

# СТАНДАРТЫ СТРАХОВАНИЯ НА СЛУЖБЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ



Для успешного развития страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов важно, чтобы этот продукт стал максимально прозрачным для клиента. Эту задачу сможет решить стандартизация, считает заместитель председателя рабочей группы ВСС по страхованию ответственности автоперевозчиков и экспедиторов, заместитель начальника дирекции, специализирующейся на страховании логистических рисков СПАО «РЕСО-Гарантия» Андрей Кузнецов.

## **Современные страховые технологии: Есть ли сегодня препятствия, мешающие практическому внедрению страхования ответственности автоперевозчиков и экспедиторов?**

**Андрей Кузнецов:** Этим видом страхования я занимаюсь более 16 лет, и, к сожалению, он всегда существовал на стыке нескольких видов страхования, из-за чего зачастую подвергался обструкции и со стороны страхователей, и со стороны страховщиков. Происходило это потому, что российское законодательство не позволяло страховать ответственность перевозчика, экспедитора за нарушение договора перевозки груза, транспортной экспедиции (данная норма введена Федеральным законом от 18.03.2020 № 59-ФЗ), хотя во всем мире такие договоры существуют. В России же страховые компании придумывали конструкции, как это страхование сделать рабочим инструментом для транспортных компаний. Справедливости ради надо заметить, что судебная практика корректировала издержки законодательства. Президиум Верховного Суда Российской Федерации определил правовую позицию, согласно

которой заключение договоров страхования ответственности экспедитора не нарушает права третьих лиц и публичные интересы, распространено в международной практике. По другому делу суд признал действительным договор страхования ответственности перевозчика автомобильным транспортом, отклонив довод страховой компании, являющейся ответчиком, о том, что заключение подобных договоров не предусмотрено Уставом автомобильного транспорта.

Сейчас, когда вступили в действие изменения в законодательные акты (УАТиГНЭТ и Закон о ТЭД), юридическая коллизия разрешена, перед страховым сообществом встал ряд других вопросов. Необходимо сформировать практически новый вид страхования. Страховые компании до сих пор совершенно по-разному работали и с этими рисками, и с этим видом страхования — на рынке существует множество разных страховых продуктов.

**ССТ: Чем же это плохо? Много разных предложений, есть из чего клиенту выбрать, развивается конкуренция. Не повредит ли ей введение стандартов?**

**А. К.:** Стандарты — это не ограничение конкуренции. Очевидно, что многие клиенты при выборе страхового покрытия руководствуются только одним критерием — ценой. Когда перевозчик или экспедитор не до конца понимает, как работает страховой полис — какие события покрываются страхованием, какие условия он должен соблюсти, чтобы получить возмещение, — возникает естественное желание тратить меньше. В результате получается «тришкин кафтан»: максимально урезанное покрытие, но недорого!

Когда происходит страховой случай, страхователь начинает сверять реальную действительность с содержанием договора страхования. И зачастую не находит совпадений!

Вопрос ценообразования страхового продукта отходит на второй план, а вопрос наполнения выходит на первый. Когда он понимает, что не получит страховой выплаты, так как введено слишком много исключений, кто будет виноват? Клиент, который пытался сэкономить или страховщик, который сконструировал страховой продукт из имеющегося бюджета?

В уже устоявшихся видах страхования, таких как каско или страхования имущества юридических лиц, клиент понимает, какие риски для него важны и сколько страховая компания ему заплатит. То есть правила игры более или менее понятны потребителю. Но в сфере транспортной логистики широко распространены обычаи делового оборота, поэтому очень широко поле для разногласий страховой компании и транспортной компании. Перевозчики жалуются на страховые компании, потому что они не платят. Страховщики недовольны тем, что транспортные компании пытаются получать необоснованные выплаты.

Уверен, что введение стандарта страхования упорядочит правоотношения сторон в данном виде страхования.

**ССТ: Что должно быть универсальным для рынка, а что может варьироваться и составлять конкурентные преимущества продукта?**



**Андрей Кузнецов**

*Заместитель председателя рабочей группы ВСС по страхованию ответственности автоперевозчиков и экспедиторов, зам. начальника дирекции, специализирующейся на страховании логистических рисков СПАО «РЕСО-Гарантия»*

**А. К.:** У нас должен быть единый понятийный аппарат. В перевозках есть ряд терминов, которыми оперируют и страховщики, и перевозчики, но которые в законодательстве не установлены, а потому каждый участник рынка понимает их по-своему. Например, такое понятие, как субконтрактор — лицо, которое экспедитор привлекает для исполнения услуг. Такого понятия в транспортном законодательстве нет. Также важно определить, кто такие работники страхователя и выгодоприобретателя — эти понятия фигурируют в договоре страхования.

Предполагается, что стандарт должен содержать минимальный объем страхового покрытия, порядок заключения договора страхования, который будет одинаковым для всех страховщиков. Созданная в ВСС экспертная группа проработает вопрос, как в стандарте указать исключения из страхового покрытия. Рассматривается несколько вариантов: сделать закрытый перечень исключений, который не может быть расши-