

Минэкономразвития выступило с идеей внедрения в России обязательного страхования ответственности за качество товаров и услуг при покупке, изготовлении и ремонте железнодорожного подвижного состава.

Как говорится в документе, направленном Минэкономразвития в правительство, текстом которого располагает агентство «Интерфакс-АФИ», требуется принять закон об обязательном страховании ответственности при эксплуатации подвижного состава.

Ведомство считает возможной разработку федерального закона на эту тему. Он будет регулировать ответственность заводов-изготовителей подвижного состава и вагоноремонтных компаний, а также гражданскую ответственность владельцев подвижного состава в случае причинения третьим лицам вреда при эксплуатации подвижного состава.

Как отмечается в документе Минэкономразвития, до сих пор подобные риски страховались в добровольном порядке. Однако «рынок страхования в сфере железнодорожных перевозок в настоящее время представлен ограниченным количеством страховых компаний, услуги которых остаются невостребованными большинством участников рынка транспортных услуг ввиду отсутствия прозрачной нормативной правовой базы в указанном сегменте страхования», отмечается в документе.

К существующим недостаткам системы добровольного страхования ответственности участников перевозочного процесса «относятся отсутствие единых правил страхования и расчета сумм выплат, а также отсутствие перечня документов, необходимых для возмещения ущерба», говорится в материалах Минэкономразвития.

Предложения ведомства по введению нового вида обязательного страхования стали ответом на поручение правительства РФ о реализации плана мероприятий, направленных на совершенствование обеспечения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

Минэкономразвития прорабатывало вопрос совместно с представителями Минфина, Минпромторга, ОАО «РЖД», Объединением вагоностроителей и Советом участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава.

Как отмечается в документе, в настоящее время участники перевозочного процесса, как правило, улаживают вопрос о компенсации ущерба напрямую.

При этом значительные суммы ущерба при возникновении транспортных происшествий на железнодорожном транспорте, величина необходимых компенсаций за вред, причиненный вследствие недостатков товаров, работ, услуг, для отдельных собственников подвижного состава, компаний-производителей железнодорожной техники и вагоноремонтных предприятий не сопоставима с финансовыми возможностями причинителей вреда.

Из-за нехватки средств возникает «негативная ситуация с возмещением причиненного ущерба жизни, здоровью или имуществу другим участникам перевозочного процесса, а также физическим и юридическим лицам, которых относят к категории «третьих лиц», не имеющих непосредственного отношения к деятельности железнодорожного транспорта и к перевозочному процессу, вследствие ненадлежащего изготовления и ремонта подвижного состава, а также эксплуатации подвижного состава ненадлежащего технического состояния», отмечается в документе Минэкономразвития.

Ответственность предложено страховать всем участникам бизнес-цепочки

Согласно замыслу разработчиков из Минэкономразвития, страховым случаем для завода-изготовителя будет считаться «транспортное происшествие вследствие недостатков произведенных им товаров, а также вследствие предоставления недостоверной или недостаточной информации о товаре».

Для владельца подвижного состава таким событием можно будет считать «транспортное происшествие вследствие нахождения подвижного состава в ненадлежащем техническом состоянии».

Для вагоноремонтной компании страховым случаем будет транспортное происшествие вследствие ненадлежащего ремонта подвижного состава (его узлов и деталей).

В рамках предлагаемого обязательного страхования гражданской ответственности перед третьими лицами может быть предусмотрена дифференциация страховой премии (тарифа) по сроку службы вагонов.

«Реализация указанных предложений потребует внесения изменений в действующую нормативно-правовую базу и разработку соответствующего закона, который должен определить объекты, подлежащие обязательному страхованию, риски, от которых они должны быть застрахованы, и минимальные размеры страховых сумм», отмечается в предложениях Минэкономразвития.

Кроме того, «на законодательном уровне должны быть определены правила страхования, включающие порядок расчета сумм страховых выплат и страховой премии (тарифа) по данному виду обязательного страхования, закрытый перечень документов, необходимых для получения страховых выплат, а также порядок применения стимулирующих коэффициентов в случае безаварийной работы страхователя».

Протокол разногласий

Минфин России не видит целесообразности введения обязательного страхования ответственности производителей подвижного состава вагоноремонтных компаний и собственников подвижного состава, поскольку введение новых видов страхования в обязательной форме возможно при условии невозможности обеспечения защиты интересов физических и юридических лиц иными способами и методами. Позиция ведомства отражена в документе Минэкономразвития.

По мнению Минфина России, ответственность за возмещение вреда, причиненного вследствие недостатков товаров, работ и услуг, может быть урегулирована в рамках договоров на покупку, изготовление и ремонт железнодорожной техники, а также добровольного страхования ответственности.

Между тем Минпромторг России считает правильным расширить круг страхователей за счет включения обязательного страхования гражданской ответственности грузоотправителей перед третьими лицами.

Страховщики ответственности поддержали идею

Начальник управления контроля и организации страховых и компенсационных выплат Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Валерий Карпов убежден, что «введение новых видов страхования ответственности означает использование максимально прозрачных и понятных всем экономическим инструментам возмещения вреда».

Именно о таком подходе свидетельствует мировая практика, сказал он агентству «Интерфакс-АФИ».

«На примере страхования ответственности вагоностроителей можно говорить, что в этом случае будет налажен автоматизированный процесс выплат компенсаций эксплуатантам вагонов в случаях, если им будет причинен вред из-за некачественной сборки вагонов либо при каких-либо выявляемых недостатках», – отметил представитель НССО.

Причем эти компенсации будут производиться на порядок быстрее, чем в случае использования претензионного или судебного порядков, считает специалист.

Источник: [Финмаркет](#) , 28.10.13