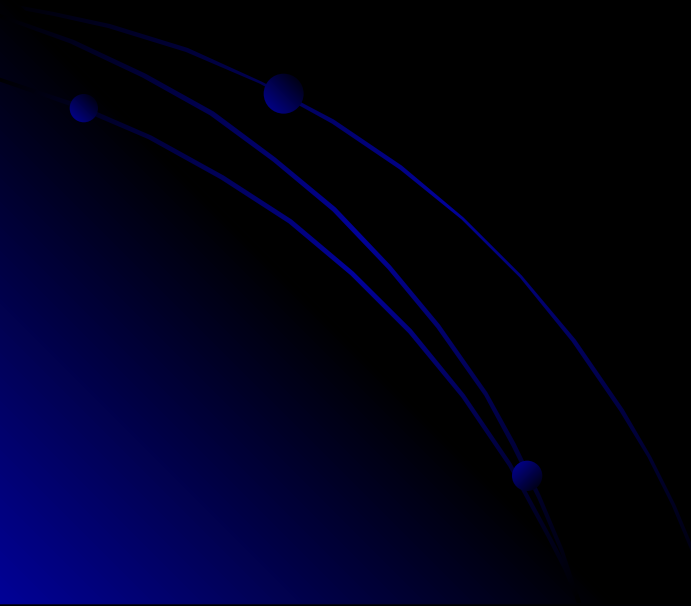


ГАРМОНИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ОПИСАНИЯ И КОДИРОВАНИЯ ТОВАРОВ



ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

Первый проект унификации таможенных номенклатур был принят на Международном статистическом конгрессе 1853 года

В Брюсселе 31 декабря 1913 г. была подписана Конвенция Международной Конференции по таможенной статистике

Лигой Наций после первой мировой войны был утвержден минимальный список товаров для статистики международной торговли в количестве 186 наименований

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

После второй мировой войны **основными документами**, по которым осуществлялся таможенный статистический учет, были:

- Брюссельская таможенная номенклатура - БТН, разработанная Советом Таможенного сотрудничества, в который входит более ста государств,
- Стандартная международная торговая классификация ООН - СМТК

С 1973 года уже выполнено 5 изданий комплектов документов по таможенной статистике

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

В 1983 г. после десяти лет работы была открыта международная конвенция по Гармонизированной системе описания и кодирования товаров

Целью новой универсальной таможенной номенклатуры было:

добиться сокращения и унификации таможенных документов в мировом масштабе на основе создания оптимальных правил и рекомендаций для перехода с Брюссельской таможенной номенклатуры и Стандартной международной торговой классификации с помощью компьютерной обработки информации на базе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров

В разработке ГС приняли участие 59 государств и 21 международная организация

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

Был учтен также широкий круг прочих товарных классификационных систем

Некоторые из них базировались на **НСТС (например, таможенный тариф Японии)**, другие развивались самостоятельно (**таможенные тарифы США и Канады**)

Кроме того, учитывались транспортные номенклатуры:

- **Стандартизированная товарная номенклатура Международного железнодорожного Союза;**
- **Всемирная классификация авиагрузов Международной Ассоциации воздушного транспорта;**
- **Фрахтовый тариф Ассоциации Вест-Индских трансатлантических пароходных линий и Стандартизированный товарно-транспортный код**

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

Основные понятия:

1. **«Гармонизированная система описания и кодирования товаров»** (ГС - номенклатура, включающая в себя товарные позиции и субпозиции, и относящиеся к ним цифровые коды, сгруппированные по определенным признакам в группы и разделы, а также основные правила толкования Гармонизированной системы)
2. **«Тарифная (таможенная) номенклатура»** - номенклатура, составленная на основе ГС, в соответствии с законодательством страны для взимания таможенных пошлин

Обязательство стран, подписавших и ратифицировавших Конвенцию, включает необходимость использовать все товарные позиции и субпозиции без каких-либо изменений, а также не изменять объем разделов, групп, товарных позиций и субпозиций

ЦЕЛЬ СОЗДАНИЯ И ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ ГАРМОНИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

Совокупность печатных публикаций, входящих в номенклатуру ГС и материалов, необходимых для ее использования, следующая:

- 1. Однотомное издание ГС, содержащее:**
 - текст Международной конвенции о ГС;
 - текст основных правил классификации ГС;
 - перечень наименований разделов, товарных групп, подгрупп, товарных позиций и субпозиций;
 - пояснение-примечание к товарным разделам, группам, товарным позициям
- 2. Пояснения к ГС в четырех томах на 3600 страницах машинописного текста**
- 3. Алфавитный указатель к ГС**
- 4. Алфавитный указатель к Пояснениям**
- 5. "Ключ" для перехода с кодов ГС на коды БТН и СМТК**

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Принципы группировки товаров в разделы:

- по происхождению товаров;
- по виду материала, из которого
изготовлен товар;
- по назначению товаров;
- по химическому составу

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Номенклатура построена по правилу распределения товаров по степени их обработки –

от сырьевых товаров к полуфабрикатам и к готовым изделиям

Пошлина растет по степени готовности товаров:

1 раздел ГС "Живые животные и продукция животноводства",

X раздел "Бумажная масса из древесины или других целлюлозоволокнистых материалов: макулатуры..."

XXI раздел: "Произведения искусства, предметы для коллекционирования и антиквариат".

Разделы в ГС нумеруются римскими числами

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Для успешного отыскания нужного товара в номенклатуре ГС необходимо продумать ответы на 5 следующих вопросов:

1. Что это?
2. Из чего сделано?
3. Для чего используется?
4. В каком виде используется?
5. В одном ли месте ГС может находиться этот товар?

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Правила классификации товаров в ГС:

- а) товар обычно размещен там, где он лучше вписывается, и где дано его более подробное описание с учетом всех его специфических свойств;
- б) сложные товары в наборах, подарки и т.п. классифицируются в зависимости от основного материала;
- в) для нового товара, который не попадает ни в одну из позиций ГС, его следует отнести в позицию, ближайшую к этому товару;
- г) необходимо обязательно учитывать самое близкое применение к товару вплоть до субпозиции

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Пример 1:

XV раздел: черные, цветные металлы, изделия из них. Из этого раздела выбираем **72 группу:** черные металлы. Затем переходим к товарной позиции - **7201**-"Чугун... в чушках, болванках и в других первичных формах" (сырье для производства изделия)

Пример 2:

(кодирование товаров на уровне субпозиций, позиций, товарной группы и раздела ГС);

8542.11-субпозиция - "Монолитные интегральные схемы, цифровые";

8542-товарная позиция - "Электронные интегральные схемы и микросхемы";

85-товарная группа - "Электрические машины, оборудование; видеозвукозаписывающая и воспроизводящая аппаратура; радио и телеприемники; части и принадлежности к ним"

СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛОВ, ГРУПП, ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ И СУБПОЗИЦИЙ ГС

Товарная номенклатура ГС состоит из **21 раздела и 99 групп**, при этом **77, 98, 99 группы** являются резервными и могут быть использованы в странах для выделения специфических товаров. Номенклатура ГС включает в себя 33 товарные группы, 1241 позицию, 3552 подпозиции, 5019 субпозиций

В ГС применяется смешанный метод кодирования

Для шифровки разделов используются римские цифры, а группы, позиции и субпозиции обозначаются арабскими цифрами

В Гармонизированной системе используется шестизначный товарный шифр

Страны, использующие ГС в таможенных тарифах, могут добавлять **седьмой, восьмой и девятый разряды** для более дифференцированной разбивки товаров в соответствии с национальными потребностями

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

С 1 января 1991 г. в СССР введена в действие "Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности СССР" (ТН ВЭД), которая сейчас применяется в странах СНГ

ТН ВЭД составлена на базе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров и Комбинированной тарифно-статистической номенклатуры Европейского Экономического Сообщества (КН ЕС)

Структуры ТН ВЭД и ГС идентичны и включают те же разделы, группы и т.д.

Кодирование товаров в ТН ВЭД, в отличие от ГС, осуществляется девятизначным цифровым кодом, состоящим из двух частей

Первая часть - это четырехзначный код позиции;

вторая часть - пятизначный код товарной субпозиции. 1-6 разряды девятизначного кода соответствуют кодовому обозначению классификационной группировки товара по ГС, 7-8 разряды - кодовому обозначению товара в Комбинированной номенклатуре ЕС; 9 - нулевой разряд - предназначен для выделения традиционных отечественных товаров в ТН ВЭД в процессе ее дальнейшего использования

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Точность включения товара в ту или иную позицию ТН ВЭД влияет на размер таможенной пошлины, на величины импортного и экспортного налога. От правильности кодирования зависит и отнесение конкретного товара в разряд лицензируемых

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

С 1 июля 1999 года основным документом, регламентирующим процессы оформления грузовой таможенной декларации, является

"Инструкция о порядке заполнения грузовой таможенной декларации",

утвержденная приказом председателя Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 16 декабря 1998, № 848

Инструкция содержит сведения о форме и порядке декларирования товаров, помещаемых под другие таможенные режимы, а также перечень сведений, необходимых для таможенных целей

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Основные понятия Инструкции :

- **транспортные документы** - транспортная накладная; коносамент или иные документы на груз, подтверждающие заключение договора перевозки или иного договора, в соответствии с которым осуществляется международная перевозка товаров;
- **получатель** - лицо, принимающее от собственного имени товары, которому перевозчик, осуществляющий перевозку груза в соответствии с заключенным им договором, должен выдать переводимые им товары и сведения, которые указаны в транспортных документах;
- **отправитель** - лицо, передающее от собственного имени товары для их перевозки перевозчику в соответствии с заключенным с ним договором

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Инструкция предусматривает, что в одной ГТД могут быть заявлены сведения:

- о товарах, перемещаемых в соответствии с одним договором, отправителями и получателями которых являются одни и те же лица, которые помещаются под один и тот же таможенный режим и декларируются в пределах сроков;
- о товарах, перемещаемых трубопроводным транспортом в соответствии с договором в течение одного календарного месяца и помещаемых под один и тот же таможенный режим;
- об электроэнергии, перемещаемой по линиям электропередач в соответствии с одним договором в течение одного квартала и помещаемой под один и тот же таможенный режим;
- о товарах, обладающих иными признаками, в случаях, определяемых нормативными актами ГТК России

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Декларирование выполняется отправителем или получателем товаров **самостоятельно** или на основании договора другими предприятиями и организациями, допущенными таможней к этой процедуре

Товары декларироваться и предъявляются к оформлению таможне, в зоне деятельности которой находится отправитель или получатель этих товаров или их производственные подразделения

Декларант имеет право сам **выбирать таможенный режим**, в соответствии с которым он ввозит в Российскую Федерацию или вывозит из нее товары, и указать его код в грузовой таможенной декларации, заполняемой на каждую партию товаров, имеющую один и тот же таможенный режим

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

За достоверность указанных в грузовой таможенной декларации информации декларант несет ответственность в соответствии с законодательством

Бланки грузовой таможенной декларации и добавочных листов к ней изготавливаются ГТК Российской Федерации и выдаются декларантам по их заявкам таможнями, в зоне деятельности которых находятся эти декларанты

Иностранные товары, транспортируемые через территорию Российской Федерации транзитом, декларируются в случае, если их перевозка не оформлена в соответствии с требованиями системы международного таможенного транзита, участником которой является Российская Федерация, и пункт ввоза и вывоза товаров различны

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Комплект грузовой таможенной декларации состоит из четырех сброшюрованных листов формы ТД1

Декларация по данной форме заполняется на каждую партию, состоящую из товаров одного наименования.

При наличии в партии товаров нескольких наименований используются дополнительные листы формы ТД2.

Дополнительный лист позволяет декларировать товары трех наименований. Таможенный режим в формах ТД1 и ТД2 должен быть одинаковым.

В одной декларации, используя обе формы, можно заявить сведения о 99 наименованиях товаров, так как к декларации разрешается приложить не более 33 дополнительных листов

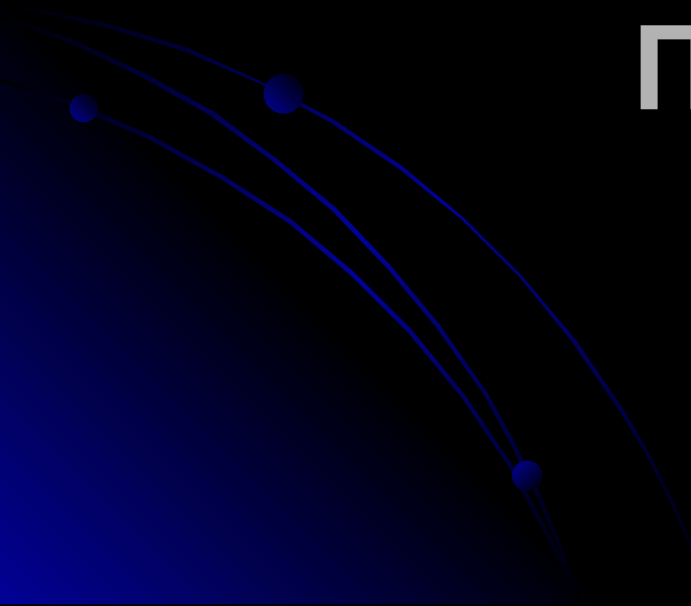
ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ДЕКЛАРИРОВАНИЯ ТОВАРОВ

Первый экземпляр грузовой таможенной декларации **остается в таможне,**
второй - "Экземпляр для статистики",
третий - "Возвратный экземпляр декларанта",
четвертый - "Региональный экземпляр"

При оформлении декларации и добавочных листов не должно быть помарок, подчисток. Все корректировки необходимо заверять декларантом

Текст в этих документах заполняется на русском языке на пишущей машинке или с помощью печатающего устройства компьютера. В отдельных случаях возможно оформление декларации разборчивыми печатными буквами

ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК



НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Транспорт - это совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, создающих оптимальные условия для их взаимодействия

Производством транспорта следует считать непосредственно сам процесс перемещения товаров от изготовителя к потребителю

НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Транспорт имеет ряд особенностей:

- он не создает нового товара или продукта;
- он не может возникать отдельно от транспорта, храниться и реализовываться в отрыве от него;
- транспорт в международном разделении труда является необходимым условием его осуществления, а с другой стороны транспортная индустрия выступает на международных рынках экспортером своей продукции, реализуемой в виде транспортной услуги;

НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Особенностью транспорта во внешнеэкономической деятельности является подверженность его продукции - транспортной услуги - воздействию всех факторов, характеризующих развитие рыночной экономики

Прежде всего, это относится к колебаниям цен на топливо, соотношению спроса и предложения на перевозку грузов, состоянию политических и экономических отношений различных государств и другие факторы

НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Под международными перевозками или международными сообщениями следует считать перевозки грузов и пассажиров между несколькими странами, особенностью которых является обязательное пересечение границы как минимум хотя бы двух смежных стран

НЕОБХОДИМОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Выделяют **три группы транспортных операций:**

- **Первая группа** операций включает в себя действия, предшествующие реализации внешнеторговой сделки.

В эту группу транспортных операций входят такие действия: планирование внешнеторговых перевозок, анализ конъюнктуры транспортных рынков, тарифов и условий перевозки товаров в регионе, планирование транспортных расходов.

- **Вторая группа** транспортных операций возникает в процессе реализации внешнеторговой сделки и СОСТОИТ из включения транспортных условий в контракт, подготовки товара к транспортировке, заключения договоров перевозки и их оформления, разработки транспортной и товаросопроводительной документации, страхования, организации контроля за движением груза, расчетов продавца или покупателя с перевозчиком, оформления таможенных, пограничных, санитарных, ветеринарных операций.

- После завершения внешнеторговой сделки **осуществляется третья группа** транспортных операций, включающая в себя возможные споры между грузополучателем и перевозчиком, экспортером (продавцом) и импортером (покупателем)

Классификация транспортных операций во внешнеэкономической деятельности:

№п/п	Признак классификации	Виды операций
1	По предмету транспортных операций	Грузовые, пассажирские, багажные
2	По виду транспорта	Водные (морские, речные), железнодорожные, автомобильные, трубопроводные, смешанные перевозки (участвуют два или более видов транспорта)
3	В зависимости от транспортной характеристики товара	С сухим грузом: навалочные, руда, уголь, зерно, цемент, минеральные удобрения, генеральные или штучные. С наливным грузом: нефть и нефтепродукты, растительные масла, жиры, вино, жидкие химические грузы и другие.
4	По периодичности	Регулярные и нерегулярные перевозки: линейное и трамповое судоходство, регулярное воздушное сообщение и чартерные рейсы.
5	В зависимости от порядка прохождения границы	Перегрузочные и бесперегрузочные перевозки

Классификация транспортных операций во внешнеэкономической деятельности:

№ п/п	Признак классификации	Виды операций
6	По виду транспортно-технологической системы	Контейнерные, паромные, лихтерные, ролкерные
7	В зависимости от завершения перевозки в соседней стране	Соседские, транзитные, кольцевые
8	По виду сообщений	Прямые, не прямые: ломаные с несколькими перевозчиками, с переотправкой по одному или нескольким договорам перевозки
9	В зависимости от состава участников перевозочного процесса	Осуществляемые изготовителем товара, продавцом или покупателем, заказчиком товара, перевозчиком посредником
10	В зависимости от места проведения	Осуществляемые внутри страны и на территории других стран

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Основной объем грузооборота мировой внешней торговли приходится на международные **морские перевозки - почти 60 %**

В **линейном сообщении суда** транспортируют грузы по расписанию на установленном направлении.

Применяется **три вида линий**:

- ***Односторонние линии*** обслуживаются судами под флагом одной страны
- ***Совместные линии*** обслуживаются судами России и судоходных предприятий других государств
- ***Конференциальные линии*** обслуживают судоходные предприятия, входящие в состав объединений-конференций

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

В зависимости от режима (тоннажа) линии делятся на *срочные*, в расписаниях которых указываются точные даты прихода и отхода судов на каждом порту, и *регулярные*

В расписаниях движения судов регулярных линий указываются только периоды заходов и отходов судов: один раз в неделю, декаду, месяц

Морские перевозки в линейном судоходстве осуществляются по коносаменту

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Трамповое судоходство представляет судоходство без расписания, не связанное с постоянным районом плавания, а также с заранее установленными портами отправления и назначения. Для использования судна в трамповом судоходстве необходимо заключить договор фрахтования судна

Договор называется "чартер".

Чартер играет главную роль в регулировании сторон в трамповом судоходстве, а коносамент является документом, дополняющим его

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Суда для перевозки генеральных грузов (в ящиках, мешках, коробках и другой упаковке) пока еще являются основным типом судов для перевозки грузов между небольшими портами во всем мире. Грузы размещаются в трюмах, оборудованных вентиляционными устройствами и противопожарными системами.

Большое распространение на основных грузовых линиях получили специализированные контейнеровозы. Суда такого типа имеют трюмы, допускающие перевозку стандартных контейнеров ИСО 3, 6, 9, 12 м. Типовое судно грузоподъемностью 60000 тонн может транспортировать 2000 шестиметровых контейнеров.

Лихтеровозы представляют собой систему, включающую большое судно-плавбазу, перевозящее несколько десятков малых судов, которые могут входить в устья рек и за счет осадки (не более 4 м) подходить к любым мелководным причалам

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Суда ролкерного типа дают возможность автомобилям, тягачам въезжать через нос или корму. Ролкеры являются удобной формой взаимодействия различных видов транспорта, при которой автомобили не разгружаются и перевалка грузов отсутствует

Паромная переправа позволяет также без перегрузки транспортировать до 100 вагонов одновременно

Для перевозки сырой нефти и других наливных грузов используются танкеры с различной грузоподъемностью

ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Доля грузооборота **железнодорожного транспорта** в мировой внешней торговле составляет почти **четверть от его общего объема**

Регулирование железнодорожных перевозок в Европе осуществляется на основе "Котиф", представляющего собой соглашение западноевропейских железных дорог по перевозке грузов и пассажиров, являющееся фактически договорным актом по координации деятельности железных дорог

Более 10 процентов мирового грузооборота в настоящее время перевозит **воздушный транспорт**

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ВОСТОК-ЗАПАД

В СНГ имеется ряд совместных проектов по укреплению и модернизации инфраструктуры **транспортных коридоров Восток-Запад в Европе**

Таких **коридоров пять**:

1. Северный - включает морские линии в Балтийском море и сухопутные в Скандинавии - порты Балтики и Санкт-Петербург
2. Центральный - через Польшу на Москву

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ ВОСТОК-ЗАПАД

3. Центрально-южный коридор проходит по территории Украины, Венгрии, Чехии, Словакии, Австрии, Северной Италии
4. Рейнско-Дунайский коридор - канал Рейн-Майн-Дунай сулит новые возможности в транспортировке грузов по Дунаю всем придунайским странам
5. Южный коридор охватывает бассейн Черного моря и прибрежные транспортные пути

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

Договор транспортного страхования
заключается добровольно

Но в практике внешней торговли фактически
все внешнеторговые грузы страхуются, так
как в процессе транспортировки они в
большой степени подвергаются рискам
разного рода

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

Объектом транспортного страхования может быть как сам груз, так и имущественные интересы, юридически связанные с перевозимым грузом

Например, ожидаемая прибыль и комиссия, фрахт и прочие расходы в связи с перевозкой

- Страхователем может быть собственник груза, залогодержатель перевозчик

Страхуется не определенная вещь, а интерес страхователя в сохранении ее

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

При заключении договора страхования в нем указываются "события" и "опасности", при наступлении которых убытки возмещаются страхователю

Страхование грузов дает возможность возместить убытки, возникающие из-за гибели ценностей

Размеры платежей за страхование составляют всего доли или **1-2 процента** от стоимости товара, тем не менее, валютные поступления от страхования составляют существенные суммы

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ



- Одна из крупнейших экологических катастроф в Европе произошла 17 лет назад
- Ущерб от загрязнения побережья мазутом с затонувшего танкера Prestige оценивается в 4 миллиарда евро. 16 октября 2012 г. начался суд по этому делу

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- С рассмотрения процедурных вопросов **в городе Ла-Корунья** на северо-западе Испании начался процесс по делу об аварии **танкера Prestige**
- Она стала причиной одной из крупнейших экологических катастроф в Европе. Специально для судебных заседаний переоборудовали зал для проведения конференций и съездов, расположенный на территории выставочного центра города.
- Спустя **десять лет после аварии** место на скамье подсудимых займут обвиняемые в катастрофе, более 130 свидетелей и около 100 экспертов дадут показания

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Греческий танкер **Prestige**, следовавший под флагом **Багамских островов из Латвии в Гибралтар с 77 тысячами тонн российского мазута**, в ноябре 2002 года попал в сильный шторм у северо-западных берегов Испании
- В течение **шести дней команда** пыталась спасти судно. Однако 19 ноября оно развалилось на две части и затонуло на большой глубине
- В результате разлива мазута загрязненными оказались **3000 километров** побережья Испании, Португалии и Франции
- Непоправимый урон был нанесен морской флоре и фауне, популяции птиц, экономике и здоровью людей

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Следствие установило, что 13 ноября судно получило в **правом борту пробоину от массивного бревна**, которое незадолго до этого "потерял" проходивший этим же курсом лесовоз
- **Капитан Апостолос Мангурас**, грек по национальности, **подал сигнал SOS и запросил у властей Испании** разрешения войти в один из находившихся поблизости портов, поскольку в непогоду дальнейшее плавание судна становилось опасным

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Но на просьбу капитана последовал категоричный отказ
- Генеральный директор управления торгового флота Испании Хосе Луис Лопес-Сорс и другие чиновники посчитали, что **поврежденное судно представляет опасность для испанских портов**, и приказали танкеру отойти подальше от берега - в открытый океан

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Мангурас в течение суток пытался безуспешно оспорить это решение и переубедить власти. В конце концов он был вынужден исполнить приказ
- Танкер успел отойти от берега лишь **на 250 километров**
- Многие эксперты полагают, что решение испанской стороны заставить судно удалиться от берега было **ошибочным**

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- По оценкам специалистов, из развалившегося танкера в море вылилось не менее 50 тысяч тонн мазута
- В начале января 2003 года гигантское черное пятно приблизилось к испанскому берегу. Первыми его встретили местные рыбаки и производители моллюсков. Они пытались черпать мазут ведрами с лодок и катеров. Но их усилия оказались напрасными
- Скоро побережье покрылось толстым слоем зловонной жижи

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

У экспертов имеются претензии к владельцам танкера и руководству судоверфи. Но их на скамье подсудимых нет

На очистные работы, которые проводились вручную из-за сложного рельефа, была брошена армия. Здесь же несколько месяцев трудились **до 300 тысяч добровольцев** со всех концов Испании - от наследника престола до российских иммигрантов, членов православного прихода в Мадриде. Солидарность с Испанией проявили жители всех западноевропейских стран. **Самый большой отряд добровольцев прибыл из Германии**

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Продолжительность предварительного следствия, как отмечает газета Mundo, объясняется возникшими спорами о виновности испанских властей

К суду привлечены четыре человека:

- Мангурас, которому на тот момент 78 лет и для которого прокуратура требует 12 лет тюрьмы,
- старший помощник, филиппинец Малото,
- механик-грек Аргиропулос
- испанец Лопес-Сорс.

Процесс продлится не менее полугода. В нем задействованы 70 адвокатов защиты и обвинения. Собственным юристом представлена и международная экологическая организация Greenpeace

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- "Не исключено, что на суде встанет вопрос о привлечении к ответственности и других чиновников, а также **американского классификационного общества ABS, выдавшего танкеру сертификат надежности**, в то время как техническое состояние судна оставляло желать лучшего", - заявил DW представитель Greenpeace Армандо Кампос
- Бывшего министра здравоохранения Испании Ане Пастор экологи обвиняют в том, что **она не предупредила спасателей об особой токсичности мазута**, от чего пострадали и некоторые жители побережья

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- **ЕС закрыл порты для однокорпусных танкеров**

С 22 октября 2003 года страны Европейского Союза ввели запрет на вхождение в свои порты однокорпусных танкеров, везущих мазут и тяжелые сорта нефти

К такому решению европейцев подтолкнула цепочка происшествий с устаревшими судами, последним из которых стала катастрофа с танкером Prestige в 2002 году

Транспортные компании считают, что решение ЕС обернется для них потерей доходов на сумму не менее \$4 млрд

ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ

- Решение суда по делу об аварии танкера "Prestige" вынесено:

суд все-таки **признал капитана Мангураса виновным** в "неподчинении приказам во время бедствия", а именно – требованию приказа испанских портовых властей позволить отбуксировать танкер в открытое море, и **приговорил его к девяти месяцам тюремного заключения**, отбывать который он не будет, так как уже отсидел этот срок

Поэтому: трех обвиняемых оправдали, а истинных виновников аварии, вызвавшей одну из крупнейших экологических катастроф, так и не нашли