

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 349.3:368

© Мальцев Виталий Анатольевич

— кандидат юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой административного,
финансового и международного права,
Академия труда и социальных отношений

Особенности правового регулирования страхования на транспорте в Японии

Аннотация. В статье исследуется система правового регулирования и специфика страхования в сфере автомобильного и морского транспорта в Японии. Раскрываются становление и развитие общего и специального страхового законодательства и его принципы. Освещены основные направления реформирования законодательства и показано его влияние на страховой рынок. Исследуются основные положения законов о страховании, касающиеся регламентации отношений, возникающих при страховании на транспорте. Проводится анализ системы государственного регулирования и контроля за страховой деятельностью в Японии. Наиболее подробно раскрываются особенности обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, которые, в первую очередь, заключаются в том, что объектом указанного страхования является исключительно возмещение вреда здоровью и жизни, а материальный ущерб не возмещается. Отмечается специфика условий договора страхования, включающая в себя срок его действия, порядок расчета страховых тарифов, размер страховой премии и др. Указаны современные подходы к порядку заключения договоров страхования, применяемые в Японии, к числу которых относится Интернет-страхование. Раскрывается специфика системы страхования на морском транспорте. Дается характеристика состояния современного рынка транспортного страхования, который объединяет как японские, так и крупные европейские и американские компании. Отдельные аспекты страхования в Японии показаны в сравнении с российским страховым законодательством.

Ключевые слова: страховой рынок; объект страхования; страховой полис; страховой тариф; страховая премия; страховые фонды; морское страхование.

© Vitaliy An. Maltsev

— Candidate of law, docent, head of the department
of administrative, financial and international law,
the Academy of Labour and Social Relations

The peculiarities of the legal regulation of transport insurance in Japan

Abstract. The article examines the system of legal regulation and peculiarities of insurance in the road and sea transport in Japan. There are considered formation and development of general and special insurance legislation and its principles. The article shows the main directions of legislation reforming and its influence on the insurance market. There are analyzed the main provisions of the insurance laws concerning the regulation of relations arising from transport insurance. The author carries out an analysis of the state regulation system and control over insurance activities in Japan. The author thoroughly considers the features of the compulsory insurance of civil liability of vehicle owners, i.e. when this insurance object is compensation for health/life or property damage. The author pays attention on peculiarities of the insurance contract terms, including the term of its validity, the procedure for calculating insurance tariffs, the size of the bonding premium, etc. There are indicated the current approaches to the procedure for signing insurance contracts in Japan, including Internet insurance. The article determines peculiarities of the insurance system in maritime transport. The characteristics of the current state of the transport insurance market, which unites both Japanese and large European and American companies have been given. Some aspects of insurance in Japan have been shown in comparison with Russian insurance legislation.

Keywords: insurance market; insurance object; insurance policy; insurance tariff; bonding premium; insurance funds; marine insurance.

Мощное экономическое развитие в Японии за последние годы существенно повлияло на формирование страхового рынка. В настоящее время японский страховой рынок является одним из крупнейших в мире, уступая только США и Европейскому Союзу. При этом он развивается поступательно, невзирая на периодически возникающие кризисные явления в экономике. Это связано с тем, что японский страховой рынок имеет три отличительные от других развитых стран особенности. Во-первых, его формирование и функционирование осуществлялось длительное время под строгим контролем правительства, что несколько ослабило конкурентоспособность японских страховых корпораций на

мировом рынке. Такая специфика привела к тому, что японские страховые компании являлись в большинстве своем национальными и действовали только на внутреннем рынке. Однако за последние годы произошло переориентирование деятельности японских страховых компаний, которые стали все активнее проникать на территории других стран. Во-вторых, охват всех сфер и отношений по страхованию, в том числе добровольному, законодательством, что практически исключает возникновение каких-либо проблем и нарушений в этой сфере. И наконец, в-третьих, в отличие от других стран в Японии доминирует страхование жизни, что обусловлено целями социально-экономической политики государства.

В данной статье основное внимание будет уделено исследованию второй особенности страхования в Японии — специфике системы правового регулирования страхования в одной из самых высокоразвитых сфер экономики — транспорте.

Необходимо отметить, что правовое регулирование страхования в Японии началось с принятием в 1898 г. Коммерческого кодекса (Законодательство о корпорациях), который содержал нормы и положения о наблюдении и контроле со стороны государственных органов за деятельностью страховщиков [1]. Кроме указанного Кодекса был издан специальный Императорский указ о деятельности иностранных страховщиков на территории Японии и надзоре за ними. В 1939 г. принимается общий Закон «О страховании», который заложил основы организации страхового дела в стране. Затем был принят целый ряд законов, которые регулировали отдельные аспекты страховой деятельности (Закон о рейтинговании страховых организаций, Закон о страховых посредниках, Закон о бизнес-страховании, Закон об иностранных страховщиках). Важным событием стало принятие в 1955 г. Закона об обязательном страховании ответственности владельцев автотранспортных средств (*The Automobile Liability Security Law*). В то же время темпы экономического роста в стране, повышение капитализации и доходности страховых компаний повлекли за собой неоднократный пересмотр положений общего Закона «О страховании». Последние изменения в него были внесены в 1996 г. в рамках реформы страхования, в основу которой были положены следующие принципы:

- усиление конкурентоспособности страховщиков и повышение эффективности страхования за счет уменьшения вмешательства государства в экономику;

- либерализация страхового бизнеса;

- обеспечение равенства и справедливости при осуществлении страховой деятельности [2].

В процессе реформирования системы страхования были отменены жесткое тарифное регулирование и так называемая «конвойная система», при которой правительство устанавливало одинаковые темпы развития

для всех участников страхового рынка. Либерализация страхового бизнеса подстегнула конкуренцию и допустила вхождение на японский рынок иностранных страховых компаний. Вместе с тем изменения в Закон «О страховании» предусматривают дальнейшую регламентацию страхового дела, в частности, осуществление лицензирования каждого вида страхования, введение института страховых брокеров, установление уровня платежеспособности страховщиков, а также необходимость создания специальных страховых гарантийных фондов (наличный депозит или залог ценных бумаг). Также было установлено требование, по которому страховые компании не могут заниматься какой-либо другой деятельностью, кроме страховой. В соответствии с указанным законом страхование делится на два основных вида: страхование жизни и иные виды. При этом страховщикам запрещено проводить операции по этим видам одновременно.

В состав иных видов страхования включаются: страхование убытков (в том числе по ценным бумагам); рисков от несчастных случаев, болезней третьих лиц и ухода за ними; страхование от пожаров; морское страхование; страхование всех видов транспорта; страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств и др.

В рамках проведенной реформы страхования в Японии был принят целый блок законов, регулирующих различные виды страхования, а также внесены изменения в действующие акты, в частности, в Закон о страховании ответственности владельцев автотранспортных средств.

В соответствии с новым Законом «О страховании» основным регулятором этой отрасли по-прежнему выступает премьер-министр Японии. Однако большая часть полномочий по регулированию и контролю за страховой деятельностью передана Агентству финансовых услуг (далее — АФУ). Оно было создано в июле 2000 г. в результате реорганизации Агентства по финансовому контролю. С января 2001 г. АФУ (после завершения реформы) является независимым правительственным органом. При этом государство продолжает осуществлять регламентацию деятельности страховых организаций по отдельным важнейшим аспектам. Так, без согласия министерства финансов страховщики не могут изменять ставки страховых премий, размеры страховых резервов. Разрешение на деятельность страховых брокеров в 1996 г. несколько повлияло на развитие конкуренции на страховом рынке. Однако это не сильно затронуло доходность крупных национальных страховых компаний, которые состоят из большого числа отделений и страховых агентов, число которых в некоторых из них достигает нескольких десятков тысяч [3].

Несмотря на то, что рынок иных видов страхования в Японии занимает более скромное место по сравнению со страхованием жизни (на долю страховых компаний осуществляющих иные виды страхования, приходится около 45% общего объема страховых премий), его значение постепенно возрастает. Это связано с различными факторами,

имеющими важное значение как для граждан, так и для предприятий. К таким факторам следует отнести, в частности, климатические условия (сейсмоактивный район проживания), развитие транспортной сферы, рост владельцев и пользователей различными видами транспорта и др. Считается, что Япония как государство производящее почти 10 мировых автомобильных марок, должно находиться на ведущем месте по числу автомобилей на 1000 человек. Однако на сегодняшний день по этому показателю она занимает только 13-е место в мире (около 600 автомобилей), уступая не только США, Австралии, Канаде, но и Люксембургу, Исландии и Лихтенштейну [4]. Такая ситуация связана с тем, что в Японии очень развитая общественная транспортная сеть, которая позволяет гражданам не иметь личный автомобиль.

Как и в большинстве других стран, в Японии действует автомобильное страхование (в основном добровольное), обязательное страхование автогражданской ответственности, страхование средств железнодорожного и воздушного транспорта, а также морское страхование (страхование судна, страхование грузов, страхование оборудования судна и др.). Введение обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев было обусловлено стремительным ростом автомобильного транспорта в стране, а также необходимостью обеспечения безопасности на дорогах. К моменту принятия в 1955 г. Закона об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (далее — Закон об ОСАГО) количество погибших и пострадавших в результате происшествий на дорогах за год достигло 78 тыс., что стало серьезной социальной проблемой. В то же время вступление в силу Закона об ОСАГО в начале не снизило количество происшествий на автотранспорте (к 1970 г. их количество даже возросло до 100 тыс.) [5]. В связи с этим в указанный Закон были внесены изменения в части повышения страховых взносов и сумм выплат по дорожно-транспортным происшествиям (далее — ДТП), а также более строгой стала административная и уголовная ответственность за совершение правонарушений с использованием транспортных средств. Все это повлияло на снижение количество ДТП.

В настоящее время в Японии зафиксирован один из самых низких в мире показателей числа погибших и пострадавших в результате происшествий на дорогах с участием автомобильного транспорта. Согласно информации Национального полицейского управления в 2017 г. в ДТП на территории страны погибли 3694 человека. Причем, этот показатель планомерно снижается на протяжении последних 13 лет [6]. Для сравнения, по данным ГИБДД, в России за 2017 г. число погибших на дорогах превысило 19 тыс., а всего количество пострадавших составило 215 тыс. человек (при практически одинаковом с Японией общем количестве автотранспортных средств) [7]. Такие показатели связывают с одной из особенностей обязательного страхования гражданской

ответственности владельцев автотранспортных средств в Японии, которая заключается в том, что объектом страхования является исключительно возмещение вреда здоровью и жизни. Материальный ущерб страховая компания не возмещает и все услуги по ремонту автомобиля оплачиваются из собственных средств пострадавшего. Причем, выплаты страховщик обязан произвести всем пострадавшим в ДТП (как со стороны потерпевшего, так и со стороны виновного), кроме виновного водителя, его родственников и собственника автомобиля, которым управлял виновный. То есть, например, если за рулем сидел отец, а сын был пассажиром, и виновным в ДТП признан отец, то в случае получения травм, никто из них не получит страховых выплат [8, с. 58].

Еще одной особенностью страхования автогражданской ответственности в Японии является размер страховых взносов, который устанавливается законом и един для всех, т.е. в отличие от законодательства России и других стран не устанавливаются никакие коэффициенты за мощность автомобиля, стаж водителя, безаварийность и т.д. Поскольку данный вид страхования социально ориентированный, считается, что при расчете тарифов должны соблюдаться три основных принципа: справедливость, недопустимость наживы страховщиками и обеспечение рентабельности страхования. Принцип справедливости заключается в первую очередь в установлении объективной и четко просчитанной тарифной ставки, которая должна учитывать уровень потребительских цен в стране и уровень заработной платы населения. В то же время страховщики не должны наживаться на страховании гражданской ответственности автовладельцев, но и не разоряться на низких тарифах. Хотя по данным крупных японских автостраховщиков, рентабельность операций по ОСАГО составляет всего до 5% общего объема поступлений средств по страхованию [9].

Расчетом обоснования тарифов занимается специализированная коммерческая организация — Рейтинговая организация автомобильного страхования, учрежденная самими страховщиками, где работают свыше 1,5 тыс. человек. В настоящее время Рейтинговая организация автомобильного страхования имеет право рассчитывать «примерный страховой тариф» по рискам обязательного автомобильного страхования и «стандартный страховой тариф» — для добровольного страхования. Таким образом, было отменено ранее действующее обязательное использование тарифных ставок, рассчитанных рейтинговыми организациями, а «примерный страховой тариф» стал ориентиром для Агентства финансовых услуг при анализе деятельности страховых компаний. При этом «стандартный страховой тариф» остается обязательным к применению.

Модели расчетов тарифов ОСАГО в Японии являются коммерческой тайной. В то же время, как утверждают японские страховщики, тарифы рассчитываются довольно справедливо, о чем свидетельствует тот факт,

что они согласовываются с Министерством транспорта и утверждаются Министерством финансов страны. К тому же по запросам страховых компаний рейтинговая организация должна представить экономические обоснования расчета тарифов для различных моделей автомобилей. Все это выдается страховым компаниям в качестве рекомендаций. С учетом полученных сведений, а также уровня собственных расходов и убыточности страховщики решают, какими быть тарифам.

Законодательством Японии не допускается оформление автостраховки на срок менее одного года. В то же время можно заключить договор обязательного страхования автогражданской ответственности на 13, 24, 36 или даже 37 месяцев. Последние изменения в страховом законодательстве Японии предоставили возможность продажи полиса ОСАГО на три года, и они стали активно покупаться владельцами автомобилей. Первоначально при открытии системы ОСАГО страховые суммы, установленные законом, были весьма скромными по сравнению с сегодняшними: 300 тыс. йен при смертельном исходе, 100 тыс. йен при серьезных повреждениях здоровья и 30 тыс. йен при легких. Размеры ответственности страховщика пересматривались неоднократно и в настоящее время составляют 30 млн йен (около 17,5 млн руб.) при смертельном исходе и 40 млн йен (23,3 млн руб.) в случае постоянной утраты трудоспособности [10], что несравнимо с размером выплат по данным случаям по ОСАГО в Российской Федерации.

Конечно, в случае, когда материальный ущерб причинен действиями третьих лиц, потерпевший вправе обратиться за возмещением ущерба в суд. Однако обращение и рассмотрение дел в суде — процедура не быстрая и требующая определенных финансовых затрат, что заставляет владельцев автомобилей быть более дисциплинированными и внимательными на дорогах.

Это связано еще и с тем, что стоимость ежегодного взноса по полису ОСАГО составляет всего 11 тыс. йен (около 98 долл. США). Однако несмотря на его дешевизну, более 70% японских водителей добровольно расширяют пределы своей ответственности по ставкам, в некоторых случаях в пять раз превышающим стоимость указанного полиса. При этом более 80% автовладельцев осуществляют страхование своих автомобилей по имущественным рискам, таким как ущерб, причиненный повреждением, угон и др. [11]

За последнее время в Японии расширилась деятельность Интернет-страховщиков. Преимущество оформления и получения страховки для автовладельцев через серверы таких компаний заключается не только в удобстве, но и простоте оформления документов, а также осуществлении оплаты страхового взноса, которая может быть произведена как с помощью банковской карты, так и с помощью электронных денег. Страховые полисы, предлагаемые страховыми компаниями через Интернет, как правило, дешевле из-за сокращения количества прямых

контактов с клиентами и ограниченного ассортимента продукции.

Для управления автомобилем в Стране восходящего солнца достаточно иметь только полис обязательного страхования автогражданской ответственности. При расчете страховых взносов по нему учитываются уровень потребительских цен и заработной платы населения. Оформить соответствующие документы можно через интернет или в любом офисе одной из многочисленных японских страховых компаний.

В июле 2008 г. были внесены изменения в Закон о страховании ответственности владельцев автотранспортных средств, устанавливающие более высокий размер страховых премий. В итоге в Японии, как и в других экономически развитых странах, появилась конкуренция между предлагаемыми ставками страховых тарифов различных компаний.

Основная прибыль страховщиков формируется от взносов (премий) на страхование автомобилей (добровольное имущественное страхование). Далее по доходности идет обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств и морское страхование. На обязательное страхование автомобилей приходится около 10% всех взносов (это связано с тем, что почти 60% автопарка населения составляют автомобили со сроком эксплуатации более 10 лет, что существенно сказывается на стоимости страховки). Морское страхование обеспечивает поступление всего лишь 4,5% объема всех взносов [12].

Морское страхование и страхование грузов в Японии подразделяется на два основных типа: полис страхования грузов с японскими условиями, написанными на японском языке и подпадающие под юрисдикцию Японии и положения японского законодательства, а также страхование по так называемому «генеральному полису».

Генеральный полис представляет собой договор страхователя со страховщиком, в котором оговаривается страхование всех отправляемых грузов в течение определенного периода времени. При наличии такого договора период страхования начинается с уведомления страховщика об отправке очередной партии груза. В этом случае страховщик экономит накладные расходы, связанные с оформлением договора страхования для каждой отдельной партии груза. При возникновении необходимости допускается прекращение действия генерального полиса до окончания срока его действия, но с предварительным уведомлением об этом [13].

В Японии для страхования грузов по генеральному полису применяется английский полис (так называемый «полис Ллойда»), невзирая на некоторую его архаичность, поскольку применяется уже более 200 лет. Данный полис выдается андеррайтером синдиката корпорации страховщиков «Ллойд» и является одним из наиболее авторитетных документов в международной практике морского страхования. В полисе используются определенные общепринятые (предусмотренные нормами обычного права) формулировки прав и обязанностей сторон,

возникающих в связи с заключением тех или иных договоров страхования в системе корпорации. Коренным отличием «полиса Ллойда» от страхового полиса, выдаваемого каким-либо другим страховщиком, является то, что возникающие по договору страхования разногласия сторон должны быть рассмотрены исключительно в судебном порядке (истец обращается с иском в общий суд (*court of law*) вместо арбитража) [14].

Лидерами отрасли транспортного страхования за последние годы в Японии стали 14 компаний. Наиболее известными из них являются *The Asahi Fire & Marine Insurance Co., Ltd.* (морское страхование и страхование железнодорожного транспорта), *The Fuji Fire & Marine Insurance Co., Ltd.* (морское страхование), *SAISON Automobile and Fire Insurance Co., Ltd.* (страхование автотранспорта), *Mitsui Direct General Insurance Co., Ltd.* (общее прямое страхование), *The Toa Fire & Marine Reinsurance* (перестрахование) и др. В Японии также действует целый ряд крупных зарубежных компаний и их филиалов, которые функционируют в сфере страхования на транспорте. К ним следует отнести: *AEGON Sony Life Insurance Co., Ltd.* (Индия); *AIG Edison Life Insurance Company* (США); *Allianz Life Insurance Japan Ltd.* (ФРГ); *AXA Life Insurance Co., Ltd.* (Франция) и др. [15]

В Японии зарегистрировано около 600 тыс. страховых агентов, которые представляют своих более крупных страховых партнеров, предлагая одни и те же услуги, но часто с каким-то дополнительным сервисом. На их долю приходится до 90% основных продаж страховых услуг. Преимуществом в использовании страхового агента является то, что он может оказать услуги и составить документы также на английском языке, что очень удобно для иностранного клиента. К тому же клиентам предлагается высокий уровень обслуживания и консультации на английском языке. Если клиент стал участником дорожно-транспортного происшествия, агент принимает непосредственное участие, чтобы помочь в составлении отчетов, документации по претензиям и даже по организации необходимых ремонтных работ или замены автомобиля.

Для того чтобы полноценно работать, страховые агентства должны иметь лицензию, поэтому страховщикам услуги таких агентств обходятся дорого. Агентства вынуждены брать высокую комиссию, которая для страховщиков составляет почти 38% всех затрат по иным видам страхования. Для сравнения — в США этот показатель равен 27%. Как указывалось выше, уже более 20 лет в Японии разрешена деятельность страховых брокеров, но до настоящего времени на их долю приходится не более 1% продаж страховых полисов [16].

Следует отметить, что страхование на транспорте в Японии развивается динамично, учитывая изменения в общей системе страхования, и основано на положениях действующих законов и иных нормативных актов. В то же имеются отдельные особенности в системе

правового регулирования страхования транспортных средств и страхования гражданской ответственности их владельцев, к которым можно отнести особые объекты страхования гражданской ответственности (исключительно возмещение вреда здоровью и жизни), объективность установления страховых тарифов и специфика моделей их расчета, согласование страховых тарифов с государственными органами, развитие Интернет-страхования, а также расширение видов страхования на транспорте.

Литература

1. Бизнес в Японии. Японская организация содействия развитию внешней торговли (JETRO) // <https://www.jetro.go.jp> (дата обращения: 21 января 2019 г.).
2. Страхование законодательство зарубежных стран // URL: <http://finlit.online/strahovoe-delo-finansi> (дата обращения: 28 ноября 2017 г.).
3. <https://www.fsa.go.jp> (дата обращения: 18 января 2019 г.).
4. <http://www.oica.net> (дата обращения: 18 января 2019 г.).
5. Баршев, В. Как работает система автомобильного страхования в других странах? // <https://rg.ru> (дата обращения: 20 августа 2017 г.).
6. <https://edo-tokyo.livejournal.com> (дата обращения: 25 ноября 2018 г.)
7. <http://www.1gai.ru/autonews> (дата обращения: 25 ноября 2018 г.).
8. Кузнецова, Н. П. Международный опыт регулирования страховой деятельности / Н. П. Кузнецова, И. С. Меркурьева. — СПб. : Питер, 2006.
9. All countries compared for Transport > Road > Motor vehicles per 1000 people. // www.nationmaster.com (дата обращения: 22 декабря 2018 г.).
10. Ленин, А. Жизни людей под охраной закона (Токио) // <https://rg.ru> (дата обращения: 18 марта 2018 г.)
11. Гурулева, А. С. Страховой рынок Японии / О. С. Гурулева, М. В. Дугарова, Е. А. Яковенко // Молодой ученый. — 2018. — № 2. — С. 175.
12. URL: bestlifeinsurers.com/life-insurance-companies/japan (дата обращения: 12 ноября 2018 г.).
13. Страхование законодательство зарубежных стран // URL: <http://finlit.online> (дата обращения: 28 ноября 2017 г.).
14. Ассоциация страховых компаний Японии // URL: <http://www.seiho.or.jp/english> (дата обращения: 28 ноября 2017 г.).
15. Страховые компании Японии // <http://www.webecompu.ru> (дата обращения: 25 января 2019 г.).
16. Ассоциация страховых компаний Японии // URL: <http://www.seiho.or.jp/english> (дата обращения: 28 ноября 2017 г.).

References

1. Biznes v Yaponii. Yaponskaya organizatsiya sodeystviya razvitiyu vneshney trgovli (JETRO) [Business in Japan. Japanese Organization for the Promotion of Foreign Trade (JETRO)] // <https://www.jetro.go.jp> (data obrashcheniya: 21 yanvaryaya 2019 g.).
2. Strakhovoye zakonodatel'stvo zarubezhnykh stran [Insurance laws of foreign countries] // URL: <http://finlit.online/strahovoe-delo-finansi> (data obrashcheniya: 28 noyabrya 2017 g.).
3. <https://www.fsa.go.jp> (data obrashcheniya: 18 yanvaryaya 2019 g.).

4. <http://www.oica.net> (data obrashcheniya: 18 yanvarya 2019 g.).
5. Barshev, V. Kak rabotayet sistema avtomobil'nogo strakhovaniya v drugikh stranakh? [How does the car insurance system work in other countries?]/ <https://rg.ru> (data obrashcheniya: 20 avgusta 2017 g.).
6. <https://edo-tokyo.livejournal.com> (data obrashcheniya: 25 noyabrya 2018 g.)
7. <http://www.1gai.ru/autonews> (data obrashcheniya: 25 noyabrya 2018 g.).
8. Kuznetsova, N. P. Mezhdunarodnyy opyt regulirovaniya strakhovoy deyatel'nosti [International experience in the regulation of insurance activity]/ N. P. Kuznetsova, I. S. Merkur'yeva. — SPb. : Piter, 2006.
9. All countries compared for Transport > Road > Motor vehicles per 1000 people. // www.nationmaster.com (data obrashcheniya: 22 dekabrya 2018 g.).
10. Lenin, A. Zhizni lyudey pod okhranoy zakona (Tokio) [Life of people under the protection of the law (Tokyo)]// <https://rg.ru> (data obrashcheniya: 18 marta 2018 g.)
11. Guruleva, A. S. Strakhovoy rynek Yaponii [The Japanese Insurance Market]/ O. S. Guruleva, M. V. Dugarova, Ye. A. Yakovenko // Molodoy uchenyy. — 2018. — № 2. — S. 175.
12. URL: bestlifeinsurers.com/life-insurance-companies/japan (data obrashcheniya: 12 noyabrya 2018 g.).
13. Strakhovoye zakonodatel'stvo zarubezhnykh stran [Insurance laws of foreign countries]// URL: <http://finlit.online> (data obrashcheniya: 28 noyabrya 2017 g.).
14. Assotsiatsiya strakhovykh kompaniy Yaponii [Association of Insurance Companies of Japan]// URL: <http://www.seiho.or.jp/english> (data obrashcheniya: 28 noyabrya 2017 g.).
15. Strakhovyye kompanii Yaponii [Japanese insurance companies]// <http://www.webeconomy.ru> (data obrashcheniya: 25 yanvarya 2019 g.).
16. Assotsiatsiya strakhovykh kompaniy Yaponii [Association of Insurance Companies of Japan]// URL: <http://www.seiho.or.jp/english> (data obrashcheniya: 28 noyabrya 2017 g.).