



**Юлия
Вашугина,**
*генеральный дирек-
тор, страховой бро-
кер ООО «Юна»*

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРОВ-НЕРЕЗИДЕНТОВ: НЕВОЗМОЖНОЕ — ВОЗМОЖНО?

Говорить о том, насколько важно страховать ответственность экспедитора, сегодня уже не надо – все участники грузоперевозок это отлично понимают. Страховщики в свою очередь успешно им занимаются. Поэтому в данной статье хотелось бы коснуться этой темы не во всей ее широте, а остановиться на очень узком аспекте, а именно — на страховании ответственности экспедиторов-нерезидентов.

Нерезидент желает застраховаться

Что послужило импульсом к тому, чтобы данная тема была мною озвучена? Не так давно к нам обратился клиент с не-

стандартной ситуацией. Заключалась она в следующем.

Иностранной экспедиторской компании требовалось застраховать свою ответственность в рамках коносамент, поскольку наличие полиса было необ-

ходимым условием транспортировки груза. Сам груз, стоимостью в несколько миллионов долларов, был застрахован и следовал из Китая в Швецию. Компания-экспедитор зарегистрирована в Великобритании, а ее сотрудники являются гражданами России. Компания-субэкспедитор, осуществлявшая перевозку, также была иностранной (являлась резидентом Швеции).

По условиям контракта страхование ответственности должно было осуществляться в Швеции, однако шведские страховые компании нести ответственность отказались. Такое иногда встречается, причем, иностранный страховщик не всегда объясняет причину отказа. Но, исходя из практики, мы понимаем, что это обычно вызвано очень высокой суммой ответственности. В связи с этим клиент решил обратиться к российским страховщикам. Сначала он отправил запрос в одну из страховых компаний с иностранным капиталом, но получил там отказ. Объясняя причину отказа, страховщик сообщил, что страхование не может быть осуществлено из-за отсутствия российского интереса.

В результате дальнейшего поиска нам все же удалось найти компанию, одну из лидирующих на российском страховом рынке, которая согласилась принять данный риск на страхование. Так значит, такое страхование возможно?

Замечу, что такой запрос – не единственный в нашей практике, однако первый, нашедший свое успешное разрешение. Например, похожий случай имел место тремя годами ранее, когда страхование ответственности экспедитора/перевозчика во многих компаниях вообще стояло под вопросом. Тогда в одну из компаний, которая очень успешно занималась международными перевозками, поступил запрос о страховании ответственности перевозчика при перевозке грузов из Западной Европы в Иран. Конечно, страховщик такой риск не принял и, кроме того, даже отказался страховать непосредственно сам груз. Тот отказ был мотивирован теми же доводами – «российский интерес здесь не затрагивается».

Вопросы и ответы

Описанные ситуации наводят на вопросы, далеко не всегда имеющие однозначные отве-



ты. Насколько страхование ответственности экспедитора-нерезидента является выгодным для участников договора страхования? Нужен ли такой риск самой страховой компании, и имеет ли право она принимать подобные риски на страхование? Чем в данном случае рискует российский страховщик, и оправданны ли эти риски?

Первый вопрос, по всей видимости, пока остается без ответа, поскольку на российском рынке достаточной практики страхования экспедиторов-нерезидентов еще не сложилось. И, соответственно, говорить о целесообразности данного вида было бы преждевременно.

Размышлениями над остальными вопросами хотелось бы поделиться.

Итак, принимать риски с точки зрения географического расположения страхователя СК имеет право. Никаких ограничений на это в российском законодательстве не существует. Нести ответственность по договору страхования все рав-

но будет по законам нашего государства.

В общем случае особой разницы при страховании ответственности экспедиторов при международных и внутренних перевозках нет. Но есть различия в законодательных базах, которые необходимо учитывать в договорах. При международных перевозках перевозчик/экспедитор несет ответственность за сохранность груза без каких-либо исключений, при этом его имущественная ответственность ограничена исходя из веса груза (по Женевской конвенции). По российскому законодательству экспедитор может доказать, что его ответственность за повреждение или гибель груза не наступила, но его имущественная ответственность никак не ограничена.

То, что страховщик действует на основании законов РФ в части заключения договора и урегулирования убытка – это факт. Тем не менее, ограничиться только российскими законодательными нормами здесь не получится – страховой компании придется опираться на международные нормы: правила FIATA (FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services),



Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ-CMR), Европейское Соглашение о режиме труда и отдыха водителей (АЕТР), Таможенную Конвенцию МДП и другие правовые акты.

Заключая подобные договоры, российский страховщик не рискует практически ничем — за исключением трудностей, которые могут возникнуть в процессе урегулирования убытков и оценки риска. Если риск недооценить, то страховщик будет иметь так называемое «недополучение премии» за несение огромной ответственности по факту. Поэтому до заключения договора все эти моменты нужно тщательно проанализировать, и если риски не такие большие, как казалось на первый взгляд, то во всем остальном страхование ответственности экспедиторов-нерезидентов сводится к минимуму.

Наверное, не надо напоминать, что транспортные документы/коносамент, которые будут составлены на иностранном языке, следует тоже внимательно изучить. Правда, здесь страхователь находится в еще меньшей безопасности, поскольку в силу расхождений в норма-

тивных законодательных базах, наборе документов, самой экспертизе и т.п. могут возникнуть большие проблемы, и возмещение может быть или не выплачено совсем, или сильно затянулось. Кроме того, у страхователя есть риск того, что, действуя по законам Российской Федерации, страховщик всегда сможет найти причины для невыплаты возмещения. Возможно, это звучит не особенно вежливо по отношению к страховщикам, но в реальности, такие случаи бывают.

Конечно, принимая риск на страхование, андеррайтер должен оценить его с учетом всех возможных факторов. Но даже он не сможет сказать с полной уверенностью, как и в какие сроки будет происходить процесс урегулирования убытка. А это, опять же, риски в большей степени для страхователя, чем для страховщика.

Сотрудничество с иностранными экспедиторами будет более широким

Сейчас, когда российские страховщики выросли в плане профессионального подхода и стали более лояльными в вопросах ведения бизнеса, запросы от иностранных экспе-



диторов стали поступать все чаще. В основном такие запросы касаются страхования грузов, но, похоже, что и страхование ответственности зарубежных экспедиторов как общепринятая практика тоже не за горами – тем более что прецеденты уже созданы, а причины обращения иностранцев к нашим страховщикам налицо. Во-первых, это непринятие рисков зарубежной стороной – зачастую без объяснения причин, что оставляет страхователя один на один со своими рисками и создает поле возможностей для российских компаний. Во-вторых, это приемлемая ценовая политика в российских страховых компаниях. И, в-третьих, ограниченное количество страховых случаев в западных компаниях. Например, в российской практике при страховании ответственности экспедитора/перевозчи-

ка покрываются риски «противоправные действия третьих лиц», такие как кража, грабеж, разбой, чего нельзя сказать о полисе страхования CMR-ответственности.

Жаль, что пока рассуждения на эту тему носят скорее теоретический характер, поскольку подробно раскрыть ее на данный момент не представляется возможным. И, тем не менее, что *в продолжение начатой темы хотелось бы услышать мнения страховщиков и юристов по этому вопросу*. Наверняка они будут сильно различаться, но только так, обсуждая эту непростую тему, мы скорее придем к какому-то общему знаменателю. А клиенты не будут больше вынуждены «бегать» по рынку от одной компании к другой, а получают внятные и квалифицированные ответы от страховщиков и тот продукт, который они искали.