

Самоорганізація ринку примушує його учасників змінювати правила «гри». Напружена соціально-політична ситуація в Україні, наявність на частині її території окупантів і терористів позначилися на всіх аспектах нашого життя. Не забарилися й певні зміни у відносинах між перевізниками та страховими компаніями. Участь у їх обговорення взяли методолог ПрАТ СК «Перша» Олена Рубаха, начальник відділу майнових ризиків цієї компанії Віталій Корбут та член Київської регіональної ради АсМАП України Леонід Хвостенко.

СК «Перша»: аспекти страхування

Тенденції сезонної агресії

Один із найагресивніших чинників у відносинах між страховими компаніями і міжнародними автоперевізниками – крадіжки вантажу. Це явище має ознаки сезонного характеру, їх кількість зазвичай збільшується в осінньо-зимовий період, особливо перед Новим роком. На жаль, останнім часом намітилася тенденція до зростання кількості випадків таких пограбувань, що й призвело до деяких змін умов страхових договорів.

жок офіційно виявляють або на митниці, або в пункті розвантаження. У таких випадках водії, як правило, стверджують, що їх обікрали «на ходу», під час руху автомобіля. Проте за інформацією, накопиченою фахівцями ПрАТ СК «Перша», майже всі крадіжки відбуваються або на стоянках, або на заправках. Такої самої думки дотримується й перевізники. Ось одна з підстав для таких тверджень: зверніть увагу, як водії ставлять автопоїзди на заправках – напівпричепом «до лісу». Паркуватися так не можна, адже

І не будемо забувати про дорожньо-транспортні пригоди, які можуть заподіяти не меншої шкоди.

Щоб уникнути колапсу системи перевезення товарів, цивілізоване суспільство застосовує систему страхування. Як вона діє в Україні?

У сегменті компромісів

У ПрАТ СК «Перша» випадкових клієнтів-перевізників дуже мало. Головний сегмент – учасники АсМАП. Це означає добрі партнерські стосунки, спільну роботу на зміцнення системи перевезень. У такій взаємодії завідомого шахрайства, на щастя, не спостерігається. Тому, навіть коли виникають неприємності і з'ясовуються упущення з боку страховальника, наприклад, він невчасно повідомив про випадок, який може виявитися страховим, або щось не так із документами, СК «Перша» може піти на певні компроміси задля підтримки роботи всієї системи міжнародних автоперевезень.

Разом з тим ринок страхування міжнародних автоперевезень в Україні дуже специфічний, вузький і ризикований. Ризики настільки великі, що сферу цієї діяльності облишили навіть потужні страхові компанії.

Нині ситуація ускладнюється збільшенням кількості шахрайств, крадіжок вантажів і, що дуже прикро, випадків недобросовісного ставлення перевізників, а особливо експедиторів до своїх обов'язків. Тобто спостерігається тенденція до певного розбалансування системи перевезень у цілому, що й спричинило підвищення жорсткості умов страхових договорів.

“ Один із найагресивніших чинників у відносинах між страховими компаніями і міжнародними автоперевізниками – крадіжки вантажу. Це явище має ознаки сезонного характеру, їх кількість зазвичай збільшується в осінньо-зимовий період, особливо перед Новим роком... ”

Так, упродовж минулого року ПрАТ СК «Перша» зафіксувала понад два десятки випадків пограбувань своїх клієнтів. А тільки за перший квартал поточного року крадіжок сталося вже близько десятка. Зафіксовано навіть випадки обкрадання автопоїздів на стоянках з охороною. Це відбувається на тлі поширення різноманітних шахрайств у сфері експедирування вантажів.

Подібні злочини розслідувати дуже важко – як через корупцію в правоохоронних органах, так і через низку об'єктивних причин. Адже переважно більшість краді-

периферія заправки не освітлюється і не контролюється відеопостереженням. Однак водієві так зручніше виїжджати. У результаті він пішов «випити кави», а автомобіль тимчасом обікрали.

Іншими словами, у переважній більшості випадків факт крадіжки виявляється не на місці скоєння злочину, і шукати зловмисника по всій трасі – майже безнадійна справа. При цьому навіть успішне слідство ще не гарантує відшкодування збитків. А вони часом бувають такі, що перевізник просто не в змозі компенсувати їх власнику вантажу.



“ Недоліком вітчизняної системи страхування є відсутність у страхових компаній спільної бази даних про недобросовісних клієнтів. Буває так, що перевізник «приносить» забагато страхових випадків, і компанія підвищує йому суму страхового внеску. Тоді він переходить до іншої страхової компанії, яка про нього нічого не знає і страхує його на загальних підставах. Такий підхід є передумовою для присутності на ринку некваліфікованих або й відверто недобросовісних перевізників...”

Право на розслідування

Страхові договори переукладаються з року в рік, і перевізники мають знати, що надалі страхові виплати за страховими договорами не здійснюватимуться у випадках крадіжок на стоянках, що не відповідають умовам страхування, а саме: за відсутності огороженої території, цілодобової охорони, цілодобово працюючої системи відеоспостереження, системи контролю заїзду та виїзду автотранспорту, документації, передбаченої чинним законодавством України та країни, де знаходиться ТЗ з вантажем, тощо. Крім того, страховик має право відмовити у страховій виплаті, якщо перевізник без його відома і письмового дозволу підписав документи щодо збитку під час оформлення обставин події. Також страхуванням не покриваються випадки на окупованих територіях, перелік яких визначено постановою Кабінету Міністрів України від 07.11.2014 р. № 1085-р, із відповідними змінами та доповненнями до неї. Крім того, страхова компанія за страховими договорами почне обумовлювати своє

Підготував
Сергій
ПАРХОМОВ

право на проведення розслідування обставин подій, і у разі виявлення шахрайства з боку перевізника страхової виплати не буде. До речі, в штаті компанії ПрАТ СК «Перша» вже є співробітник, який спеціалізується виключно на таких розслідуваннях.

Як бачимо, жорсткість умов страхових договорів підвищено, але якщо цього не зробити, система і система страхування, і система перевезень можуть серйозно постраждати як від власної необачності учасників цих ринків, так і від криміналу.

Слово для коментарів надамо спочатку страховикам – Олені Рубасі та Віталію Корбуту.

Рівняння з невідомими

У попередніх редакціях страхових договорів крадіжка вантажу під час його перевезення належала до страхових випадків без будь-яких обмежень. Такі збитки СК «Перша» покривала у повному обсязі, що було підтвердженням лояльності умов страхування. Але через істотні зміни в економічній ситуації країни та на ринку міжна-

родних перевезень, збільшення випадків крадіжок вантажів ми прийняли рішення щодо змін умов страхування. Так, страховим випадком вважається крадіжка вантажу тільки в місці безпечного паркування автотранспорту, тобто на стоянці під охороною. У водія повинна бути квитанція на оплату послуг автостоянки, а перебування автомобіля на стоянці зафіксоване в спеціальному журналі. Якщо крадіжка відбулася, як стверджує водій, «на ходу» або «біля харчового/торговельного закладу», страховий випадок не настає. Це зазначено в новій редакції договору страхування. До речі, чимало наших клієнтів зверталися з проханням продовжити роботу за умовами попередньої редакції. Але ми не можемо на це погодитися, насамперед через значні суми страхових виплат, які гарантує наша компанія.

Багато передумов для крадіжок водії створюють своєю необачністю. Тому спеціально для них хотілося б нагадати елементарні правила.

Не можна виїжджати зі стоянки, не перевіривши пломб і пломбувальних тросів, не оглянувши тент –

і з боків, і зверху. У разі крадіжки це допоможе провести розслідування безпосередньо на місці злочину.

Але де б водій її не виявив крадіжку, він невідкладно повинен зробити дві речі: викликати міліцію і повідомити керівника свого автопідприємства. Керівник, у свою чергу, повинен невідкладно повідомити про подію нашу страхову компанію.

Слідчий офіційно встановить факт крадіжки: документально зафіксує кількість відсутнього товару, пошкодження пломб, тенту тощо. На підставі цього документа встановлюється настання страхового випадку.

До слова, крім крадіжок, нам доводиться фіксувати й багато однотипних випадків псування вантажів. Приймаючи їх до перевезення, необхідно звертати увагу на правильність упакування – щоб вантаж на піддоні складав з ним одне ціле, був міцно обмотаний стрейч-стрічкою разом з піддоном, а не просто був на нього покладений. Інакше він сповзе під час руху, пошкодиться, і виникнуть проблеми. Таких випадків багато.

Якщо є ознаки підмокання вантажу, обов'язково треба розібратися з її причинами. Передусім це ознака зношення тенту. Якщо тент цілий, а вантаж вологий, це означає, що водій не контролював завантаження.

Необхідно уважно слідкувати за розміщенням вантажу. Якщо зверху стоять, наприклад, відра, більші від тих, що знизу, то це гарантія того, що нижні продавляться. Чи є прокладки між рядами вантажу? Чи він сухий, чи є підтікання, пошкодження упаковки? Якщо завантаження неправильне, вимагайте переробити, бо може статися, що відповідальність ляже на вас. Щось не подобається – зателефонуйте експедитору, нехай він знає і прийме рішення, а потім повідомте керівника вашого підприємства і викладіть йому своє бачення ситуації і пропозиції. Якщо водій не був присутній під час завантаження, не бачив і фактично не знає, що у нього в напівпричепі, у такому випадку в графі 17, на першому аркуші СМР «Зауваження та застереження перевізника», водій має право написати: «Кількість і якість вантажу контролював відправник». У такому випадку відправник зробить все можливе, щоб впорядкувати вантаж.

А перевізнику, щоб уникнути проблем у разі настання можливого страхового випадку та необхідності його подальшого врегулювання, слід чітко виконувати інструкцію для водіїв, яка є невід'ємною частиною договору страхування і містить роз'яснення дій водія при настанні можливого страхового випадку. У разі невиконання цієї інструкції водієм страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування.

Здавалося б, йдеться про прописні істини, але ми бачимо, що подібні помилки і неухважність в роботі водіїв є системними. Однак дорога залишається дорогою, і краще завчасно вжити запобіжних заходів та з'ясувати всі незрозумілі чи неприйнятні обставини майбутньої роботи.

Чи варто чекати на «справедливого дядька»?

Зауваження і пропозиції до роботи як страховиків, так і переви-

зіба що тоді, коли хоче виграти тендер.

Перевізники і водії повинні навчитися дуже уважно читати страхові договори, щоб вивчити не лише свої права, а й обов'язки. Це стосується також усіх інших документів, які нам доводиться підписувати, особливо в конфліктних ситуаціях. Сподіватися, що потім прийде якийсь дядько і все розсудить «по справедливості», не доводиться. Про все треба подбати самому. Якщо страхова компанія в договорі обумовлює необхідність проведення інструктажу водіїв, то цей інструктаж треба проводити і орієнтувати водія на безумовне виконання вимог страховиків: маршрут рейсу, місця зупинок, заправок, що і як контролювати. А страхові компанії повинні перевіряти журнали таких інструктажів бодай раз на три місяці. Для професійних перевізників надати такі документи – не проблема, тому що вони у них є. Тоді зменшиться кількість перевізників, які вважають, що за кожне їх недбаль-

“ Нам усім слід усвідомити: і страхування, і перевезення, і експедирування вантажів є невід'ємною частиною процесу переміщення товарів. Отже, ми всі – партнери...”

зників висловив Леонід Хвостенко. На його думку, недоліком вітчизняної системи страхування є відсутність у страхових компаній спільної бази даних про недобросовісних клієнтів. Буває так, що перевізник «приносить» забагато страхових випадків, і компанія підвищує йому суму страхового внеску. Тоді він переходить до іншої страхової компанії, яка про нього нічого не знає і страхує його на загальних підставах. Такий підхід є передумовою для присутності на ринку некваліфікованих або й відверто недобросовісних перевізників.

Щодо крадіжок, то переважна їх більшість здійснюється не при прямих контрактах з вантажовідправниками, а при роботі за експедиторськими заявками. Тому під час страхування перевізника страхова компанія повинна враховувати наявність чи відсутність договору про страхування відповідальності експедитора. Така система дозволить уникнути багатьох шахрайських схем. Для прикладу, в Німеччині страхування відповідальності експедитора є обов'язковим. А в Україні він страхується

ство мусить платити страхова компанія. Подібні переконання лише псують відносини всієї перевізницької спільноти зі страховиками.

Є в нашій страховій системі і суперечності, з якими невідомо, що й робити. Наприклад, через відсутність мережі обладнаних стоянок водій змушений вибирати між порушенням вимог страховиків і режиму праці та відпочинку. Так, на дорозі завдовжки понад 900 км від Санкт-Петербургу до українського кордону – тільки одна стоянка з відеоспостереженням. Вона розрахована лише на 54 автомобілі. Щоб переночувати там згідно з вимогами страхового договору, треба спершу переночувати в черзі.

А найперше нам усім слід усвідомити: і страхування, і перевезення, і експедирування вантажів є невід'ємною частиною процесу переміщення товарів. Отже, ми всі – партнери. Кожний з нас повинен належно забезпечувати свою ділянку роботи і дбати про інтереси інших учасників перевезення. Тому на часі – необхідність підвищення дисципліни і відповідальності у всій системі міжнародних автоперевезень.