



Страхование грузов – это один из видов страхования, защищающий имущественные интересы владельцев грузов на случай наступления убытков, вызванных различного рода происшествиями в процессе транспортировки. По итогам прошлого года объем рынка страхования грузоперевозок составил 22,05 млрд руб., показав рост на 18%. Львиная доля застрахованных грузов приходится на Центральный федеральный округ, в частности на Москву. О специфике страхования перевозок грузов порталу «Википедия страхования» рассказал заместитель генерального директора САО «Гефест» Константин Барковский.

– Константин Олегович, у нас в стране есть такие регионы, в которых вообще не страхуется ни одна перевозка. В чем причины?

– Как ни банально, основная причина заключается в очень низкой культуре страхования. У грузовладельцев и перевозчиков существует привычка строить отношения на личных контактах. Наши бизнесмены к рискам привычные и не хотят ничего менять. Для сравнения, на Западе страхуется около 90% перевозок. Там готовы платить большие деньги за предсказуемость бизнеса, его защиту от всевозможных рисков.

Сегодня в основном страхуются экспортно-импортные грузы, потому что в соответствии с Международными правилами «Инкотермс», составленными и рекомендованными Международной торговой палатой и применяемыми во внешней торговле,

транспортировка груза без страхового договора недопустима. Среди этого направления страхованием охвачено более 70% грузооборота, однако практически не обеспечены страхованием транзитные грузы ж/д, а также сборные грузы, автомобильные перевозки в страны ближнего зарубежья.

– Но ведь нельзя все отнести на отсутствие страховой культуры, ведь в нашей стране во всех сегментах, а не только в грузоперевозках, этот показатель находится на очень низком уровне. Возможно, есть законодательные недостатки?

– И в этом направлении есть проблемы. Законодательство есть, но применяется оно по-разному. Зачастую на местах сотрудники органов трактуют законодательство по своему усмотрению, в результате чего у страхователей возникают проблемы с получением документов, необходимых при урегулировании убытков, а у страховых компаний, соответственно, нет возможности произвести выплату. В итоге возникает недовольство услугами страховых компаний, что не дает возможности дальнейшему развитию сегмента. Страховая компания, так же как и любая другая организация, проверяется регулирующим органом, в данном случае ФСФР, поэтому выплата без документов может привести к наложению предписания на страховщика, и в конечном итоге – к отзыву лицензии. Кроме того, необходимо повысить безопасность перевозок. Для этого нужно общими усилиями исключить лиц, не участвующих непосредственно в перевозках, например, экспедиторов, выполняющих только роль агента, так называемые «табуретки».

– Что касается международных перевозок, в этом случае ведь согласно «Инкотермс» груз должен страховаться?

– Все зависит от условий перевозки. В «Инкотермс» обязательства относительно страхования грузов со стороны поставщика содержатся только при поставке грузов на условиях CIF и CIP. При поставке на этих условиях продавец обязан застраховать товар. Например, при сделке CIF в цену на продаваемый товар включена стоимость фрахта и страхования. При сделке CIP страхование должно покрывать как минимум предусмотренную в договоре купли-продажи цену плюс 10%.

– Какие программы страхования существуют и чем они отличаются, какие выгоднее?

– Правила страхования грузоперевозок предусматривают 3 варианта страхования, обозначенные буквами: «А», «В» и «С» соответственно. Эти три варианта страховой защиты грузов отличаются разной степенью ответственности страховщика за возможные риски: в первый вариант страховой защиты включены все риски, второй вариант – страхование с ответственностью за частную аварию (то есть груз считается застрахованным только от тех рисков, которые перечислены) и третий вариант – страхование без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения. При желании в страховое покрытие может быть включена ответственность за риски хранения грузов, за поломку или простой рефрижераторного или термосного оборудования.

– Что нужно учитывать при заключении договора страхования грузоперевозок?

– При заключении договора страхования нужно внимательно читать условия, что является и не является страховым риском, страховым случаем. В договор могут включаться франшизы (минимальный невозмещаемый убыток), а также порядок ежемесячной сверки. Наличие у страховщика договорных отношений с сюрвейерской компанией является преимуществом при заключении договора страхования грузов, поскольку дает возможность осуществить при необходимости оперативную и качественную оценку поврежденного имущества на территории многих стран. Также следует обратить внимание на порядок действий сторон при возникновении ущерба, куда и как сообщать о случившемся, как действовать и так далее.

– Каков должен быть порядок действий при наступлении страхового случая: куда бежать, кому звонить, что собирать и так далее? И различается ли этот алгоритм в зависимости от того, произошло событие в нашей стране или за границей?

– Порядок действий страхователя должен соблюдаться независимо от того, где произошел страховой случай – в России, Европе или на территории других стран. Первое, что должен сделать страхователь – не позднее 3 рабочих дней с момента, когда стало известно о причинении ущерба застрахованным грузам, сообщить в страховую компанию. Далее должны быть составлены акты о недостатке и повреждении грузов, а также проставлены отметки в транспортных накладных. Для урегулирования убытка в страховую компанию необходимо предоставить документы, на основании которых можно сделать вывод о факте, обстоятельствах и размере убытка.

При необходимости может быть привлечена сюрвейерская организация для оценки ущерба, в том числе за рубежом. Сюрвейерской компании направляется заявка на проведение осмотра и оценки ущерба, указываются дата и место. Отчет об осмотре и оценке в среднем оформляется в течение 2–3 недель.

– По статистике вашей компании, из-за каких причин вы чаще всего выплачиваете страховые возмещения?

– По нашей статистике, чаще всего выплаты страховых возмещений происходят по причине пропажи грузов, причем мошенники с каждым годом становятся все более изобретательными. Так, был случай, когда прямо во время движения фуры злоумышленники проникли в тентованный прицеп и выбросили часть груза на дорогу, затем подобрали и скрылись. Или на 2,4 млн руб. была похищена сырная продукция, в этом случае водитель подрядной организации – перевозчика, нанятой страхователем, получил товар на хладокомбинате и выехал по маршруту следования. Однако в назначенное время и место машина с грузом не прибыла. Тогда страхователь обратился в милицию с заявлением о хищении груза, было заведено уголовное дело. В ходе расследования было выявлено, что водитель получил товар по подложным документам. По горячим следам «лжеводителя» и продукцию разыскать не удалось.

Еще одна частая причина выплат – порча продукции в связи с поломкой рефрижератора. Особенно это касается перевозки продуктов питания или медикаментов. В частности, 12,5 млн руб. было выплачено за испорченную в связи с поломкой рефрижератора медицинскую вакцину. Еще один «популярный» риск – это повреждение перевозимых товаров во время перегрузки. Например, 16 млн руб. было выплачено за повреждения перевозимого из Парижа в Москву компьютерного томографа, которые были получены во время перегрузки.

Источник: www.wiki-ins.ru, 04.12.12