

Страхование договорной ответственности перевозчика

Ю.В. СИНЕЛЬНИКОВ, начальник отдела страхования грузоперевозок ОАО «СК Гайде»

О.В. ДЕРБИН, старший юрист-консультант ОАО «СК Гайде»



Непоследовательность законодательства в области регулирования страхования гражданской ответственности является на сегодняшний день одним из наиболее серьезных препятствий на пути развития предпринимательства в области перевозки и экспедирования грузов.

Непоследовательность законодательства в области регулирования страхования гражданской ответственности является на сегодняшний день одним из наиболее серьезных препятствий на пути развития предпринимательства в области перевозки и экспедирования грузов.

Принимая на себя ответственность за сохранность перевозимого груза, та или иная организация по сути обязывается перед грузовладельцем возместить последнему стоимость данного груза в случае, если авария, кража либо иные не зависящие от воли сторон обстоятельства станут причиной утраты либо гибели соответствующих материальных ценностей. На практике далеко не все коммерческие структуры, осуществляющие перевозки, а также экспедирование грузов, в состоянии покрыть стоимость утраченного груза и одновременно с этим продолжить свою предпринимательскую деятельность. Причиной тому служит ограниченность этих субъектов предпринимательства в средствах.

Наиболее приемлемым выходом из данной ситуации является заключение договора страхования ответственности за неисполнение договора перевозки, согласно которому грузовладелец, либо иное лицо, имеющее имущественный интерес в отношении перевозимого груза, является выгодоприобретателем и, в случае повреждения либо утраты принадлежащего ему имущества, получает возмещение непосредственно от страховой компании. Тем самым компания-перевозчик либо экспедитор перекладывают риск своих имущественных потерь в связи с неисполнением договора на плечи финансово обеспеченной и стабильной структуры — страховой компании, покрывающей возникшие убытки из специально сформированных фондов.

Однако, сколь ни хороша данная схема в теории, на практике, в настоящий момент, она абсолютно неприменима. Причиной тому служит несовершенство действующего закона, а именно положения ст. 932 ГК РФ, согласно которой риск наступления договорной

ответственности может быть застрахован лишь в случаях, прямо предусмотренных федеральным законодательством. В настоящее время такая возможность предусмотрена для перевозчиков, осуществляющих свою деятельность на авиатранспорте. Что же касается автомобильных перевозок, регулируемых более чем архаичным законодательством, в основе которого лежит Устав 1969 года, то здесь, само собою, возможности заключения такого рода договоров страхования не предусмотрено. Что касается экспедиторов, то федеральный закон, регулирующий их деятельность, также умалчивает о возможности страховой защиты интересов соответствующих

лиц субъектов в случае наступления их обязанности по возмещению вреда, причиненного неисполнением договора. Следует сразу оговориться, что ряд страховых компаний, в том числе довольно крупных участников страхового рынка России, предлагают своим клиентам договоры страхования риска наступления договорной ответственности, ссылаясь либо на толкование существующего законодательства, либо на некие эфемерные нормы международного права, якобы позволяющие страховщикам осуществлять страхование такого рода рисков. С точки зрения закона, приведенные аргументы являются ничем иным, как введением в заблуждение клиентов данных компаний, а заключаемые в таких случаях договоры в контексте ст. 168 ГК РФ являются ничтожными, то есть не порождающими никаких правовых и экономически значимых последствий.

Таким образом, перевозчики, осуществляющие свою деятельность на



автомобильном транспорте, а также профессиональные экспедиторы в настоящее время лишены возможности защитить свои имущественные интересы, а также имущественные интересы своих клиентов при помощи страхования риска наступления ответственности за неисполнение принятых ими на себя обязательств. Однако страховая защита данным субъектам предпринимательства все же необходима. И выход из данной ситуации есть. Дело в том, что с точки зрения Гражданского кодекса ответственность за неисполнение договорных обязательств, особенно когда речь идет о договорах перевозки либо экспедирования грузов, наступает в форме возмещения, прежде всего, реального ущерба — стоимости утраченного груза. На сегодняшний день страховые компании, предлагая различные виды имущественного страхования, помимо прочего принимают на страхование не только риски наступления ответственности перед контрагентами по гражданско-правовым договорам, но также и риски гибели либо повреждения самого имущества. Следовательно, заключение договора страхования перевозимого груза с указанием в качестве выгодоприобретателя собственника данного груза с экономической точки зрения влечет за собой, по сути, тот же уровень защищенности финансовых интересов грузоперевозчика, экспедитора и их клиентов, что и заключе-

ние договоров страхования риска наступления договорной ответственности.

Предложенная схема, конечно же, не является панацеей от несовершенства закона в области страхования ответственности. Достаточно сказать, что страхование грузов как имущества в абсолютном большинстве случаев не может покрыть риск наступления убытков в форме упущенной выгоды, либо иные риски, связанные, в частности, с наступлением ответственности за просрочку в подаче транспорта под погрузку и т.д. Однако данная ситуация все же не является поводом к тому, чтобы в нарушение закона предлагать схемы страхования ответственности, основанные лишь на экономическом интересе страховщика. Более того, не стоит забывать, что действующий Гражданский кодекс позволяет осуществлять страхование не только имущества либо риска наступления гражданской ответственности, но также и так называемые «предпринимательские риски» — риски неполучения доходов от предпринимательской деятельности. Так, например, приобретая товар для целей дальнейшей перепродажи, предприниматель вправе застраховать себя от неполучения выгоды в связи с изменением цены на этот товар. При этом страховая выплата будет равна сумме упущенной выгоды. В случае же с перевозками либо с деятельностью экспедитора, грузовладелец вполне может застраховать риск неполучения прибыли

от перевозимого или же экспедируемого груза на случай гибели либо повреждения данного груза. При этом в страховую сумму вполне можно включить стоимость фрахта, иные расходы, понесенные грузовладельцем в связи с перемещением груза и заложенные в его конечную стоимость.

Комплексное сочетание страхования предпринимательского риска, а также риска утраты либо повреждения груза способно в некоторой мере восполнить пробел в законодательстве в части отсутствия специальных законов о страховании ответственности автоперевозчика. Однако наиболее заметным преимуществом данной схемы является ее абсолютная законность. Заключая данные договоры, страхователь может быть уверен, что в случае утраты принадлежащего ему груза его имущественные интересы будут защищены надлежащим образом, в том числе, в случае необходимости, и в судебном порядке.

На сегодняшний день остается только надеяться, что законодатель правильно воспримет сложившиеся условия функционирования рынка услуг по перевозке и экспедированию различных грузов и внесет необходимые изменения в действующий закон. Идеальным решением проблемы стало бы реформирование специализированных транспортных уставов, в частности, Устава автомобильного транспорта. Однако такая реформа пока еще лишь перспектива, но, увы, не объективная данность.

НАДО СТРАХОВАТЬСЯ!

ГАЙДЕ
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

www.guideh.com