PANDITRANS
Сетевой партнёр ТТ Клуба

Страхование ответственности экспедиторов и перевозчиков:

Новое законодательство, Старые проблемы?

Александр Петренко
заместитель генерального директора «Панди Транс»
(представительство TT Club Mutual Insurance Ltd
в странах СНГ и Балтии)

Грузовые автоперевозки-2020, 1 октября, Москва

«ПРОБЛЕМА 932»

В конце 2000х годов транспортный рынок столкнулся с неожиданной проблемой: некоторые страховщики, активно предлагавшие на рынке страхование ответственности экспедиторов и перевозчиков, впоследствии ссылались на ничтожность договора страхования в соответствии со статьёй 932 ГК РФ:

Статья 932 ГК РФ – Страхование ответственности по договору
Страхование риска ответственности за нарушение договора допускается в случаях, предусмотренных законом.

При этом другие страховщики не видели в этом проблемы, ссылаясь на то, что они страхуют ответственность в рамках статьи 931 ГК РФ:

Статья 931 ГК РФ – Страхование ответственности за причинение вреда
По договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, может быть застрахован риск ответственности самого страхователя…

2020. ЧТО НОВОГО?

18 мая 2020 г. в **259-ФЗ** «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» были внесены изменения, согласно которым перевозчики грузов могут в соответствии с нормами статьи 932 ГК РФ застраховать риск своей ответственности за нарушение договора перевозки груза.

Аналогичные изменения были внесены в **87-ФЗ** «О транспортно-экспедиционной деятельности», в соответствии с которыми устанавливается, что экспедиторы вправе застраховать риск возникновения ответственности за нарушение договора транспортной экспедиции.

Согласно официальному объяснению, эти уточнения были призваны избежать неоднозначной трактовки положений законодательства в правоприменительной и судебной практике и защитить интересы страхователей, связанные с их обязанностью возместить реальный ущерб за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза в процессе осуществления ими своей деятельности.

ОБЪЁМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Объём ответственности экспедитора и перевозчика прописан в следующих законодательных актах:

- **87-ФЗ** «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Глава 3, ст. 7)
- **259-ФЗ** «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (Глава 6, ст. 34)
- **Статья 803 ГК РФ** «Ответственность экспедитора по договору транспортной экспедиции»
- **Статья 796 ГК РФ** «Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа»
- **Постановление Пленума ВС РФ №26 от 26 июня 2018** «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»
- **КДПГ/CMR** «Конвенция о договоре международной перевозки грузов 1956 года»

ЗАКОН vs ПРАКТИКА

В мире. Страхование ответственности экспедитора и перевозчика является абсолютной нормой и рыночным стандартом. Ответственность за груз (freight legal liability) страхуется в соответствии с применимым национальным и/или международным законодательством.

В России. Страхование ответственности строится на правилах страхования грузов и/или поименованных рисках и включает массу ограничений и требований со стороны страховщиков. Также зачастую страховщики предлагают страховать грузы вместо ответственности, что приводит к двойному страхованию грузов и отсутствию страховой защиты у транспортной компании.

СТРАХОВАНИЕ… ДЕЙСТВУЕТ?

Страхование действует при условии «наличия причинно-следственной связи между действием (бездействием) Страхователя и возникновением убытков»
и только в результате «непреднамеренного и случайного повреждения (порчи), гибели и /или утраты (недостачи) груза вследствие любых случайностей и опасностей», **при этом** «причинение вреда произошло в отсутствие преднамеренных действий (бездействия) Страхователя, направленных на наступление страхового случая или на нарушение обязанностей, предусмотренных в рамках застрахованной деятельности».

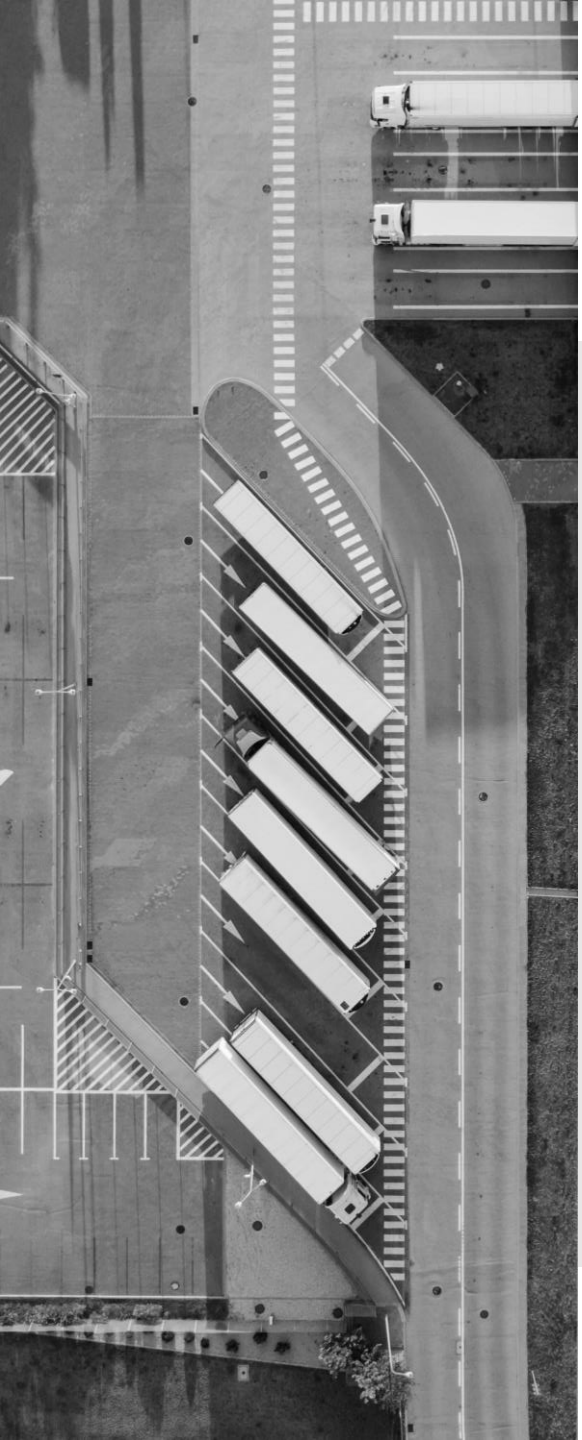
А также: «Действия могут рассматриваться как преднамеренные, если физическое лицо осознавало опасность своих действий (бездействия), предвидело возможность наступления страхового случая или события, последствия которого могут привести к наступлению страхового случая, и желало или сознательно допускало возможность наступления негативных последствий, либо относилось к этому безразлично».

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

«Настоящий Полис покрывает утрату /повреждение/ гибель груза только в результате ДТП, пожара и противоправных действий со стороны третьих лиц (кража, грабеж, разбой)»
Разве так написано в законе про ответственность перевозчика?

«При принятии груза к транспортировке перевозчик обязан произвести осмотр внешнего состояния груза, его упаковки, крепления, размещения и сделать соответствующие отметки и/или оговорки в транспортной накладной (в т.ч. с учетом использования не укрытых транспортных средств)»
А что делать, если водителя не пускают на загрузку и не дают делать отметки в накладных?

«Груз не должен оставаться без присмотра и/или охраны в любое время в течение перевозки»
Спящий в кабине водитель присматривает за грузом?

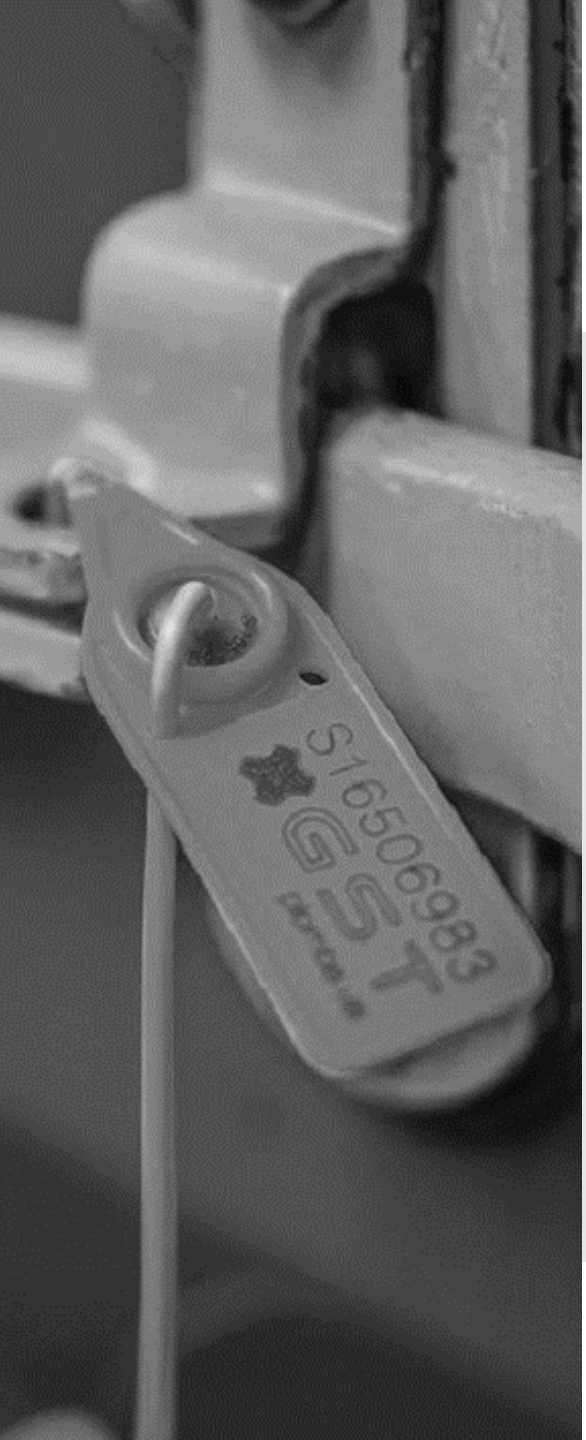


ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ

«Водитель обязан выбирать маршрут и график движения таким образом, чтобы во время стоянки размещать ТС и груз на охраняемой стоянке. Под охраняемой стоянкой следует понимать территорию, специально предназначенную для длительного размещения автотранспортных средств, огражденную по всему периметру, что исключает свободный доступ к размещенным на стоянке транспортным средствам, въезд-выезд транспортных средств осуществляется круглосуточно в пропускном режиме»

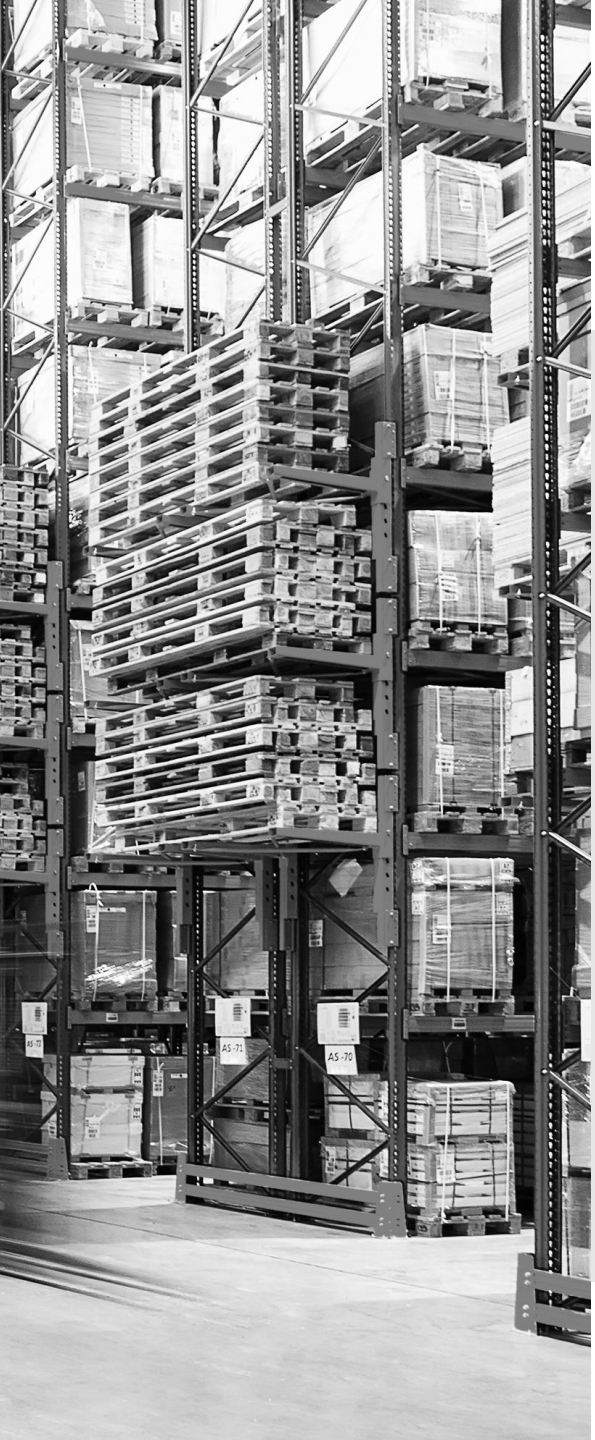
«В случае остановок на пути следования […] предусмотреть использование двух водителей, само расположение ТС с грузом должно производиться в пределах прямой видимости водителя и в месте, затрудняющем беспрепятственный доступ посторонних лиц, в случае наличия блокирующих устройств использовать их перед покиданием ТС»

Это при условии, что в Европе все паркуются на обычных АЗС?



НЕСТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ

- *Выдача груза неправомочному лицу.*
- *Утрата груза в результате противоправных действий субконтракторов и их контрагентов.*
- *Утрата груза в результате ПДТЛ, когда с целью завладения грузом используются подложные документы (сведения), совершаются иные обманные действия.*
- *Утрата груза при неустановленных обстоятельствах.*
- *Убытки, связанные с алкогольным, наркотическим или токсическим опьянением работника или представителя Страхователя, субподрядчиков Страхователя, контрагентов Субподрядчика.*
- *Эксплуатация технически неисправного ТС, ТС, не прошедшего техническую проверку в соответствии с требованиями транспортного законодательства, а также ТС, непригодного для перевозки груза.*
- *Недостача груза, прибывшего за исправной пломбой.*



НЕСТРАХОВЫЕ СЛУЧАИ

- *Если возраст ТС, на котором осуществляется перевозка/экспедирование груза, составляет 10 лет и более, страховое покрытие не распространяется на случаи утраты/гибели и повреждения груза в результате пожара, возникшего в результате технической неисправности ТС или поломки/выхода из строя любых узлов, механизмов или агрегатов ТС.*
- *Требование о возмещении вреда в результате события, произошедшего во время нахождения груза на складе.*
- *Повреждение груза вследствие выпадения града, подмочки груза (за исключением жидкости, являющейся частью груза).*
- *Требование о возмещении морального вреда, упущенной выгоды, утраты товарной стоимости, снятия с заводской гарантии, косвенных убытков (требований об уплате штрафов, пени, неустоек), вреда окружающей среде.*
- *Действия представителей государственных органов, в том числе конфискация груза на таможне.*

ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ

«Не являются страховым случаем: […] убытки, произошедшие в результате несоблюдения правил перевозки, […] правил крепления грузов, […] правил дорожного движения, […]»
А что тогда вообще страхуется?

«Если при наступлении страхового случая лимит ответственности по случаю […] окажется ниже стоимости перевозимого груза, Страховщик возмещает Страхователю лишь часть понесенных им убытков пропорционально отношению указанного лимита ответственности к стоимости перевозимого груза»
Пропорция применяется в том числе при аккумуляции риска

«После признания Страховщиком страхового случая, право Страхователя на рассрочку/отсрочку уплаты страховой премии считается прекратившимся, и Страхователь обязан уплатить страховую премию в полном размере в течение 5 рабочих дней» **Без комментариев**

ГРУЗЫ vs ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

- **Страхование грузов – это защита интересов исключительно владельца груза**
- **Страхование ответственности – это защита интересов исключительно транспортной компании**
- Убыточность по страхованию ответственности в мире в среднем составляет 85-90%, поэтому страховщикам гораздо выгоднее страховать грузы с убыточностью 15-20% (а ещё это просто, понятно, легко продать, легко объяснить, косвенные убытки не застрахованы)
- «Дырявые» полисы и отсылки на несовершенство законодательства – это просто нежелание отдельных участников страхового рынка платить крупные убытки

РЕГУЛИРОВАНИЕ: ДА или НЕТ?

Более чем полувековой опыт ТТ Клуба в страховании ответственности транспортных операторов показывает, что:

- **Не может быть единого отраслевого стандарта в страховании ответственности,** потому что структура рисков каждой транспортной компании индивидуальна.
- Практически нигде в мире страхование ответственности перевозчика и экспедитора не является обязательным – **рынок саморегулируется** за счёт своей общей культуры.
- **Ответственность должна быть застрахована в соответствии с применимым законодательством,** а не по выдуманным правилам страховщиков

PANDITRANS
Сетевой партнёр ТТ Клуба

Спасибо за внимание

Головной офис «Панди Транс»
Москва, ул. Бутлерова, д.17, бизнес-центр NEO GEO, блок В, офис 3061
+7 (495) 215-21-95, office@panditrans.com