

## Страхование ответственности международного экспедитора: правила и проблемы получения страхового возмещения

*А.М. Голубчик,  
К.В. Холопов*

УДК 368  
ББК 65.271  
Г-624

Международная транспортно-экспедиторская деятельность подразумевает организацию доставки внешнеторговых и транзитных грузов, а также выполнение работ и услуг, связанных с перевозкой грузов в международных сообщениях. Международный экспедитор может выступать в двух ипостасях.

Во-первых, экспедитор может выступать в качестве простого посредника, принимая на себя лишь обязательства по организации международной или внешнеторговой перевозки. Он может оформлять в интересах клиента необходимые транспортные, таможенные и иные документы, планировать перевозки, проплачивать тарифы и фрахты и пр. Но при этом не работать с грузами клиента и физически не принимать грузы в свое ведение. В этих случаях экспедитор старается не выдавать клиенту экспедиторский документ и, вообще, не называть такую форму отношений договором транспортно-экспедирования (или договором на выполнение транспортно-экспедиторских услуг). В этом случае услуги экспедитора могут быть названы логистическими, а сам экспедитор, например, логистическим провайдером. Такая форма экспедиторских услуг применяется при перевозках грузов международного транзита.

Желание экспедиторов уйти от формального признания своих услуг как таковыми экспедиторскими и от заключения с клиентом соответствующего договора объясняется особенностями действующего в России транспортно-экспедиторского права. Экспедитор как простой посредник находится вне рамок российского права. Он не может просто отвечать только за организацию международных или национальных перевозок, он должен нести ответственность за сохранность доставляемого груза и даже за соблюдение сроков доставки груза. Это касается, в частности, и международного экспедирования: международно-правового регулирования

транспортно-экспедиторской деятельности не существует. Такая деятельность регулируется только применяемыми сторонами экспедиторского договора нормами национального гражданского права.[5]

Вторым видом транспортно-экспедиторской деятельности в России является т.н. производственное экспедирование. Оно подразумевает, что экспедитор работает с грузом, физически и фактически принимает груз в свое ведение и должен по просьбе клиента выдать ему принятый в практике экспедиторский документ. Именно для такой транспортно-экспедиторской деятельности и был написан закон от 30 июня 2003 года №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности». [7] Закон допускает, что экспедитор может сам доставлять груз в пункт назначения. При этом ответственность экспедитора по этому закону выше, чем ответственность перевозчика любого вида транспорта. Например, при утрате груза перевозчик отвечает только его фактической стоимостью с учетом пределов ответственности, а экспедитор должен возместить клиенту еще и упущенную выгоду в связи с утратой груза, произошедшей по вине экспедитора.<sup>1</sup> Для международного экспедитора существуют, правда, послабления в установлении размера ответственности.

К страхованию ответственности экспедитора подталкивает два обстоятельства. Во-первых, застраховавший свою ответственность экспедитор выглядит более конкурентоспособным на международном и внутреннем рынке. Сегодня транспортно-экспедиторская деятельность в России не предусматривает никаких барьеров и ограничений при допуске компаний на рынок. Отменены все процедуры лицензирования и квотирования транспортно-экспедиторской деятельности и для отечественных и для зарубежных компаний. Никаких регуляторов нет: каждый может объявить себя, например, международным экспедитором, «осуществляющим доставку любых товаров по всему миру при участии любых видов транспорта». И проверить это можно будет, только доверив такому экспедитору свой груз.[2]

Во-вторых, страхование ответственности экспедитора является средством защиты имущественных интересов клиентов, которые вручают экспедиторам свои грузы большой стоимости. Закон законом, но как экспедитор с уставным капиталом 10 тысяч рублей, и не обладающий никакой собственностью и транспортными средствами, будет возмещать клиентам многомиллионные убытки, например, в случае утраты доставляемого груза. Практика обязательного страхования ответственности экспедитора существует во многих ведущих западноевропейских странах, например, в Германии и Швейцарии. Но у нас такого закона нет. Страхование ответственности экспедитора в России является только возможным, а, следовательно, добровольным и факультативным. [5]

Очень многие страховые компании занимаются страхованием ответственности экспедиторов, то есть принимают на себя за плату риски невыполнения экспедито-

<sup>1</sup> Пункт 4 статьи 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности».



рами обязательств по экспедиторским договорам. Как и для любого вида деятельности, страховые компании разрабатывают и утверждают Правила страхования ответственности экспедитора (далее - Правила), которые являются неотъемлемой частью договора страхования. Обычно договоры страхования ответственности экспедитора заключаются на срок в размере одного года с правом его последующей пролонгации. Правила не делают различий между страхованием ответственности международного или национального экспедитора. Рассмотрим основные положения Правил, которые в базовой своей части применяются в подавляющем большинстве российских страховых компаний, занимающихся таким видом страхования.

Основой Правил является предмет страхования. Страхование ответственности экспедитора предусматривает, что страховая компания (страховщик) принимает на себя за плату (страховой взнос) риски возникновения убытков у грузовладельцев – клиентов экспедитора, которые вызваны неисполнением или ненадлежащим исполнением экспедитором своих обязанностей по договору транспортного экспедирования.

Страховщиком является страхования компания, страхователем – транспортный экспедитор, выгодоприобретателем (бенефициаром) – экспедитор или третье лицо, которому экспедитор причинил ущерб. Чаще всего договор страхования ответственности экспедитора заключается в пользу клиента, находящегося в договорных отношениях с экспедитором.

Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя (экспедитора), связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный клиенту в результате транспортно-экспедиторской деятельности, в соответствии с нормами действующего законодательства. Попросту говоря, возникшие у клиента убытки будет ему возмещать не экспедитор, а страховщик. Это будет правомочно и для договоров международного экспедирования, если будет согласовано сторонами в договоре страхования ответственности экспедитора.[1]

Страховым случаем является признание страхователем (экспедитором) убытков клиента (грузовладельца) на основе поданной претензии клиента или решения суда в результате следующих событий: утрата или повреждение груза, просрочка в доставке груза, неправильная загрузка груза, неподача транспортных средств, задержка в отправлении груза. Страховая компания возмещает все доказанные убытки клиента и целесообразно понесенные экспедитором расходы в пределах обозначенных договором страхования ответственности экспедитора периода действия страхового покрытия и размера страховой суммы.

Страховая сумма устанавливается в виде общего лимита ответственности по договору страхования. Общий лимит ответственности – это максимальная денежная сумма, которую страховая компания выплатит в качестве возмещения по всем страховым случаям, наступившим в период страхования ответственности экспе-

дителя. Общий лимит ответственности, установленный договором страхования, обычно официально объявляется экспедитором всем клиентам в качестве суммы гарантий экспедитора и свидетельствует о степени его финансовой надежности.

Правила устанавливают также так называемый «каталог исключений» – перечень действий и упущений страхователя (экспедитора), приведших к возникновению у клиента убытков, которые не возмещаются страховщиком. Сюда относятся умышленные действия экспедитора или его сотрудников, бездействия экспедитора, умышленные действия третьих лиц, совершение страхователем преступлений и некоторые другие обстоятельства. В этих случаях страховщик может отказаться от выплаты страхового возмещения.[4]

Выплаты возмещений страховыми компаниями клиентам экспедитора фактически являются убытками страховщиков, так как они не смогут востребовать их впоследствии с экспедиторов в порядке суброгации. Такова правовая природа договора страхования ответственности экспедитора. Поэтому страховые компании идут на всевозможные ухищрения, чиня различные препятствия экспедиторам с целью невыплаты страховых возмещений.

Противоречия между страховщиками и страхователями существуют с первого дня появления страхового бизнеса. Однако огласку эти противоречия получают крайне редко, иногда достоянием широкой публики становится лишь разоблачение очередной попытки страхового мошенничества, страховое сообщество не любит излишнего шума и повышенного внимания к себе. Страхователи, которым по тем или иным причинам было отказано в выплате страхового возмещения, стараются не афишировать своих проблем и потому редко обращаются в суды для защиты своих интересов, так как боятся проиграть. Отказ страховщика, да ещё и проигрыш дела в суде крайне отрицательно работает на имидж «серьёзной» фирмы.

Такое опасение имеет право на жизнь. Как показывает опыт, судебные споры страховщики действительно выигрывают намного чаще своих оппонентов, и только лишь потому, что они заранее подготовились к такому развитию сюжета. Они предвидели (или могли предвидеть) возможность возникновения страхового случая и постарались максимально обезопасить себя с помощью правил страхования и правильно составленных договоров. Клиенты же, увы, часто договоры читают не очень внимательно, либо подписывают практически, не глядя, поддаваясь на уговоры страховых агентов, рекламу и авторитетное имя конкретной страховой фирмы.

Что касается процедур транспортного страхования, то внимательное изучение договоров страхования и правил к ним позволяет сделать несколько, на первый взгляд, парадоксальных и противоречивых выводов. Создаётся впечатление, что составители таких договоров просто не владеют технологией и условиями работы различных видов транспорта, так как обычно в тексте договоров присутствует большое количество несуразностей и откровенных глупостей. Хорошо ещё, если безобидных глупостей.



Однако это далеко не так, ибо не секрет, что в страховых компаниях обычно работают высококлассные юристы, и их статус не позволяет предположить, что они так нелепо ошиблись. Следовательно, всё сделано вполне осознанно, то есть специально в тексты договоров страхования и правил к ним заложены очень сложные, часто невыполнимые, а иногда и противозаконные требования к документам и действиям, которые необходимо выполнить и/или предоставить страхователю, чтобы получить страховое возмещение. Такие «хитрости» на профессиональном сленге носят название «закладок». И мы со всей уверенностью беремся доказать, что появляются эти «закладки» в документах с одной единственной целью – минимизировать саму возможность выплаты страховщиком страхового возмещения.

Мы постараемся на примерах из реальных договоров страхования ответственности перевозчика и транспортного экспедитора показать, как эти «закладки» реализуются на практике. В нашем распоряжении имеются договоры и правила страхования ответственности экспедитора четырёх крупных отечественных страховых компаний – САО «Ингосстрах», ОСАО «Якорь», Страховой группы «Межрегионгарант» и САО «Гефест». В дальнейшем мы будем неоднократно цитировать эти документы, но без указания конкретного владельца, так как не хотим лишний раз нервировать страховое сообщество.

Изучение указанных документов позволяет разделить текстуальные «закладки» на три условные группы.

### ГРУППА 1. «НОВИНКИ» ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Констатируем факт – тексты документов изобилуют очевидными терминологическими и правовыми вольностями, если не назвать их по-иному. Мы затрудняемся объяснить природу появления этих «новинок» и логику их авторов, предположим, что часть договоров писали весьма небрежно. В результате мы встречаем в текстах упоминание о некоем «перевозочном транспортном средстве», а также с удивлением узнаём, что:

☑ в Российской Федерации до настоящего времени транспортно-экспедиционная деятельность подлежит лицензированию;

☑ накладные, инвойсы, счета-фактуры и спецификации являются товарораспорядительными документами;

☑ перевозчик и транспортный экспедитор имеет право распоряжаться грузом;

☑ выдача груза должна происходить только после получения от грузополучателя *соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз*<sup>2</sup>;

☑ доверенность является документом подтверждающим наличие права собственности на груз;

---

<sup>2</sup> Здесь и далее курсивом выделены точные цитаты их документов страховых компаний, с сохранением авторской орфографии и стиля.

☑ в оригинале морского коносамента делается отметка о недостатке и/или повреждении груза;

☑ при утрате/повреждении груза, перевозимого железнодорожным транспортом, необходимо предъявлять копию *Протокола об административном правонарушении (заверенная печатью подразделения ГИБДД) либо Определения по делу об административном правонарушении (заверенные печатью подразделения ГИБДД) и справку об участниках ДТП с указанием нарушителя ПДД (Форма №31)*.

При желании вышеприведенные примеры можно расценить как недоразумение, ошибки или заблуждения их авторов. В конце концов, эти «новинки» транспортного (гражданского и административного) права не влекут за собой серьёзных правовых последствий и у людей сведущих могут вызвать лишь улыбку недоумения. Однако, как мы оценим ситуации, когда от страхователя требуют предъявить страховщику несуществующие документы.

### ГРУППА 2. НЕСУЩЕСТВУЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ

Появление требований второй группы оценить сложнее. Как минимум они могут свидетельствовать о том, что авторы документов не имеют должного представления о технологии работы того или иного вида транспорта. Примеров тому масса:

*Оригинал железнодорожной накладной со всеми необходимыми отметками, в том числе с отметкой о повреждении / недостатке груза.* Однако Устав железнодорожного транспорта РФ (УЖТ РФ) [8] ничего не говорит о самой возможности проставления таких отметок в транспортную железнодорожную накладную. В накладной может только делаться отметка о факте составления акта общей формы и/или коммерческого акта (ст.120 УЖТ РФ). Коммерческий акт является основным документом, отражающим размер фактической недостачи, повреждения (порчи) груза (ст.42 и 119 УЖТ РФ).

*Заявление об убытке начальнику станции назначения.* Такой документ также не предусмотрен УЖТ РФ, в статье 119 говорится о том, что в случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления акта с нарушением установленных требований, грузополучатель обязан подать заявление перевозчику. Согласитесь, что заявление перевозчику с требованием составить и выдать коммерческий акт и заявление об убытке начальнику станции назначения совершенно разные документы. Кстати, если станция назначения сама обнаружила проблему с грузом и составила коммерческий акт, то подавать заявление с требованием составить коммерческий акт, разумеется, нет необходимости.

Исключительно в теории может существовать ещё один документ, требуемый страховщиком при возникновении страхового случая, связанного с осуществлением железнодорожной перевозки – *отчет о результатах розыска*. За многие годы работы на железнодорожном транспорте нам ещё ни разу не удавалось увидеть такой документ. Кстати, в договоре страхования ничего не сказано о том, какая



организация должна выдать такой документ. Отдел полиции на железнодорожном транспорте или актово-розыскная группа соответствующей железнодорожной станции?

*При осуществлении перевозок грузов водным транспортом оригинал коносамента, морской накладной или иного документа, подтверждающего принятие груза к перевозке, со всеми необходимыми отметками, в том числе с отметкой о повреждении / недостатке груза.* Здесь сразу несколько вопросов. Во-первых, правила выдачи грузов на морском транспорте подразумевают вручение оригинала коносамента перевозчику **перед** получением груза, следовательно, на нём даже теоретически не может появиться отметка о повреждении и/или недостатке груза.[3] Во-вторых, существующие технологии документооборота на морском транспорте позволяют вообще не выпускать оригиналы коносамента. В-третьих, те же правила документооборота не подразумевают внесения каких-либо отметок в коносамент по факту выдачи груза. Итак, мы видим, что и этот документ не существует, а, следовательно, его нельзя предъявить страхователям.

Если страховщики от вас требуют представить вышеуказанные или подобные им документы, то рекомендация может быть только одна – доказывайте страховщику, что такие документы просто не существуют, следовательно, само требование – незаконно. Однако стоит быть готовым к тому, что спор может переместиться в суд и тогда доказывать придётся там. Скорее всего, суд займёт вашу сторону, и вы выиграете, но вот времени такое разбирательство займёт немало. Может быть, изобретая несуществующие документы, страховщики и добивались усложнения процедуры и оттяжки сроков выплат страхового возмещения? Это вполне возможно, учитывая всем известную стоимость денег во времени.

Изучение договоров страхования и правил к ним позволяет выделить ещё одну, самую большую, группу требований которые можно однозначно охарактеризовать следующим образом.

### **ГРУППА 3. УМЫШЛЕННО СОЗДАННЫЕ ТРУДНОСТИ**

Серьёзные проблемы возникают с самым фактом признания происшествия с грузом страховым случаем – *Страховым случаем является признание Страхователем (с письменного согласия Страховщика) предъявленной к нему со стороны потерпевших третьих лиц претензии или вступление в силу решения суда...* Итак, страховщик в письменной форме должен дать согласие на признание случая страховым. Нет такого признания, и страхователь не имеет шансов получить страховое возмещение. А если страховщик не даст своего письменного согласия? Не даст просто, без объяснения причин и своей мотивировки. Что в такой ситуации делать страхователю? Решение суда есть, а письменного согласия нет. Причем срок предоставления такого письменного согласия в договоре не определен.

Нам известен случай, когда в течение четырех месяцев страховая компания не выносила ни положительного, ни отрицательного решения о выплате по факту хищения груза, ссылаясь на то, что эксперт, выносящий вердикт, в данный момент отсутствует, болен, находится в командировке, а он и только он имеет соответствующие полномочия.

Что означает для экспедитора невозмещение клиенту его ущерба при такой неопределенности? Это, во-первых, потеря клиента; во-вторых, ярлык безответственного и непрофессионального партнера.

*Не являются страховыми случаями события, произошедшие вследствие... повреждения (хищения) груза, произошедшие в результате противоправных действий Страхователя (Выгодоприобретателя), их сотрудников, а также лиц, привлеченных Страхователем (Выгодоприобретателем) либо уполномоченными ими лицами для осуществления перевозки.*

Можно много говорить про всю абсурдность и невыполнимость этого требования, но мы просто проиллюстрируем это ситуацию реальным примером из практики.

Российская транспортно-экспедиторская фирма организовала отправку контейнера из Германии на железнодорожную станцию, расположенную в небольшом сибирском областном центре. По договору требовалась доставка груза до склада клиента. Для этого экспедитор заключил с местной механизированной дистанцией погрузо-разгрузочных работ договор на терминальное обслуживание и автотransпортную перевозку до склада грузополучателя.

Из этого железнодорожного контейнера было совершено хищение части груза. Следствием установлено, что водитель контейнеровоза является сообщником преступной группы, занимающейся систематическим хищением грузов, при этом он работает в автопредприятии, фактически монополично осуществляющим доставку грузов с этой железнодорожной станции. Логическая цепочка, предложенная страховой компанией выглядит следующим образом: водитель контейнеровоза является сотрудником автопредприятия, которое связано с транспортным экспедитором рядом «очевидных последовательных договоров» (экспедитор – дистанция погрузо-разгрузочных работ - автопредприятие - водитель), и тем самым представляет **интересы** транспортного экспедитора. В результате следует вывод: «В выплате претензии отказать».

Впрочем, в том же генеральном договоре страхования содержится исключение из процитированных выше правил:

Данное исключение не распространяется на случаи, когда Страхователь (Выгодоприобретатель) предпринял все возможные и доступные меры безопасности для предотвращения противоправных действий со стороны лиц, привлеченных для осуществления перевозки:





- ☑ заключил договоры на перевозку в письменной форме;
- ☑ получил от лиц, привлеченных к перевозке копий необходимых документов (паспорта, водительских прав, регистрационных документов на транспортное средство, осуществляющее перевозку);

Насколько реально воспользоваться этим исключением? Практически невозможно. Судите сами. Заключение договора перевозки в письменном виде возможно на любом виде транспорта, кроме железнодорожного.<sup>3</sup> Однако сложившаяся практика делового оборота, основанная на международном или национальном применимом праве, сводится к тому, что в подтверждение заключения договора перевозки просто составляется и подписывается транспортная накладная. На разных видах транспорта она имеет своё оригинальное наименование (транспортная железнодорожная накладная, авианакладная, транспортная накладная на автотранспорте, коносамент). Но такая накладная, как известно, самим договором перевозки не является.

Исполнение второго пункта цитируемого требования ещё более проблематично, так как требует сбора информации абсолютно непубличной информации о транспортной компании и частной информации о её сотрудниках-водителях (копии паспортов и водительских удостоверений). Сбор такой информации без согласия владельца незаконен, далеко не все сотрудники транспортных компаний согласятся оставить у клиента копии паспорта и водительского удостоверения. Хотя бы потому, что это просто небезопасно, кто знает, как и в каких целях может быть использована такая информация?

Не являются страховыми случаями события, произошедшие в случае выдачи груза без получения взамен соответствующего документа, свидетельствующего о наличии права собственности на груз.

Очередное требование выполнимое исключительно в теории. Как поступить Экспедитору (перевозчику), когда в качестве грузополучателя выступает не грузовой владелец, а некий склад, принимающий грузы клиента на хранение на основании договора? При этом документов, подтверждающих право собственности на груз, такой склад гарантированно иметь не будет. Более того, ни один российский устав или кодекс различных видов транспорта, ни одна международная транспортная конвенция не предполагает выдачу перевозчику или экспедитору никаких документов, в обмен груз. Вполне достаточно подписи получателя в соответствующем разделе транспортной накладной. Ведь априори грузополучатель – это не собственник товара, а управомоченное на получение от перевозчика груза лицо.

Тем более, никто не может обязать грузополучателя передать перевозчику какие-либо документы, подтверждающие право собственности на груз. Кстати, в

---

<sup>3</sup> Договоры железнодорожного транспорта являются реальными договорами перевозки груза. Такие договоры регулируются только императивными нормами действующего законодательства.

морских или экспедиторских коносаментов вообще не предусмотрено графа, где могли бы делаться отметки грузополучателя о приеме груза от перевозчика.

При требовании выплаты страхового возмещения обратиться к Страховщику и предоставить следующие документы:

- при осуществлении перевозки грузов железнодорожным транспортом:
  - оригинал или нотариально заверенная копия коммерческого акта;
  - оригинал железнодорожной накладной со всеми необходимыми отметками, в том числе с отметкой о повреждении / недостатке груза;
  - оригинал квитанции о приеме груза, учетной карточки выполнения заявки, ведомости подачи и уборки вагонов.

После ознакомления с этим требованием складывается впечатление, что его авторы затребовали от страхователя собрать и предъявить все известные им документы железнодорожного транспорта. Требование о передаче коммерческого акта вполне разумно и законно. Страховщик, выплатив страховое возмещение, должен иметь право на суброгацию, то есть право требований к виновному лицу.

Про неизвестные профессионалам отметки в транспортной железнодорожной накладной мы уже говорили ранее. Идем далее, к оригиналу накладной страховщик требует передать ему еще оригинал квитанции о приеме груза. Такой документ существует, но находится за тысячи километров от грузополучателя, он остался в делах грузоотправителя. Это, кроме того, между прочим, единственный учетный бухгалтерский документ, подтверждающий отправку не только товарно-материальных ценностей, но и сам факт понесенных транспортных затрат. В этой ситуации грузоотправитель совершенно не заинтересован в передаче третьим лицам оригинала документа. Более того, для предъявления претензии к железнодорожному перевозчику оригинала накладной будет вполне достаточно (ст. 120 УЖТ РФ). Налицо явный перебор со стороны страховщика.

Однако идем далее, требования последнего вызывают недоумение. Совершенно непонятно, зачем страховщику потребовались оригиналы технологических документов грузоотправителя: учетная карточка выполнения заявки и ведомость подачи и уборки вагонов? Какую важную для себя информацию страховщик сможет получить из этих документов? Какое значение будет иметь знание того, что железнодорожный перевозчик подал требуемый вагон на погрузку на три дня позже плана, а грузоотправитель грузил его на 2 часа больше, за что ему был предъявлен перевозчиком штраф?

Кстати, УЖТ РФ требует предоставить ведомость подачи и уборки вагонов только в одном единственном случае, когда предъявлена претензия на уплату штрафов за задержку вагонов. За длительный период работы на транспорте нам неизвестно случаев страхования такого вида рисков. Сам собой возникает риторический вопрос: Зачем страховщик требует все упомянутые документы?



Ещё один крайне интересный пункт, он содержится во всех без исключения договорах страхования ответственности и правилах к ним:

Страховщик обязан в течение 10 (десяти) рабочих дней с момента получения уведомления о причинении ущерба застрахованным грузам направить Страхователю письменный запрос с перечнем необходимых документов. Направление перечня документов не лишает Страховщика права, в случае необходимости, запрашивать у Страхователя дополнительные документы и информацию.

Указанное требование является открытым, то есть не содержит исчерпывающего перечня документов, которые надлежит предъявить страхователю для получения страхового возмещения. Следовательно, страховщик имеет легальную возможность требовать предоставления всё новых и новых документов, оттягивая тем самым время выплаты возмещения. Ни один из действующих сегодня законов не обязывает страховщика обосновывать свои требования касающиеся предъявления документов.

В договорах мы находим ещё один пункт, позволяющий страховщикам затягивать время с принятием решения по страховой выплате: *Страховщик имеет право отсрочить выплату страхового возмещения в случае, если у него имеются мотивированные сомнения в подлинности документов, подтверждающих факт наступления страхового случая и размер убытков от него – до тех пор, пока не будет подтверждена подлинность таких документов.*

Существует ещё одна серьезная проблема, связанная с исполнением страховщиками заключенных с ними договоров страхования ответственности экспедиторов и перевозчиков. Эта проблема заложена, как мина замедленного действия, в российском законодательстве, в частности, в ст. 932 ГК РФ [6]. Пункт 1 ст. 932 говорит о том, что страхование риска ответственности за нарушение договора допускается в случаях, предусмотренных законом. Однако обязательное страхование ответственности экспедитора и перевозчика никаким российским законом не предусмотрено. Пункт 2 ст. 932 указывает на то, что застрахован может быть только риск ответственности самого страхователя. В нашем случае это не так. Договор страхования ответственности экспедитора предусматривает, что он заключен в пользу выгодоприобретателя, то есть клиента экспедитора. О невозможности страхования предпринимательского риска в пользу лица, не являющегося страхователем, говорит также содержание ст. 933 ГК РФ.

Нам известны случаи, когда при наступлении страхового случая страховые компании использовали такую возможность и сами обращались в суд с просьбой признать действие своего договора страхования ничтожным, то есть недействительным. Только ради того, чтобы не выплачивать страховое возмещение. Поэтому для целей страхования ответственности экспедиторов следует очень внимательно относиться к выбору страховых компаний, не подверженных подобной порочной практике.

Изучая договоры ответственности экспедиторов, а также перевозчиков, приходишь к твёрдому выводу о предназначении страхового бизнеса в нашей стране. Коммерческая структура, декларирующая своей единственной бизнес целью урегулирование материальных проблем своих клиентов, делает всё возможное (и невозможное), чтобы максимально усложнить клиентам сам факт получения страхового возмещения. Объективно все понятно – ни одна страховая компания не стремится увеличить свои убытки за счет страховых выплат.

Возможно, у кого-то из читателей могло сложиться мнение о том, что авторы предлагают экспедиторам отказаться от добровольного страхования своей ответственности. Конечно же, этот вывод не соответствует действительности. Сегодня не существует иного способа защиты своего бизнеса от убытков вызванных ошибками и упущениями собственных работников, сотрудников из компаний-партнеров, противоправными действиями третьих сил, нет альтернативы страхованию. Кроме того, страхование ответственности является конкурентным преимуществом любого экспедитора, клиенты которых имеют определенные гарантии защиты своих имущественных интересов.

Мы призываем клиентов страховых компаний самым тщательным образом читать тексты договоров и правил страхования к ним. В этих документах содержится реальная информация о том, есть ли у вас шанс получить страховое возмещение или нет, и как долго вы будете пытаться получить его. Мы постарались показать, как и каким образом страховые компании идут на самые разные ухищрения ради возможности отказать в выплате страхового возмещения, или максимально затянуть процесс.

Внимательно читайте документы страховщиков, не бойтесь требовать письменного уточнения тех или иных формулировок, добивайтесь полной для себя ясности в документе. Высокопрофессиональные транспортники или экспедиторы должны очень четко владеть правилами документооборота на всех видах транспорта, и если в тексте договора страхования вы находите требование о предоставлении сомнительного или несуществующего документа, то требуйте устранения такого пункта из договора.

Не стоит бояться того, что некая страховая фирма откажется менять текст своего договора. Не хотят – не надо, обращайтесь в другую страховую компанию. В том случае, когда экспедитор организует международную перевозку, у него есть возможность застраховать свою профессиональную деятельность у иностранной страховой компании, и страхование будет осуществлено по законам этого государства.

Кроме того, рынок страховых услуг в России изобилует предложениями. Всегда найдется страховая компания, которая согласится внести коррективы в составленный ею договор. Чем активнее перевозчики и экспедиторы будут отстаивать



свои интересы, тем быстрее страховщики начнут изменять свои правила игры, и клиенты из бесправных просителей станут полноправными бизнес-партнерами.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Плужников К.И., Чунтомова А.А. Транспортное экспедирование, агентирование и брокераж: Учеб. – М.: ТрансЛит, 2012. – 576 с.
2. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. – М.: ТрансЛит, 2012. – 320 с.
3. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. – 702 с.
4. Шинкоренко И.Э. Страхование ответственности: справочник / Шинкоренко И.Э. - 2-е изд., испр. и доп. – М. : Анкил, 2006. - с. 416
5. Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России. // Журнал «Российский внешнеэкономический вестник». 2012, №8, сс. 58 – 67.
6. Федеральный закон Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ «Гражданский кодекс РФ»: Собрание законодательства РФ, 05.12.1994, N 32, ст. 3301, Вступил в силу 1 января 1995 года
7. Федеральный закон Российской Федерации от 30 июня 2003 №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»: Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч. 1), ст. 2701. Вступил в силу 3 июля 2003 года
8. Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»: Российская газета, федеральный выпуск №3211. Вступил в силу 18 мая 2003 года.

