

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

2008

**№11 [15]
НОЯБРЬ**

www.comauto.su



ISUZU NLR 85

ЯПОНСКИЙ ГРУЗОВИЧОК
ПРОПИСАЛСЯ В РОССИИ

26

MERCEDES INTOURO

НЕМЕЦКИЙ ЛАЙНЕР
ДЛЯ ПРИГОРОДНЫХ ТРАСС

28

СТРАХОВАНИЕ

ДЛЯ ГРУЗОВ
И ПЕРЕВОЗОК

44

АВТОКРАНЫ

НОВИНКИ
НА РЫНКЕ РОССИИ

52

СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ, НЮАНСЫ И ПРАКТИКА

АНТОН ПОПОВ ||||| ФОТО ИГОРЯ ВАРЫДВИНА, СЕРГЕЯ БУЛКИНА, КОМПАНИИ SWTRANS И АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Можно по-разному относиться к страхованию груза или ответственности перевозчика, но факт остается фактом: наличие страхового полиса повышает как стабильность транспортного бизнеса, так и его привлекательность в глазах клиентов.



АНТОН ПОПОВ,
КОМПАНИЯ SWTRANS, ОТДЕЛ
ДИЗАЙНА И МАРКЕТИНГА

Любой успешный бизнес — это совокупность многих факторов. В том числе — эффективной доставки товаров или средств производства. Такая доставка в зависимости от специфики груза может занимать различные сроки и требовать различных затрат. По большому счету схема ее осуществления достаточно проста, но стоит учитывать, что как минимум половина успеха в данном деле зависит от обеспечения целостности и сохранности перевозимого груза. Именно на этой стадии могут возникнуть очень серьезные проблемы.

СТРАХОВАНИЕ. КАК И ДЛЯ ЧЕГО?

Для примера рассчитаем среднюю цену осуществления доставки небольшой транспорт-

ной компанией и посмотрим, как ударит по ее бизнесу обязанность автоперевозчика возместить ущерб, причиненный грузовладельцу.

Если взять стоимость подержанной «сцепки» (тягач плюс прицеп), которая составляет, допустим, 4,5 млн. руб., и умножить ее на общую численность автопарка компании, состоящую, скажем, из пяти автопоездов, то весь подвижной состав оценивается в 22,5 млн. руб. К этому прибавим содержание офиса в течение года (~1 млн. руб.) и годовую зарплату пяти специалистов (~3 млн. руб.). Не будем брать во внимание суммы, предназначенные на ремонт автотехники, расходы на топливо, канцелярские и прочие расходы. Получается, что весь такой бизнес приблизительно можно оценить в 27 млн. руб.

Теперь рассмотрим следующую ситуацию: наша транспортная компания берется за доставку пяти асфальтоукладчиков ценой 3 млн. руб. каждый по территории России. Общая цена перевозимого груза составит 15 млн. руб. Предположим, что, так уж получилось, весь он был поврежден по вине перевозчика и восстановлению не подлежит. Таким образом, возмещение ущерба ложится на плечи перевозчика, который должен выплатить грузовладельцу 15 млн. руб. Предлагаются следующие варианты возврата.

Вариант 1. Перевозчик застраховал свою ответственность, заплатив 5 тыс. руб. за каждую сцепку сроком на один год. Общая сумма затрат на это 25 тыс. руб. Если брать среднестатистическую сумму возмещения, то перевозчик получит от стра-

ховой компании по 500 тыс. руб. на каждую машину, то есть 2,5 млн. грузовладельцу выплатит страховая компания, а остальные 12,5 млн. должен будет оплатить сам перевозчик. Где взять такие деньги? А если столь неудачная перевозка окажется не единственной? В этом примере ошибка перевозчика заключается в том, что страхового возмещения не хватает. Выход из подобной ситуации может быть один — заблаговременно повысить лимит страхового возмещения. Скажем, при страховой премии около 24 тыс. руб. (120 тыс. на все тягачи) каждая машина будет потенциально защищена четырьмя миллионами рублей (20 млн. на все тягачи), чего хватит и на покрытие ущерба, и на ремонт собственного транспорта. Страховая компа-



СТОИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗА НАПРЯМУЮ ЗАВИСИТ ОТ СТОИМОСТИ САМОГО ГРУЗА: ОДНО ДЕЛО СТРАХОВАТЬ ОТПРАВЛЯЕМЫЙ В ПУТЬ НОВЫЙ С ИГОЛОЧКИ ВЕРТОЛЕТ, ДРУГОЕ ДЕЛО — ВЕРТОЛЕТ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ НА ПЕРЕПЛАВКУ



ЧАСТО ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА В ПУТИ ПРИВОДИТ К РАЗОРЕНИЮ ТОГО, КТО ВЗЯЛСЯ ЕГО ДОСТАВИТЬ ДО МЕСТА НАЗНАЧЕНИЯ

ния лишь определит точные размеры выплат.

Вариант 2. Перевозчик оформил страховку на груз. Максимальная сумма страховой премии составит 0,4 % от суммы груза и обойдется в 12 тыс. руб. за каждый асфальтоукладчик. То есть весь ущерб покрывает страховое возмещение, а перевозчик тратит на страховку всего лишь 60 тыс. руб.

Вариант 3. У перевозчика не застрахована ни его профессиональная ответственность, ни груз. Комментарии излишни.

Вопрос о страховании груза в России поставлен достаточно остро. Вслед за глобальным переломом в экономике последовали локальные изменения в отдельных областях, в том числе и в страховании грузов. Стремясь соответствовать всему цивилизованному миру, нам начали прививать понимание того, что незастрахованный груз — это большой риск как для грузовладельца, так и для автоперевозчика.

РОССИЙСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Услуги по страхованию грузов сегодня готовы предоставить практически все страховщики. Однако спрос на этот вид страховки невелик. Кто виноват в подобной ситуации? По данным страховых компаний в России страхованием охвачено максимум 20–30 % грузоперевозок. В 2004 году общий сбор премий страховщиков составил 13 млрд. руб., что составляет всего 4% от общих сборов.

Страховые компании считают, что в сфере автоперевозок отсутствует культура страхования груза. Многие полагаются на авось и просто выкидывают мысль о порче груза во время перевозки. У небольших предприятий банально от-

сутствуют лишние деньги на оплату страховки.

В среднем тарифы на страхование грузов составляют от 0,1 до 0,4 % от страховой суммы — ничтожно мало по сравнению с суммой возможного возмещения ущерба. Например, не делая особого акцента на индивидуальные особенности расчета страхового взноса, страховая премия для оборудования ценой 2,5 млн. руб. в среднем будет составлять 6250 руб. — 0,25 % от страховой суммы. А возможные претензии грузовладельца к перевозчику колеблются от одного рубля до 2,5 млн. в зависимости от степени повреждения перевозимого груза. Получается, что незастрахованный груз — это реальная угроза для всего бизнеса, поскольку обязанность грузоперевозчика возместить ущерб может поставить под вопрос само существование компании.

Все новое приходит к нам с Запада, в том числе и обеспечение безопасности груза во время доставки. Рассматривая сегодняшний российский рынок автоперевозок, можно быть на 100 % уверенным в наличии всех необходимых договоров по обеспечению сохранности груза лишь в случаях работы с зарубежными партнерами — в Европе просто не принято иметь какие-то темные пятна в процессе организации грузоперевозки. Незастрахованный груз для европейского бизнесмена — это что-то из ряда вон выходящее. Стоит отметить, что это не обязанность, а показатель развития деловой культуры. И в этом есть свои плюсы.

Введение обязательного страхования груза могло бы отделить действительно серьезных автоперевозчиков от недобросовестных фирм-однодневок. Если автоперевозчик имеет

ЧТО ЗАСТРАХОВАНО: ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИЛИ ГРУЗ?

Рассуждая о безопасности груза и способах его защиты, необходимо провести четкую границу между двумя понятиями, которые можно перепутать, когда речь заходит о страховке. Страхование ответственности грузоперевозчика (или экспедитора) и страхование самого груза — определения очень похожие, но, по сути, не имеющие ничего общего.

Страхование груза — это прежде всего забота грузовладельца о собственном финансовом благополучии. Застраховав груз, его владелец ограничивает круг лиц, к которым в случае повреждения или утраты предстоит предъявлять претензии о возмещении ущерба. Все претензии будут направлены только в страховую компанию.

Страхование ответственности — это защита перевозчика от ответственности перед грузовладельцем за ущерб его интересам, который может быть нанесен вследствие ошибки, небрежности или других упущений. Страхование ответственности не покрывает такие риски, как грабёж или стихийные бедствия, то есть когда перевозчик не виноват.

Страховка обычно оформляется на конкретное транспортное средство и на определенный срок, то есть в течение года застрахованный тягач с прицепом имеет защиту. Если грузу, который перевозится на подобном автопоезде, причинен ущерб, то перевозчик получает компенсацию, которой и предполагается его оплатить. Проблема здесь только одна — сумма страхования ответственности строго лимитирована и ее размер не зависит от стоимости груза. Страхование от-

ветственности ни в коем случае нельзя приравнивать к страхованию груза, так как в большинстве случаев оно не покрывает претензий грузовладельца. Если потребуется полная ответственность транспортной компании (защита от всех рисков, кроме грабежа и стихийного бедствия), то грузовладелец должен включить в грузовой договор пункт о страховании груза от всех опасностей за счет перевозчика. Стоит отметить, что у каждой страховой компании существует собственный список событий, которые не являются страховыми.

При страховании от всех рисков перевозчик становится надежным партнером в глазах грузовладельца. Такое страхование незначительно отражается на тарифах перевозок.

Из приведенных примеров видно, что страховая премия в большинстве случаев увеличивается на сотые доли процента. Для доставки очень дорогого товара грузовладельцу выгоднее работать с перевозчиком, чья ответственность застрахована от риска повреждения, гибели, утраты груза при ДТП, пожаре, опрокидывании транспортного средства, хищения. Вряд ли в подобном случае будет выбрана компания, которая осуществляет перевозку, не будучи застрахованной хотя бы от одного из вышеперечисленных рисков.

Практика показывает, что количество застрахованных рисков зависит от размера компании-перевозчика, ее целей и географии перевозок. Те, кто занимается доставкой недорогого груза в пределах одного субъекта, вряд ли станут приобретать полный пакет страховых услуг. Крупные же компании, работающие на европейском рынке с солидными партнерами, обычно имеют полную ответственность.



страховой полис, то это означает, что он не жалеет средств на поддержание своего имиджа и в случае порчи или гибели груза готов отвечать по своим обязательствам. Нередко бывает, что грузовладелец не может взыскать сумму ущерба с небольшой компании из-за отсутствия у нее необходимых средств. Судебные разбирательства и последующее выбивание долга могут затянуться на долгие месяцы, а то и годы. Грузовладельцу приходится «выручать» автоперевозчика. Как? Единственный способ вернуть свои деньги – дать шанс компании-автоперевозчику отработать долг новыми перевозками. Но нет никакой гарантии, что с грузом опять что-либо не случится и эта история не повторится заново.

Конечно, есть вариант сэкономить на приобретении страховки. Занижение стоимости груза при получении страхового полиса позволяет снизить страховой взнос. Соответственно уменьшается и цена страховки, но в случае гибели груза страхового возмещения может не хватить на покрытие убытков. Снова принцип русской рулетки!

Стоит обратить внимание на одну важную особенность: наличие страховки у грузоперевозчика не всегда рассматривается заказчиком как гарантия качества оказываемых услуг. Для некоторых грузовладельцев важнее репутация компании, профессионально выполняющей свои обязательства, пускай даже и без оформления страхового полиса. И наоборот – автоперевозчик, который всегда страхует перевозимые грузы, не всегда находится на вершине рейтинга среди остальных компаний. Профессионализм и компетентность специалистов компании всегда имели и будут иметь значение.

ЛИЦА ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ И НЕЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ

Осмыслив все вышесказанное, можно прийти к однозначному выводу, что на сегодняшний день большинство российских транспортных компаний к идее страхования перевозимых грузов относятся мягко говоря прохладно.

У крупных автоперевозчиков в данном вопросе позиция неоднозначная. С одной стороны, выгодно было бы переложить часть ответственности в случае непредвиденных убытков на



СТОИМОСТЬ СТРАХОВАНИЯ ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА ВО МНОГОМ СВЯЗАНО С ТЕМ, СКОЛЬКО РАЗ ЕГО ПЛАНИРУЕТСЯ ПЕРЕГРУЖАТЬ С ОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА ДРУГОЕ

страховую компанию. С другой стороны – это в корне поменяет ценовую политику в сфере автоперевозок. Мало того, что вводятся новые штрафы, постоянно дорожает топливо, так еще и оплата страховки будет включаться в цену перевозки. Завышенные тарифы могут отпугнуть многих клиентов. Хотя, как уже

компаниях – это уже пережившие свои лучшие времена тягачи с солидным пробегом и с далеко не лучшими характеристиками. Принцип работы подобных автоперевозчиков – перевезти как можно больше грузов, потратив на это как можно меньше своих средств. Техника работает на износ, на ремонт деньги выделяют-

УЩЕРБ ПЕРЕВОЗИМОМУ ГРУЗУ ДОВЕЛ НЕКОТОРЫХ ПРЕНЕБРЕГШИХ СТРАХОВКОЙ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ ДО РАЗОРЕНИЯ!

стало ясно, эти тарифы возрастут не намного, но это самое «не намного» может стать решающим фактором для грузовладельца при выборе транспортной компании. Далеко не очевидно, что все компании добавляют в свои тарифы оплату страховки, поэтому цены сразу поделятся на стандартные (без оплаты страховки) и завышенные (с оплатой).

Нетрудно объяснить нелюбовь к страхованию и мелких российских фирм. Автопарк в таких

случаях, когда тягач уже физически не может сдвинуться с места. Поэтому что каждая копейка на счету! В подобной ситуации вряд ли найдутся «лишние» деньги на оформление страховки, без которой перевозки осуществляются, конечно, с некоторым риском, но вполне удовлетворительно. Это напоминает русскую рулетку – или груз доставлен в срок и без повреждений и получается какая-нибудь прибыль, или грузу причинен ущерб и компания пе-

рестает существовать, попадая в долговую яму.

Подобная ситуация на рынке страхования грузов вряд ли изменится без вмешательства еще одного заинтересованного лица. Ведь помимо грузовладельцев, перевозчиков и страховых компаний решение данной проблемы пойдет во благо государства, которое располагает всеми возможностями изменить ситуацию коренным образом, и остальным участникам транспортного рынка потребуются лишь соблюдение властных предписаний. В интересах государства развивать товарооборот, тем самым поднимать экономику и доводить ее до уровня западных стран. А что такое товарооборот? Это в первую очередь доставка груза, которая и без проблем страхования имеет много слабых мест. В правительстве есть идеи об изменении закона о страховании по вопросам, касающимся автоперевозок. К сожалению, как это обычно у нас бывает, они до сих пор находятся в стадии разработки.

Если государство не возьмет под свой контроль вопрос о глобальной безопасности перевозимых грузов и не определит в законе или подзаконном акте четкий механизм взаимоотношений, то страховщик, грузовладелец и перевозчик будут защищать исключительно собственные интересы. То есть вместо цивилизованной системы автоперевозок будет лишь поле для локальных войн. Государство должно создать систему и закрепить ее в законе. Без этого никак!

СУД ДА ДЕЛО

Доведение дела до суда в случае повреждения груза ни для кого не будет лучшим вариантом. Судебное разбирательство всегда подразумевает трату немалого количества времени для выяснения всех обстоятельств случившегося. Грамотный юрист – это огромный плюс для перевозчика, а порой даже решающий фактор в процессе восстановления справедливости.

Рассмотрим ситуацию на примере конкретного судебного разбирательства. Вот как решилось одно из гражданских дел, в котором грузовладелец и страховая компания неправильно разобрались с документами, и все бремя ответственности легло на перевозчика. Страховая компания выплатила грузовладельцу, кото-



СТРАХОВАНИЕ ХРУПКИХ ИЛИ БЬЮЩИХСЯ ГРУЗОВ ОДНОЗНАЧНО ВЫЙДЕТ ДОРОЖЕ

рый самостоятельно застраховал груз на сумму 2,5 млн. руб, страховое возмещение в размере 199 418 руб. по факту возникновения страхового случая. Как утверждает сам грузовладелец, «при выгрузке оборудования из вагона обнаружены повреждения груза (вмятины с четырех сторон, которые могли появиться в результате неправильной строповки при погрузке на станции отправителя), что отражено в акте № 3 о приемке материалов...». Вопрос решился между грузовладельцем и страховщиком, но страховая компания, обладающая правом суброгации (право регрессного требования), решила взыскать выплаченную сумму (199 418 руб.) с перевозчика. Юридическая защита последнего была выстроена следующим образом:

«Грузополучатель может отказаться от принятия груза в тех случаях, если качество груза вследствие повреждения, порчи или по иным причинам изменилось в такой степени, что исключает возможность частичного или полного использования такого груза по назначению. Грузополучатель груз у железной дороги принял без указания на повреждения, что свидетельствует о том, что груз прибыл неповрежденным. Также в соответствии с Федеральным законом РФ от 30.06.2003 № 87–83 «О транспортной экспедиторской деятельности» в случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостатке или повреждении груза и не указали общий характер недостачи или повреждения груза, считается, что они получили груз неповрежденным». Защита перевозчика привела решающий факт. «В случае повреждения груза необходимо составить **коммерческий акт**, в котором обязательно должны содержаться по каждой отправке: номер вагона, род вагона, количество ЗПЧ (запор-

но-пломбировочных устройств), масса груза, указанная в перевозочных документах и оказавшаяся в наличии. Акт должен быть составлен в количестве трех экземпляров». Суть дела защита свела к следующему: по факту повреждения груза его владелец должен был составить подобный коммерческий акт, о чем напрямую указано в законодательстве. Грузовладелец такого акта не имел, следовательно, сама страховая компания допустила ошибку, выплатив страховое возмещение, которое не было подкреплено необходимыми документами. Следовательно, претензии страховой компании к перевозчику безосновательны, или, говоря простым языком, страховщик просто хотел компенсировать свою «промашку» за его счет.

В ЕВРОПУ С CMR

Развитие российской экономики стимулирует стабильный рост объемов грузоперевозок, в результате чего на рынке появляется все больше крепких транспортных компаний, не уступающих западным коллегам

В ЕВРОПЕ РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ, ИГНОРИРУЮЩИЕ ПОЛУЧЕНИЕ СТРАХОВКИ, ОКАЗЫВАЮТСЯ НЕКОНКУРЕНТОСПОСОБНЫ

по уровню оказываемых услуг. Очевидно, что одной из следующих стадий, учитывая планируемое вступление России в ВТО, будет выход на европейский рынок. И страхование грузов станет не последним фактором, определяющим конкурентоспособность российских автоперевозчиков на фоне их коллег из Старого Света. Дело тут даже не в наличии страховки, а в самом понимании ее необходимости.

Отдельно следует сказать о конвенции CMR (Customer Management of Relationships, что расшифровывается как «клиент, управляющий отношениями»). Это конвенция о договоре

международной дорожной перевозки грузов. Страховой полис CMR представляет собой механизм компенсации ущерба автоперевозчиком грузовладельцу, а также определяет ряд случаев, в которых бремя доказывания переходит к заявителю претензии. В Евросоюзе без него не обходится ни одна перевозка. Полис CMR представляет собой совокупность терминов международной торговли, распределяющих между продавцом и покупателем расходы, ответственность и риск по состоянию товара. В этом полисе четко оговорено, в каких случаях автоперевозчик несет ответственность перед грузовладельцем, а в каких от этой ответственности освобождается. Согласно нормам международного права, конвенция CMR имеет первостепенное значение при рассмотрении претензий к перевозчику. Однако и здесь нет стопроцентной точности в определении лица, которое отвечает за убытки. Последнее слово остается за судами, которые, как показывает практика, имеют различные юридические и процессуальные подходы.

Договор на транспортировку груза определяет ответственность транспортной компании за полную или частичную утрату груза или за его повреждение, произошедшее в период действия ответственности перевозчика.

Практика показывает, что, руководствуясь даже таким глобальным документом, как вышеупомянутая конвенция, суды могут иметь свой взгляд на проблему. Согласно статье 17 (2) конвенции CMR, перевозчик освобождается от ответственности, если утрата или повреждение груза произошли в результате четырех событий:

1. По вине заявителя. Заявителем требования может быть как отправитель или получатель, так и экспедитор. Небрежность или умысленные действия «заявителя требования» могут иметь место до, во время и после совершения транспортировки. Например, перевозчик по причине ошибки отправителя в товарно-транспортной накладной приехал на СВХ после закрытия, в результате машина с грузом были украдены. Суд признал перевозчика виновным, не принимая во внимание, что последний выполнял указания отправителя по переоформлению документов, что привело к просрочке графика доставки груза и, как следствие, отсутствия должного места парковки.

2. Вследствие инструкции заявителя требования, не вызванной виной перевозчика. Например, перевозчик в целях разгрузки автопоезда подъехал к автоматической рампе. Получатель проинструктировал его поменять месторасположение автопоезда. В результате этих действий кабель, фиксирующий рампу, который не мог видеть водитель, повредил часть груза. Суд, согласно вышеуказанной оговорке, постановил, что именно «инструкции» получателя явились причиной повреждения груза, а не халатность водителя, и освободил перевозчика от ответственности.

3. Вследствие дефекта, свойственного грузу. В данном случае оговорка рассматривается как скрытый дефект, происходящий из существа товара, который не проявляется в стационарном положении. Если проблемы касаются всего груза в целом, то это не признается в качестве дефекта груза, а попадает под определение «естественные свойства груза». Это определение важно тем, что при таких обстоятельствах бремя доказывания ложится на перевозчика. То есть если перевозчик причиной порчи скоропортящегося груза, перевозимого при специальном температурном



СТАНДАРТНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА СТРОГО ФИКСИРОВАНА И ЧАСТО ЕЕ РАЗМЕР НЕ МОЖЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ПОРЧУ ГРУЗОВ ВЫСОКОЙ СТОИМОСТИ

режиме, видит «скрытый дефект», то он обязан доказать, что все меры в отношении выбора, содержания и использования специального транспортного средства были приняты.

4. Вследствие обстоятельств, избежать которых перевозчик не мог и последствия которых он не мог предотвратить. Этот пункт подразумевает форс-мажорные обстоятельства. Здесь особенность заключается в том, что, хотя конвенция CMR и едины на всем пространстве Европы, каждая компания имеет свое понимание форс-мажора, а суды тоже оставляют за собой право на определение форс-мажорных обстоятельств по собственному усмотрению.

Для российского перевозчика полис CMR требуется только в случае международных перевозок по Европе. Его преимущества – это «европейское» имя и юридическая поддержка международными конвенциями, что подразумевает отлаженный механизм взаимных расчетов между перевозчиком и грузополучателем по поводу возмещения убытков. Однако вышеприведенная практика показывает, что и в Европе разбираемость может пройти не совсем гладко.

ПРИНЦИПЫ СТРАХОВАНИЯ

Какой груз – такая и страховка. Страховые компании делят все грузы на две большие категории: ликвидный (чье страхование обойдется дороже) и неликвидный. Принцип деления – это количество потенциальных рисков, которым может подвергнуться груз, или потенциальная опасность груза. К первой категории относят, например, оргтехнику, дорогой алкоголь, негабарит или опасные грузы, ко второй – те грузы, которые не представляют интереса для грабителей и имеют минимум возможностей причинить ущерб третьим лицам, окружающей среде, а также различным сооружениям. Например, страховка фарфоровых чашек обойдется дороже, чем страховка станка. Жидкие грузы страхуются сложнее, чем твердые по причине очень плохой сохранности. Не всякая страховая компания возьмет на себя риск страховать нефть, так как трудно избежать недостачи, ведь при переливе из цистерны в цистерну какая-то ее часть непременно осядет на стенках. Такой вопрос решается посредством увеличения франшизы (предус-



У СТРАХОВАНИЯ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И НЕГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ ЕСТЬ СВОИ ОСОБЕННОСТИ: С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ОНИ МАЛО ИНТЕРЕСНЫ ДЛЯ ГРАБИТЕЛЕЙ, С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, МОГУТ ПРИЧИНИТЬ УЩЕРБ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

мотренная условиями страхования часть убытков лица, страхующего имущество, не подлежащая возмещению со стороны страховщика). Когда и страхователь, и страховщик понимают, что перевозимый груз при любых обстоятельствах подвергнется порче, они договариваются о размере франшизы. Естественно, что при страховании

страховал паромы и трижды они тонули, то отношение к такому транспорту существенно поменяется.

Еще один фактор – это территория, по которой движется груз. Страховщики имеют «черный» список стран, через которые его провозить опасно. Например, Польша всегда выделялась особо криминальной об-

НЕГАБАРИТНЫМ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫМ ГРУЗАМ ОДНИ СТРАХОВЫЕ РИСКИ СОВСЕМ НЕ СТРАШНЫ, А ДРУГИЕ, НАПРОТИВ, СТАНОВЯТСЯ БОЛЕЕ ВЕСОМЫ

жидких грузов этот размер возрастает. В среднем он составляет 1% от страховой суммы.

Вид транспорта играет важную роль. Согласно рейтингу страховщиков, самый быстрый и безопасный транспорт с минимальным риском кражи – это авиатранспорт. Второе и третье место делят железнодорожный транспорт и автомобильный. Но не стоит забывать о статистике: если страховщик трижды

становкой на дорогах. Если груз идет через это государство, то цена страховки автоматически увеличивается. Прохождение стран и регионов с неустойчивой политической обстановкой и развитым сепаратизмом также влетит в копеечку. Занесение конкретного региона в «черный» список зависит от страховой компании: одни из них, к примеру, с настороженностью относятся к Южному



ПРИ ПЕРЕЛИВЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ ЦИСТЕРНЫ В ЦИСТЕРНУ КАКАЯ-ТО ИХ ЧАСТЬ НЕПРЕМЕННО ОСЯДЕТ НА СТЕНКАХ, ПОЭТОМУ В ОСНОВНОМ ПРИ СТРАХОВАНИИ ТАКИХ ГРУЗОВ ПРИДЕТСЯ СМЕРИТЬСЯ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ФРАНШИЗЫ

федеральному округу, другие недолюбливают Челябинскую и Омскую области.

Количество перевалок во время пути играет не последнюю роль. Здесь все достаточно просто – груз банально может упасть. Случится это со станком или фарфоровыми чашками – ущерб в любом случае будет огромным. Если цена груза стоит на первом месте, то нередко между самым коротким маршрутом доставки и маршрутом с меньшим количеством перевалок выбирают второй.

Не стоит забывать о самой цене груза. Если перевозится дорогое оборудование, то маршрут, вид транспорта и количество перевалок отходят на второй план.

Негабаритные и тяжеловесные грузы из-за своих характеристик особенно выделяются среди стандартных наименований товара. Одни риски им совсем не страшны, а другие, напротив, становятся наиболее весомыми. К примеру, даже на польской дороге вряд ли кому-то придет в голову красть неделимый груз массой 40 т. Грабей с целью заполучить 20-метровый груз также выглядит бессмысленным. Зато перевалка негабарита может преподнести много неприятных сюрпризов: огромные масса и размер всегда представляют собой повышенную опасность. Цена при доставке негабаритного груза может встать на первое место. Особая услуга – доставка катеров и яхт, стоимость которых может достигать до 1 млн. евро, что наверняка вызовет много вопросов у страховой компании. Хотя сумма и значительна, страховка такого груза обойдется приблизительно в 170 тыс. руб. Страхование ответственности перевозчика с лимитом в 1 млн. евро составит приблизительно 180 тыс. руб. Организация перевозки КТГ (крупногабаритные и тяжеловесные грузы) сама по себе требует огромных затрат, что в конечном счете не может не отразиться на сумме страховки.

НА ПУТИ К СТРАХОВОМУ ВОЗМЕЩЕНИЮ

Даже с четким пониманием того, у кого есть какая страховка, нельзя быть уверенным, что в случае причинения ущерба грузу механизм выплаты всегда будет четко срабатывать. И основная проблема – в страховых компаниях. Сколько бы не говорилось о некомпе-

тентности автоперевозчиков, уровень обслуживания страховыми компаниями оставляет желать лучшего. И автоперевозчик, застраховав свою ответственность, вместо выплат может нажить дополнительные проблемы.

Можно возразить, что нельзя стричь всех под одну гребенку, что среди страховщиков есть как добросовестные, так и недобросовестные игроки. К сожалению, даже крупные и уважаемые компании не всегда отвечают западным стандартам, к которым они так стремятся.

В любой страховой компании есть особый штат работников – это страховые агенты. Их цель – перепродать услуги страхования по агентскому договору. Но в отличие от других продавцов они не несут ответственности за качество проданного товара. Как только услуга продана, все вопросы покупатель будет решать самостоятельно. Любой агентский договор имеет оговорки. В них сказано, что страховая компания не несет ответственности по договорам, заключенным агентом в случае неправильного оформления полиса, несвоевременного перечисления агентом страховых премий и многого другого. Получается, что посредник, работающий на первый взгляд для удобства клиента, может в будущем преподнести неожиданные проблемы страхователю груза, которые невозможно предусмотреть. Неважно, кто оформляет страховку на груз: перевозчик или грузовладелец – у каждого появятся свои проблемы. Для перевозчика в случае причинения ущерба грузу новость о том, что полис оформлен ненадлежащим образом и что страховая компания не выплатит страхового возмещения, станет более чем неожиданной! Грузовладелец же вместо того, чтобы получить страховое возмещение от страховой компании, будет вынужден самостоятельно доказывать вину перевозчика и «выбивать» необходимую сумму.

Следующее звено – это отдел урегулирования страховой компании. Его функция – возврат денег своим клиентам. Естественно, чем меньше денег возвращено, тем лучше для страховщика. Любые оплошности в предоставленных документах, любые задержки, любая несогласованность и несоответствие могут быть использованы против клиента. Если есть причина сократить или оттянуть выплату, работники страховой компании

обязательно ее используют. О недочетах, найденных в предоставленных документах, сотрудники страховой компании никогда не скажут в момент их получения. Нередки случаи, когда неправильное оформление полиса приравнивается к его отсутствию. Соответственно автоперевозчик может получить страховое возмещение в меньшем размере из-за неверно указанных данных или вообще остаться без денег. Выход из такой ситуации – полный контроль за заполнением и оформлением полиса. Желательно проконсультироваться

приложить немного больше усилий, чем этого требует страховщик. Стоит добавить, что во всех вышеперечисленных случаях консультация грамотного юриста никогда не будет лишней.

Когда все проблемы с документами решены, встает вопрос об уточнении размера причиненного ущерба. Он определяется на основании независимой экспертизы. Определенная сумма ущерба может не удовлетворить страховщика или страховую компанию. И любая сторона вправе не согласиться с результатами независимого эксперта и заказать повторную экспертизу. Оба

РАЗВИТИЕ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ В РОССИИ СТАЛКИВАЕТСЯ НА ДАННОМ ЭТАПЕ С ВПОЛНЕ БЫТОВЫМИ ПРОБЛЕМАМИ

у знающего специалиста, чтобы всегда быть уверенным в надежности своей страховки.

Бухгалтерия – отдел, не обладающий инициативой в принятии решений. Будет выплачено страховое возмещение или нет – решать отделу урегулирования, а бухгалтерия просто исполнит указание сверху. Однако и в бухгалтерских требованиях к документам могут найтись роковые недочеты, такие, как ошибки в оформлении заказа-наряда, сокращенное название автомобиля в доверенности или счете на эвакуацию. Вопрос о выплате вновь будет решаться в отделе урегулирования.

Как не попасться на таких недочетах? Ответ один: полис должен быть изначально заполнен правильно, для чего придется

эксперта получить оплату за свои услуги, судебное разбирательство по выяснению наиболее точного результата экспертизы может затянуться на год, и цель страховой компании – максимально оттянуть срок выплаты – будет достигнута.

Обобщая все вышеперечисленные случаи задержек и отказов в выплате страховой суммы, можно добавить еще несколько советов:

1. Необходим полный контроль над документами, которые задействованы в решении вопроса о выплате страховой суммы. Так всегда можно будет идти на шаг впереди страховой компании.

2. В процессе работы страховой компании с различными органами и лицами всегда нужно

быть в курсе их решений. Бюро экспертиз, милиция, пожарная служба – от этих организаций страховая компания получает немало документов. В интересах перевозчика или грузовладельца проконтролировать процесс подготовки и доставки столь нужных постановлений и заключений.

3. Проявлять инициативу, конечно, накладно, но она в конечном итоге будет только на руку. Поставив себя как лицо крайне заинтересованное в скорейшем урегулировании всех вопросов, перевозчик или владелец груза не даст возможности расслабиться работникам страховой компании. Ориентироваться нужно не на указанные страховщиком сроки и отчеты конкретных работников, а на собственные запросы в страховую компанию и полученные на них ответы.

Страхование груза – вопрос, который с каждым днем становится все острее. Благоприятные условия для развития такого вида услуг в России сталкиваются с вполне бытовыми проблемами. Страховые компании, грузовладельцы и автоперевозчики настаивают на своей правоте и причину ошибок обычно видят в действиях своих партнеров по бизнесу, с которыми они на самом деле преследуют общую цель – организовать безопасную доставку груза с европейским уровнем оказания услуг. И пока каждый будет решать личные проблемы и ставить на первое место обогащение своей компании, дело не сдвинется с мертвой точки. Подобная проблема может быть решена только общими усилиями.



ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ВЕЛИЧИНА СТРАХОВКИ ГРУЗА В НЕМАЛОЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ ОТ ТОГО, ПО ДОРОГАМ КАКИХ СТРАН ПРЕДОИТ ДВИГАТЬСЯ АВОПЕЗДУ