ответственности и лишь несколько - по обязательному [33].

В западных высокоразвитых европейских странах страхование гражданской ответственности существует уже более века. И, не имея такого полиса, никто не выйдет на улицу, тем более не сядет за руль.

Или, например, ни одна банковская сделка не осуществляется без договора на титульное страхование. В Беларуси же далеко не все население охвачено страхованием, и интерес к нему в обществе возрастает недостаточно интенсивно. По мнению специалистов, чтобы достичь результатов, подобных международному уровню, виды страхования должны быть разнообразны, востребованы и доступны [34].

В ряде европейских государств к туристам из других стран предъявляют требование о страховании общегражданской ответственности.

Требование о страховании общегражданской ответственности связано с действием законов стран посещения. В большинстве государств Европы, а в странах Шенгенской группы – в обязательном порядке, действуют законы об общегражданской ответственности [39].

Наиболее распространенным в мире видом страхования ответственности является страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которое в большинстве стран является обязательным и предусмотрено соответствующим законодательством, в котором устанавливаются основные принципы и условия страхования, лимиты ответственности и т.д. [22].

В связи с расширением мирохозяйственных связей, развитием туризма, расширением контактов страхование автогражданской ответственности приобрело в настоящее время международное значение. Международная система страхования этого вида ответственности, широко известная под названием "система Зеленой карты", вступила в силу 1 января 1953 года. Получила название по цвету и форме страхового полиса, удостоверяющего заключение данного договора. В настоящее время число участников этой системы включает 36 стран, в т.ч. 6 неевропейских стран. Страны - участники договора о Зеленой карте приняли на себя обязательство признавать на территории любой из этих стран страховые полисы о страховании гражданской ответственности транспортных средств в международном автомобильном сообщении, приобретенные в любой из стран, входящих в соглашение. Основным элементом системы Зеленой карты являются национальные бюро стран-участников, которые организуют контроль за наличием страхования при пересечении границы, а также решают совместно со страховыми компаниями (внутри страны и за рубежом) вопросы урегулирования заявленных претензий по страховым случаям. Национальные бюро объединены в Международное бюро со штаб-квартирой в Лондоне, которое координирует их деятельность. Непосредственное возмещение по Зеленой карте производят уполномоченные страховые компании [21]. Подробнее данный вид страхования будет рассмотрен в следующем пункте данной главы [21].

Страхование гражданской ответственности предприятий. В данных видах страхования под ответственностью понимается установленное законом каждой страны обязательство по возмещению ущерба (вреда), причиненного владельцами предприятий и их работниками третьим лицам. Застрахованным по данному виду страхования является владелец предприятия как лицо, ответственное за свое предприятие. Таким образом, субъектом является личность (статус) страхователя как носителя гражданской ответственности, вытекающей из его роли на предприятии. В ряде стран это страхование проводится в обязательной форме для предприятий, занимающихся отдельными видами деятельности. Например, в Германии в обязательном порядке страхуется гражданская ответственность авиапредприятий, ядерных энергетических установок, предприятий фармацевтической промышленности.

За рубежом широко используется практика предъявления гражданских исков к врачам с требованием выплаты денежной компенсации за причиненный ущерб, включая моральный [27].

Число обращений пациентов в суды с исками о компенсации здоровья в зарубежных странах постоянно растет. Выплаты составляют значительные суммы, нередко превышая 1 млн долл.

Оплатить столь большие суммы практикующему врачу невозможно, и здесь приходит на помощь страхование ответственности от возможных профессиональных ошибок. При наличии у врача страхового полиса страховая компания берет на себя оплату предъявляемых ему исков и судебную защиту интересов врача. При этом страховая компания оговаривает ограничение либо размеров выплат из расчета на одну жалобу, например, до 10 или 100 тыс. долл., либо общей суммы выплат за период действия страхового полиса [27].

Система страхования профессиональной ответственности медицинских работников (СПОМР) широко используется в экономически развитых странах уже в течение многих десятилетий. При этом схемы страхования в отдельных странах существенно отличаются друг от друга.

В США различают два вида СПОМР. По первому из них страховая компания обязуется выплачивать компенсации по всем жалобам об ущербе для здоровья в течение года, когда действовал данный полис, независимо от времени подачи жалобы. Полисы второго вида обеспечивают компенсацию только по тем жалобам, которые касаются ущерба, причиненного в том же году [27].

При определении размеров страхового взноса, который выплачивается врачом для получения полиса по страхованию ответственности, учитываются степень риска, которая зависит от конкретной врачебной специальности, и вероятность количества и размеров выплат. Степень риска оценивается на основании анализа данных о количестве поступивших жалоб и о числе и размерах произведенных выплат за предшествующие годы в том регионе, где действует данная страховая компания. В США взносы за страховой полис различны не только у врачей разных специальностей, но и у врачей одного профиля, практикующих в разных штатах.

Естественно, что с ростом числа и размеров компенсаций, выплачиваемых медиками пациентам, увеличиваются и размеры стоимости полиса по страхованию ответственности.

Рост величины компенсационных выплат и взносов за страхование ответственности привел к удорожанию медицинского обслуживания и развитию так называемой защитной медицины. Чтобы избежать возможности судебного преследования в случае неудачного исхода, врачи предпочитают не использовать приемы, связанные со значительным риском, даже тогда, когда такой риск необходим. Одновременно они злоупотребляют назначением дорогостоящих процедур и анализов, чтобы обезопасить себя от обвинений в недостаточной внимательности к пациенту и его проблемам.

# 2.3.1 Страхование по системе «Зеленая карта»

В послевоенное время в связи с возрастанием автомобильного движения в европейских странах надо было как можно быстрее создать систему, которая могла бы обеспечить две основных цели:

- защита интересов пострадавшего в результате дорожно-транспортного события в случае причинения нему убытка (вреда) иностранным гражданином;

- защита собственника транспортного средства во время путешествия по территории Европы от необходимости выполнения дополнительных требований с автострахування, которые предполагаются национальными законами об обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев.

Тщательно рассматривая этот вопрос, созданный в 1946 году подкомитет по автотранспорту Комитета по транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве представил свои предложения в Рекомендации №5 от 25.01.49 г., которая и устанавливала собствено систему "Зеленая карта", что со временем было закреплено в Резолюции ООН №43 от 05.06.52 г. (вступила в силу 01.01.53 г.). Многочисленные вопросы, которые оставались неурегулированными в этой Рекомендации, нашли свое отражение в так называемом Лондонском соглашении - типичном двустороннем соглашении, которое было принято в 1949 году на встрече представителей страховых компаний заинтересованных стран в Лондоне. Тогда же там был основан Совет Бюро - орган управления новой системы [21].

Таким образом, непосредственной основой действия системы "Зеленая карта" стал не многосторонний договор, а ряд двусторонних соглашений, заключенных на основе Лондонского образцового соглашения, между организациями - членами системы. Одним из принципов системы "Зеленая карта" является требование о том, что в каждом государстве, которое желает вступить в систему "Зеленая карта", создается Национальное бюро, членами которого становятся все страховщики, которые занимаются обязательным страхованием гражданской ответственности собственников автотранспортных средств.

Кроме этого, соответственно Европейской конвенции "О наказании за дорожно-транспортные преступления" (ETS N 52, Страсбург, 30 ноября 1964 года), предусмотрено, что органы государственной власти страны пребывания гражданина имеют право вести судебное преследование по доверенности государства по факту ДТП (совершения преступления), учиненного таким гражданином на территории этого государства. При этом следует заметить, что к дорожно-транспортным преступлениям, соответственно этой Конвенции, относится управление транспортным средством без наличия страхового полиса ответственности перед третьими лицами от убытков, вследствие использования такого транспортного средства.

В систему "Зеленая карта" в 1953 году вошли 10 стран - членов ЕЭС (Бельгия, Великобритания, Греция, Дания, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерланды, ФРГ, Франция) [21]. Основной задачей этой системы является создание эффективной защиты пострадавших в дорожно-транспортных проишествиях с участием автовладельцевв-нерезидентов страны, в которой случилось такое проишествие. Такая система должна прежде всего ввести механизм гарантированных выплат компенсаций пострадавшим по вине автовладельцев других стран. Это обеспечивалось выполнением определенных условий странами — членами системы «Зеленая карта».

Во-первых, в таких странах должно осуществляться обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств.

Во-вторых, в каждой стране должна быть единая организация, которая осуществляет урегулирование убытков, причиненных автовладельцами этой страны на территории других государств, а также единая организация, которая урегулирует убытки автовладельцевв-нерезидентов на территории своего пребывания.

В-третьих, государство — член системы «Зеленая карта», не должно осуществлять препятствий при трансфере свободно конвертируемой валюты, которая направляется на страховые выплаты.

Убытки в странах — членах системы «Зеленая карта» урегулируются, как правило, через уполномоченную национальную организацию (Моторное страховое бюро), которое переадресовывает материальные претензии, выдвинутые к автовладельцу-резиденту другой страны, на соответствующее моторное страховое бюро этой страны. В этом случае первое моторное страховое бюро рассматривается как бюро — регулировщик убытков, а второе — как бюро-плательщик.

Взаимоотношения между моторными страховыми бюро стран — членов системы «Зеленая карта» регулируется двусторонними соглашениями, которые укладываются по унифицированной форме.

Итак, если автовладелец является резидентом страны — члена системы «Зеленая карта», он беспрепятственно может проезжать территориями всех стран — членов этой системы без обязательного страхования на условиях страны, которые посещаются.

В случае создания ДТП резидентом одной страны на территории другой страны претензии пострадавших урегулируют через Национальное моторное страховое бюро. Функционирование этой международной системы доказало ее эффективность, прежде всего, как механизма защиты пострадавших от транспортных средств, которые задействованные в международных соединениях [21].

# 3. Проблемы и перспективы развития страхования ответственности

# 3.1. Основные тенденции развития страхового рынка

У страхования в Беларуси существует своя специфика. Специфика белорусского страхования в значительной степени определяется тем, что, в силу низкой капитализации белорусского страхового рынка, именно кадровый потенциал страховых компаний является, и будет являться главным фактором, обеспечивающим их выживание и развитие. Очевидно, что такое приоритетное значение кадровой составляющей отечественного страхового бизнеса сохранится и на долгосрочную перспективу [35].

В Республике Беларусь страховое законодательство еще в конце 90-х гг. считалось одним из самых прогрессивных в СНГ. Однако сегодня оно тяготеет к созданию государственной монополии в сфере социально значимых видов страхования. На пути практической реализации социальных реформ страховое сообщество ожидает еще немало проблем [35].

Многое нужно предпринять и на рынке страхования ответственности автовладельцев. Прежде всего, следует создать равные условия для конкуренции на нем, скорректировав лицензионные требования. Важно также оперативно ввести европейский протокол — единый документ, принимаемый любой страховой компанией, в который потерпевший и виновный смогут внести необходимую информацию после ДТП. Требует урегулирования также наложение обязательного автострахования на добровольное.

Страховщики могут не только активно использовать наработанную клиентскую базу, но и отталкиваться в продвижении обязательной «автогражданки» от механизмов, наработанных по КАСКО (например, сотрудничество с банками при выдаче кредита на покупку автомобиля).

Следует постепенно и творчески решать проблему с занижением по сравнению и с Европой, и с РФ тарифов и лимитов ответственности по «автогражданке», причиной которого явился низкий уровень жизни. Естественно, и с возрастанием реальных доходов населения корректировка страховых тарифов будет наталкиваться на общественное сопротивление. Необходима соответствующая PR-поддержка публикация информации по выплатам с разъяснениями реальных объемов затрат страховщиков. Показателен в этом плане пример Финляндии, где премии практически равны выплатам, но затраты страховых компаний погашаются государством.

Перспективы страхования ответственности также связаны с тем, насколько быстро в нашей стране будет внедряться международный опыт страхования профессиональной ответственности, как предприятий за качество выпускаемой продукции, так и врачей, юристов и иных специалистов за качество оказываемых услуг. Важным фактором, который может оказать влияние на динамику рынка, является предоставление предприятиям возможности отнесения расходов по страхованию ответственности на себестоимость продукции предприятий.

Рост рынка ОСАГО будет определяться, во-первых, ростом числа автомобилей, находящихся в эксплуатации, и, во-вторых – изменением качественных параметров автопарка (ростом мощности двигателя, уменьшением среднего возраста автомашин и т.п.). Общий рост числа эксплуатируемых автомобилей, особенно в крупных городах, где действуют повышающие коэффициенты к тарифу, повышение их средней мощности - все это способствует росту сборов по ОСАГО [37].

Развитие белорусского страхового рынка в ближайшие 2-3 года будет определяться как состоянием экономического окружения страхования, так и действиями самих страховщиков. Если говорить о макроэкономических параметрах, то в целом они благоприятны для развития страхового рынка.

Наиболее быстрорастущим в ближайшие годы останется сегмент страхования каско автотранспорта [37].

# 3.2. Проблема монополизации отдельных видов страхования

Рынок страховых услуг в Беларуси постепенно становится прерогативой государственных страховых компаний. Безусловно, речь идет лишь о наиболее перспективных и рентабельных услугах — обязательных видах страхования. Известно, что негосударственные страховщики лишились права осуществлять страхование гражданской ответственности автовладельцев. Недоступными для них оказалось страхование от несчастных случаев на производстве, а также страхование гражданской ответственности автоперевозчика и экспедитора.

Опасность складывающейся ситуации понимают не только негосударственные страховщики. Высказывают опасения даже некоторые депутаты парламента, предполагая, что в будущем государство может постепенно ввести абсолютную монополию на все виды страхования [36].

На сегодня государство даже не рассматривает страхование как инвестиционный инструмент. Для него это — исключительно финансовый инструмент, один из каналов аккумулирования финансовых ресурсов в подконтрольных ему организациях. Безусловно, в данном случае речь не идет о традиционных налоговых поступлениях. Тем более что прямое повышение налогов — вещь весьма непопулярная. Но ведь обязательные страховые взносы также формально напоминают налоги. В данном случае деньги будут концентрироваться прежде всего в “Белгосстрахе” [36].

Например, в Германии существует только четыре вида обязательного страхования: страхование безработицы, обязательное медицинское страхование, страхование ответственности нанимателя и страхование гражданской ответственности автовладельца. Причем первые три вида являются социальным страхованием по своей природе, и взносы по ним даже не учитываются в официальной страховой статистике. Об их социальной направленности говорит и тот факт, что увеличение или уменьшение страховых взносов по ним зависит только от количества этих взносов.

Страховые организации, которые занимаются исключительно данными видами страхования, работают на бесприбыльной основе — в рамках норматива расходов на ведение дела. Причем это не обязательно государственные компании — ими могут быть отраслевые и иные организации. И лишь страхование гражданской ответственности автовладельцев — это обязательное страхование, традиционно осуществляемое на коммерческой основе.

Европейский опыт не имеет ничего общего с нашим обязательным страхованием. В Беларуси лишь по единственному виду страхования — страхованию гражданской ответственности автовладельцев — были сбалансированы тарифы и рентабельность. Компании вышли на уровень рентабельности в 4-6 %. Даже при такой рентабельности страховщики, безусловно, аккумулируют большие деньги, и в этом случае компания может себе позволить заниматься иными видами добровольного страхования. 36]

Что касается остальных видов, то рентабельность такого экзотического вида обязательного страхования, как страхование пассажиров, несоизмеримо высока. Высокую рентабельность имеют также обязательное страхование строений и иностранцев, въезжающих на территорию РБ. Такие “вкусные” виды страхования просто не могли отдать негосударственным страховщикам [36].

Что касается одного из обязательных видов — социального страхования от несчастных случае на производстве, то передача его в монопольное ведение “Белгосстраху” лишь по отчетам покажет увеличение поступлений страховых взносов и развитие страхового рынка. С таким же успехом к видовым показателям можно было бы “прицепить” розничный товарооборот, и тогда показатели будут еще выше. А ведь, по сути, такое “страхование” к собственно страхованию как таковому никакого отношения не имеет [36].

В определенной степени обязательное страхование, если оно вводится разумно, имеет право на жизнь, так как может послужить стимулом для повышения уровня страховой культуры у населения, воспитания у него потребности в страховании. Но “обязаловка” должна подаваться в “гомеопатических” дозах, только в качестве стимулятора, в данном же случае явно имеет место передозировка, чреватая самыми неприятными последствиями.

У негосударственных страховщиков сегодня можно отобрать все, что для них рентабельно. Этими видами могут вполне оказаться и страхование гражданской ответственности предприятий с повышенной опасностью, страхование ответственности за продукт, страхование жилья [36].

Однако следует обратить внимание на законность методов, при помощи которых рентабельные виды деятельности переходят в ведение государства. Например, Постановление правительства № 1258, посредством которого страхование гражданской ответственности автовладельцев перешло к государственным компаниям, попросту незаконно [36], так как противоречит изданному ранее Декрету №8 [прим. Автора].

Этот эксперимент может не удаться по одной причине. Уже сейчас “Белгосстрах” с трудом справляется с наплывом претензий по автогражданской ответственности. Теперь ему добавят еще 40 % клиентов, которые достанутся от негосударственных компаний. Безусловно, будет увеличен штат компании и созданы рабочие места, но полностью проблему, это не решит [36].

Необходимо также учитывать потери, которые негосударственные страховщики понесут из-за того, что потеряют возможность из-за недостатка финансирования проводить добровольное страхование. Кроме того, клиент не будет обращаться за разными видами страхования в разные компании. В данной ситуации такие государственные компании, как “Белгосстрах”, находятся в более выгодном положении, что весьма показательно, — мы видим, как реализуется на практике конституционный принцип равенства всех форм собственности перед законом.

В результате частные страховые компании будут не в состоянии содержать созданную ими инфраструктуру, так как она перестанет себя окупать.

Что касается перспектив развития страхового рынка, то, основываясь на вышесказанном можно предположить следующее.

Может быть, несколько сценариев развития событий. Мне кажется, что негосударственные страховые компании в скором времени осознают, что содержание имеющейся инфраструктуры является малоэффективным. Поэтому последует массовое сокращение кадров. Это около 1-1,5 тысячи человек. Закрыть брешь, которая возникла из-за недоступности для негосударственных компаний перспективных и высокорентабельных видов страхования, не удастся. В результате осуществлять добровольное страхование они будут не в состоянии. Конечно, можно разработать новые страховые продукты, “раскрутить” их, но это потребует больших финансовых затрат.

Кроме того, следует учитывать, что развитие спроса на добровольные виды страхования идет адекватно тому, как мы становимся богаче. Однако уровень жизни большинства наших сограждан пока не особенно улучшился.

Можно также предположить, что произойдет падение спроса на добровольные виды страхования в целом. В структуре рынка их доля будет находиться на уровне около 15 % и будет иметь тенденцию к сокращению [36].

Клиент в большинстве случаев лишится возможности выбора страховщика, так как полноценный выбор можно сделать только среди равных компаний. Для граждан, кроме всего прочего, монополизация может обернуться очередями, как на оформление страхового полиса, так и на получение возмещения.

# Заключение

Страхование, согласно Положению о страховой деятельности в Республике Беларусь, представляет собой отношения по защите имущественных интересов субъектов гражданского права при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов (страховых резервов), формируемых страховщиками из уплачиваемых страховых взносов (страховых премий).

Страхование - это способ возмещения убытков, которые потерпело физическое или юридическое лицо, посредством их распределения между многими лицами (страховой совокупностью). Возмещение убытков производится из средств страхового фонда, который находится в ведении страховой организации (страховщика).

Страхование выступает как совокупность особых замкнутых перераспределительных отношений между его участниками по поводу формирования за счет денежных взносов целевого страхового фонда, предназначенного для возмещения возможного чрезвычайного и иного ущерба предприятиям и организациям или для оказания денежной помощи гражданам.

Страховой рынок как часть финансово-кредитной сферы является объектом государственного регулирования и контроля в целях обеспечения его стабильного функционирования.

Страхование регулируется Гражданским кодексом РБ (глава 48 "Страхование"), Положением о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденным Декретом Президента РБ от 28.09.2000 N20, иными нормативно-правовыми актами.

Страховая отрасль, считавшаяся традиционно самой консервативной на финансовом рынке, за последний год пережила несколько революционных потрясений. Прежде всего, они коснулись инфраструктуры и госрегулирования страхования.

Белорусский рынок страховщиков обязательного страхования гражданской ответственности представлен такими компаниями как:

1. АльВеНа

2. Багач

3. Бролли

4. Белингосстрах

5. Белгосстрах

6. Белвнешстрах

7. БАСО

8. Купала

9. ТАСК

Ограниченность поставщиков данного вида услуг связана с изданием Декрета Президента РБ № 17 о лицензировании и положением совета министров, разработанным на его основе, которые позволяют осуществлять обязательные виды страхования ответственности компаниям с долей государства не менее 50 %. Следует отметить, что данное постановление противоречит ранее принятому Декрету Президента Республики Беларусь №8, который не ограничивает право работать на рынке обязательного страхования частным страховщикам.

С 1 июля 1999 года в Республике Беларусь Декретом Президента РБ от 19.02.1999г. N8 введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств – один из наиболее значимых видов страхования не только в нашей стране, но и в развитых странах.

Цель данного обязательного страхования - предоставление финансовых гарантий возмещения убытков страхователя - владельца транспортного средства, возникших вследствие обязанности возместить вред, причиненный страхователем третьему лицу.

Законодательная база проведения обязательного страхования ГО владельцев транспортных средств нормируется следующими документами:

1. Декрет Президента РБ от 19.02.1999г. №8 "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

2. Указ Президента РБ от 19.02.1999г. №100 "О порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

3. Указ Президента РБ от 12.06.2000 г. №339 "О совершенствовании порядка и условий проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

4. Положение о порядке и условиях проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утверждено Указом Президента РБ от 19.02.1999г. N100 в редакции Указа Президента РБ от 12.06.2000 г. №339).

5. Инструкция о порядке проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утверждена приказом Белорусского бюро по транспортному страхованию от 12.10.2000 г. №27 - ОД).

6. Постановление Совета Министров РБ "Об утверждении размеров страховых взносов и лимитов ответственности по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 16.06.2000 г. №898.

Застраховать свою ответственность можно в страховой организации, которая является членом Белорусского бюро по транспортному страхованию и имеет лицензию на проведение обязательного страхования ГО владельцев транспортных средств, выданную Комитетом по надзору за страховой деятельностью. Страхователь имеет право на выбор страховщика для заключения договора страхования, а страховщик не может отказать страхователю в его заключении.

Анализ, проведенный в данной работе построен на основных экономических показателях работы страховых органов системы БЕЛГОССТРАХа по Гродненской области за 9 месяцев 2004 года. Проведенный анализ показал, что наибольший удельный вес в обязательном страховании гражданской ответственности занимает ОСАГО (29,12 % от общей суммы сборов по Гродненской области).

В изучаемом периоде можно также отметить тенденции к снижению объема заключенных договоров, особенно в области страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Перспективы развития белорусского страхового рынка рассматриваются с позиций усиления государственного влияния. Отсутствие свободной конкуренции в данной отрасли, как и во многих других, негативно сказывается на развитии страховых услуг и, в конечном счете, бьет по потребителю, как по конечному звену данной цепочки.

# Список использованных источников

1. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 28 сентября 2001 Г. № 1432 О Государственной Программе Развития Страхового Дела В Республике Беларусь на 2001-2005 годы
2. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 16 апреля 2001 г. № 529 О мерах по обеспечению финансовой устойчивости страховых организаций
3. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 25 сентября 2000 г. № 1479 Об осуществлении страховой деятельности в пунктах пропуска через государственную границу Республики Беларусь
4. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 24 ноября 2000 г. № 1775 Об обеспечении финансовой устойчивости страховых организаций
5. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 3 июня 2003 г. № 737 Об установлении размеров платы за выдачу специальных разрешений (лицензий) на осуществление страховой, перестраховочной и посреднической деятельности
6. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 29 Марта 2002 г. № 385 Об установлении платы за выдачу свидетельства (сертификата) страхового агента и о внесении изменений и дополнений в Постановление Совета Министров Республики Беларусь От 28 Сентября 2001 г. № 1427
7. О страховании Закон Республики Беларусь от 3 Июня 1993 Г. N 2343-Xii
8. Гражданский кодекс РБ ГЛАВА 48. Страхование
9. Декрет Президента Республики Беларусь 19 февраля 1999 г. N 8 об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств
10. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 19 ноября 2003 г. № 1513 О внесении изменений в Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 31 января 2001 г. № 129
11. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 3 октября 2003 г. № 1258 Об осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств
12. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 20 октября 2003 г. № 1389 О внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Правительства Республики Беларусь и признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Беларусь по вопросам лицензирования
13. Декрет Президента Республики Беларусь 14 июля 2003 г. № 17 О лицензировании отдельных видов деятельности
14. Андрианов Ю. В. Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия. - М.: Дело, 2001
15. Адамчук Н.Г., Юлдашев Р.Т. "Обзор страховых рынков ведущих стран мира" (серия "Мировые страховые рынки"). - М.: Издательство "Анкил". 2001
16. Александров А.А. Страхование. М.: "Издательство ПРИОР", 1999
17. Белых В. С., Кривошеев И. В. Страховое право. - М.: Издательство НОРМА (Издательская группа НОРМА-ИНФРА М., 2002
18. Балабанов И. Т., Балабанов А. И. Страхование. - СПб: Питер, 2001
19. Дюжиков Е.Ф. Аудит деятельности страховых организаций (Страховой аудит). М.: ЗАО Издательский дом "Аудитор", 2001
20. Жук И.Н. Автомобильное страхование. - М.: Анкил. 2001
21. Залетов О. "История "Зеленой карточки"// Галицкие контракты. Серия специализированных приложений, октябрь 2000.
22. Кучерин П.М. Рогачевский А.С. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РБ. – Мн., ООО «Пушнов», 2005
23. Скамай Л. Г. Страхование: Учебное пособие. - М.: ИНФРА-М, 2001
24. Страхование. Учебник. /Под ред. С.С.Осадец. - К.: КНЕУ, 1998.
25. Теория государства и права. / Под ред. В. М. Корельского и В. Д. Перевалова. М.: Норма, 2003.
26. Теория и практика страхования. М.: Анкил, 2003
27. Страхование в Беларуси №7 (20) июль 2004
28. Страхование в Беларуси №11 (24) ноябрь 2005
29. Страхование в Беларуси №3 (28) март 2005
30. Страхование в Беларуси №4 (29) апрель 2005
31. Страхование в Беларуси №5 (30) май 2005
32. Страхование в Беларуси №6 (31) июнь 2005
33. Страхование в Беларуси №7 (32) июль 2005
34. Страхование в Беларуси №9 (34) сентябрь 2005
35. Евгений Иоников СТРАНА ПОБЕДИВШЕГО БЕЛГОССТРАХА «Белорусская газета» 31 [398] от 18.08.2003
36. Вадим Ходосовский "Белорусы и рынок" №42 (575) от 26.10.2003г.
37. Виктор Хомярчук Несчастное страхование «Национальная экономическая газета» № 61 (678) 12 августа 2003 г.
38. www.belgosstrakh.by
39. www.minsk.kp.ru
40. www.brolly.by/insurance
41. www.biu.by
42. www.sap.su