

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 368.1

© Мальцев Виталий Анатольевич

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

Особенности правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Бразилии

Аннотация. В статье исследуются особенности системы правового регулирования страхования транспортных средств и страхования гражданской ответственности их владельцев в Бразилии. Показан процесс формирования страхового законодательства в этой сфере. Анализируются положения законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих объекты, условия и правила страхования на транспорте. Выделены специфические черты страхового законодательства, которые ярко проявляются в сфере страхования на транспорте. Рассмотрены вопросы государственного регулирования и контроля в сфере страхования транспортных средств, а также изменения, произошедшие в этой сфере за последнее время. Определены особенности страхового рынка Бразилии, в котором транспортное страхование занимает одно из ведущих мест. Дается характеристика национальной системы частного страхования, которая стала одним из приоритетных направлений в страховой сфере. Раскрыты функции и полномочия специальных органов надзора и регулирования страхового рынка. Делается вывод о том, что система правового регулирования и контроля в сфере страхования в Бразилии включает в себя сочетание государственного и частного управления. В связи с тем, что страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев не является специальным видом, а отнесено к общему страхованию, в статье освещены их особенности и специфика правоотношений. Исследуются основные правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. При этом указываются особенности в порядке заключения договора страхования, его условиях, а также в действующих правилах данного вида страхования. Отмечены существенные отличия в вопросах распределения страховых

премий и возмещения ущерба при наступлении страховых случаев. Рассмотрен порядок страховых выплат и указаны документы, необходимые для их получения. Указаны особенности применения мер ответственности как для страховых компаний, так и в отношении их руководителей, применяемых за нарушения правил страховой деятельности. По отдельным аспектам исследования дается сравнение положений страхового законодательства Бразилии с нормами российского законодательства, регулирующего страхование на транспорте.

Ключевые слова: страхование; договор страхования; страховщик; правила страхования; страховой полис; страховые документы; страховые взносы; страховой случай.

© Vitaliy An. Maltsev

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

Characteristics of the legal regulation of a vehicle insurance and a civil liability insurance of their owners in Brazil

Abstract. The current paper has studied the characteristics of legal regulation of a vehicle insurance and a liability insurance of their owners in Brazil. There has been shown a process of insurance legislation formation in this area. There have been analyzed the provisions of legislative and other regulatory legal acts governing the objects, conditions and rules of transport insurance. There have been established the specific features of insurance legislation, which are clearly manifested in the field of transport insurance. There have been considered the issues of state regulation and control in the field of a vehicle insurance, as well as changes recently occurred in this area. There have been determined the features of the Brazilian insurance market, where transport insurance occupies one of the main places.

There has been given a characteristic of the national private insurance system, which has become one of the priority areas in the insurance sector. There have been disclosed functions and powers of special bodies of supervision and regulation of the insurance market. It has been concluded that the system of legal regulation and control in the insurance industry in Brazil includes a combination of public and private management. Due to the fact that a vehicle insurance and a civil liability insurance of their owners is not a special type, but referred to as general insurance, the current paper has highlighted their features and specifics of their legal relations. There have been studied basic legal aspects of compulsory civil liability insurance of vehicle owners. In this case, there have been indicated the features in the procedure for the

singing of an insurance agreement, its conditions, as well as the current rules of this type of insurance. There have been noted the significant differences in distribution of insurance premiums and compensation for damage occurred in the framework of insured events. There has been considered the procedure for insurance premiums and the documents required for getting insurance money paid. There have been indicated the features of liability measures applied both for insurance companies, and for their leaders for violations of insurance rules. There has been made a comparison of the provisions of Brazilian insurance legislation with the norms of Russian legislation governing transport insurance.

Keywords: insurance; insurance contract/agreement; insurer; insurance rules; insurance policy; insurance documents; insurance premiums; insurance case.

Развитие страхования на транспорте в Бразилии началось еще в начале XIX в. с открытием портов международной торговли и необходимостью страхования морских судов и грузов. Поэтому одним из первых ее видов стало морское страхование. Впоследствии получили распространение автомобильное и железнодорожное страхование. В настоящее время наряду с морским страхованием в большей степени развивается страхование на автомобильном транспорте, поскольку сеть автомобильных дорог в стране в значительной степени превосходит железнодорожные магистрали и воздушный транспорт. Так, к 2019 г. протяженность железных дорог в Бразилии составила чуть более 28,5 тыс. км, а автомобильных дорог — 1 580 964 км, из которых 212 798 км (13,5%) имеют асфальтовое покрытие, а остальные — грунтовое [<http://www.transportes.gov.br> (дата обращения: 17 января 2020 г.)].

До середины XIX в. страхование в Бразилии регулировалось актами гражданского законодательства Португалии. После освобождения от колониального господства в стране постепенно стала формироваться своя нормативная база. Так, еще в 1850 г. вступил в силу Коммерческий (Торговый) кодекс Бразилии, в котором были предусмотрены нормы, регулирующие как морское страхование, так и страхование имущества, которое находится на земле. В дальнейшем страховое законодательство существенно развивалось и охватывало все больше объектов, в том числе и в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры.

Длительное время страховой рынок Бразилии испытывал на себе сильное давление со стороны государственных органов, которые вводили ограничения или запреты на создание новых страховых компаний, регламентировали правила страхования. К сфере государственного регулирования относилось установление единых условий договоров, общих расчетов страховых тарифов, утверждение программ перестрахования (с приоритетом государственного перестраховщика), определение расчетов процентов по страховым услугам и т.п. Такое

вмешательство в деятельность страховщиков приводило к банкротству частных страховых компаний или во многом мешало их деятельности и развитию.

В последние годы ситуация на страховом рынке Бразилии стала меняться. Государственные монополии в области страхования и перестрахования постепенно сокращались, страховщикам представилась значительная свобода в выборе тарифов, видов услуг, условий договоров страхования. Кроме того, стабилизация экономики в совокупности с экономическим ростом, снижающейся инфляцией, а также осуществление приватизации предприятий государственного сектора и развитие транспортной сети способствовали росту спроса на негосударственное страхование [1].

В настоящее время в Бразилии наряду с морским страхованием развивается страхование автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта, а также гражданской ответственности их владельцев. Особенно широко применяется страхование автомобилей [<http://www.worldbank.org/indicato> (дата обращения: 28 августа 2019 г.)]. В Бразилии на 1000 человек населения приходится чуть более 250 автомобилей, и по этому показателю она входит в лидирующую группу стран Латинской Америки (уступая только Аргентине — 358, Тринидаду и Тобаго — 351 и Суринаму — 280 автомобилей), поэтому страхование автотранспортных средств и гражданской ответственности их владельцев являются наиболее распространенными видами имущественного страхования [<https://www.itf-oecd.org/key-transport-statistics-2019-2018-data> (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)].

С вступлением в силу в 1969 г. Декрета-закона № 73 была сформирована национальная система частного страхования, но которая продолжала функционировать под контролем государства. Этим Декретом был создан специальный орган надзора и регулирования страхового рынка Бразилии (*SUSEP*), который входил в структуру Министерства финансов страны. К его полномочиям были отнесены: выдача лицензии страховщикам, перестраховщикам и страховым брокерам; осуществление регулирования и надзора за страховыми операциями; выдача разрешения на новые страховые услуги и принятие мер к нарушителям страхового законодательства [<http://brasil.gov.br> (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)]. Кроме этого он осуществлял проверку и одобрение страховых бизнес-планов, которые были представлены на рынке, а также осуществление аккредитации и контроля за деятельностью страховых маклеров. Впоследствии этот орган был преобразован в Федеральное агентство частного страхования с той же аббревиатурой (*SUSEP*) и с несколько расширенными полномочиями [<http://www.susep.gov.br> (дата обращения: 23 января 2020 г.)].

В систему регулирования и контроля за негосударственной страховой деятельностью в Бразилии входят и другие органы управления. Основным

органом стал Национальный Совет частного страхования (*The National Private Insurance Council, CNSP*), который ответственен за определение руководящих принципов, условий и правил для частного страхования. В его функции также входят выбор направлений развития в области страхования, нормативное регулирование отдельных вопросов обязательного страхования, установление пределов (объемов) страховых операций и осуществление контроля за деятельностью частных страховых компаний в Бразилии [<http://brasil.gov.br> (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)]. Президентом *CNSP* является Министр финансов. В указанный Совет также входят представители Министерства юстиции, Министерства социального обеспечения, Федерального агентства частного страхования (*SUSEP*), Центрального банка Бразилии (*Banco central do Brasil*) и Комиссии по ценным бумагам (*CVM*).

Существенные изменения произошли за последнее время в сфере перестрахования. С момента введения (в 1939 г.) перестрахование в Бразилии было исключительно прерогативой правительства и осуществлялось Бразильским обществом перестрахования («*IRB Brazil Re*»). Оно было организовано как товарищество на правах равной собственности между федеральным правительством и страховыми компаниями. Его создание было, прежде всего, нацелено на поддержание и развитие национальных страховых компаний, снижение оттока из страны иностранной валюты. К функциям «*IRB Brazil Re*» было также отнесено регулирование сострахования и операций ретроцессии (передача рисков в перестраховании от одного перестраховщика другому). Однако в январе 2007 г. на законодательном уровне была устранена государственная монополия на рынке перестрахования. Нормативное регламентация перестрахования, сострахования, сделок ретроцессии стало основной задачей Национального Совета частного страхования (*CNSP*). Таким образом, система правового регулирования и контроля в сфере страхования в Бразилии включает в себя сочетание государственного и частного управления, что в нынешних условиях следует признать наиболее рациональным и эффективным подходом.

Бразильский страховой рынок включает в себя общее страхование, индивидуальное страхование (особенно страхование жизни и здоровья), частные открытые планы пенсий и ценные бумаги капитализации, и в совокупности составляет приблизительно 3% валового внутреннего продукта страны. При сравнении с другими странами Южной Америки, в которых аналогичные показатели достигают от 6% до 7% валового внутреннего продукта, бразильский рынок явно отстает. Это объясняется тем, что для Бразилии характерен значительный объем личного страхования. Хотя по общему объему бразильский страховой рынок является одним из крупнейших в южно-американском регионе. По оценкам финансовых аналитиков, валовая прибыль страховых компаний ежегодно достигает порядка 70 млрд долл. США, при этом объем активов

перестраховочного рынка составляет около 3,5 млрд долл. США, что для Бразилии является высоким показателем. В то же время предпринимаются попытки увеличить общий объем страхового рынка страны, среди которых основными являются следующие направления:

- сокращение государственной монополии на операции по перестрахованию (что в настоящий момент уже практически сделано);
- снижение налогообложения на определенные виды страхования, особенно на страхование жизни;
- развитие транспортного страхования и увеличение видов страховых услуг [<http://www.russobras.ru> (дата обращения: 1 февраля 2019 г.)].

Следует заметить, что в отличие от некоторых стран с федеративным устройством (США, Австралия) в Бразилии страховое законодательство является в большей степени прерогативой государства. Власти штатов (субъекты Федеративной Республики Бразилия) существенно ограничены в сфере страхования и имеют право устанавливать лишь отдельные положения, которые определены федеральным законодательством, т.е. в этом вопросе имеется определенное сходство с системой страхового законодательства России.

Страховые компании в Бразилии работают наиболее усиленно в области рисков собственности и гражданской ответственности. В этих сферах основными проданными пакетами услуг являются автомобильные страховки, формирующие более чем одну треть всего объема страховых взносов. Вторым по сборам страховой премии является страхование ответственности автовладельцев, которое является в соответствии со страховым законодательством обязательным по всей стране. Существует также и добровольное страхование транспортных средств. Однако оно не пользуется большой популярностью даже у владельцев автомобилей из-за довольно высокой стоимости. В то же время в отличие от других латиноамериканских стран в Бразилии страховщикам разрешено одновременное страхование жизни и других видов рисков, не связанных с жизнью, в том числе транспортное страхование и страхование гражданской ответственности.

Особенностью страхового законодательства Бразилии является установление требований к платежеспособности страховщиков, которые определяются специальными формулами, основанными на соотношении объемов собранных страховых премий и чистых активов. Для бразильских страховых компаний установлено, что чистые активы должны составлять более чем 20% от среднего объема собранных премий за прошедшие три года деятельности. Минимальный капитал, необходимый для страхования компаний, занимающихся страхованием, не связанным со страхованием жизни, в том числе страхованием транспортных средств и гражданской ответственностью необходимый для осуществления деятельности в Бразилии, состоит из неизменной части уставного капитала, необходимой для получения разрешения на осуществление страховой деятельности и

изменяемой (резервной) части, необходимой для работы на определенной территории Бразилии. Так, для страховых компаний, получивших разрешение осуществлять деятельность в области, не связанной со страхованием жизни, и функционирующих на территории Бразилии, минимальный капитал должен составлять не менее 7,2 млн реалов (1,8 млн долл. США). При этом сумма неизменного, базового минимального капитала, требуемого для получения разрешения на занятие страховой деятельностью, не связанной со страхованием жизни (страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев) должен составлять 1,2 млн реалов (около 300 тыс. долл. США). Сумма изменяемой части требуемого минимального капитала зависит от штата Бразилии, на территории которого страховая компания работает или собирается работать, и может колебаться в пределах от 30 до 70% от размера базового минимального капитала. Выполнение указанных требований является основанием для получения не только лицензии, но и разрешений для осуществления дополнительных видов страхования, которые в последнее время стали широко применяться, в том числе в сфере транспортного страхования [2].

Еще одной особенностью страховой деятельности в Бразилии, в отличие от других латиноамериканских стран, является разрешение для страховых компаний одновременного страхования жизни и других рисков, не связанных с жизнью. То есть страховщики могут осуществлять все виды страхования, в том числе страхование любых транспортных средств и страхование гражданской ответственности их владельцев. К тому же в структуре Национального совета частного страхования (*CNSP*) действует специальный Консультативный комитет, занимающийся вопросами страхования на транспорте, в полномочия которого входит разработка и регламентация правил и условий страхования, а также рекомендации по актуарным расчетам страховых тарифов, страховых сумм и иным аспектам.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) осуществляется на основе договора страховщика и страхователя, с выдачей полиса обязательного страхования, который призван, в первую очередь, обеспечить защитой потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП), произошедших на территории страны, будь то пешеходы, пассажиры, водители и другие лица. Также указанным полисом страхуется имущественный ущерб, который может быть причинен в результате ДТП. *DPVAT* гарантирует возмещение ущерба в случае смерти и постоянной инвалидности, а также возмещение расходов на медицинское обслуживание и оплату больничных, но при этом страховщик имеет право проверки этих расходов. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств охватывает следующие категории транспортных средств:

категория 1 — автомобили частных лиц;

категория 2 — такси, аренда автомобилей, в том числе автомобили, используемые для обучения вождения;

категория 3 — автобусы, микроавтобусы и маршрутки (городские, междугородные, сельские и межгосударственные);

категория 4 — микроавтобусы с местами не более 10 пассажиров и автобусы, микроавтобусы с такой же вместимостью (городские, междугородные, сельские и межгосударственные);

категория 8 — мопеды;

категория 9 — мотоциклы, скутеры и подобные средства передвижения;

категория 10 — грузовики, камневозы (грузоподъемностью до 1,5 т), машины и оборудование для земляных работ и другие грузовые транспортные средства [<http://brasil.gov.br> (дата обращения: 18 января 2020 г.)].

В соответствии с законодательством для осуществления обязательного и добровольного страхования транспортного средства и страхования гражданской ответственности его владельца необходимо представить в страховую компанию свидетельство о регистрации и лицензию транспортного средства (*CRLV*), действующие на текущий год, а также страховой полис за предыдущий год. Представление лицензии обязательно для всех транспортных средств, которые имеют собственный двигатель и работают на земле или асфальте. Необходимо отметить, что в Российской Федерации такое требование отсутствует. В нашей стране обязательное лицензирование осуществляется в отношении деятельности организаций, связанных с перевозкой грузов и пассажиров [<http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 1 марта 2019 г.)].

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) не покрывает случаи, связанные с ДТП без пострадавших, травмами, которые были получены на дороге и были вызваны не ДТП и травмами, полученными в результате ДТП за пределами национальной территории. Аварии с участием транспортных средств, которые зарегистрированы за рубежом, и их владельцем, которым является иностранное лицо, не подпадают под указанное страхование. Однако иностранное лицо может на территории Бразилии в добровольном порядке застраховать свою гражданскую ответственность. Если же иностранное лицо временно (более одного года) или постоянно осуществляет какой-либо вид деятельности, связанный с использованием транспортных средств, то оно подпадает под страхование *DPVAT*.

В Бразилии страховые премии, как и во многих других странах, уплачиваются при заключении договора страхования, но при этом могут быть выплачены в рассрочку (до семи оплат в течение действия договора). Некоторые страховщики в договорах указывают размер страховых премий и страховые суммы в иностранной валюте (как правило, в долларах США).

Это позволяет стабилизировать выплаты и защитить их от инфляционных процессов. Размеры страховых премий в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств устанавливаются страховщиком в соответствии с положениями Закона № 11.945 (2009 г.) и постановления Национального совета частного страхования № 215 (2010 г.). Их размер зависит от вида транспортного средства, его мощности, водительского стажа, а также наличия или отсутствия совершения владельцем ДТП. На размер страховой премии оказывает влияние и территория эксплуатации транспортного средства (город, сельская местность и т.п.).

В Бразилии размер совокупной страховой премии в год составляет около 50 млрд долл. США (15-е место в мире), но на человека приходится чуть более 250 долл. США (49-е место в мире). При этом, как указывалось выше, на долю обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и обязательного страхованию транспортного средства (поездов, морских судов, самолетов гражданской авиации и др.) приходится более 30% от общей суммы уплаченных страховых премий.

Интересным представляется распределение премий, поступающих от обязательного страхования гражданской ответственности и обязательного страхования транспортных средств. Из общей суммы премий 50% поступают в фонд Национального совета частного страхования, из которых 45% отчисляются на ремонт и модернизацию дорог, а 5% направляются на финансирование специальной программы по профилактике ДТП. Остальные 50% премий направляются на выплату страховых возмещений, оплату административных и операционных расходов [<http://brasil.gov.br> (дата обращения: 11 ноября 2019 г.)].

Каждый страховщик устанавливает свою процедуру урегулирования убытков по обязательному страхованию гражданской ответственности, но при этом она должна соответствовать общим правилам, определенным законодательством страны. В рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) осуществляется возмещение медицинских расходов пострадавшему (*DAMS*), которое является как бы одним из составных его элементов. Право на возмещение медицинских расходов имеет лицо, которое пострадало в результате ДТП и оплатило оказанные медицинские услуги по неотложной помощи, по оказанию услуг (в том числе консультации) врача, а также по проведению медицинской экспертизы и приобретению лекарственных препаратов.

В случае смерти, постоянной инвалидности, полученных в результате ДТП, полного или частичного возмещения расходов на медицинское обслуживание, в том числе в сети частных лечебных учреждений, страховые выплаты осуществляются в следующих размерах: в случаях смерти — 13 500 бразильских реалов (около 3300 долл. США); в случае

постоянной инвалидности — до 13 500 бразильских реалов, в зависимости от интенсивности лечения и сроков восстановления пострадавшего, на основе специальной таблицы, установленной в Законе. При получении вреда здоровью при ДТП, не вызвавшего инвалидность, расходы на медицинское обслуживание и больничные выплачиваются в размере до 2700 бразильских реалов (659 долл. США), с учетом назначения расходов, их квалификационного характера и других факторов.

В законодательстве Бразилии определен срок исчисления и уплаты страховой суммы. Так, в случаях смерти или получения постоянной инвалидности он равен трем годам, исчисляемым от даты наступления смерти или даты установления инвалидности. Срок исчисления выплат на возмещение медицинских расходов также равен трем годам, начиная с даты ДТП [2].

Необходимо отметить, бразильское страховое законодательство строго регламентирует порядок получения страховой выплаты. Основанием для ее получения является предоставление строго установленных документов. К ним относится так называемый акт «*declaratório*», т.е. документ, выданный официальным органом (дорожной полицией), который доказывает существование аварии, обстоятельства ее совершения, участие виновного лица и наличие жертв (пострадавших). Этот документ не только регистрирует ДТП, но и устанавливает точное время его совершения и последствия, связанные с ущербом. В то же время размер ущерба в нем не определяется, а указываются только повреждения и факт причинения вреда жизни и здоровью. Поэтому настоятельно рекомендуется даже при незначительных авариях вызывать работников дорожной полиции для составления этого документа.

Еще одним обязательным документом, необходимым для предоставления в страховую компанию, является запись «первого звонка», т.е. фиксация звонка о ДТП в медицинское учреждение. В нем указывается время поступившего звонка, лицо которое сообщило об аварии, описание телесных повреждений потерпевших и какая им была оказана помощь [<http://dpvatbrasil.com.br/dpvatBrasil> (дата обращения: 14 февраля 2019 г.)]. Такая запись может быть предоставлена как на бумажном носителе, так и на звуковоспроизводящем устройстве. Как правило, страховые компании или суды (если дело рассматривается в судебном порядке) запрашивают запись «первого звонка» в обеих формах. В случае причинения ущерба здоровью при ДТП также предоставляется бюллетень с описанием проводимого лечения, подписанный лечащим врачом. Эти документы также необходимы для возмещения медицинских расходов по страхованию *DAMS*.

После представления всей необходимой документации выплата страхового возмещения производится страховщиком на расчетный или сберегательный счет пострадавших или их бенефициаров в срок до 30 календарных дней.

В Бразилии большинство договоров страхования, особенно по страхованию транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, осуществляется страховыми агентами и страховыми брокерами. Это более удобный способ заключения договора, так как не во всех населенных пунктах страны имеются офисы страховых компаний или их филиалов. Однако страховым законодательством устанавливаются максимальные допустимые проценты комиссионных вознаграждений как для брокеров, так и для агентов, которые зависят от размера страховой суммы. К наиболее распространенным страховым случаям по договору страхования транспортного средства отнесены повреждения, вызванные столкновением, пожар, угон (кража), наводнение, падение предметов и иных объектов, а также повреждение шин и нанесение живописи [<http://sulamericasaudes.com.br> (дата обращения: 10 января 2020 г.)].

Законодательством Бразилии устанавливаются меры ответственности за нарушения правил страховой деятельности. При этом происходит сочетание мер административной ответственности и ответственности, предусмотренной страховым законодательством. Так, за нарушение норм страхового законодательства, регулирующих деятельность страховых, перестраховочных компаний, а также требований к капитализации страховщиков государственными контролирующими органами могут быть применены следующие санкции:

- предупреждение;
- приостановление деятельности;
- штраф;
- запрет на осуществление одного или нескольких видов страхования.

Приостановление деятельности страховых компаний может быть осуществлено на срок до 180 дней, штрафы определены в размере от 10 тыс. до 1 млн долл. США в зависимости от вида нарушений. Следует признать, что такие повышенные штрафные санкции (особенно штрафы) заставляют руководителей страховых компаний соблюдать требования законодательства и более внимательно относиться к запросам страхователей, так как любая жалоба, поданная на страховщика, может привести к серьезным административным и финансовым последствиям. К тому же для должностных лиц страховых компаний, по вине которых были допущены грубые нарушения, устанавливается такая мера ответственности, как запрет на срок от 2 до 10 лет занимать должности или осуществлять функции в системе государственной службы, на государственных предприятиях, в государственных пенсионных фондах, акционерных обществах и их филиалах, иных финансовых учреждениях, а также в других страховых или перестраховочных компаниях [<http://brasil.gov.br> (дата обращения: 11 ноября 2019 г.)].

В настоящее время в Бразилии действуют более 150 страховых компаний, осуществляющих страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, почти 2 тыс. операторов

компаний, а также более 65 тыс. страховых брокеров и страховых агентов. Открытие в 1996 г. страхового рынка для иностранных участников сделало возможным участие иностранного капитала и привело к возникновению новых видов услуг, получению современных технологий и знаний, которые помогли развитию отрасли и особенно транспортному страхованию. На сегодняшний день иностранный капитал составляет примерно 35% общего объема рынка транспортного страхования Бразилии, значительное место в нем стали занимать такие крупнейшие страховщики, как *AIG* (США), *Allainz* (ФРГ), *Generali* (Италия), *ING* (Нидерланды), *Zurich* (Швейцария) [<https://www.tudosobreseguros.org.br> (дата обращения: 21 января 2020 г.)].

Литература

1. Орлова, П. А. Страхование в странах БРИК // Управление персоналом. — 2011. — № 2.
2. Bruno Balduccini, Diógenes Gonçalves. The Insurance and Reinsurance Law Review. Brazil — Edition 7. — April 2019.

References

1. Orlova, P. A. Strakhovaniye v stranakh BRIK [Insurance in the BRIC countries]// Upravleniye personalom. — 2011. — № 2.
2. Bruno Balduccini, Diógenes Gonçalves. The Insurance and Reinsurance Law Review. Brazil — Edition 7. — April 2019.