

# Незастрахованный груз — путь к разорению

И.П. КОНОНОВ, начальник управления страхования судов и грузов,  
Санкт-Петербургский филиал «Северо-Западная дирекция ОАО РОСНО»



**Еще несколько лет назад в России страхование грузов носило эпизодический и фрагментарный характер, охватывая лишь незначительную долю сегмента грузоперевозок. Начиная с 2000 года его объемы стремительно увеличиваются. Однако столь внушительный рост отнюдь не свидетельствует о массовом спросе на страхование грузов со стороны предприятий.**

## Вопросы риск-менеджмента

При том, что страхование грузов занимает сегодня лишь небольшой процент в общем объеме страхового рынка России, данный вид является одним из наиболее перспективных. Этому способствует повышение страховой культуры, переход многих отечественных компаний к цивилизованным методам ведения бизнеса. Свидетельство тому — рост интереса к страхованию не только при осуществлении международных, но и внутренних грузоперевозок, где в большинстве случаев грузоотправитель и грузополучатель являются российскими резидентами, а страхование груза не является обязательным условием торгового контракта.

Ситуация на рынке страхования грузов в настоящий момент весьма привлекательна для клиентов. Тарифы снижаются, страховые компании предлагают все большее количество дополнительных услуг, обеспечивающих повышенную безопасность перевозок.

Часто страховщики выступают в роли риск-менеджеров, чьей задачей является донести до руководителей компаний — потенциальных клиентов необходимость проведения тех или иных организационных мероприятий для обеспечения сохранной перевозки, что, в свою очередь, помогает многим компаниям грамотно организовать бизнес-процесс и в рамках своей компании, и в рамках взаимоотношений со своими партнерами по транспортировке грузов.

Воспользовавшись услугой риск-менеджмента, предоставляемой страхо-

вой компанией, страхователь в значительной степени экономит на содержании и обучении штатных сотрудников и, в связке с подбором оптимального по цене и качеству страхового покрытия, добивается определенной стабильности своего бизнеса в части безопасности перевозок, в том числе за счет рекомендаций со стороны страховщика надежного, проверенного перевозчика и совместной проверки через службу безопасности новых привлекаемых страхователем перевозчиков.

Вот несколько примеров, которые наглядно показывают лишь малую часть мероприятий, способных повысить сохранность при перевозке грузов различными видами транспорта.

**Морской транспорт.** В период перевозки на морском судне воздействие сил на груз находится вне контроля грузовладельца, но может меняться и зависеть от таких факторов, как надежность крепления, высота укладки, способ сепарации. Грубое несоблюдение правил погрузки может служить причиной потери всего или части груза.

**Автомобильный транспорт.** При нарушениях скоростного режима, плохом состоянии дорог возникают нежелательные вибрации, которые могут привести к повреждению груза. Чтобы уменьшить данный риск, необходимо, чтобы груз был плотно уложен, уравновешен и расперт.

**Железнодорожный транспорт.** Внезапные остановки, плохое состояние железнодорожного полотна приводят к

нежелательному смещению груза. При загрузке железнодорожных вагонов важно обеспечить плотную укладку груза с необходимыми перегородками и раскосами. Когда штабели контейнеров имеют разные уровни и плоскости, необходимо применять подпорные прокладки.

**Воздушный транспорт.** При взлете и посадке воздушных судов возникают силы, аналогичные силам на наземных видах транспорта.

Кроме процесса перевозки, груз может быть поврежден при складировании и во время проведения погрузо-разгрузочных работ, что также является вопросом риск-менеджмента.

## Объем покрытия и стоимость страхования

В процессе транспортировки груз подстерегает множество опасностей, которые могут существенным образом повлиять на финансовую стабильность компании-грузовладельца, и задача страхования — помочь справиться с убытками в случае наступления неблагоприятных событий.

Стоимость страхования грузов зависит от множества факторов, делающих этот вид страхования привлекательным для предприятий. Цена на эту услугу колеблется в пределах 0,05–0,4% от страховой суммы в зависимости от набора рисков, редко превышая 0,5%. Как правило, страховые компании предлагают три варианта договоров. Эти варианты за исключением небольших отличий совпадают с международными правилами страхования грузов, которые именуются «Оговорки Института лондонских страховщиков по страхованию грузов». Наиболее дорогим является покрытие «с ответственностью за все риски», предусматривающее возмещение всех убытков, как при полной гибели, так и при повреждении груза по любой причине, кроме тех, что указаны в пункте «исключения». Страхователю в первую очередь следует ознакомиться именно с этим пунктом, поскольку правила разных страховых компаний в основном различаются именно набором исключенных рисков.

Полис «с ответственностью за частную аварию» обойдется дешевле, одна-

**СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВ В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ ВЕСЬМА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА ДЛЯ КЛИЕНТОВ. ТАРИФЫ СНИЖАЮТСЯ, СТРАХОВЫЕ КОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ ВСЕ БОЛЬШЕЕ КОЛИЧЕСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСЛУГ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ПОВЫШЕННУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК.**



ко в нем четко регламентируется перечень рисков (включая ДТП и стихийные бедствия). Самым экономичным является вариант «без ответственности за повреждения», по которому возмещаются убытки только при полной гибели всего груза или его части.

Стоимость страховых услуг также зависит от вида груза, вида транспорта, условий и маршрута перевозки. Немаловажное значение имеют также упаковка, размер франшизы, наличие перегрузок и репутация перевозчика.

При заключении договора страхования страхователь обязан заявить сумму, в пределах которой представленный к страхованию груз будет считаться застрахованным. Такая сумма называется страховой суммой и определяется в денежном выражении. Страховая сумма должна быть адекватна страховому интересу.

При заключении договора страхования стороны согласовывают размер страхового платежа, который страхователь должен оплатить страховщику при принятии груза на страхование. Этот платеж, или взнос, носит название страховой премии. Она, как правило, рассчитывается путем умножения страховой суммы на тариф. Сам страховой тариф определяется страховщиком для каждой конкретной перевозки. Размер тарифа зависит от многих факторов:

- характер груза и вероятностная степень его повреждения;
- род и качество упаковки;
- способ отправки груза: в контейнере, в тентовой машине или другим способом;

- вид перевозочного средства;
- дальность перевозки;
- количество перегрузок;
- условия страхования и полнота покрытия;
- наличие застрахованной ответственности перевозчика или экспедитора;
- наличие вооруженной охраны.

В меньшей степени на тариф влияет срок действия страхового полиса, в то время как период действия страхового покрытия имеет существенное значение с точки зрения покрытия всего периода перевозки. Обычно в полисе ставят время начала загрузки и определяют его, например, с 0 часов такого-то дня до 24 часов того дня, когда груз прибывает под погрузку. Ответственность страховщика ограничивается именно тем сроком, который оговорен в страховом полисе. Существует практика, когда клиент по какой-либо причине не успевает перевезти свой груз в соответствии со сроком, оговоренным в полисе. В этом случае страхователь может информировать страховщика о причинах задержки, и по согласованию сторон действие страхового полиса продлевается.

#### **Особенности страхования различных видов грузов**

Для разных видов грузов предусмотрены разные правила перевозки. Необходимый температурный режим, влажность, особые правила погрузки и обращения с грузом обычно обозначаются специальными символами на упаковке.

Страхователь обязан сообщить страховщику максимально достоверную и подробную информацию о грузе, в том числе о правилах его перевозки.

В зависимости от вида груза страхователю следует обратить внимание на основные риски, сопровождающие перевозку следующих грузов.

**Промышленная техника и оборудование.** Основные риски обусловлены внешним воздействием на груз или кражами. Практика показывает, что зачастую плохое крепление и неправильное размещение груза в транспортном средстве наносит значительный ущерб.

*Типичный пример.* По причине отсутствия двух внутренних распорок, ограничивающих смещение металлических профилей относительно друг друга, было сильно повреждено полиграфическое оборудование. Причиной явилась, как сказано в акте, «небрежность и недостаточность упаковки и крепления полиграфической машины внутри упаковочного ящика отправителем груза». В результате причинен значительный ущерб полиграфическому оборудованию, так как повреждение или хищение всего одной детали ведет к невозможности своевременного монтажа всей линии производства.

При страховании перевозок комплектного оборудования в договоре необходимо оговорить следующее:

- проверку работоспособности оборудования сразу же после разгрузки или в четко установленные сроки;
- взаимодействие страховщика и

страхователя при замене или ремонте поврежденных или утраченных деталей, узлов, агрегатов.

**Насыпные грузы.** Основные риски связаны с разницей в весе при отправлении и получении грузов, естественной убыли груза вследствие усушки, утруски и пр. Особенно это заметно при внешнеторговых перевозках, когда контроль за взвешиванием в пункте отправления производится зачастую с помощью вагонных весов, допуск точности которых в России абсолютно не сравним с допуском точности весов в Европе.

**Автомобильная техника.** Основная часть рисков связана с мелкими повреждениями лакокрасочного покрытия и мелкими кражами узлов и агрегатов. Особо важное значение эти «мелочи» приобретают при перевозках дорогостоящих автомобилей.

**Продукты питания.** При перевозке продукты питания, помимо таких рисков, как грабежи и кражи, подвержены самым различным опасностям. Изменение температурного режима может привести в негодность всю партию груза. По просьбе страхователя в объем ответственности стандартных условий страхования допускается включение дополнительно «рефрижераторного риска». Под рефрижераторным риском подразумевается порча груза в процессе транспортировки в результате выхода из строя рефрижераторной установки по любой причине, за исключением недобросовестного исполнения своих обязанностей водителем (механиком) рефрижератора.

Ущерб, связанный с размораживанием груза, может быть возмещен страховщиком в том случае, если неисправность рефрижераторной установки вызвана ДТП или противоправными действиями третьих лиц. Возмещение производится по фактическому ущербу.

Случаи повреждения груза, связанные с рефрижераторным риском, довольно часты.

Так, например, согласно информации от грузополучателя, при выгрузке застрахованного груза из рефконтейнера было обнаружено, что продукты (фрукты) по ряду позиций инвойса имеют потерю качества. Грузополучатель заявил претензию.

Страховщик пригласил сюрвейера. Сюрвейер установил, что рефрижераторная установка контейнера, в котором перевозились фрукты, находилась в рабочем состоянии, температура внутри контейнера после снятия пока-

заний соответствует нормам перевозки данной категории продуктов.

После выяснения обстоятельств происшествия определили причину ущерба — плохое качество груза до его погрузки. После обсуждения этого вопроса с грузоотправителем и грузополучателем получатель отказался от претензии к перевозчику и страховщику, о чем и был составлен соответствующий акт.

Велика возможность повреждения груза в результате размещения его в ненадлежащую тару, упаковку и при нарушении правил погрузки. Ни для кого не секрет, что в один вагон (фуру, контейнер и т.д.) отправитель старается загрузить как можно больше всего.

Многие страховые компании не признают основанием для выплаты случаи нарушения правил погрузки. Но все зависит от того, насколько грамотно составлен договор страхования и несет ли перевозчик ответственность за сохранность груза.

**Нефть и нефтепродукты.** Основные риски для этой группы грузов — недоливы при перекачке из транспортных средств в терминалы, а для нефтепродуктов — загрязнение и разбавление водой, что часто бывает при перевозках светлых нефтепродуктов.

Для оценки риска при перевозке грузов страхователю необходимо:

- иметь информацию о компании-перевозчике или об экспедиторской фирме, особенно когда речь идет о смешанной перевозке;
- иметь договор с компанией на перевозку груза;
- знать содержание документов, регулирующих порядок перевозки груза (международные конвенции, внутренние правила, уставы и т.п.);
- знать эксплуатационные характеристики транспортных средств.

### **Особенности страхования грузов по видам транспорта**

Практика внешнеэкономической деятельности опирается на систему договоров страхования, которые предоставляют определенные гарантии экспортерам и импортерам при возникновении непредвиденных обстоятельств и случайностей. В подавляющем большинстве внешняя торговля

обслуживается морским транспортом. Поэтому вопросы страхования внешнеэкономической деятельности рассматриваются через систему договоров морского страхования.

В круг вопросов **морского страхования** входит страхование морских судов (корпуса и оснастки перевозочных и других плавсредств), страхование карго (перевозимых грузов) и страхование ответственности судовладельцев. Страхование карго носит также название транспортного страхования грузов. Широкое развитие контейнерных перевозок в последние годы привело к выделению в самостоятельный вид страхования контейнеров.

Договор морской перевозки заключается в двух основных формах: в форме чартера и в форме коносамента. Чартеры регулируют взаимоотношения между фрахтователем и фрахтовщиком по поводу порядка использования судна: на время, на рейс, на срок аренды и т.д. Коносаменты различают по характеру груза, в отношении перевозки которого заключается договор. Например, коносаменты зерновые, лесные, нефтеналивные и пр. Коносамент — двусторонний договор перевозки, заключаемый в пользу владельца груза. Однако он может быть заключен и в пользу третьего лица, как правило, получателя.

Коносамент выполняет три функции: 1) договор морской перевозки; 2) доказательство приема груза; 3) товарораспорядительный документ.

Право по коносаменту можно передавать другим лицам или неопределенному кругу лиц путем переуступочной надписи.

Проведя краткий экскурс в страхование морских перевозок, стоит повторить, что именно необходимость страхования при осуществлении внешнеэкономической деятельности дала толчок к развитию массового страхования грузов, в том числе при внутрироссийских перевозках.

При перевозках грузов морем наибольшее значение имеет возможность повреждения груза в результате его неправильной укладки, раскрепления, возможности попадания забортной воды. Все эти факторы могут привести к

**ПРАКТИКА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОПИРАЕТСЯ НА СИСТЕМУ ДОГОВОРОВ СТРАХОВАНИЯ, КОТОРЫЕ ПРЕДОСТАВЛЯЮТ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ГАРАНТИИ ЭКСПОРТЕРАМ И ИМПОРТЕРАМ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ И СЛУЧАЙНОСТЕЙ.**

механическим повреждениям, подмочке, смытию груза волной.

В меньшей степени при морской перевозке присутствуют риски хищения всего груза или его части.

При перевозках морским транспортом массовых грузов, таких как удобрений, зерно, риск хищения груза практически полностью исключен, в то время как становится наиболее актуальным риск подмочки груза забортной водой, весовой недостачи.

Стоимость страхования при морских перевозках также зависит от того, перевозится груз в контейнере или без, палубный это груз или перевозимый в трюме.

При страховании грузов, перевозимых **автомобильным транспортом**, также есть своя специфика.

Все более актуальным становится риск мошенничества. Нередко при передаче груза перевозчику, отправитель не может быть в полной мере уверен, что груз передается правомочному лицу.

*Пример.* Под погрузку пришла фура, водитель предоставил все необходимые документы, которые на первый взгляд соответствовали требованию грузоотправителя. В машину был погружен груз алюминия. Позже, когда грузополучатель проинформировал отправителя о задержке сроков поставки груза, выяснилось, что груз похищен. В результате оказалось, что были представлены поддельные документы. Это можно было понять, всего лишь обратив внимание на фотографии в водительских правах и паспорте водителя, принявшего груз к перевозке.

Особенно осторожно грузоотправителю следует относиться к работе с перевозчиками — предпринимателями без образования юридического лица.

Перевозчик ПБОЮЛ прибыл под погрузку груза консервов, документы были в полном порядке. После того как груз не прибыл в пункт назначения, оказалось, что он похищен. Выяснилось, что данный перевозчик месяц назад приобрел машину, по всей видимости, для целей мошенничества. Данный груз был быстро реализован в близлежащем населенном пункте как высоколиквидный.

Исходя из вышесказанного, стоит отметить, что на ставку при перевозках дорогостоящих и ликвидных грузов автотранспортом существенное влияние оказывает включение риска мошенничества.

В случае сопровождения подобных грузов вооруженной охраной, при включении риска кражи/хищения у большинства страховщиков ставка мо-

**В ПРОЦЕССЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗ ПОДСТЕРЕГАЕТ МНОЖЕСТВО ОПАСНОСТЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ СУЩЕСТВЕННЫМ ОБРАЗОМ ПОВЛИЯТЬ НА ФИНАНСОВУЮ СТАБИЛЬНОСТЬ КОМПАНИИ-ГРУЗОВАДЕЛЬЦА, И ЗАДАЧА СТРАХОВАНИЯ — ПОМОЧЬ СПРАВИТЬСЯ С УБЫТКАМИ В СЛУЧАЕ НАСТУПЛЕНИЯ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ СОБЫТИЙ.**

жет быть снижена вплоть до 20–25% от первоначальной.

*Пример.* Страхователь X является экспедитором и организует перевозки грузов для компании Z. По заявке Z страхователь привлек к перевозке предприятие Y, которое в свою очередь привлекло предприятие E и передало ему груз. После загрузки в автомашину застрахованного груза последняя скрылась в неизвестном направлении. И машина, и груз, и сотрудники компании E до настоящего момента не найдены.

Сумма страхового возмещения составила 18 400 000 рублей.

Объемы страхования **железнодорожных перевозок** сегодня невелики. Тому есть объективные причины: по рельсам перевозится много того, что в страховании, по большому счету, не нуждается — щебень, руда, песок, но все же проблема во многом носит субъективный характер. Можно, конечно, в очередной раз попенять на низкую страховую культуру — этот фактор по-прежнему играет свою роль. Хотя не менее заметен и рост интереса к страхованию — коммерсанты научены опытом крупных убытков. Однако интерес этот сдерживают сложные бюрократические процедуры, сопровождающие грузы по железной дороге, и не вполне конкурентная среда на этом рынке.

Стоит сказать, что, хотя риски мошенничества на железнодорожном транспорте не столь актуальны, как на автомобильном, все же риск кражи/хищения достаточно велик.

*Пример.* Страхователь X застраховал груз бытовой техники по полису страхования груза «от всех рисков», включая хищение. Для перевозки страхователь привлек компанию Y, которая имеет подъездные пути. Груз страхователь доставил на склад на станции Люблино-Сортировочная, где транспортная компания принимает грузы и перегружает в вагоны, затем передает железной дороге. Итак, Y принял груз бытовой техники от X и начал подготовку вагонов к отправке, после чего опломбировал вагоны и оставил на запасных путях в районе склада. Той же ночью группой неизвестных лиц было совершено во-

оруженное нападение на склад, охранники были связаны, а груз из вагонов похищен.

Страхователь X понес убыток, сумма страхового возмещения составила 84 000 долларов.

Помимо всего прочего, грузоотправителю следует тщательно подходить к креплению и упаковке отправляемых грузов. Бывают случаи подмочки гигроскопичных грузов вследствие нарушенной герметичности вагонов, поэтому в некоторых случаях имеет смысл привлечь сюрвейеров на погрузку для инспекции на предмет пригодности подвижного состава для данного типа груза.

Чтобы контролировать количество погруженного и выгруженного товара, привлекают так называемых «талманных». Часто компании, осуществляющие сюрвейерские услуги, предоставляют и услуги тальманского счета груза, как на морском, так и на железнодорожном транспорте.

Тарифообразование **на авиатранспорте** в большей степени привязано к характеру груза, нежели к дальности маршрута. Многие компании дают единую ставку для большинства направленных перевозок, осуществляемых авиатранспортом.

При мультимодальных (смешанных) перевозках в подавляющем большинстве случаев грузы идут в контейнерах. Так называемые «дверные» доставки с точки зрения сохранности перевозки являются предпочтительными для страховщиков. Груз в большой степени защищен от воздействия внешних факторов, таких как влага, возможность повреждения, хищение. Отдельные грузовые места, перевозимые в контейнере, в большинстве случаев не перегружаются в процессе перевозки и при промежуточном складировании, тем не менее применяются незначительные повышающие коэффициенты в зависимости от количества перегрузок контейнера с одного транспортного средства на другое, что мало влияет на ставку при мультимодальной перевозке.

Подводя итог, остается лишь напомнить любителям экономить на всем и вся, в том числе на страховании грузов: скупой всегда платит дважды.