

После того как ОАО «РЖД» насчитало в своем парке 21 тыс. потенциально бракованных вагонов, компания предложила ввести обязательное страхование в РФ ответственности производителей железнодорожной техники. Правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям уже поручила трем министерствам подготовку соответствующего законопроекта. Страховщики утверждают, что обязательность страхования в договорных отношениях юрлиц неуместна. Если обязательные выплаты гражданам возражений у них не вызывают, то введение аналогичной нормы для юрлиц страховым компаниям не нравится.

Как сообщило вчера ОАО «РЖД», с начала 2012 года сложилась критическая ситуация, связанная с эксплуатацией грузовых вагонов, укомплектованных литьем производства ЗАО «Азовэлектросталь» и ПАО «Кременчугский сталелитейный завод». «Проверка отставленных от движения с 3 по 8 февраля 2012 года около 21 тыс. потенциально опасных вагонов... подтвердила опасения ОАО «РЖД» и была признана обоснованной как органами государственной власти РФ, так и производителями и собственниками подвижного состава», – говорится в официальном сообщении железнодорожного монополиста.

Выход из сложившейся ситуации монополия видит во введении обязательного страхования ответственности производителей железнодорожной техники. Уже 17 февраля правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям поручила Минпромторгу, Минфину и Минтрансу подготовить предложения по введению такого вида страхования. Потери от массовых остановок вагонов после сходов аналогичных типов подвижного состава для проведения технического осмотра собственниками вагонов оценивались в десятки миллионов рублей ежедневно (сейчас ставка аренды вагона в сутки составляет около 1,1–1,4 тыс. руб., последний раз РЖД на несколько дней отстранила от работы более 100 тыс. вагонов частных собственников).

Заместитель гендиректора «Уралвагонзавода» (крупнейший производитель грузовых вагонов в СНГ) Андрей Шленский утверждает, что идея обязательного страхования гражданской ответственности производителей железнодорожной техники обсуждается уже несколько лет. «Мы готовы поддерживать механизм, при котором собственник вагона, покупая его, заключает договор о страховании ответственности. Это позволяет нам перейти в цивилизованное поле расследования всех инцидентов, то есть страховая

компания получит возможность выяснить, что стало причиной аварии – брак литья или неправильное использование», – говорит топ-менеджер предприятия.

По его словам, в этом случае производители вагонов будут заинтересованы делать более качественную продукцию, так как страховые тарифы на нее будут ниже (их размер Андрей Шленский оценивать отказался). «Сейчас механизм добровольного страхования существует, но широко не применяется: страховые компании просто не понимают, как они будут отстаивать свои интересы, многие моменты законодательно сейчас не прописаны», – говорит он.

Тем временем источник «Ъ» в правительстве выразил сомнение в обязательности такого вида страхования. «Договорные отношения на то и существуют, чтобы в договоре прописать ответственность сторон, – заявил он «Ъ». – Обязательное страхование уместно в том случае, если ущерб наносится третьим лицам. Идея застраховать всех и вся в обязательном порядке интересная, но спорная», – иронизирует он.

Крайне нетипично повели себя на этот раз и страховщики. Обязательные виды означают для них гарантированные сборы – за ОСАГО и ОПО (обязательное страхование опасных объектов) рынок бился шесть лет. Но эти виды гарантируют возмещение пострадавшим гражданам. Введение же обязательных выплат юрлицам страховщикам не нравится. «Есть понятный социальный вид – ответственность при ДТП, при врачебной деятельности, производителей продуктов и перевозчиков, во всем мире это страховая массовая защита», – заявил «Ъ» глава «Ингосстраха» Александр Григорьев. По его словам, в случаях, подобных отношениям РЖД и вагоностроителей, ответственность производителя может быть защищена страхованием или банковской гарантией. «Но никакого обязательного вида страхования тут быть не должно, – говорит страховщик, – сама постановка вопроса говорит о том, что у государства нет стратегии развития страхового рынка и понимания, в каких видах должно быть обязательное страхование».

По мнению президента Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Андрея Кигима, в данном случае имеет смысл вести речь не об обязательном страховании, а о финансовой ответственности производителей товаров и услуг. «Кроме того, вместо обязательного страхования, возможно, стоит обсудить отнесение расходов на страхование у юрлиц на себестоимость (сейчас компании эти затраты обеспечивают из прибыли) и определение механизмов техэкспертизы, которая сертифицирует качество товара и несет финансовую ответственность за выдачу такого сертификата», – предлагает президент ВСС.

В самой РЖД от официальных комментариев отказались.

Источник: [Коммерсантъ](#) , № 35, 28.02.12

Авторы: Гришина Т., Панченко А.□