

ПРОДОЛЖАЕМ ДИАЛОГ

В ходе работы над задачами по страхованию ответственности автоперевозчиков и экспедиторов получился конструктивный и полезный диалог между страховыми и транспортными организациями. По мнению председателя Совета ТПП РФ по финансово-промышленной и инвестиционной политике Владимира Гамзы, сейчас очень важно установить однозначные, понятные для всех участников этого диалога условия — и это можно достигнуть при введении стандартизации.



Владимир Гамза

*Председатель Совета ТПП РФ
по финансово-промышленной и
инвестиционной политике*

Современные страховые технологии: Почему законодательство о страховании ответственности автоперевозчиков и экспедиторов получило вашу поддержку? Когда вы подключились к решению проблемы?

В. Г.: Впервые вопросы, связанные со страхованием ответственности перевозчиков и экспедиторов, были подняты в Московской торгово-промышленной палате в октябре 2017 года. Тогда состоялся круглый стол, целиком посвященный реформированию страхования экспедиторской ответственности. Инициатором этого мероприятия стали транспортная компания «Трафт» и юридическая фирма Heads Legal.

Транспортное сообщество считало необходимым внести изменения в нормативные правовые акты в части установления права либо обязанности автоперевозчика, а также экспедитора страховать ответственность за нарушение договора

перевозки или договора оказания транспортно-экспедиционных услуг (при этом автоперевозчик может одновременно оказывать экспедиторские услуги). После этой дискуссии в МТПП проблему взял под контроль наш комитет.

На тот момент вопрос о легитимности страхования риска ответственности за нарушение договора можно было решить включением соответствующей нормы в законы 259-ФЗ и 87-ФЗ.

ССТ: Вы ожидаете, что изменения в законодательство повлияют и на сокращение зоны «серого бизнеса»?

В. Г.: Проблема добросовестного ведения бизнеса стала явно выраженной. Кроме того, обострилась конкуренция из-за развивающихся кризисных явлений. Внесение изменений в законы как раз направлено на то, чтобы поддержать правильную, хорошую конкуренцию — двигатель прогресса. Важно организовать ее таким образом,

чтобы она способствовала развитию добросовестного бизнеса.

В данном случае именно страхование является той лакмусовой бумажкой, которая даст возможность заказчикам, клиентам перевозчиков и экспедиторов правильным образом ориентироваться в коммерческих предложениях, существующих на рынке. Конкурентная борьба при наличии нормального, понятного прозрачного страхования выдавит с рынка нечистоплотных участников. Перекаладывая на страховщиков риски, которые несут перевозчики, механизм страхования тем самым оказывает им помощь и поддержку. Просто нет другого инструмента, который может помочь в случае наступления убытка, потери груза!

Все перевозчики, которые действительно заинтересованы в долгосрочной работе на рынке, всегда стремились страховать свою ответственность. Потребность перераспределять свои риски с помощью страхования напрямую связана с добросовестными практиками ведения бизнеса. Поэтому очень важно, чтобы страховой продукт был правильно организован, чтобы в нем были четко прописаны все условия, чтобы при наступлении страхового случая у транспортного не возникали системные проблемы.

ССТ: Как страхование связано с добросовестным ведением бизнеса?

В. Г.: Законопослушные перевозчики платят налоги, они не хотят иметь никаких проблем с контролирующими и проверяющими организациями, не хотят иметь претензии со стороны государства. Они заинтересованы в том, чтобы заказчики объективно выбирали лучшего по качеству оказания услуг перевозчика. Но на рынке присутствуют и другие компании, которые в силу ряда причин не могут бороться за клиента качеством своих услуг — у них остается только ценовая политика. Они готовы экономить на всем, включая безопасность, чтобы предложить своим клиентам

более низкие цены. Стремление сделать бизнес любой ценой заставляет их идти на сделку с совестью и законом.

Никакие проверки или контрольные закупки не смогут выявить компании, работающие в «серой зоне». Между тем в международной практике очень сильно развита система страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов — и международные перевозки не испытывают никаких трудностей с добросовестностью ведения бизнеса.

ССТ: Как удалось убедить законодателей и какие шаги, с вашей точки зрения, необходимо предпринять теперь, после принятия закона?

В. Г.: Мы много раз обсуждали на экспертном и профессиональном уровне предложенные изменения, привлекали представителей объединений перевозчиков и экспедиторов, привлекали к обсуждению страховщиков. В рабочую группу ВСС, которая работала совместно с ТПП РФ, вошли представители 13 страховых организаций, представители транспортного сообщества. Опираясь на примеры, на анализ международной практики, мы смогли убедить законодателей в том, что такой законопроект действительно в России нужен.

Страховщики нам активно оказывали помощь, потому что именно по вопросам страхования было найдено решение — каким образом, используя инструменты страхования, создать прозрачный рынок перевозчиков. То есть проблема была озвучена транспортным сообществом, а страховщики предложили пути ее решения. И тот диалог, который начался между страховыми и транспортными организациями, необходимо продолжать. Важно выработать правильное направление, установить однозначные, понятные для всех участников условия — и это можно достигнуть при введении стандартизации. Это и должно стать следующим шагом.