

Экспедиторские компании ставят вопрос о повышении прозрачности в отрасли и введении в РФ механизмов вмененного или даже обязательного страхования своей ответственности при перевозке грузов, сообщил "Интерфаксу" исполнительный директор транспортной компании TRAFT Артур Мурадян.

По его словам, "весь этот круг проблем обсуждался в ходе специального "круглого стола" в Московской торгово-промышленной палате на этой неделе".

"По нашим экспертным оценкам, в стране ежедневно происходит от 2 до 9 случае хищения грузов, в связи с этим вопрос о страховании ответственности экспедиторов стоит достаточно остро. Кроме того, представители отрасли говорили о необходимости законодательного разграничения при определении ответственности деятельности экспедитора-агента (диспетчера) и экспедитора, который реально везет груз", — пояснил А.Мурадян.

По его словам, переговоры о законодательных условиях введения вмененного страхования ответственности экспедиторов начаты со страховым сообществом и законодателями. Он добавил, что позиция главы думского комитета по финансовому рынку Анатолия Аксакова сводится к тому, что депутаты готовы поддержать инициативу экспедиторов в грузоперевозках, если страховщиков заинтересует перспектива такого бизнеса, если сторонам удастся согласовать принципиальные подходы к организации страховой защиты.

Вице-президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Светлана Гусар, выступившая на "круглом столе" транспортников от страхового сообщества, по итогам дискуссии заявила "Интерфаксу", что "обсуждение предложения и комплексный анализ ситуации будут проведены, результат переговоров предвидеть сложно". Она добавила, что перспективы введения обязательного вида страхования в этой сфере деятельности сомнительны.

Однако, по словам С.Гусар, "отраден сам факт, что инициатива и спрос на страхование исходят от представителей отрасли".

КЛУБОК ПРОТИВОРЕЧИЙ

Введение категоризации для диспетчеров в грузоперевозках диктует жизнь. На рынке появились аналоги компаний-агрегаторов, которые служат посредниками между грузоотправителем и получателем груза. Они переадресовывают заказы другим экспедиторам, грузов физически не принимают, к ним не прикасаются. А есть экспедиторы, которые реально сопровождают груз, пояснил "Интерфаксу" один из экспертов транспортной отрасли.

Ответственность экспедиторов первого типа страховщики не хотят страховать в добровольном порядке, мотивируя это примерно так: "Вы направляете груз неизвестно кому, не контролируете доставку, а мы при наступлении страхового события (или того

хуже — мошеннического хищения груза) должны отвечать выплатой. Не будет этого".
И действительно, риск мошенничества крайне высок в сегменте грузоперевозок. По данным экспертов, до 90% "угонов" грузов связаны не с бандитскими нападениями, а с хищениями грузов по предварительному сговору с кем-то из участников в цепочке организации грузоперевозок. Опасения страховщиков мешают им страховать ответственность экспедиторов и первого, и второго типа.
Кроме того, страховщику раз в месяц грузоотправитель направляет бордеро — список отправок грузов за каждый месяц, у крупных компаний такой список может насчитывать десятки тысяч адресов. Добавить в перечень реальных несуществующие страховые события не слишком сложно, считает эксперт транспортной отрасли. Это также напрягает страховщиков.
Однако и у транспортников есть свои претензии к тем компаниям, которые в добровольном порядке страхуют их риски.
"Дело в том, что в законодательстве есть определенная коллизия, связанная с затруднениями страхования ответственности неисполнения обязательств по договору. Лукавые страховщики, в добровольном порядке заключившие договоры страхования ответственности экспедиторов, при наступлении страхового события, ссылаясь на упомянутую норму, норовят признать договор ничтожным и не проводить выплаты. Отказов, к сожалению, очень много. Верховный суд РФ в разъяснении на эту тему сообщил примерно следующее: если страховщик обнадежил страхователя в том, что полис действующий, он не должен освобождаться от выплат при наступлении страхового события", — пояснил эксперт.
Транспортники на запрос в адрес главы комитета Госдумы по финансовому рынку Анатолия Аксакова получили ответ, в котором подобное поведение страховщиков квалифицировалось как злоупотребление правом. Однако пробелы в законодательстве, позволяющие это делать СК, действительно существуют, признал депутат.
Кризис доверия должен преодолеваться встречным движением, полагает А.Мурадян. В этой связи он считает важной инициативой разработку поправок в закон об экспедиторской деятельности и ряд других законодательных актов.

Источник: Финмаркет, 20.10.2017