

ПЕРЕВОЗКА БЕЗ РИСКА



Чтобы сэкономить на договоре страхования грузов и ответственности перевозчика, не стоит скрывать существенную информацию от страховой компании. Выигрыш будет незначительным и сиюминутным, а долгосрочного сотрудничества не получится. Как правильно выстроить взаимодействие между страховщиком и страхователем при страховании грузов, рассказывает менеджер по страхованию имущественных и специальных рисков AIG Андрей Иосифов.

Современные страховые технологии: Какие существенные условия включаются в договоры страхования грузов?

Андрей Иосифов: Согласно статье 942 Гражданского кодекса, при заключении договора имущественного страхования между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение:

Это, так сказать, абсолютный минимум. Помимо него, требуется расширенная информация, которая становится неотъемлемой частью договора страхования: упаковка груза, сведения о транспорте, маршруте, условиях перевозки и хранения, лимит стоимости грузов максимальный и средний, распределение грузопотоков

по направлениям и др. — стандартные положения из опросника любой страховой компании. Кроме того, страховщиков всегда интересует статистика убытков. Вся эта информация существенным образом влияет на договор страхования, на стоимость страховой защиты и условия, на которых страховщик готов эту защиту предоставить.

- 1 об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования;
- 2 о характере события, на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая);
- 3 о размере страховой суммы; о сроке действия договора.

ССТ: А как выстроен процесс оценки риска?

А. И.: Страховщик может дать предварительную оценку стоимости страховой защиты и на основании минимальных данных. В этом случае он будет использовать максимальные рискованные надбавки к стоимости, так как не знает всех деталей риска. Но чем

больше информации будет у страховой компании, тем более справедливой будет цена договора, более успешным и долгосрочным будет сотрудничество страховщика и клиента.

Возьмем статистику убытков. Клиент может сказать при заключении договора, что убытков никогда не было. Страховщик заложит в расчет предположение, построенное на своем опыте убытков при перевозках аналогичного груза подобным транспортом. Конечно, это предположение может оказаться хуже статистики клиента — и тогда он проиграет, но может оказаться и лучше, тогда клиент как бы в выигрыше. Но это выигрыш на один раз. Если в процессе действия договора страхования статистика убытков у клиента существенно хуже той, которая была заложена в расчет, то страховщик, скорее всего, не будет продлевать договор страхования. Долгосрочного сотрудничества не получится.

ССТ: То есть, если хочешь сэкономить, то лучше не скрывать убыточность?

А. И.: Правильно, лучше поискать вместе со страховщиком адекватный уровень франшизы. Франшиза отсекает мелкие убытки, которые не нарушат его коммерческой деятельности, но снизит стоимость договора страхования. К тому же, отказ от страхования мелких убытков через франшизу экономит не только деньги, но и время.

Мелких убытков обычно всегда гораздо больше, чем крупных. Поэтому на документальное оформление мелкого страхового случая уйдет много времени, а большое количество подобных обращений отнимет еще больше времени на оформление как у страховщика, так и у страхователя.

потребовала с клиента сверх указанных в 942 статье ГК, будут рассматриваться?

А. И.: Если они будут включены в договор и если будет указана ответственность за соблюдение этих условий, то, конечно, они будут рассматриваться судом. Судебная практика в российской реальности не всегда однознач-



ССТ: А что можно отнести к мелким убыткам?

А. И.: Например, при перевозке электроники или бытовой техники — замятие упаковки без повреждения груза. Стоимость такого убытка может быть от 1 до 10 тыс. рублей. Если перевозчик заинтересован в долгосрочных отношениях с грузовладельцем, то, естественно, мелкие убытки виновником оплачиваются без проблем. Но если убытки крупные (свыше 0,5–1,0 млн рублей), то перевозчик или экспедитор их, скорее всего, не будет компенсировать с такой легкостью. В этом случае надежной защитой будет финансовая поддержка страховой компании.

ССТ: В случае судебного разбирательства условия, которые страховая компания

ная, но, если договором четко предусмотрены условия перевозки и ответственность сторон, то суд должен будет их учитывать при принятии решения. Более того, вся информация, которая содержится в опроснике, заполняемом клиентом при заключении договора, является существенной для определения степени риска, если он является неотъемлемой частью договора страхования. Это положение, как правило, присутствует в правилах всех страховых компаний. Таким образом, чтобы получить адекватный договор страхования, нужно качественно заполнить заявление.

ССТ: Можно ли застраховать отдельно от самого груза контейнер, рефрижераторную секцию, в которых груз перевозят? Можно ли вообще

застраховать тару, упаковку при перевозке грузов?

А. И.: Здесь нужно разбираться. Если упаковка — это неотъемлемая часть груза, например, специально изготовленный для перевозки оборудования ящик или контейнер, и при этом груз не может быть перевезен без такой упаковки, то повреждение тары или упаковки будет застраховано вместе с грузом. Если это обычный контейнер или вагон, которые служат для перевозки разных грузов, то они страхуются не в рамках договора страхования груза, а по договору страхования имущества. Если мы говорим, например, о фуре, то фура, прицеп страхуются по договору страхования каско, а груз, который они перевозят, страхуется по договору страхования груза. На практике иногда встречается включение в договор страхования грузов страхования контейнеров — как грузов.

Еще один нюанс — это вопрос собственности. Если контейнер принадлежит перевозчику, а груз принадлежит грузовладельцу, то в одном договоре страхования груза застраховать и груз, и контейнер вряд ли получится. Если говорить с позиции грузовладельца, то для него страхование контейнеров вместе с грузом не актуально — за исключением крупных корпораций, которые перевозят свой товар в своих собственных контейнерах. Но именно для таких случаев наиболее характерно страхо-

вание контейнеров в рамках страхования общей имущественной программы. Если мы говорим о перевозчике-экспедиторе, то определяющим является его ответственность за контейнеры или цистерны, которые находятся в его собственности или аренде. Ответ на вопрос о том, кто должен страховать имущество — арендатор или арендодатель, определяется заключенным между ними договором о том, кто несет ответственность за сохранность контейнеров, вагонов, цистерн и пр.

ССТ: Если тент фуры пострадает при грабеже груза, может ли такой случай рассматриваться как страховой? Ведь пострадала фура не из-за ДТП, а из-за нападения на груз.

А. И.: Полисом страхования грузов покрывается именно груз. Повреждения транспортного средства, его перевозящего, не будут покрываться. К тому же стоимость ремонта порезанного тента невелика, и страховать такие потери не имеет большого смысла. Но если фура пострадала серьезнее, то убытки будут покрываться за счет полиса каско или ОСАГО. Транспорт не является упаковкой!

ССТ: Сейчас активно развиваются всевозможные охранные системы с умными датчиками. Если перевозчик использует средства оповещения о грабеже, например,

пломбы с индикаторами изменения объема внутри контейнера с выводом экстренного сообщения водителю или на пульт охраны, будет ли предоставляться скидка со стоимости страхования такой перевозки?



А. И.: Общий подход заключается в том, что имеются некоторые стандартные условия перевозки. Груз погрузили в фуру, и она поехала — это стандартные условия страхования. Любые дополнения к этому процессу, повышающие безопасность, не остаются без внимания страховщика и учитываются при определении стоимости страховой защиты.

ССТ: А скидка будет большая? От чего она зависит?

А. И.: Скидка будет зависеть не только от систем безопасности, но и от свойств самого груза, насколько он ликвиден. Самый опасный груз — это бытовая электроника, мобильные телефоны, косметика и т. п. Для таких грузов наличие охранных систем обеспечит большую скидку, а иногда будет являться обязательным условием для заключения договора страхования в отношении

подобной перевозки. Если груз недорогой, его сложно продать, он не имеет большой ценности для грабителей, то наличие охранных систем менее важно.

ССТ: Как страховая компания оценивает эффективность того или иного охранного устройства?

А. И.: Информацию в нашу эпоху Интернета можно найти практически о любом таком устройстве. В нашей компании работает группа риск-инженеров, которые являются экспертами очень высокого уровня, и при страховании дорогих грузов вся информация о системах безопасности передается на экспертизу им. Часто мы предлагаем альтернативные варианты охраны с теми же возможностями, но признанные нашими экспертами более надежными. Любые дополнительные меры безопасности учитываются страховщиком.

ССТ: Говорят, что в целях оптимизации оплаты таможенных пошлин некоторые грузовладельцы преднамеренно занижают стоимость ввозимых товаров. Если происходит убыток, то как в таком случае страховая компания будет считать размер компенсации — по документам или по фактической стоимости груза?

А. И.: Если для целей экономии на пошлинах владелец груза занижил его стоимость, то страховая

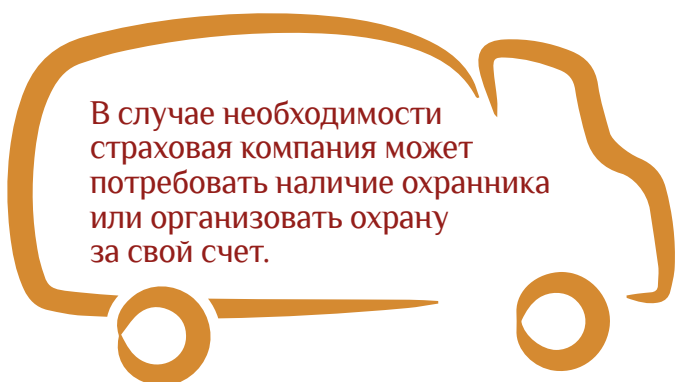
компания будет платить в соответствии с подтвержденной документами стоимостью. Все риски в этом случае остаются на грузовладельцах. Более того, у перевозчика также не возникает ответственности перед владельцем груза, так как перевозчик отвечает за груз, стоимость которого указана в документах.

ССТ: А если при перегрузке ошиблись и загрузили не тот груз — за что заплатит страховщик?

А. И.: Почему же страховщик должен платить? Ведь груз где-то остался. Он не потерян, не испорчен. Задача — просто его найти. Если данная ошибка совершена перевозчиком, то здесь мы переходим от страхования имущества, то есть груза, к страхованию ответственности перевозчика. В случае, который мы обсуждаем,

ССТ: Страховая компания за свой счет может оплачивать охрану груза?

А. И.: Да, такие случаи бывают. Это зависит от груза. Если это ликвидный груз стоимостью от 10–20 млн рублей и выше, то на его охрану нужно обращать особое внимание. В случае необходимости страховая компания может потребовать наличие охранника или организовать охрану за свой счет. Очень многое зависит от компании-перевозчика. Если это известная компания с большим стажем и опытом работы на рынке, то уровень безопасности перевозок у такой компании на порядок выше. Новичкам в этой сфере будет уделяться значительно большее внимание и это будет учитываться не только в условиях страхования, но и может оказать влияние на стоимость страхования.



В случае необходимости страховая компания может потребовать наличие охранника или организовать охрану за свой счет.

расходы на поиск груза и его доставку до места назначения могут быть компенсированы за счет страхования ответственности перевозчика.

Но, в любом случае, практикуется гибкий подход. Если осуществляется посто перевозок в день, то во все машины охранника не посадишь. Стоимость

перевозки будет золотой. В таких случаях используют альтернативные варианты охраны. Интерес страховой компании в сохранности груза, безусловно, есть. Но есть страховые компании, которые не уделяют много внимания обеспечению сохранности груза при оценке риска. Я отношу это к некой разновидности демпинга, который граничит с некомпетентностью и чреват для клиента риском столкнуться с отказом в выплате.

ССТ: Регулируются ли тарифы по страхованию грузов какими-то отраслевыми стандартами?

А. И.: Страхование грузов не относится к обязательным видам страхования, и тарифы здесь законодательно никак не регулируются. Единственное косвенное регулирование можно усмотреть при получении лицензии, когда вместе с правилами страховая компания предъявляет регулятору расчет,

обоснование тарифов. На западном рынке есть сообщества страховщиков грузов. Но их деятельность больше направлена не на контроль за тарифами, а, среди прочего, на стандартизацию условий страхования. Для российского рынка применение таких практик стало бы большим плюсом — в том числе, и для повышения безопасности перевозок.



Страхование грузов и ответственности перевозчика



- Защита интересов грузовладельца
- Широкий спектр рисков согласно оговоркам А, В и С: от общей аварии до несчастных случаев
- Страхование гражданской ответственности перевозчика или экспедитора за сохранность груза
- Квалифицированное урегулирование убытков сотрудниками ближайшего к месту происшествия офиса АIG



Созидая будущее

ЗАО «АИГ»
Лицензии ЦБ РФ СЛ № 3947, СИ № 3947, ОС № 3947–03, ОС № 3947–04,
ПС № 3947 от 17 апреля 2015 года
©2016 American International Group Inc. Все права защищены



www.aig.ru



www.facebook.com/aig.russia



www.twitter.com/aig_russia



reception.moscow@aig.com

(495) 935 8950, (812) 449 4761