



# СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ: ПОИСК РЕШЕНИЙ

Страховщики и представители транспортного сообщества активно включились в обсуждение вопроса о реформировании рынка страхования ответственности экспедиторов и автомобильных перевозчиков. Результатом их совместной работы под эгидой Комитета по имущественному страхованию юридических лиц Всероссийского союза страховщиков стали законопроект о внесении изменений в Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного, электрического транспорта», а также в Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». Цель законодательной инициативы — введение норм возможности страхования ответственности по договорам транспортной экспедиции и перевозки.

Важным условием широкого распространения в жизни общества такого вида страхования, как страхование ответственности по договору, является наличие в стране развитой рыночной экономики. Введение страхования ответственности экспедиторов и перевозчиков в сложившейся на рынке ситуации может привести, как это ни парадоксально, не к улучшению, а к ухудшению качества услуг по организации перевозок грузов. А это, в свою очередь, неизбежно повлечет за собой рост заявляемых транспортными компаниями убытков по заключенным ими договорам страхования ответственности.

И вот почему.

На сегодняшний момент реальный объем неисполняемых экспедиторами и перевозчиками обязательств перед грузовладельцами неизвестен страховщикам, т. к. значительная часть убытков урегулируется без обращения в суд. При наличии полиса страхования ответственности у транспортных компаний неизбежно появится соблазн решать за счет страховщика проблемы, связанные с убытками, возникшими исключительно из-за собственной некомпетентности, например, — при выдаче груза ненадлежащему получателю, в случае привлечения к перевозке непригодного транспортного средства и т. д.

Вводить страхование ответственности экспедиторов и перевозчиков без каких-либо ограничений — все равно, что страховать ответственность за нарушение правил дорожного движения. В конечном итоге, страхователи просто перестанут бояться ответственности за неисполнение договора.

С другой стороны, давно назрела потребность в упорядочении взаимоотношений в сфере грузовых перевозок между страховщиками, транспортными компаниями и грузовладельцами.

Представляется, что в первую очередь было бы целесообразно отрегулировать рынок оказания услуг по экспедированию и перевозкам грузов. Для этого желательно либо принять отдельный закон, либо поправки к действующему законодательству, чтобы выработать ряд обязательных требований, предъявляемых, например, к финансовому



**Сергей Лапашин**

*Начальник департамента страхования грузоперевозок и ответственности экспедиторов СК «Пари»*



**Дмитрий Косырев**

*Начальник отдела страхования ответственности экспедиторов СК «Пари»*

состоянию и квалификации работников организаций, занимающихся перевозками грузов. Это позволит очистить рынок от ненадежных перевозчиков. Однако, при



разработке таких требований необходимо учитывать, что в процессе организации и осуществления коммерческих перевозок грузов заняты и крупные транспортные компании, и представители малого бизнеса, обладающие разными возможностями и ресурсами. Крупные перевозчики, как правило, имеют в своем распоряжении собственный большой автопарк и складские комплексы для временного хранения товаров. Представители малого бизнеса в большинстве случаев владеют только одним-двумя грузовиками. Очевидно, что предъявлять к этим двум категориям перевозчиков одинаковые требования, например, к их финансовой состоятельности, нельзя. Поэтому при разработке и введении новых правил для перевозчиков всегда нужно помнить

о социальной составляющей этой проблемы, потому что на предприятиях малого и среднего бизнеса трудятся миллионы людей!

Одновременно с этим следовало бы поднять вопрос и об ограничении ответственности транспортных компаний за утраченный или поврежденный груз. На наш взгляд, здесь следует обратиться к международной практике. В соответствии с Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом, участником которой является и Россия, ответственность перевозчика в случае, если стоимость груза не указана в транспортной накладной, ограничена и составляет 8,33 единицы специальных прав заимствования (СДР) за килограмм недостающего веса (брутто) груза. В персчете на се-

годняшний курс эта сумма составляет около 700 рублей. Принимая во внимание постоянные скачки курса валют, наверное, в вопросе о размере ограничения ответственности перевозчиков, осуществляющих внутрироссийские перевозки, было бы логично ориентироваться именно на эту цифру. Но в любом случае, обсуждение этой темы должно быть максимально открытым для общества и проходить при деятельном участии, прежде всего, самих перевозчиков и грузовладельцев.

Наконец, хотелось бы обратить особое внимание на вопрос, который касается оценки страховщиками своих рисков при заключении договоров страхования гражданской ответственности с автомобильными перевозчиками и экспедиторами. В условиях



отсутствия общедоступной достоверной статистики по убыткам, которые возникают у транспортных компаний в процессе их деятельности по организации перевозок грузов, страховые компании вынуждены будут опираться исключительно на свой собственный опыт. А он у всех разный. Именно поэтому в самой ближайшей перспективе вряд ли стоит ожидать, что у большинства страховщиков сформируется единый подход в вопросах образования цены на такие договоры страхования или же общие стандарты предоставления всем перевозчикам примерно одинакового пакета застрахованных рисков.

Полноценный переход к цивилизованному рынку страхования гражданской ответственности за нарушение договора в нашей стране

возможен, но при условии понимания главных основ его функционирования со стороны всех заинтересованных сторон — государства, грузовладельцев, транспортных и страховщиков.

А пока очень часто возникают ситуации, когда основные усилия, например, по розыску похищенного застрахованного груза, прилагают страховые компании, а не правоохранительные органы. В свою очередь, грузовладельцы при наступлении страхового случая уверены в том, что при утрате груза они в любом случае взыщут убытки в полном размере с перевозчика или со страховщика. На наш взгляд, эта уверенность приводит к тому, что чаще всего владельцы грузов не утруждают себя сбором необходимых для урегулирования убытка документов,

считая, что это не их забота! Все это приводит к тому, что теряется драгоценное время, когда еще можно, что называется, по горячим следам найти и груз, и его похитителей. Вне всяких сомнений, каждый страховщик, занимающийся страхованием грузоперевозок, сталкивался в своей практике с подобными случаями.

По мере решения проблем, связанных с безопасностью перевозок, с финансовой устойчивостью транспортных компаний, с формированием внятной государственной политики в области автомобильных перевозок, страхование ответственности за нарушение договора станет одним из эффективных инструментов защиты финансовых интересов всех участников транспортного процесса.