



Весенний призыв

ОАО «РЖД» призывает всех участников перевозочного процесса более тщательно контролировать качество подвижного состава, выходящего на сеть, в том числе с помощью введения обязательного страхования их ответственности. Операторы считают, что относительно собственников вагонов принятие таких мер преждевременно.

Нет закона – нет ответственности

В связи с участвовавшими изломами литых деталей тележек и снижением качества эксплуатируемых на сети частных вагонов в РЖД все более настойчиво призывают установить имущественную ответственность (а именно – страхование ответственности) и производителей, и владельцев подвижного состава, и компаний, осуществляющих ремонтные работы. По сути, предлагается перейти от морально устаревшей практики советского времени – отставания вагонов при выявлении дефектов владельцем инфраструктуры как единственным и главным ответственным за безопасность перевозок – к современной европейской бизнес-культуре, когда каждый хозяйствующий на рынке

субъект несет ответственность в рамках своей компетенции.

С учетом количества обнаруженных в последнее время браков и размера понесенного ущерба собственники вагонов (и большая их часть – компании-операторы) – едва ли не самые заинтересованные в введении такой ответственности субъекты. Но существенное отставание темпов совершенствования отраслевой нормативной базы от проводимого на железной дороге реформирования в очередной раз дает о себе знать.

Для того чтобы вводить названные меры, нужно иметь четкую картину: кто и за что отвечает на современном рынке предоставления подвижного состава под погрузку. Однако, как известно, до сих пор не понятно, что же из себя представляет такой участ-

ник перевозочного рынка, как оператор. В федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» в ближайшее время должны внести определение операторов, но пока этого еще не произошло. Постановление об основах правового регулирования их деятельности также не вышло за пределы согласований. Впрочем, из его последней редакции тоже не было понятно, чем именно отличается простой собственник вагонов от собственника-оператора.

Пока нет определенности о содержании прав и обязанностей, а также степени ответственности операторов, говорить об обязательном страховании последней довольно сложно. По словам генерального директора ЗАО «Альянс Транс-Азия» Виктора Гусева, в современных условиях от-

сутствия нормативно-правовой базы такой шаг просто невозможен. Ответственность оператора законодательно не закреплена, следовательно, нет и предмета страхования. «Кроме того, страхование подразумевает всестороннее четкое техническое нормирование процесса содержания

как обязательное страхование ответственности, необходимо.

В целом же у страховщиков пока нет единого мнения, нужно ли вводить обязательное страхование ответственности на железнодорожном транспорте: кто-то считает, что это необходимо, кто-то в принципе про-

В СЛУЧАЕ ВВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОПЕРАТОРОВ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНЫ. РЖД УЖЕ НЕ СМОЖЕТ ПРИОСТАНАВЛИВАТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ НЕПРИГОДНЫХ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВАГОНОВ. ЗА ПРОВЕРКУ ИХ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ БУДЕТ ОТВЕЧАТЬ СТРАХОВАЯ КОМП

и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта и подвижного состава, понятного и согласованного всеми участниками перевозочного процесса. Но большое число таких норм в настоящий момент не приняты, не введены либо просто устарели», – считает эксперт.

По мнению начальника управления андеррайтинга страхования ответственности СОГАЗ Владимира Вотинцева, если на оператора будет законодательно возложена обязанность следить за техническим состоянием вагонов, то введение такой меры,

тив обязательного страхования любого вида деятельности, относящегося к В2В (как, например, заместитель генерального директора ООО «Панди Транс» Кирилл Березов), кто-то уверен, что пока, в условиях правовой неопределенности, об этом вообще не стоит говорить.

КОНТРОЛЯ ЯВНО НЕ ХВАТАЕТ

С точки же зрения операторов проблема заключается не только в законодательных пробелах. В настоящее время они де-факто не могут оказывать какого бы то ни было существенного

влияния на качество эксплуатируемых на сети вагонов. По мнению адвоката НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Светланы Брокар, каждое государственное решение должно быть направлено на достижение конкретной цели. И если вопрос введения обязательного страхования ответственности собственника вагона возник в связи с изломами литья, то соответствующие меры должны быть направлены на повышение качества вагоностроительной продукции и усиление контроля технического состояния подвижного состава. «Операторы не могут повлиять на качество вагонов и их деталей: подвижной состав приобретается у сертифицированных предприятий и передается перевозчику. Контроль технического состояния вагонов осуществляет перевозчик. Неисправные вагоны исключаются из рабочего парка и подлежат ремонту. А ремонтные предприятия, в свою очередь, производят контроль качества используемых при ремонте деталей и выполняемых работ», – констатирует эксперт.

Получается, что в данной системе координат, по словам директора по правовым вопросам ООО «Трансойл» Екатерины Рыбиной, «вопрос страхования ответственности оператора или собственника вагона избыточен, в силу того что он, по существу, предоставляя подвижной состав для перевозки груза, не участвует в процессах, происходящих уже на сети». В случае введения обязательного страхования ответственности операторов права и обязанности участников перевозочного процесса должны быть перераспределены, так как РЖД уже не сможет приостанавливать эксплуатацию непригодных к использованию вагонов. За проверку их технического состояния будет отвечать страховая компания. А страховка должна будет покрывать возможный ущерб, что, кстати, неизбежно приведет к удорожанию стоимости услуг транспортных компаний.

«Необходимо страховать ответственность вагоностроителей за качество вагона. Тогда предприятие с высоким уровнем брака будет менее конкурентоспособным по отношению к добросовестному, ведь стоимость страхования будет отличаться. Будет



создан механизм компенсации убытков от последствий выпуска некачественной продукции. В таком страховании, на мой взгляд, заинтересованы все участники процесса, в том числе и операторы», – считает член совета директоров ООО «УК «НефтеТранс-Сервис» Алексей Лихтенфельд.

Впрочем, есть и еще один фактор, свидетельствующий о несовершен-

стве нынешней системы контроля качества эксплуатируемого подвижного состава. Это отсутствие независимой экспертизы. В настоящий момент расследование транспортного происшествия и установление виновного осуществляет ОАО «РЖД» – сторона заинтересованная. «Кстати, этот факт является одним из препятствий для выстраивания системы покрытия

рисков страховыми компаниями», – считает С. Брокер.

По мнению большинства операторов, для реализации принципа страхования в целом (вне зависимости от застрахованных субъектов), да и для полного понимания причин происшествий и причиненных ими убытков необходимо создать независимый орган, который будет единственным источником определения виновной стороны как в судебном, так и в досудебном порядке.

Поэтому вполне возможно, что до принятия на правительственном уровне решения о введении обязательного страхования на железнодорожном транспорте нужно пересмотреть систему сложившихся отношений между его субъектами, причем как с точки зрения уточнения их прав и обязанностей и механизмов взаимодействия в новых условиях, так и с точки зрения создания независимой экспертизы, не имеющей отношения ни к вагоностроителям, ни к перевозчику, ни к собственникам вагонов.

НАДЕЖДА ВТОРУШИНА 