

DOI: <https://doi.org/10.60797/LAW.2024.3.2>

**СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ**

Научная статья

Исмаилова Р.Ш.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0002-8386-3420;

¹ООО «CARGODEAL», Ташкент, Узбекистан

* Корреспондирующий автор (r.fayzieva[at]mail.ru)

Аннотация

В данной статье рассматриваются вопросы ответственности перевозчика при осуществлении перевозки грузов автомобильным транспортом. В работе проанализированы законодательные акты, регулирующие данную сферу, выявлены основные риски, связанные с повреждением или утратой груза. Автор уделит особое внимание механизмам страхования ответственности перевозчика, их преимуществам и недостаткам. На основе проведенного анализа предложены рекомендации по улучшению нормативной базы и внедрению инновационных технологий для повышения эффективности страхования ответственности перевозчика. Статья подчеркивает важность страхования в управлении рисками и защите интересов всех участников перевозки, а также раскрывает особенности ценообразования международной автомобильной перевозки грузов.

Ключевые слова: международные автомобильные перевозки, страхование ответственности перевозчика, грузоперевозки, финансовая защита, страховое покрытие, урегулирование претензий.

CARRIER'S LIABILITY INSURANCE FOR INTERNATIONAL MOTOR TRANSPORT OF GOODS

Research article

Ismailova R.S.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0002-8386-3420;

¹CARGODEAL LLC, Tashkent, Uzbekistan

* Corresponding author (r.fayzieva[at]mail.ru)

Abstract

This article examines the issues of carrier's liability when transporting goods by road. The work analyses legislative acts regulating this area, identifies the main risks associated with damage or loss of cargo. The author paid special attention to the mechanisms of carrier liability insurance, their advantages and disadvantages. On the basis of the analysis, recommendations are suggested to improve the regulatory framework and the implementation of innovative technologies to increase the effectiveness of carrier liability insurance. The article emphasizes the importance of insurance in risk management and protection of interests of all participants of carriage, and also discloses the specifics of pricing of international motor carriage of goods.

Keywords: international motor transport, carrier liability insurance, cargo transport, financial protection, insurance coverage, claims settlement.

Введение

Международная перевозка грузов автомобильным транспортом играет важную роль в современной экономике, обеспечивая доставку товаров и материалов в различные точки назначения. Однако данный процесс сопряжен с рисками, такими как повреждение или утрата груза, что может привести к значительным финансовым потерям для участников перевозки. В этой связи страхование ответственности перевозчика становится актуальным инструментом управления рисками и защиты интересов сторон [1]. Законодательство Узбекистана, в частности об обязательном страховании ответственности перевозчика, устанавливает комплексные нормы для обеспечения эффективного функционирования этой системы страхования.

С учетом этих рисков важным аспектом управления становится страхование ответственности перевозчика, которое служит основным инструментом защиты финансовых интересов всех сторон, вовлеченных в процесс перевозки. Законодательство многих стран, включая Узбекистан, предусматривает обязательное страхование ответственности перевозчиков, направленное на минимизацию финансовых рисков и обеспечение надлежащей компенсации в случае наступления страховых событий.

Настоящая статья направлена на всесторонний анализ правовых аспектов ответственности перевозчика при осуществлении международных перевозок грузов автомобильным транспортом, рассмотрение механизмов страхования, их преимуществ и недостатков. В статье также будут предложены рекомендации по совершенствованию нормативной базы и внедрению инновационных технологий для повышения эффективности страхования ответственности перевозчика. Введение данных мер будет способствовать улучшению управления рисками и повышению доверия между участниками перевозочного процесса.

Для достижения поставленных целей был проведен критический анализ научной литературы, нормативно-правовых актов и отраслевых публикаций, посвященных вопросам страхования ответственности перевозчика при международной перевозке грузов автомобильным транспортом. Кроме того, были изучены существующие практики и

подходы к страхованию в данной сфере, а также проанализированы статистические данные о случаях причинения ущерба при международных перевозках грузов.

Основные результаты

Сложная геополитическая ситуация, природные катаклизмы, увеличение трафика привели к осложнению процесса осуществления перевозки грузов между государствами. В связи с этим всё больше грузовладельцев стали требовать у транспортных организаций осуществления страхования ответственности перевозчика при международной перевозке грузов автомобильным транспортом.

Ответственность перевозчика при международной перевозке грузов автомобильным транспортом можно разделить на две группы:

1. Ответственность перевозчика из договора перевозки. При этом ответственность наступает перед владельцем груза согласно КДПГ и покрывается она условиями CMR страхования.

2. Ответственность перевозчика как участника дорожного движения перед третьими лицами. Данный вид является обязательным страхованием в Узбекистане и покрывается полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО).

Страхование ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом, исходящее из договора, не является обязательным в соответствии с законодательством Республики Узбекистан.

В Республике Узбекистан действуют 2 основных вида страхования при перевозке грузов: карго страхование, подразумевающее страхование груза, перевозимого на транспортном средстве, от утери или повреждения и каско страхование, подразумевающее страхование самого перевозящего груз транспортного средства [2]. Также существует так называемое CMR страхование, которое подразумевает страхование ответственности перевозчика (транспортной организации) по Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (далее – КДПГ), которая устанавливает ответственность перевозчика за утрату, повреждение груза и задержку доставки.

Следует отметить, что страхование груза карго, каско и CMR страхование не является обязательным видом страхования в Узбекистан, однако часто стороны договора перевозки включают условие о его наличии в сам договор.

Касательно ответственности перевозчика перед третьими лицами (ОСАГО) необходимо отметить, что условия об обязательном страховании часто содержатся в двусторонних соглашениях Республики Узбекистан с зарубежными странами о международных перевозках грузов автомобильным транспортом. К примеру, перевозки грузов в Литву, Венгрию, Казахстан, Турцию, Иран, Грузию, Молдову, Российскую Федерацию, Финляндию, Чехию, Грецию, Кыргызскую Республику, Италию, Швейцарию, Китай, Таджикистан, Францию, Азербайджан, осуществляются при условии обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за ущерб, причиненный третьим лицам. Условия об обязательном страховании не включены в двусторонние соглашения в области международной автомобильной перевозки грузов Украиной, Туркменистаном, Латвией, Румынией, Словацкой Республикой, Болгарией, Германией, Австрией, Нидерландами, Польшей, Словенией, Республикой Беларусь, Пакистаном.

Большинство из указанных выше соглашений включают в себя требование об обязательном страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства, при этом данный вид страхования также является обязательным на территории Республики Узбекистан. Он включает в себя защиту третьих лиц, пострадавших в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП), от финансовых убытков, причиненных владельцем застрахованного транспортного средства.

Считается необходимым отметить, что при въезде на территорию Республики Узбекистан и при отсутствии страхового полиса международных систем обязательного страхования, действительных на территории Республики Узбекистан, владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Республики Узбекистан, обязаны застраховать свою гражданскую ответственность [3].

На практике самым недооцененным видом страхования среди перевозчиков является именно страхование профессиональной ответственности перевозчика (CMR страхование), т.к. карго страхование выгодно владельцу груза и часто именно он осуществляет страхование груза, ОСАГО – обязательный вид страхования и перевозчик вынужден приобрести данный полис. CMR страхование же не имеет обязательного требования и его цена довольно высока по сравнению с доходами перевозчика по договору перевозки.

Можно рассмотреть примерного ценообразования международной автомобильной перевозки грузов. Рассмотрим на примере кругорейс водителя тентованное автотранспорта евростандартного образца 96м.куб., выполняемый по маршруту Республика Узбекистан, г. Андижан – Российская Федерация, г. Москва – Республика Узбекистан, г. Андижан. Стоимость перевозки туда и обратно зависит от времени года и спроса на авто. В данном примере показан период 20.06.2024–27.06.2024. Цены являются примерными и указаны в долларах США для удобства подсчета.

Андижан – Москва (2000\$)

Москва – Андижан (1750\$)

Итого: 3750\$

Зарплата водителя за кругорейс (Андижан-Москва-Андижан) = 600\$

Расход дизельного топлива 100 км 30-40 л (туда и обратно 1600\$)

*Обеспечение водителя (ежедневные выплаты) 30\$ * 15 дней транзита = 450\$*

Тир 70\$

Разрешение на въезд грузового автомобиля: 50\$ (РФ)

Дополнительные расходы: 100\$

Итого расход за кругорейс: 2870\$

Прибыль: 3750-2870= 880\$ с рейса

При этом средняя стоимость CMR страхования составляет 500\$ на один кругорейс. Таким образом, если перевозчик страхует свою ответственность, его прибыль уменьшается на 57%.

При этом большинство перевозчиков не страхуют свою ответственность и в случае если данный перевозчик захочет застраховать ее, предложенная им цена не будет конкурентоспособной и он потеряет клиента.

Обычно полис страхования ответственности перевозчика по Конвенции CMR покрывает риски, связанные с международными перевозками, включая утрату или повреждение груза, а также задержку в его доставке. Возможно дополнительное страхование, покрывающее риски, не включенные в стандартный полис CMR, такие как ущерб, причиненный из-за неправомерных действий или форс-мажорных обстоятельств. При этом КДПГ и Протокол 1978 г. к нему ограничивают ответственность перевозчика 8,33 расчетных единиц (8,33 специальных прав заимствования) за кг недостающего веса брутто груза, исходя из этого ответственность страховой компании также ограничивается данной суммой. Ограничение ответственности перевозчика напрямую способствует повышению конкурентоспособности перевозчика и, таким образом, достижению более высокого положения предприятия на рынке в этой стране [4].

К основным преимуществам страхования ответственности перевозчика можно отнести:

1. Защита финансовых интересов участников перевозки (грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика) в случае возникновения страховых событий [5].
2. Повышение уровня доверия между сторонами перевозки и формирование положительного имиджа перевозчика [6].

Однако существуют и определенные недостатки данного вида страхования:

1. Высокая стоимость страховых премий, особенно для перевозчиков, осуществляющих транспортировку опасных или дорогостоящих грузов [7].
2. Сложность процесса урегулирования страховых случаев, связанная с необходимостью доказывания факта наступления страхового события и определения размера причиненного ущерба [8].
3. Ограничения в страховом покрытии, касающиеся определенных видов грузов или маршрутов перевозки.

Обсуждение

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что страхование ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом является важным инструментом управления рисками, однако требует совершенствования с целью повышения его эффективности и доступности. Добровольное страхование профессиональной ответственности автоперевозчика грузов в Республике Узбекистан недостаточно развито, далеко не все страховщики имеют данный вид полиса, в то время как текущие реалии требуют наличия CMR страхования на каждое автотранспортное средство осуществляющее международную перевозку грузов. Кроме того, цена полиса налагает большое финансовое бремя на и так сравнительно небольшую прибыль транспортной компании, поэтому многие автоперевозчики принимают решение не страховать свою ответственность и рискуют попасть под обязательство выплатить полную стоимость утраченного груза, вернуть сумму оплаченных таможенных пошлин и стоимость перевозки.

Для решения выявленных проблем можно предложить следующие *рекомендации*:

1. Разработка и внедрение гибких программ страхования, учитывающих специфику перевозимых грузов и маршрутов, а также историю убытков перевозчика [9].
2. Упрощение процедуры урегулирования страховых случаев за счет внедрения цифровых технологий и автоматизации процессов [10].
3. Создание систем стимулирования для перевозчиков, демонстрирующих высокий уровень безопасности и низкий уровень убытков [11].
4. Повышение уровня осведомленности участников перевозки об особенностях страхования ответственности и его преимуществах.

По мнению автора, все указанные выше рекомендации будут эффективны только в том случае, если государство создаст механизм предоставления субсидий транспортным компаниям на компенсацию до 50 процентов стоимости страховых полисов по CMR страхованию по аналогии компенсаций, предоставляемых Постановлением Президента Республики Узбекистан от 07.05.2020 г. № ПП-4707 «О мерах по дальнейшей поддержке экспортной деятельности».

Широкое применение CMR страхования при международной перевозке грузов автомобильным транспортом создаст положительные условия для развития внешнеэкономической деятельности, сформирует положительный имидж узбекистанских перевозчиков на рынке перевозчиков, а также повысит доверие грузовладельцев, что значительно увеличит количество перевозок и как следствие уменьшит транспортные расходы и стоимость груза для конечного покупателя.

На основании данного анализа выделим преимущества и недостатки. К преимуществам можно отнести:

1. Финансовую защиту интересов отправителей, получателей и перевозчиков в случае наступления страховых событий.
2. Доверие и репутация повышает уровень доверия между участниками перевозки и способствует формированию положительного имиджа перевозчика.
3. Механизм компенсации предоставляет условия для перевозчиков по возмещению убытков, причиненных грузу во время перевозки.

В качестве недостатков выделим:

1. Высокие премии, то есть стоимость страховых премий для перевозчиков, осуществляющих транспортировку грузов [12].
2. Сложный процесс урегулирования претензий, требует доказательства наступления страхового события и определения размера ущерба.
3. Ограничения в страховом покрытии для определенных видов грузов или маршрутов перевозки [13].

Заключение

Страхование ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом является важным элементом системы управления рисками в данной сфере. Несмотря на существующие недостатки, данный вид страхования обеспечивает защиту финансовых интересов участников перевозки и способствует повышению их доверия друг к другу. Для повышения эффективности страхования ответственности перевозчика необходимо совершенствовать законодательную базу, внедрять инновационные технологии и развивать сотрудничество между страховыми компаниями и участниками перевозки. Дальнейшие исследования должны быть сосредоточены на реализации этих рекомендаций и постоянном мониторинге эффективности системы страхования.

Данное исследование подчеркивает важность страхования ответственности перевозчика при международной перевозке грузов автомобильным транспортом и предоставляет всесторонний анализ нормативной базы и практических аспектов в Узбекистане. Предложенные рекомендации направлены на улучшение доступности и эффективности этого важного инструмента управления рисками.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование. Но рецензент или автор статьи предпочли не публиковать рецензию к этой статье в открытом доступе. Рецензия может быть предоставлена компетентным органам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are peer-reviewed. But the reviewer or the author of the article chose not to publish a review of this article in the public domain. The review can be provided to the competent authorities upon request.

Список литературы / References

1. Артемьев А.А. Страхование ответственности перевозчика при перевозке грузов автомобильным транспортом: проблемы и перспективы / А.А. Артемьев // Транспортное право. — 2019. — 2. — С. 18–22.
2. Бобоев Х.И. Страхование / Х.И. Бобоев. — Т. : Издательство Литературного фонда Союза писателей Узбекистана, 2005. — С. 13.
3. Закон Республики Узбекистан, от 21.04.2008 г. № ЗРУ-155 «О мерах по реализации закона Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»». — URL: <https://lex.uz/docs/1342476> (дата обращения: 16.06.2024).
4. Poliak M. The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness / M. Poliak, J. Tomicova, K. Cheu [et al.] // Journal of Competitiveness. — 2019. — 11(4). — P. 132–143. DOI: 10.7441/joc.2019.04.09
5. Ивашкин Е.И. Страхование ответственности перевозчика как механизм защиты интересов грузоотправителей и грузополучателей / Е.И. Ивашкин // Транспортное право. — 2018. — 4. — С. 25–29.
6. Соловьев В.Н. Страхование ответственности перевозчика как фактор повышения конкурентоспособности транспортных компаний / В.Н. Соловьев // Логистика и управление цепями поставок. — 2020. — 1(96). — С. 38–45.
7. Гречишкина Е.А. Проблемы страхования ответственности перевозчика при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом / Е.А. Гречишкина // Страховое право. — 2019. — 3(88). — С. 12–17.
8. Филиппов А.В. Урегулирование убытков при страховании ответственности перевозчика: практические аспекты / А.В. Филиппов // Страховое право. — 2020. — 1(90). — С. 23–28.
9. Кузнецова Н.П. Перспективы развития страхования ответственности перевозчика в условиях цифровизации / Н.П. Кузнецова // Страховое дело. — 2019. — 9(318). — С. 18–23.
10. Пашкова Е.Н. Цифровые технологии в страховании / Е.Н. Пашкова. — 2020. — URL: https://www.researchgate.net/publication/358581875_CIFROVYE_TEHNOLOGII_V_STRAHOVANII (дата обращения: 16.06.2024).
11. Рузиназаров Ш. Актуальные вопросы совершенствования законодательства по обязательствам причинения вреда / Ш. Рузиназаров, Л. Ачилова // Review of law sciences. — 2017. — 1(1). — С. 134–141.
12. Ачилова Л.И. Ўзбекистон Республикаси энгил автомобиль бозорини монополияга қарши тартибга солиш муаммолари / Л.И. Ачилова, Н.М. Хасанов // Scientific progress. — 2021. — 2(1). — С. 434–440.
13. Ачилова Л. Классификация и структура договора перевозки грузов железнодорожным транспортом / Л. Ачилова // Review of law sciences. — 2020. — 2 (S). — С. 85–89.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Artemyev A.A. Strahovanie otvetstvennosti perevozhchika pri perevozke gruzov avtomobil'nym transportom: problemy i perspektivy [Liability insurance of the carrier for the carriage of goods by road: problems and prospects] / A.A. Artemyev // Transportnoe pravo [Transport law]. — 2019. — 2. — P. 18–22. [in Russian]
2. Boboev H.I. Strahovanie [Insurance] / H.I. Boboev. — Т. : Publishing House of the Literary Fund of the Union of Writers of Uzbekistan, 2005. — P. 13. [in Russian]
3. Zakon Respubliki Uzbekistan, ot 21.04.2008 g. № ZRU-155 «O merah po realizacii zakona Respubliki Uzbekistan «Ob objazatel'nom strahovanii grazhdanskoj otvetstvennosti vladel'cev transportnyh sredstv»» [The Law of the Republic of Uzbekistan, dated 04/21/2008 No. ZRU-155 "On measures to implement the Law of the Republic of Uzbekistan "On compulsory insurance of civil liability of vehicle owners""]. — URL: <https://lex.uz/docs/1342476> (accessed: 16.06.2024). [in Russian]
4. Poliak M. The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness / M. Poliak, J. Tomicova, K. Cheu [et al.] // Journal of Competitiveness. — 2019. — 11(4). — P. 132–143. DOI: 10.7441/joc.2019.04.09

5. Ivashkin E.I. Strahovanie otvetstvennosti perevozchika kak mehanizm zashhity interesov gruzootpravitelej i gruzopoluchatelej [Carrier liability insurance as a mechanism for protecting the interests of shippers and consignees] / E.I. Ivashkin // Transportnoe pravo [Transport Law]. — 2018. — 4. — P. 25–29. [in Russian]
6. Solovyov V.N. Strahovanie otvetstvennosti perevozchika kak faktor povysheniya konkurentosposobnosti transportnyh kompanij [Carrier liability insurance as a factor in increasing the competitiveness of transport companies] / V.N. Solovyov // Logistika i upravlenie cepjami postavok [Logistics and supply chain management]. — 2020. — 1(96). — P. 38–45. [in Russian]
7. Grechishkina E.A. Problemy strahovaniya otvetstvennosti perevozchika pri perevozke opasnyh gruzov avtomobil'nyim transportom [Problems of carrier liability insurance in the transportation of dangerous goods by road] / E.A. Grechishkina // Strahovoe pravo [Insurance law]. — 2019. — 3(88). — P. 12–17. [in Russian]
8. Filippov A.V. Uregulirovanie ubytkov pri strahovanii otvetstvennosti perevozchika: prakticheskie aspekty [Settlement of losses in carrier liability insurance: practical aspects] / A.V. Filippov // Strahovoe pravo [Insurance law]. — 2020. — 1(90). — P. 23–28. [in Russian]
9. Kuznetsova N.P. Perspektivy razvitiya strahovaniya otvetstvennosti perevozchika v usloviyah cifrovizatsii [Prospects for the development of carrier liability insurance in the context of digitalization] / N.P. Kuznetsova // Strahovoe delo [Insurance business]. — 2019. — 9(318). — P. 18–23. [in Russian]
10. Pashkova E.N. Cifrovye tehnologii v strahovanii [Digital technologies in insurance] / E.N. Pashkova. — 2020. — URL: https://www.researchgate.net/publication/358581875_CIFROVYE_TEHNOLOGII_V_STRAHOVANII (accessed: 16.06.2024). [in Russian]
11. Ruzinazarov Sh. Aktual'nye voprosy sovershenstvovaniya zakonodatel'stva po objazatel'stvam prichineniya vreda [Topical issues of improving legislation on obligations to cause harm] / Sh. Ruzinazarov, L. Achilova // Review of law sciences. — 2017. — 1(1). — P. 134–141. [in Russian]
12. Ailova L.I. Ўzbekiston Respublikasi engil avtomobil' bozorini monopoliyaga qarshi tartibga solish muammolari [A monopoly on the automotive market has been implemented in the Republic of Uzbekistan] / L.I. Ailova, N.M. Khasanov // Scientific progress. — 2021. — 2(1). — P. 434–440. [in Uzbek]
13. Achilova L. Klassifikatsiya i struktura dogovora perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom [Classification and structure of the contract for the carriage of goods by rail] / L. Achilova // Review of law sciences. — 2020. — 2 (S). — P. 85–89. [in Russian]