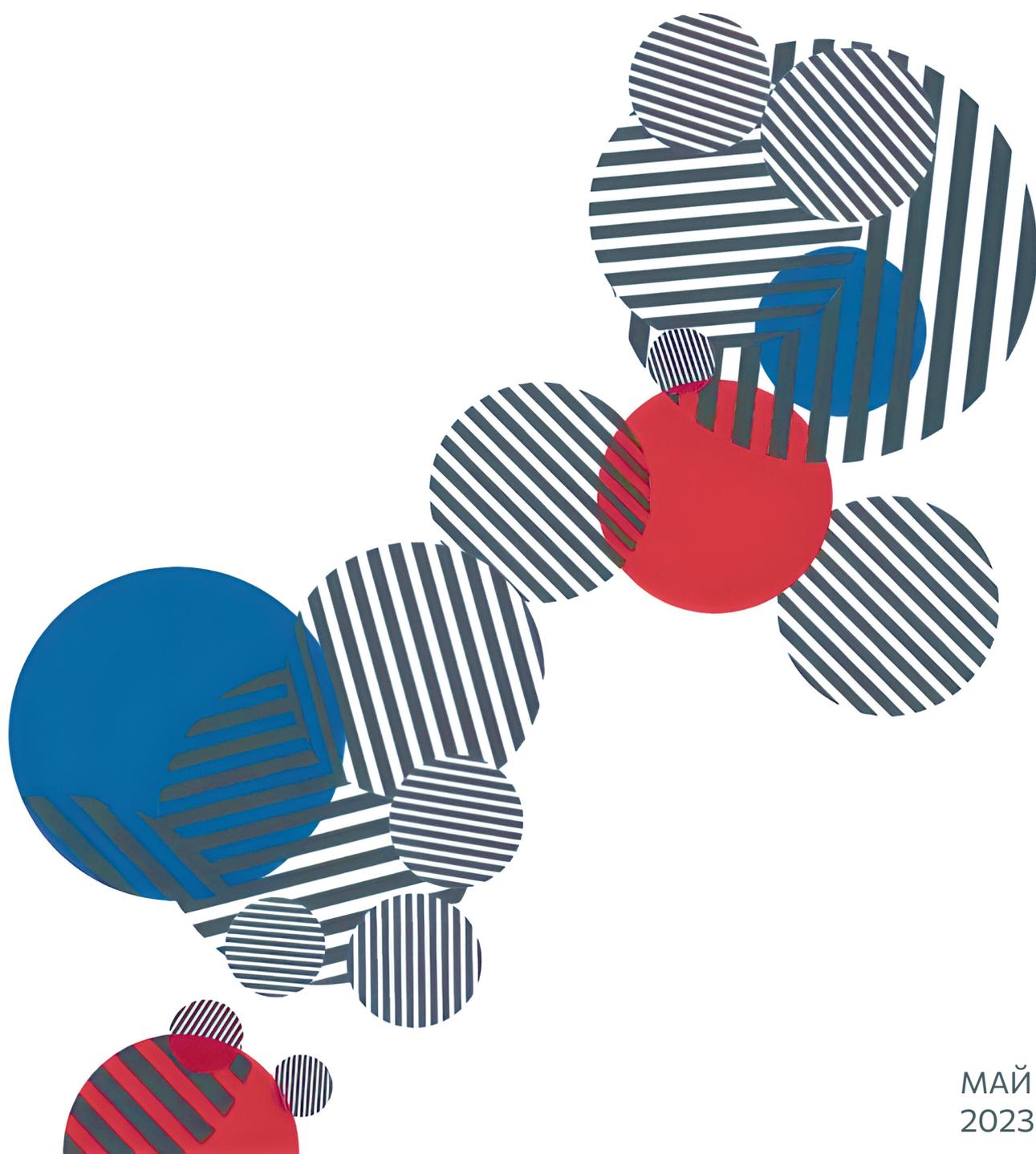


СТРАХОВАНИЕ

в сфере
автомобильных
грузоперевозок



МАЙ
2023



ПРАЙМ ЭДВАЙС
КОНСУЛЬТАЦИОННАЯ ГРУППА

www.hlbprime.com
Дмитрий Борисенко
d.borisenko@hlbprime.com

scm
pharm

www.scmpharm.ru
Станислав Булыгин
sbulygin@rta-rus.com

СОДЕРЖАНИЕ

Общая информация и основные выводы	3
РАЗДЕЛ 1. ВИДЫ ИМУЩЕСТВЕННОГО СТРАХОВАНИЯ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК	
1.1. Страхование ответственности и страхование грузов	6
1.2. Страхование ответственности – работает ли на практике?	9
1.3. Оптимальная модель страхования при перевозке грузов	13
РАЗДЕЛ 2. ОСНОВАНИЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ СТРАХОВЩИКА ОТ ВЫПЛАТЫ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ	
2.1. Законодательное регулирование	15
2.2. Частное регулирование и практика	17
РАЗДЕЛ 3. ОТКАЗ ОТ СУБРОГАЦИИ: ПАНАЦЕЯ ИЛИ МИФ?	
3.1. Суброгация: общий подход к применению	28
3.2. Грубая неосторожность как основание для преодоления запрета на суброгацию	32
3.3. Двойное страхование и влияние на суброгацию	35
3.4. Недостаточность страхового покрытия	37
3.5. Отказ от суброгации – не панацея	38
3.6. Выводы и рекомендации	39
РАЗДЕЛ 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА И ЭКСПЕДИТОРА ЗА ГРУЗ	
4.1. Случайное причинение вреда	41
4.2. Ответственность перевозчика	41
4.3. Ответственность экспедитора	44
4.4. Солидарная ответственность экспедитора и перевозчика	45
4.5. Ограничение ответственности экспедитора	46
4.6. Ограничение ответственности перевозчика	47
4.7. Неплатежеспособность перевозчика или экспедитора	47

СПИСОК ОСНОВНЫХ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

ВС РФ	Верховный Суд Российской Федерации
ВСС	Всероссийский союз страховщиков
ГК РФ	Гражданский кодекс Российской Федерации
Закон об экспедиторской деятельности	Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 №87-ФЗ
КДЛ	Контролирующее должника лицо (по смыслу положений Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве)» от 26.10.2002 №127-ФЗ)
КТМ РФ	Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации
Постановление Пленума ВС РФ №26	Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 №26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»
Стандарт	Внутренний стандарт «Условия и порядок осуществления страхования риска ответственности перевозчиков за нарушение договора перевозки груза автомобильным транспортом и экспедиторов за нарушение договора транспортной экспедиции», утв. Постановлением Президиума ВСС протокол №23 от 05.03.2021
УАТ РФ	Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 №259-ФЗ

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ И ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

В настоящем Заключении приводятся выводы и рекомендации по рискам транспортных компаний в области страхования при осуществлении автомобильных грузоперевозок дорогостоящей фармацевтической продукции.

Оговорки

Содержащиеся в настоящем Заключении выводы и суждения основаны на нормах законодательства, действующих на момент проведения исследования, на разъяснениях высших судебных инстанций и правоприменительной практике. В случае изменения нормативного регулирования, позиций высших судов и правоприменительной практики, изложенные в данном Заключении выводы и рекомендации необходимо применять с учетом произошедших изменений.

Основной целью настоящего Заключения является подготовка обоснованных выводов и рекомендаций, направленных на выявление наиболее оптимальной страховой модели в сфере автомобильных грузоперевозок в Российской Федерации.

Соответственно, в рамках настоящего Заключения были поставлены следующие задачи:

// Анализ рисков перевозчиков и экспедиторов, возникающих при включении в договоры страхования грузов условий об отказе от суброгации, а также рисков двойного страхования грузов;

// Анализ судебной практики и правил страхования в целях выявления условий, которые могут привести к освобождению страховщика от выплаты страхового возмещения;

// Анализ видов имущественного страхования, используемых при автомобильных грузоперевозках, а также оценка их эффективности;

// Анализ условий и пределов ответственности перевозчиков и экспедиторов, а также их бенефициарных владельцев.

Ниже приведены краткие основные выводы, основанные на результатах юридического анализа, которые подробно раскрываются в соответствующих разделах Заключения:

//01 В ходе осуществления грузоперевозок используется, как правило, две модели страхования: страхование грузов и (или) страхование ответственности перевозчиков (экспедиторов). При этом страхование ответственности не работает при перевозке дорогостоящих грузов, таких как лекарственные препараты. Это связано в первую очередь с тем, что российские страховые компании по данному виду страхования не предоставляют возможность застраховать риски на сумму, эквивалентную стоимости перевозимых грузов.

Названная проблема приводит к тому, что на данный момент времени транспортно-экспедиционные компании в ряде случаев фактически принимают на себя все риски, связанные с грузом, не имея полного страхового покрытия своей ответственности.

//02 Для преодоления указанной выше проблемы на практике грузовладелец заключает договор страхования грузов с условием об отказе от суброгации к перевозчику (экспедитору). Однако подобная структура отношений полностью не исключает рисков возложения ответственности на указанных лиц (более подробно причины раскрываются по тексту Заключения).

Кроме того, еще один серьезный недостаток заключается в том, что в рассмотренной модели отношений перевозчики и экспедиторы, как правило, не участвуют в процессе согласования условий договора страхования грузов. Это может привести к тому, что условия страхования не будут учитывать специфику перевозки, а в некоторых случаях транспортная компания и вовсе может быть не знакома со всеми условиями, на которых грузовладелец застраховал груз. Следствием этого является повышенный риск нарушения условий договора страхования, что может привести к отказу в выплате страхового возмещения.

//03 Ответственность перевозчиков и экспедиторов устанавливается законом, а ее ограничение не допускается. Как правило, ответственность за груз ляжет на плечи перевозчика во всех случаях, если только не будет доказано, что ущерб причинен при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

При этом отсутствие должной страховой защиты своих рисков может привести к тому, что один факт возникновения убытков при перевозке дорогостоящего груза повлечет банкротство компании, а также риск возложения персональной ответственности на ее менеджмент и бенефициаров.

//04 В целях минимизации вышеуказанных рисков по тексту настоящего Заключение приведены рекомендации по каждому из рассмотренных вопросов.

Также по результатам проведенного исследования мы пришли к выводу, что наиболее оптимальной представляется следующая модель страхования:

- Страхование груза осуществляется не грузовладельцем, а перевозчиком (экспедитором) в пользу и за счет грузовладельца с учетом специфики груза и условий его перевозки. При этом в договоре страхования фиксируется отказ от суброгации в отношении перевозчика (экспедитора).
- На этапе согласования условий страхования и на протяжении всего процесса перевозки грузов стороны работают друг с другом в тесной взаимосвязи в формате “open book”.
- Страхование ответственности перевозчика (экспедитора) возможно опционально. При данной структуре отношений страхование ответственности будет направлено в первую очередь на покрытие иных рисков, не связанных с ответственностью за груз.

Предложенная модель страхования приобретает особую актуальность, когда речь идет о перевозке дорогостоящих грузов, стоимость которых превышает лимиты страховой суммы при страховании ответственности перевозчика (экспедитора).

РАЗДЕЛ 1. ВИДЫ ИМУЩЕСТВЕННОГО СТРАХОВАНИЯ В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

1.1. Страхование ответственности и страхование грузов

В сфере автомобильных грузоперевозок используются преимущественно две конструкции страхования: страхование груза и страхование ответственности (экспедитора или перевозчика). В то же время в российской практике наиболее востребованным видом страхования является именно страхование грузов.

В чем же причины подобной ситуации на рынке и какой вид страхования выбрать субъектам, участвующим в транспортных перевозках? Прежде чем ответить на данный вопрос проведем краткое разграничение названных договорных конструкций.

Итак, основным отличительным критерием указанных выше конструкций являются страховые риски, которые могут покрываться соответствующим видом договора страхования:

	<i>Основные страховые риски</i>	<i>Краткое описание</i>
Страхование грузов	Утрата (гибель), хищение, гибель или повреждение перевозимых или экспедируемых грузов	Имеет значение сам факт гибели или повреждения груза, подпадающий под действие договора страхования
	Необходимые и целесообразные расходы по спасанию и/или сохранению груза	К примеру, расходы на тушение пожара или перемещение груза в безопасное место
Страхование ответственности	Наступление ответственности перевозчика (экспедитора) за неисполнение или ненадлежащее исполнение экспедиторского договора или договора перевозки грузов	В частности, речь идет о следующих событиях: <ul style="list-style-type: none"> • возникновение ответственности перед грузовладельцем за необеспечение сохранности груза; • возникновение ответственности в виде штрафов и пени в связи с нарушением сроков доставки груза и др.
	Наступление ответственности вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц	Страховым случаем является причинение вреда грузом (контейнером) или транспортным средством, на котором осуществляется перевозка. Страховое возмещение выплачивается пострадавшему
	Непредвиденные расходы (финансовые риски), связанные с наступлением страхового случая	К примеру, расходы по буксировке автомобиля до ближайшего места ремонта, по утилизации поврежденного груза и др.

1.1. Страхование ответственности и страхование грузов

Учитывая, что основные риски в процессе перевозки возникают именно в отношении груза (его гибели, утраты или хищения), возникает вопрос: **для чего нужно страховать ответственность, если можно застраховать груз?**

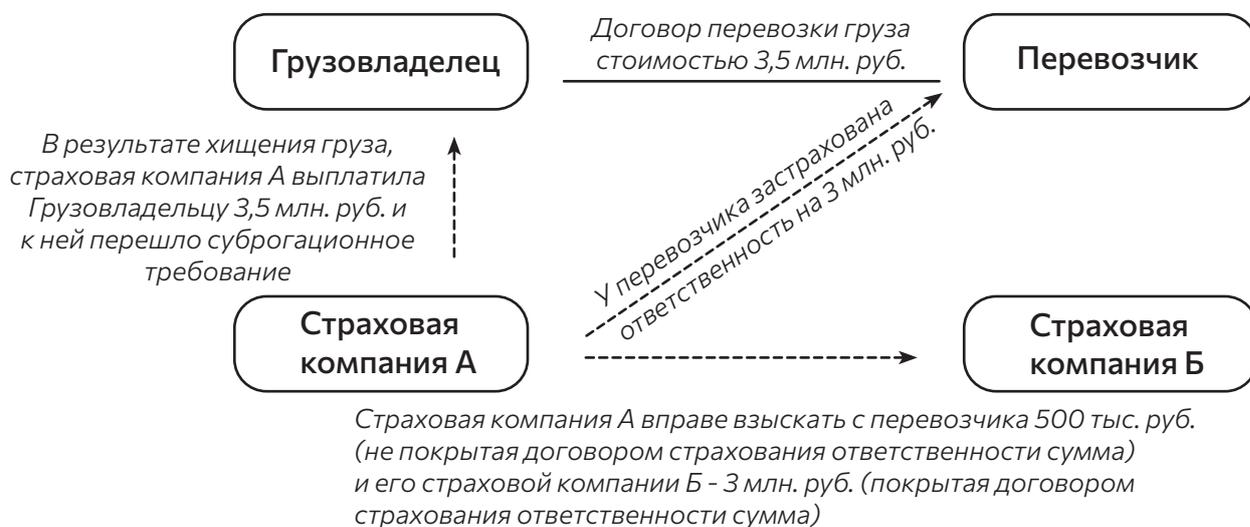
Причин этому несколько, ниже отметим основные из них:

Во-первых, страхование груза не исключает рисков суброгации для перевозчиков и экспедиторов. Предположим, в процессе перевозки груз был поврежден. Если груз был застрахован, то страховая компания выплатит денежные средства грузовладельцу, но в порядке суброгации истребует уплаченную сумму с перевозчика или экспедитора. В целях исключения данного риска на практике в страховые полисы включается условие об отказе от суброгации. Однако в полной мере рисков перевозчика и экспедитора такое условие не исключает.

Более подробно способы минимизации названных рисков изложены далее. На данном этапе коротко отметим основные из них:

- Наиболее оптимальным способом минимизации названных рисков является заключение договора страхования грузов непосредственно перевозчиком (экспедитором) за счет грузовладельца и в его пользу;
- Однако в ряде случаев озвученные выше риски можно минимизировать путем заключения договора страхования ответственности перевозчика (экспедитора). Целесообразность его заключения имеется только в случае, если страховая сумма по такому договору будет соответствовать стоимости груза, а перечень условий, исключающих выплату страхового возмещения, не будет излишне широким.

Ниже для иллюстрационных целей представлена структура отношений при наличии сразу двух действующих договоров страхования (груза и ответственности)¹:



1. См. пример судебного разбирательства с близкой фабулой: Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 05.03.2022 по делу № А21-11701/2020.

Во-вторых, в процессе перевозки могут возникать и иные риски, не связанные с повреждением или утратой груза. Например, такие риски как просрочка в доставке груза или причинение вреда третьим лицам в ходе перевозки груза также могут покрываться страхованием именно ответственности перевозчика и экспедитора.

В-третьих, страхование ответственности защищает имущественные интересы не только перевозчиков и экспедиторов, как это может показаться на первый взгляд.

Так, при утрате или повреждении груза грузовладелец несет риск того, что его требование о возмещении стоимости груза не будет удовлетворено вследствие отсутствия у перевозчика (экспедитора) соответствующей финансовой возможности. Приведенная ситуация может произойти в следующих случаях:

- Если грузовладельцу не удалось получить возмещение в рамках договора страхования грузов (к примеру, если повреждение или утрата груза не будет признано страховым случаем);
- Если груз не был застрахован вовсе.

В свою очередь, договор страхования ответственности может минимизировать озвученный выше риск, поскольку в указанном случае даже при отсутствии у перевозчика (экспедитора) финансовой возможности рассчитаться по своим обязательствам, у грузовладельца сохраняется возможность получить возмещение за счет средств страховой компании (полностью или частично, в зависимости от размера страховой суммы по договору страхования ответственности).

При отсутствии возможности получить страховое возмещение от какой-либо страховой компании у грузовладельца по сути останется только один вариант развития событий — возбуждение дела о банкротстве перевозчика (экспедитора). В рамках такого дела также имеется возможность привлечения к субсидиарной ответственности конечных бенефициаров перевозчика (экспедитора), однако подобные мероприятия могут занять весьма продолжительное время (более подробно изложено далее в Разделе 4).

Таким образом, страхование ответственности и страхование грузов направлено на защиту разных имущественных интересов. Соответственно, для максимально эффективного распределения рисков, возникающих в процессе перевозки, представляется целесообразным структурирование отношений таким образом, чтобы одновременно действовали два договора: страхование грузов и страхование ответственности.

2

3

Однако на практике мы наблюдаем иную картину: зачастую участники рынка «не доверяют» договорам страхования ответственности либо же просто отказываются от данного вида страхования.

1.2. Страхование ответственности – работает ли на практике?

Законодательное регулирование

Для наиболее полного понимания причин «недоверия» к договорам страхования ответственности вернемся к правовому регулированию, которое существовало несколько лет назад.

До 2020 года вопрос о страховании договорной ответственности экспедитора и перевозчика в принципе не был урегулирован. Формально данный вид страхования был запрещен, т.к. возможность страхования договорной ответственности должна быть прямо предусмотрена законом, в то время как соответствующего закона не существовало².

При этом на практике ситуация складывалась следующим образом: договоры страхования заключались, у страховых компаний были разработаны правила страхования договорной ответственности перевозчиков и экспедиторов, однако при наступлении страхового случая страховщики ссылались на отсутствие юридической силы данного договора.

Тем не менее, судебная практика выработала подход, запрещающий страховым компаниям ссылаться на недействительность подобного договора страхования после его заключения, что обеспечивало защиту страхователя³.

В настоящее время существовавший законодательный пробел устранен. В результате внесения соответствующих поправок возможность страхования ответственности экспедитора и перевозчика теперь прямо предусмотрена законодательством⁴. Кроме того, в 2021 году был разработан внутренний стандарт ВСС, посвященный вопросам страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов, и являющийся обязательным для страховых компаний⁵.

2. ст. 932 ГК РФ.

3. п. 12 Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом ВС РФ 20.12.2017).

4. Соответствующие изменения внесены в п. 4.1. ст. 3 ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», в п. 19 ст. 34 УАТ РФ.

5. Стандарт утвержден 25.03.2021 и является обязательным для страховых компаний, начиная с 05.06.2021.

Иллюзия защищенности

Введение в правовое поле возможности страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов привело к росту спроса на данный страховой продукт⁶. Однако мы полагаем, что это в первую очередь связано с тем, что заказчики стали чаще включать в состав тендерной документации полис страхования ответственности.

В целом же поправки не оказали существенного влияния на отрасль, поскольку, как отмечено выше, судебная практика и ранее шла по пути признания подобных договоров страхования. Упомянутый выше Стандарт носит больше уточняющий характер (в частности, прямо предусмотрена возможность страхования ответственности в виде возмещения штрафных санкций и упущенной выгоды). Однако все ключевые условия договора страхования отданы на откуп страховым компаниям.

Так, в практике по-прежнему остались договоры страхования, которые содержат целый ряд исключений и требований, которые фактически исключают возможность получения страхового возмещения. Это, в свою очередь, приводит к обесцениванию данного вида страхования участниками рынка и нередко базовый полис страхования ответственности воспринимается как оброк, который формально должен быть у перевозчика или экспедитора, например, для участия в тендере.

В частности, при страховании ответственности перевозчиков и экспедиторов могут не покрываться такие риски, как утрата груза в результате противоправных действий контрагентов или третьих лиц; нарушение работниками страхователя обязательных норм, правил и инструкций при перевозке груза; выдача груза неуполномоченному лицу и др.

Кроме того, страхование ответственности — это всегда дорого. Точнее будет сказать, что базовое страхование ответственности с исключениями на все случаи жизни в целом является доступным для перевозчиков и экспедиторов, и спрос на данный вид страхования сохраняется. Однако стоимость страхового полиса, который будет действительно обеспечивать защиту имущественных интересов, может «свести на нет» всю рентабельность услуг по перевозке и экспедированию грузов.

6. <https://www.interfax.ru/business/834288>.

Транспортно-экспедиционные компании зачастую предпочитают приобрести недорогой полис страхования ответственности для того, чтобы, с одной стороны, отвечать формальным требованиям заказчика, а с другой – иметь возможность установить конкурентоспособную стоимость своих услуг. Вследствие этого, зачастую создается лишь иллюзия защищенности, что подрывает доверие к страховым продуктам в целом.

Можно ли повысить эффективность полисов страхования ответственности?

Решение видится в первую очередь во включении в Стандарт или иной нормативный документ исчерпывающего перечня возможных оснований, освобождающих страховщика от выплаты возмещения, которые могут включаться в договор страхования ответственности.

Такое решение обусловлено спецификой законодательного регулирования ответственности перевозчиков и экспедиторов: указанные лица несут ответственность за груз, независимо от наличия вины, в том числе за случайное повреждение груза или за действия третьих лиц. Конечно, определенные обстоятельства исключают ответственность указанных субъектов, но все же подавляющая часть рисков отнесена именно на них (см. более подробно в Разделе 4).

По нашему мнению, установление исчерпывающего перечня исключений из страхового покрытия позволит обеспечить:

- Прозрачность условий страховых полисов, которые будут понятны всем субъектам транспортных перевозок;
- Упразднение не работающих полисов страхования ответственности;
- Выравнивание страховых тарифов. Несмотря на то, что стоимость базовых тарифов будет увеличена за счет упразднения не работающих страховых полисов, подобное решение позволит найти «золотую середину» и в конечном итоге приведет к выравниванию тарифов;
- Повышение доверия субъектов транспортных перевозок к страховым продуктам.

Тем не менее, отсутствие подобного регулирования в настоящее время не означает отсутствие целесообразности в заключении договоров страхования ответственности.

Мы убеждены, что для стимулирования страхового сообщества к пересмотру существующих подходов в области страхования ответственности при осуществлении перевозок требуется **активный отклик со стороны непосредственно самих субъектов транспортных перевозок**. Страховые полисы, обеспечивающие страхование ответственности только «номинально», будут существовать до тех пор, пока они будут пользоваться спросом.

Поэтому перевозчикам и экспедитором следует внимательно изучать перечень требований и исключений, установленных в договорах страхования ответственности. При выявлении условий, явно не отвечающих специфике и условиям перевозки, настаивать на их исключении или вовсе отказываться от заключения подобных договоров страхования.

Грузовладельцам, в свою очередь, следует пересмотреть подход отбора кандидатов на оказание экспедиторских услуг или услуг по осуществлению перевозки: обращать внимание не только на сам факт страхования ответственности, но и на содержание страховых полисов.

Недостаточность страхового покрытия

Следует оговориться, что изложенные рекомендации будут иметь значение только в том случае, если размер страховой суммы будет сопоставим с размером потенциально возможной ответственности перевозчика или экспедитора. В противном случае страхование ответственности теряет целесообразность, поскольку даже самый проработанный полис не сможет покрыть убытки, возникшие в процессе перевозки.

Особо остро данный вопрос встает при перевозке дорогостоящих грузов. К примеру, стоимость перевозимых лекарственных препаратов в процессе одной перевозки может достигать нескольких миллиардов рублей. При этом фармацевтическая продукция, как правило, требует соблюдения определенного температурного режима при его хранении и перевозке.

На практике же при страховании ответственности перевозчиков и экспедиторов размер страховой суммы, которую в подавляющем большинстве случаев удастся согласовать с ведущими страховыми компаниями в отрасли, как правило, не превышает 7-10 млн. руб. В отдельных и крайне редких случаях размер страховой суммы может достигать 50 млн. руб.

При этом ограничение ответственности экспедитора и перевозчика запрещено российским законодательством (см. более подробно в Разделе 4). Страхование ответственности одновременно несколькими страховщиками отдельно или совместно также не позволяет решить озвученную проблему.

Во-первых, расходы на уплату страховой премии нескольким страховщикам могут превысить стоимость услуг по перевозке груза, а во-вторых, даже в таком случае не удастся обеспечить полное покрытие стоимости груза.

Все это приводит к тому, что на данный момент времени зачастую транспортно-экспедиционные компании фактически принимают на себя все риски, связанные с грузом, не имея полного страхового покрытия своей ответственности.

1.3. Оптимальная модель страхования при перевозке грузов

В настоящее время на рынке распространена ситуация, когда грузовладельцы самостоятельно страхуют подлежащие перевозке грузы. Как указано выше, в отдельных случаях в такие договоры включается условие об отказе от суброгации к перевозчику (экспедитору), но и это не является панацеей.

Более того, при такой модели риски несут не только перевозчики и экспедиторы, но и непосредственно грузовладельцы.

Во-первых, грузовладелец при согласовании условий страхования грузов может не знать тонкостей и нюансов, обусловленных спецификой перевозки. К примеру, если в страховом полисе есть требования к водителям, используемому транспорту или оборудованию, то логично такие требования согласовывать не грузовладельцу, а перевозчику или экспедитору.

Во-вторых, на практике перевозчик или экспедитор не всегда знает все условия, на которых у грузовладельца застрахован груз. В то же время, страховые полисы могут предусматривать специфические условия, исключающие возможность получения страхового возмещения (см. более подробно Раздел 2).

При этом несоблюдение условий договора страхования может повлечь за собой отказ в выплате страхового возмещения. В такой ситуации у грузовладельца формально останется требование к транспортной компании, однако на практике оно может оказаться неисполнимым по причине отсутствия у перевозчика или экспедитора возможности рассчитаться по обязательствам.

Учитывая вышеприведенные проблемы при перевозке грузов (особенно когда речь идет о дорогостоящих грузах, таких как лекарственные препараты), наиболее оптимальной представляется следующая модель страхования:

- **Страхование груза осуществляется не грузовладельцем, а перевозчиком (экспедитором) в пользу и за счет грузовладельца с учетом специфики груза и условий его перевозки. При этом в договоре страхования фиксируется отказ от суброгации в отношении перевозчика (экспедитора).**
- **На этапе согласования условий страхования и на протяжении всей перевозки стороны работают друг с другом в тесной взаимосвязи. В частности, грузовладелец информирует о всех особенностях груза, дает четкие инструкции перевозчику и экспедитору для перевозки. В свою очередь, перевозчик (экспедитор) согласовывает с грузовладельцем условия договора страхования, а после его заключения предоставляет условия такого договора грузовладельцу.**
- **Страхование ответственности перевозчика (экспедитора) возможно опционально. При данной структуре отношений страхование ответственности будет направлено в первую очередь на покрытие рисков перевозчика (экспедитора), не связанных с компенсацией стоимости груза, поскольку указанный риск будет полностью покрываться договором страхования груза.**

Основные преимущества предложенной модели страхования видятся в следующем:

Во-первых, условия договора страхования груза будут максимально точно и полно учитывать специфику перевозки груза конкретным перевозчиком (экспедитором).

Во-вторых, тесное взаимодействие сторон в формате “openbook” гарантирует прозрачность взаимоотношений и минимизирует риски возникновения ошибок в процессе перевозки, которые могут привести к отказу в выплате страхового возмещения;

В-третьих, минимизируются риски суброгации к перевозчику (грузовладельцу).



Таким образом, полагаем, что структурирование отношений при перевозке грузов в соответствии с предложенной моделью позволит грамотно распределить риски, как того требует деловая практика, а также будет способствовать повышению доверия к страховым продуктам.

РАЗДЕЛ 2. ОСНОВАНИЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ СТРАХОВЩИКА ОТ ВЫПЛАТЫ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ

2.1. Законодательное регулирование

Законодательство содержит ряд оснований, когда страховщик в любом случае освобождается от осуществления выплаты по договору страхования. Так, страховщик не выплатит страховое возмещение, если страховой случай наступил вследствие⁷:

- умысла страхователя, выгодоприобретателя или застрахованного лица;
- воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;
- военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;
- гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок.

7. П. 1 ст. 963 ГК РФ, п. 1 ст. 964 ГК РФ.

Также, по общему правилу, страховщик освобождается от выплаты, если страховой случай наступил вследствие изъятия, конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения застрахованного имущества по распоряжению государственных органов (однако иное может быть предусмотрено договором страхования)⁸.

Отдельно следует отметить, что грубая неосторожность в сфере транспортных перевозок не является основанием для отказа в выплате страхового возмещения.

В свете этого в освещении нуждается следующий вопрос:

чем грубая неосторожность отличается от просто неосторожности?



Следует отметить, что ни законодательство, ни судебная практика до настоящего времени не выработали единых стандартов, по которым можно было бы однозначно произвести подобное разграничение.

Квалификация действий того или иного лица дается судами ситуационно через призму оценочных понятий, ассоциаций и представлений о том, как любое другое «среднее лицо», находясь в подобной ситуации, поступило бы тем или иным образом.

Ниже в упрощенном виде для общего понимания приведены примерные критерии для проведения разграничения:

<i>Умысел</i>	Сознательное нарушение страхового обязательства (напр., умышленная порча имущества и др.)
<i>Грубая неосторожность</i>	Нарушение простейших, элементарных требований заботливости и осмотрительности, известных каждому
<i>Неосторожность</i>	Поведение, которое не охватывается умыслом и грубой неосторожностью

8. П. 2 ст. 964 ГК РФ.

Иными словами, при неосторожности любой формы элемент намеренности отсутствует, однако при этом нарушаются определенные требования заботливости и осмотрительности. При несоблюдении элементарных или минимальных правил, понятных любому разумному (среднему) лицу в схожей обстановке, действия квалифицируются в качестве грубой неосторожности. В иных случаях речь идет о простой неосторожности.

В качестве примера, подтверждающего тезис о том, что грубая неосторожность – не повод для отказа в выплате страхового возмещения, можно привести следующий кейс:

Водитель перевозчика при перевозке груза остановился на обочине дороги для отдыха, уснул в кабине грузового автомобиля, а когда проснулся – обнаружил хищение части груза. При отказе в выплате страховщик сослался на то, что нарушением явилось оставление груза без присмотра и охраны, выбор водителем неохраняемой стоянки, отсутствие двух водителей в транспортном средстве (при наличии требования страховой компании о наличии двух водителей).

Однако суды, указав на отсутствие в законе такого основания для отказа в осуществлении выплаты страхового возмещения как грубая неосторожность, взыскали денежные средства со страховой компании⁹.



Таким образом, перечень оснований, освобождающих страховщика от осуществления выплаты, сформулирован в законодательстве в усеченном виде. Однако данный перечень не является исчерпывающим и конкретизируется в соответствующих договорах страхования.

2.2. Частное регулирование и практика

Наибольшее внимание заслуживает частноправовое регулирование, поскольку именно правила страхования содержат самые неочевидные, на первый взгляд, условия, которые в конечном итоге приводят к отказу в выплате страхового возмещения.

9. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 07.02.2019 по делу № А40-218939/17.

При этом в настоящем параграфе нами представлен анализ подобных условий безотносительно к конкретному виду страхования (груза или ответственности). Это связано с тем, что в российской практике правила страхования ответственности в большей части заимствованы из правил страхования грузов и зачастую содержат схожие требования и исключения.

Кроме того, перечисленные ниже примеры встречаются в различных правилах страхования, независимо от опционального пакета страхового полиса: «с ответственностью за все риски», «с ответственностью за поименованные риски» и др.

Грубая неосторожность: обход законодательных ограничений

Как указано выше, наступление страхового случая вследствие грубой неосторожности не является основанием для отказа в выплате страхового возмещения в сфере транспортных перевозок.

Однако на практике встречаются случаи явного обхода данного ограничения.

К примеру, правила страхования одной из ведущих страховых компаний предусматривают в качестве основания для отказа в выплате страхового возмещения наступление страхового случая вследствие «грубой небрежности». При этом термин «грубая небрежность» в применимом к рассматриваемому вопросу законодательстве отсутствует, а в научной литературе данный термин вовсе отождествляется с термином «грубая неосторожность».

Несмотря на то, что подобные условия признаются судебной практикой ничтожными, рекомендуем настаивать на их исключении из договора¹⁰. В противном случае страховая компания откажет в осуществлении выплаты, а судебные споры могут занять весьма продолжительное время.

Однако в практике встречаются и менее очевидные формулировки. К примеру, если в правилах страхования в качестве исключения из страхового покрытия указано конкретное событие, которое по существу является проявлением грубой неосторожности, суд при возникновении спора с большой долей вероятности встанет на сторону страховщика.

10. Пункт 9 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 № 75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования», Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27.06.2013 по делу N А52-9/2013.

Так, в одном из судебных актов содержится следующий вывод:

Вопреки доводам апелляционной жалобы, истец неверно толкует смысл термина «грубая неосторожность», под которым законодателем понимается тот случай, при котором лицо осознает противоправность и вредоносность своих действий, но легкомысленно рассчитывает предотвратить наступление таких последствий.

При этом указанный пункт договора не содержит в себе в качестве квалифицирующего признака наличие какой-либо формы вины страхователя (грубой неосторожности или умысла) при определении события в качестве страхового, а лишь описывает те обстоятельства, при которых событие причинения ущерба не является страховым случаем.



Таким образом, страховщик в силу пункта 3.1.6 договора страхования не обязан доказывать вину страхователя (грубую неосторожность или умысел), а в силу договора руководствуется формальным соответствием наступившего события критериям страхового случая, описанным в договоре страхования¹¹.

Ограничение круга лиц, допущенных к управлению транспортным средством

Необходимо также обращать внимание на условия договора страхования, касающиеся перечня лиц, допущенных к управлению транспортным средством. В частности, некоторые правила страхования содержат указание, что перевозка должна осуществляться водителями Страхователя и на транспортных средствах, принадлежащих Страхователю или арендуемых именно им.

Несоблюдение данных условий может повлечь отказ в выплате страхового возмещения. Так, в рамках одного из дел передача транспортного средства в управление водителю с нарушением порядка, предусмотренного страховым полисом, послужила одним из оснований для отказа в выплате страхового возмещения:

С учетом <...> использования для перевозки транспортных средств в отсутствие законных оснований, заявленное событие не может быть признано страховым случаем, в связи с чем, оснований для удовлетворения заявленных требований не имеется¹².

11. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 18.11.2022 по делу № А40-59487/2022.

12. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 12.10.2022 по делу № А40-167458/2021.

Мошенничество традиционно исключается из оснований для осуществления выплаты

Если договор страхования предусматривает страхование рисков от противоправных действий третьих лиц, то с большой долей вероятности такой вида хищения как мошенничество будет назван в качестве исключения из страхового покрытия.

К примеру, в одном из судебных кейсов была рассмотрена следующая ситуация:

В рамках договора на выполнение транспортно-экспедиционных услуг к перевозке были приняты медикаменты. Водитель, выполнявший перевозку, перегрузил медикаменты на другой автомобиль и скрылся. По данному факту было возбуждено уголовное дело по ст. 159 УК РФ (Мошенничество) в отношении неустановленного круга лиц. Суд признал законным отказ страховой компании в осуществлении выплаты, поскольку мошенничество не было прямо поименовано в правилах страхования в качестве страхового случая¹³.

Следует отметить, что потенциально возможна ситуация, когда уголовное дело, первоначально возбужденное по одной статье, в последующем переклассифицируется на другую статью, подпадающую под страховой случай (например, с мошенничества на кражу). На момент подобной переклассификации уже может вступить в законную силу решение суда, которым отказано во взыскании страхового возмещения.

В рассмотренной ситуации у заинтересованных в получении страхового возмещения лиц остается возможность прибегнуть к институту пересмотра судебного акта по новым или вновь открывшимся обстоятельствам. Однако следует помнить о сроках — заявление о пересмотре судебного акта должно быть подано не позднее трех месяцев со дня открытия таких обстоятельств.

Поэтому при наличии возбужденного уголовного дела по статье, не подпадающей под страховое покрытие, целесообразно проводить работу, направленную на переклассификацию органами следствия на иной состав преступления (при наличии соответствующих оснований), а также следить за ходом проведения расследования.

13. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 15.01.2015 по делу N А46-1726/2014.

Особенности страхования рефрижераторных рисков

При перевозке груза с особым температурным режимом хранения следует внимательно отнестись к условиям, описывающим объем застрахованных рефрижераторных рисков.

(А) Так, в рамках одного из судебных споров суды отказали во взыскании страхового возмещения, мотивировав это тем, что произошедшее событие – повреждение медикаментозных препаратов в процессе транспортировки (воздействие отрицательных температур) – не является страховым случаем.

При рассмотрении дела выяснилось, что объем застрахованных рисков был обозначен путем указания на конкретное событие, а именно:

Нарушение температурного режима перевозки и/или режима хранения грузов только в случае непредвиденной остановки работы холодильной установки на период не менее 24-х последовательных часов, пожара или взрыва, опрокидывания, переворачивания, столкновения транспортного средства с любым предметом, дорожно-транспортным происшествием (ДТП)¹⁴.

На основании данного условия и его несоответствия фактическому обстоятельству повреждения груза в данном деле, суды отказали страхователю во взыскании страхового возмещения.

Таким образом, при перевозке грузов, требующих соблюдение особого температурного режима, следует тщательно изучать описание рефрижераторных рисков и корректировать их с учетом специфики перевозимого груза и используемого оборудования.

14. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 07.09.2018 N Ф05-13642/2018 по делу N А40-99596/2017.

(В) В другом деле экспедитору удалось защититься от претензий, несмотря на то, что груз был испорчен вследствие нарушения температурного режима при его перевозке.

Фабула дела заключалась в следующем:

- Экспедитор принял к перевозке фармацевтическую продукцию, в отношении которой производителем установлен особый температурный режим хранения: от +2°C до +8°C.
- Поскольку в процессе перевозки температура хранения груза превышала +8°C груз был испорчен.
- Страховая компания в рамках договора страхования грузов выплатила возмещение грузовладельцу и обратилась с регрессным требованием к экспедитору.

В ходе рассмотрения дела выяснилось, что при оформлении заявки на организацию транспортных перевозок и маршрутного листа грузоотправитель указал неверные требования к температурному режиму (согласно указанным документам допускалось хранение груза при температуре +18°C).

На данном основании суды сделали вывод, что порча груза произошла вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, вследствие чего в исковых требованиях был отказано.

Истец, ссылаясь на то, что ответчик 11.03.2020 принял груз к перевозке без повреждений (транспортная накладная N МСК059697 МСКОО 118712), 12.03.2020 г. с особым указанием полного перечня лекарственных препаратов и указанием температуры перевозки и хранения. Производителями определены следующие условия хранения и перевозки указанных выше препаратов: хранить при температуре от +2°C до +8°C в защищенном от света месте, не замораживать. Отмечает, что согласно Акту приема-передачи товара от 11.03.2020 г. ООО «ФК ПУЛЬС» был заявлен температурный режим при перевозке груза от +2°C до +8°C.

Разрешая спор, суд пришел к выводу об отсутствии оснований для удовлетворения исковых требований ввиду недоказанности истцом факта причинения именно ответчиком ущерба ООО «ФК ПУЛЬС», а также недоказанности причинно-следственной связи между действиями ответчика и наступившими для ООО «ФК ПУЛЬС» неблагоприятными последствиями.

При этом, суд исходил из установленных обстоятельств того, что действия ООО «ФК ПУЛЬС» по корректировке требований к температурному режиму в маршрутном листе N МСК059697 от 11.03.2020 привели к нарушению качества перевозимого груза, следовательно, требование возместить убытки со стороны перевозчика является безосновательным¹⁵.

Таким образом, при оформлении сопроводительной документации на груз грузоотправителям следует внимательно относиться к указанию режима температурного хранения и сопоставлять его с требованиями производителя. В свою очередь, перевозчикам (экспедиторам) необходимо руководствоваться данными, указанными непосредственно грузоотправителем, что позволит минимизировать риски привлечения к ответственности за груз.

(С) Также в качестве примера можно привести следующий кейс, в рамках которого суды отказали во взыскании страхового возмещения по рефрижераторным рискам. Указанное дело интересно в первую очередь подходом судов к установлению причинно-следственной связи в повреждении груза.

- В ходе осуществления перевозки в зимнее время года произошло возгорание кабины тягача. Вследствие этого передняя стенка обшивки рефрижераторного полуприцепа прогорела насквозь, что привело к нарушению его герметичности.
- В рамках рассмотрения дела было установлено, что груз был поврежден именно вследствие воздействия отрицательных температур (а не огня), поскольку атмосферный воздух проник внутрь газового отсека.
- В результате этого страховая компания отказала в выплате страхового возмещения, поскольку посчитала, что транспортное средство и рефрижераторная установка были непригодными для перевозки груза, требующего поддержания особого температурного режима.

15. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 21.02.2022 по делу N А40-55236/2021, Определение Верховного Суда РФ от 16.06.2022 N 305-ЭС22-9112 по делу N А40-55236/2021.

- Представитель перевозчика, в свою очередь, не принял всех возможных мер для предотвращения порчи груза (такими мерами могли быть: заделка сквозного отверстия полуприцепа для блокировки поступления внутрь холодного воздуха; перегрузка товара в другое транспортное средство или на отапливаемый склад).

Названные обстоятельства послужили основанием для отказа во взыскании страхового возмещения со страховой компании¹⁶.

Транспортные средства и сопутствующее оборудование для перевозки грузов должны отвечать требованиям, установленным в правилах страхования

В частности, договоры страхования могут предусматривать следующие требования:

- Исчерпывающий перечень транспортных средств, используемых при осуществлении перевозки, либо указание на то, что транспортные средства должны находиться в собственности, лизинге или аренде у страхователя;
- Использование транспорта и расположенного на нем оборудования не старше определенного возраста;
- Наличие противоугонной системы сигнализации в транспортном средстве;
- Использование рефрижераторных установок не старше определенного возраста, оснащение их регистратором/самописцем температур.

Несоответствие требований к транспорту и применяемому оборудованию, в свою очередь, также может служить основанием для отказа в осуществлении выплаты страхового возмещения.

Так, в рамках одного из дел суды отказали во взыскании страхового возмещения по договору страхования ответственности экспедитора в связи с несоответствием заявленного перевозчика и транспортного средства условиям договора страхования.

16. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 23.11.2022 по делу №А40-161072/2022 [на момент подготовки Заключения судебный акт обжалуется в кассационном порядке].

Разрешая спор и отказывая в удовлетворении исковых требований, суд первой инстанции исходил из того, что лицо, которое осуществляло перевозку похищенного груза, а также транспортное средство, на котором осуществлялась перевозка, не соответствовали условиям спорного договора страхования, условия договора в данной части страхователем надлежащим образом не выполнены.

Исследовав условия заключенного между истцом и ответчиком договора страхования, суды установили, что указанный договор является договором страхования гражданской ответственности транспортно-экспедиционной организации при осуществлении перевозок грузов следующими транспортными средствами: грузовые фрейдлайнеры, грузовые «Вольво» с полуприцепами (автомобили оборудованы GPRS-навигацией); с привлечением перевозчиков согласованных в приложении N 2 к договору страхования. При этом в приложении N 2 к договору отсутствуют такие перевозчики как общество «Транстехнологии» по договору от 24.11.2009 N 261, предприниматель Борина А.В. по договору от 25.11.2009 N 139. <...>

Доказательств извещения страховщика о привлеченных страхователем экспедиторах, перевозчиках, а также направления страхователем в адрес общества «Экспресс Гарант» документов, свидетельствующих о необходимости заключения соглашения об изменении условий договора, в материалах дела не имеется.

Принимая во внимание, что спорная перевозка осуществлялась автомобилями тягач «Скания» и тягач «Ивеко», не указанными в заявлении на страхование, без согласования изменения спорного договора страхования, суды пришли к выводу о том, что отказ страховщика от выплаты страхового возмещения является обоснованным, соответствует условиям договора страхования, заключенного между сторонами и нормам действующего законодательства¹⁷.

17. Постановление ФАС Уральского округа от 07.07.2011 по делу N А60-32564/2010.

Правильное и своевременное оформление документов поможет исключить риски формальных отказов в выплате страхового возмещения

Правила страхования содержат подробный порядок взаимодействия со страховой компанией. Несоблюдение данного порядка (в частности, несвоевременное или некорректное оформление документов, уведомлений) может привести к отказу в выплате страхового возмещения по формальным основаниям.

Например, в рамках одного из дел суды отказали во взыскании страхового возмещения за похищенный груз, поскольку данный груз не был указан в ежедневной декларации об отгрузках по генеральному полису¹⁸.

Вероятно, в данном случае имела место техническая ошибка конкретного сотрудника перевозчика, которая, однако, привела к утрате возможности получить страховое возмещение.

Тем не менее, на практике не всегда оформляется также такой базисный документ как транспортная накладная, а если и оформляется, то не всегда в соответствии с требованиями законодательства. Это приводит к трудностям при доказывании факта перевозки и повреждения груза, а также соответствия перевозки условиям договора страхования.

Таким образом, ведение документооборота со страховой компанией должно осуществляться таким образом, как если бы страховой случай наступил «сегодня». В противном случае нарушение порядка обмена информацией и оформления документов может быть квалифицировано как нарушение договора страхования, исключающего выплату страхового возмещения.

Отклонение от маршрута как основание для отказа в выплате страхового возмещения

В ряде случаев страховые полисы содержат условия о необходимости придерживаться определенного маршрута при перевозке грузов. При отклонении от указанного маршрута страховая компания может отказать в осуществлении выплаты. Однако на практике даже условия, касающихся маршрута следования, могут вызывать споры при их толковании.

18. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 05.04.2022 по делу № А50-19140/2021.

В качестве примера можно привести следующий кейс: у перевозчика был похищен груз в населенном пункте, прямо не поименованном в страховом полисе. Это послужило одной из причин для отказа в выплате страхового возмещения грузовладельцу в рамках договора страхования грузов.

Суды признали необоснованным отказ страховой компании и взыскали сумму страхового возмещения, обосновывая такое решение следующим:

Доводы ответчика о нарушении территории страхования, поскольку местом погрузки заявлена Республика Мордовия, а местом выгрузки Калужская область, также признаны несостоятельными судом первой инстанции, т.к. договором согласован маршрут перевозки – Москва, Санкт-Петербург, Краснодарский край, Омск, Новосибирск, Красноярск, Ставропольский край, Грузия, Армения, Белоруссия, Казахстан, Узбекистан, Азербайджан, Китай. При этом при движении из одного населенного пункта в другой предполагается нахождение автомобиля с грузом на территории иных промежуточных населенных пунктов и городов, расположенных в пределах территории страхования. Доказательств того, что перевозчик допустил недопустимое отклонение от маршрута перевозки ответчиком не представлено. С учетом дорог и полос движения нахождение пункта погрузки и выгрузки не исключает нахождение груза в пределах территории страхования и маршрута передвижения, поскольку договором запрет на нахождение в промежуточных населенных пунктах и осуществление деятельности в указанных населенных пунктах не установлено¹⁹.

Несмотря на то, что в рамках приведенного спора удалось доказать отсутствие факта недопустимого отклонения от маршрута, получение страхового возмещения в любом случае было растянуто во времени, как минимум, на период судебного спора со страховщиком.

Во избежание подобных ситуаций в договоре страхования рекомендуется заранее согласовать любые условия, вызывающие сомнения и исключать «недосказанности», которые могут привести к спору между сторонами.

РАЗДЕЛ 3. ОТКАЗ ОТ СУБРОГАЦИИ: ПАНАЦЕЯ ИЛИ МИФ?

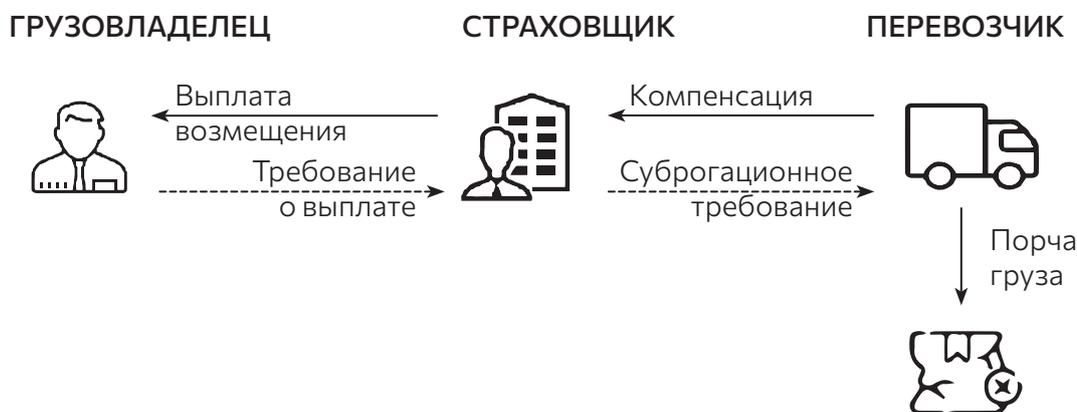
3.1. Суброгация: общий подход к применению

По общему правилу, перевозчик несет ответственность перед грузовладельцем за несохранность груза²⁰. В случае если груз застрахован, страховая компания выплачивает возмещение выгодоприобретателю (как правило, грузовладельцу). Однако наличие договора страхования груза не освобождает перевозчика от ответственности. В указанном случае право требования от грузовладельца к перевозчику переходит к страховой компании после выплаты соответствующего страхового возмещения.

Таким образом, суброгация — это переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требовать компенсацию с лица, ответственного за ущерб. При этом к страховщику соответствующее право переходит только в пределах суммы выплаченного страхового возмещения.



Применительно к имущественному страхованию груза правило о суброгации в упрощенном виде выглядит следующим образом²¹:



При подобной структуре взаимодействия перевозчики и экспедиторы несут риск возложения на них обязанности по компенсации полной стоимости испорченного или утраченного груза, несмотря на наличие договора страхования такого груза.

20. П. 1 ст. 796 ГК РФ.

21. Приведенные изображения были разработаны с использованием ресурсов сайта Flaticon.com.

При этом страховые компании успешно реализовывают право на предъявление суброгационных требований, о чем свидетельствует многочисленная судебная практика. В качестве примеров можно привести следующие судебные кейсы:

(А) В ходе перевозки лекарственных препаратов груз был поврежден, что привело к невозможности дальнейшей реализации. Поскольку груз был застрахован грузоотправителем, страховая компания выплатила возмещение и предъявила суброгационное требование к экспедитору. В рамках рассмотрения указанного спора суды указали на следующее:

АО «Р-Фарм» обратилось в АО «АльфаСтрахование» с заявлением о выплате страхового возмещения. АО «АльфаСтрахование» произвело в пользу АО «Р-Фарм» выплату страхового возмещения в размере 67 680 руб., что подтверждается платежным поручением N 59669 от 22.09.2020.

После выплаты страхового возмещения, на основании пункта 1 статьи 965 ГК РФ, к истцу перешло право требования, которое выгодоприобретатель (как грузополучатель) имел к лицу, ответственному за убытки, возмещенные в результате страхования. <...>

Таким образом, законом презюмируется ответственность экспедитора перед заказчиком²².

(В) В результате нарушения температурного режима вследствие выхода из строя рефрижераторной установки груз был подвержен заморзке, вследствие чего испортился и стал недоброкачественным (к перевозке были приняты лекарственные средства, медицинские изделия, пищевая, парфюмерно-косметическая продукция и другие товары, требующие особых условий хранения и транспортировки).

Груз был застрахован в нескольких страховых компаниях, вследствие чего выплата страхового возмещения производилась соразмерно доли ответственности каждого страховщика. Одна из страховых компаний произвела выплату страхового возмещения в сумме 58 млн. руб. и обратилась с суброгационным требованием в суд.

Полная фабула данного кейса осложнена множеством обстоятельств, однако применительно к рассматриваемому вопросу полагаем целесообразным привести следующую аргументацию судов:

«Таким образом, вопреки доводам апелляционных жалоб, суд первой инстанции пришел к верному выводу, что ответчик 1 (ООО ТК «ЦЛР»), как экспедитор, является лицом, ответственным за возмещение вреда в размере 58 288 464 руб. 83 коп., причиненного в указанном событии.

<...> суд первой инстанции пришел к верному выводу, что требования истца в части взыскания страхового возмещения в порядке суброгации с ООО ТК «ЦЛР» подлежат удовлетворению»²³.

(С) Принятые к перевозке медикаменты в место назначения доставлены не были, поскольку автомобиль, в котором находился груз, был похищен неустановленными лицами. Страховая компания в рамках договора страхования грузов выплатила страховое возмещение грузовладельцу и предъявила суброгационное требование к экспедитору в сумме 28 млн. руб. Удовлетворяя исковые требования суд указал следующее:

Ответчик, осуществляя предпринимательскую деятельность по перевозке автомобильным грузовым транспортом, не мог не предполагать, что при транспортировке груза имеется угроза его утраты. При этом хищение груза не может расцениваться как обстоятельство, избежать которого перевозчик (ответчик) не мог и последствия которого не могли быть им предотвращены; указанное обстоятельство не относится к перечню событий, вследствие которых перевозчик подлежит освобождению от ответственности.

При таких обстоятельствах, иск предъявлен правомерно и подлежит удовлетворению арбитражным судом²⁴.

Для целей минимизации вышеизложенных рисков в страховые полисы в ряде случаев вносятся условия, исключаящие переход к страховщикам права требования к перевозчику, экспедитору или иным лицам, ответственным за несохранность груза.

23. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 22.09.2022 по делу N А40-291068/2021.

24. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 01.10.2021 по делу №А40-207192/2020.

Что говорит закон?

Положения гражданского законодательства позволяют исключить право страховщика по договору имущественного страхования на суброгацию в тех случаях, когда это предусмотрено договором страхования²⁵.

Но, как известно, в каждом правиле есть исключения. Так, условия договора, исключающие переход к страховщику права требования к лицу, умышленно причинившему убытки, ничтожно.

В остальном, каких-либо ограничений на согласование в договоре страхования условий об отказе от суброгации закон не содержит.

Но все ли так просто на практике?

В практике действительно встречаются кейсы, когда суды отказывают в удовлетворении суброгационных требований страховщиков, если в договоре страхования содержится соответствующее ограничение на суброгацию.

К примеру, в рамках одного из дел по иску страховой компании судами были сделаны следующие выводы:

Судами указано, что в порядке суброгации к страховщику переходят права кредитора (страхователя, выгодоприобретателя) в том правоотношении, в котором выплачено страховое возмещение в счет причиненных убытков. Вместе с тем, поскольку договором страхования от 28.11.2018 № 402-77-022830-18 установлен запрет на суброгацию, то в силу статей 387, 965 ГК РФ право суброгационного требования не может быть реализовано истцом, так как к нему в силу прямого указания об этом в полисе № 402-77-022830-18 оно не перешло²⁶.

Кроме того, практика допускает частичный отказ от суброгации. При такой конструкции за страховой компанией сохраняется право на суброгацию, но только в пределах согласованного лимита, который может быть меньше суммы выплаченного страхового возмещения.

25. П. 1 ст. 965 ГК РФ, абз. 7 п. 10 Информационного письма Президиума ВАС РФ от 28.11.2003 №75 «Обзор практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования».

26. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 26.04.2022 по делу № А62-1870/2020.

Так, в рамках одного судебного дел была рассмотрена ситуация, при которой в ходе перевозки груза были похищены медикаменты стоимостью 32 млн. руб. В рамках договора страхования грузов страховая компания произвела выплату страхового возмещения грузовладельцу в полном объеме. Но поскольку размер суброгационного требования был лимитирован договором страхования, с перевозчика в порядке суброгации было взыскано только 5 млн. руб.²⁷

Таким образом, конструкция отказа от суброгации является законной и признается судебной практикой. Но вместе с этим необходимо обращать внимание на «подводные камни» и особенности при согласовании условий, касающихся отказа от суброгации.



3.2. Грубая неосторожность как основание для преодоления запрета на суброгацию

Как указано выше, отказ от суброгации не работает, если вред был причинен умышленно. Но в ряде случаев страховые компании расширяют перечень возможных оснований для неприменения правила отказа от суброгации еще одним условием: причинение вреда вследствие проявления грубой неосторожности.

В качестве примера можно привести кейс, в рамках которого суды удовлетворили суброгационные требования страховой компании к хранителю экспедируемого груза, несмотря на наличие запрета на суброгацию, т.к. вред был причинен в результате грубой неосторожности.

Апелляционный суд учитывает, что сотрудник ответчика избрал настолько не соответствующий погодным условиям скоростной режим, что такая ошибка привела к столкновению автомобиля под управлением Чернышова Ф.В. с четырьмя находящимися в статическом положении автомобилями. Избрание столь неадекватного ситуации скоростного режима позволяет сделать вывод о том, что сотрудник ответчика допустил грубую неосторожность при управлении транспортным средством²⁸.

27. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 20.07.2021 по делу № А62-3892/2020.

28. Постановление Десятого арбитражного апелляционного суда от 27.08.2015 по делу № А41-8452/2015



Таким образом, в интересах перевозчиков и экспедиторов исключить из страховых полисов условия, при которых отказ от суброгации не применяется при грубой неосторожности. В противном случае названные лица принимают на себя риск правовой неопределенности, ведь итоговую квалификацию их действиям в случае спора будет давать суд. Однако важно также учитывать, что при исключении подобных условий страховая компания с большой долей вероятности затребует большую сумму страховой премии.

Отсутствие прямого соглашения со страховой компанией

Закон говорит, что условия, исключающие переход права на суброгацию к страховщику, должны быть указаны в договоре страхования.

Однако лица, привлеченные к процессу перевозки, далеко не во всех случаях являются стороной договора страхования грузов. Это, в свою очередь, означает, что условия договора страхования могут быть изменены без участия перевозчика, экспедитора или иного привлеченного лица.



Таким образом, возможна ситуация, при которой страхователь и страховщик исключают из договора условие об отказе от суброгации к причинителю вреда. В качестве примера можно привести следующий кейс:

- Страховая компания предъявила суброгационное требование к экспедитору в сумме 45 млн. руб. в связи с повреждением груза;
- На момент принятия груза для перевозки в договоре страхования был зафиксирован отказ от суброгации к конкретным контрагентам страхователя. Среди таких контрагентов был прямо назван экспедитор;
- Однако уже после повреждения груза к договору страхования было заключено дополнительное соглашение, в соответствии с которым экспедитор исключался из числа контрагентов, в отношении которого действовал отказ от суброгации.

Судом первой инстанции исковые требования страховой компании были удовлетворены в полном объеме. Однако на стадии апелляционного рассмотрения дела судебный акт был отменен, а в удовлетворении исковых требований было отказано со следующей формулировкой:

На момент обсуждения с третьим лицом условий спорной перевозки, которая была осуществлена ответчиком 17.09.2018 года, последний добросовестно исходил из того, что страховая компания, являющаяся страховщиком третьего лица, заявила о своем отказе от суброгации ко всем контрагентам последнего, в том числе и к ответчику, что подтверждается прилагаемой электронной перепиской между представителями ООО «БалтСтоун» и ООО «ЭйрТрансс»;

Заклучив упомянутое дополнительное соглашение 11.09.2019 года, т.е. уже после обращения Третьего лица-страхователя с первым иском к ответчику в мае 2019 года (дело № А40-116428/2019) и непосредственно накануне обращения страховщика с настоящим иском (13.09.2019), причем только в отношении Ответчика, его участники № А40-244017/19 злоупотребили предоставленным им правом на свободное согласование и изменение условий договора, что влечет его ничтожность на основании ст. 10 и ст. 168 ГК РФ, вследствие чего его положения не могут быть приняты во внимание при рассмотрении искового заявления по настоящему делу²⁹.

Таким образом, практика защищает перевозчиков (экспедиторов) от подобных недобросовестных действий. Однако не исключено, что в ином случае суды могут занять прямо диаметрально противоположную позицию и удовлетворить подобное суброгационное требование.



Для минимизации изложенных рисков перевозчики (экспедиторы) должны потребовать у своего контрагента:

- Заключение трехстороннего соглашения к договору страхования между страховщиком, страхователем и перевозчиком (экспедитором) об отказе страховщика от своих суброгационных прав; и (или)
- Включение в договор с контрагентом штрафных санкций на случай, если страховая компания предъявит к перевозчику (экспедитору) требование в порядке суброгации. Размер штрафных санкций может определяться как сумма удовлетворенных суброгационных требований; а также
- Письменный отказ страховщика от своих суброгационных прав.

29. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 11.03.2020 по делу №А40-244017/2019.

При этом полностью купирует вышеизложенные риски только прямой договор со страховой компанией или трехстороннее соглашение, как изложено выше. Иные предложенные способы (получение гарантийного письма от страховщика об отказе от суброгации; включение штрафных санкций в договор с контрагентом) носят в большей степени превентивный характер.

Так, если договор перевозки груза будет содержать условие, в соответствии с которым грузовладелец должен обеспечить наличие в договоре страхования условия об отказе от суброгации на протяжении всего периода перевозки, то это будет стимулировать грузовладельца не изменять условия договора страхования в указанной части. В противном случае, грузовладелец несет риск предъявления к нему соответствующего требования о возмещении убытков, имущественных потерь или применения штрафных санкций от перевозчика.

Получение письменного заявления страховой компании об отказе от суброгации формально вышеуказанные риски не снимает, однако в рамках судебного разбирательства у перевозчика будет больше доводов для отклонения суброгационного требования.

3.3. Двойное страхование и влияние на суброгацию

В контексте рассматриваемого вопроса о суброгации важно также проверять, имеются ли в отношении груза другие действующие договоры страхования.

Для чего это нужно?

Рассмотрим следующую ситуацию: перевозчик застраховал груз в пользу грузовладельца в страховой компании А. В ходе перевозки груз повредился, но оказалось, что у грузовладельца есть еще один договор страхования груза в страховой компании Б. Страховая сумма по каждому договору страхования составляет 1 млн. руб., стоимость груза также составляет 1 млн. руб.

Закон устанавливает, что в такой ситуации ответственность страховщиков лимитируется следующим образом: каждая страховая компания будет отвечать только в пределах 500 тыс. руб. Помимо вышеизложенного, в определенных случаях (если

будет доказан обман со стороны страхователя), договор и вовсе может быть признан недействительным³⁰.

Какие последствия для перевозчика?

В рассмотренной ситуации к перевозчику (экспедитору) могут быть предъявлены суброгационные требования от каждой страховой компании в пределах произведенных ими выплат. И если в страховом полисе со страховой компанией А перевозчик (экспедитор) мог зафиксировать условие об отказе от суброгации, то на условия договора со страховой компанией Б он повлиять не мог.

Таким образом, для перевозчика (экспедитора) существует риск предъявления суброгационных требований по страховому полису, о существовании которого он даже не знал на момент осуществления перевозки.



Как минимизировать риски?

В первую очередь перевозчикам и экспедиторам следует запрашивать у грузовладельцев сведения о наличии уже заключенных договоров страхования в отношении груза.

Если действующие договоры страхования отсутствуют. В таком случае в контрактах рекомендуется закреплять заверения грузовладельца об отсутствии каких-либо иных договоров страхования грузов на момент заключения контракта и заверения о том, что такие договоры не будут заключены на протяжении всего срока действия контракта.

Если имеются действующие договоры страхования. Закон позволяет страховать имущество сверх его стоимости только в отношении разных страховых рисков. Поэтому при наличии иных договоров страхования необходимо изучить перечень застрахованных рисков. К примеру, если товар застрахован от пожара на конкретном складе грузовладельца, то заключение еще одного договора страхования груза для целей перевозки не повлечет за собой риска двойного страхования.

30. П.п. 3-4 ст. 951 ГК РФ, см., напр., Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда Российской Федерации от 26.10.2021 N 33-КГ21-8-К3.

Соответственно, при наличии действующих договоров страхования груза следует изучить перечень страховых рисков по такому договору.

- Если страховые риски не пересекаются с рисками, которые могут возникнуть вследствие перевозки, риски двойного страхования не возникают.
- Если страховые риски пересекаются, то необходимо зафиксировать в таком страховом полисе отказ от суброгации к перевозчику/ экспедитору и привлеченным им лицам.
- Дополнительно рекомендуется зафиксировать в контракте с грузовладельцем перечень действующих договоров страхования в отношении груза, а также обязательство грузовладельца и привлеченных им лиц не заключать дополнительные договоры страхования в отношении груза.
- При заключении договора со страховой компанией указывать в нем все известные страховые полисы в отношении груза во избежание последующих споров.

3.4. Недостаточность страхового покрытия

Перевозчикам и экспедитором при согласовании условий контрактов следует помнить, что если страховой суммы оказалось недостаточно для выплаты всей стоимости утраченного груза, то соответствующая разница может быть взыскана напрямую грузовладельцем, и наличие в таком случае условий об отказе от суброгации не будет иметь правового значения.

Аналогичным образом грузовладелец сможет получить возмещение, если страховой суммы было достаточно, но страховая компания отказала в выплате, например, в результате несоблюдения правил страхования.

Так, например, в одном из дел суд удовлетворил требования грузоотправителя в отношении экспедитора в связи с утратой последним груза. Доводы экспедитора о том, что надлежащим ответчиком является страховая компания, были отклонены судами.

Суд апелляционной инстанции с учетом условий заключенного договора страхования, а также установленных на момент рассмотрения спора по делу обстоятельств (квалификации события в рамках уголовного дела), пришел к обоснованному выводу о том, что произошедшее событие не обладает признаками страхового случая, в связи с чем не наступила обязанность страховщика произвести страховую выплату. При таких обстоятельствах, суд апелляционной инстанции правомерно произвел взыскание суммы ущерба с экспедитора. Кроме того, апелляционным судом принято во внимание то, что общество, в силу статьи 49 АПК РФ, отказалось от исковых требований в части взыскания убытков со страховой компании. Апелляционный суд принял отказ от иска в данной части и прекратил производство по делу в отношении страховщика³¹.

Таким образом, лицам, участвующим в процессе перевозки груза, необходимо внимательно изучать правила страхования и все основания для отказа в выплате страхового возмещения. При отсутствии у перевозчика (экспедитора) прямого договора страхования необходимо зафиксировать обязательство своего контрагента незамедлительно информировать о внесении любых изменений в договор страхования.



3.5. Отказ от суброгации – не панацея

Важно отметить, что наличие полиса страхования грузов не блокирует возможность грузовладельца обратиться непосредственно к перевозчику или экспедитору с требованием о возмещении убытков.

Более того, грузовладелец имеет право требовать возмещения причиненных утратой или повреждением груза убытков одновременно как со страховщика, так и с причинителя вреда, даже если в отношении такого причинителя вреда предоставлен отказ от суброгации.

В качестве примера можно привести дело, в рамках которого грузовладелец предъявил иск о возмещении ущерба к экспедитору и получил решение в свою пользу. Однако указанное решение не было исполнено, и грузовладелец предъявил еще один иск, но уже к страховой компании. Суды первой и апелляционной инстанции не могли сойтись во мнении и занимали разные позиции, однако точку в данном деле поставил АС Северо-Западного округа. Суд удовлетворил требования грузовладельца к страховой компании, указав следующее:

31. Постановление Арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 07.07.2017 по делу № А32-1057/2016.

<...> интерес Общества в Договоре страхования и получении страхового возмещения состоит в возмещении убытков, причиненных утратой груза. Указанный интерес имеет место у страхователя, пока иное лицо (причинитель вреда или лицо, отвечающее за его действия) не возместит такие убытки страхователю. Обращение с иском к причинителю вреда и даже удовлетворение этого иска сами по себе к удовлетворению имущественного интереса страхователя не приводят. Он может быть удовлетворен только фактическим возмещением причиненных убытков³².

Резюмируя все вышеизложенное, можно сказать, что отказ от суброгации по договорам имущественного страхования грузов является лишь одним из способов защиты интересов страхователей и экспедиторов. Однако данный способ не исключает в полной мере риски предъявления требований как со стороны самих страховщиков, так и со стороны грузовладельцев по обстоятельствам, приведенным выше.

3.6. Выводы и рекомендации

Подводя итоги, полагаем возможным отразить следующие рекомендации для перевозчиков и экспедиторов с целью минимизации рассмотренных рисков:

1

Настаивать на том, чтобы в страховом полисе об имущественном страховании грузов был зафиксирован отказ страховой компании от суброгации. При этом необходимо требовать, чтобы такая договоренность была зафиксирована не только между страхователем и страховщиком, но и с самим лицом, в отношении которого предусматривается отказ от суброгации.

- Наиболее оптимальная модель страхования – заключение прямого договора страхования груза от своего имени, но в пользу и за счет грузовладельца. При такой структуре правоотношений исключается риск изменения условий договора страхования (в т.ч. условий, касающихся права на суброгацию) без согласия перевозчика (экспедитора).
- Если договор страхования заключен непосредственно грузовладельцем – настаивать на подписании трехстороннего дополнительного соглашения к договору, которое подписывается также перевозчиком (экспедитором). В указанном дополнительном соглашении должно быть прямо указано на исключение перевозчика (экспедитора) из числа лиц, к которому может быть предъявлено суброгационное требование.

32. Постановление ФАС Северо-Западного округа от 28.10.2013 по делу № А56-72487/2012.

Если реализация вышеизложенных вариантов по тем или иным причинам оказалась невозможной, то в качестве альтернативы можно настаивать на следующем:

- Включение в договор с грузовладельцем обязанности обеспечить наличие в договоре страхования груза условия об отказе от суброгации на протяжении всего срока перевозки, а также введение ответственности за нарушение данного обязательства в размере, эквивалентном суброгационному требованию страховой компании, если оно будет предъявлено;
- Получение гарантийного письма от страховой компании об отказе от суброгации.

При этом важно учитывать, что приведенные альтернативные варианты полностью не исключают озвученные выше риски и в большей степени носят превентивный характер.

Следует запрашивать у грузовладельцев сведения о всех заключенных договорах страхования в отношении груза. При наличии нескольких договоров страхования, страховой случай по которым может наступить вследствие перевозки груза, необходимо убедиться, что такие договоры содержат отказ от суброгации, учитывая вышеприведенные рекомендации.

При заключении прямого договора со страховой компанией рекомендуется уведомить страховщика о наличии всех действующих в отношении груза страховых полисах. Соккрытие такой информации может послужить основанием для оспаривания договора страхования со стороны страховой компании в дальнейшем (риски двойного страхования).

Внимательно изучать перечень исключений, при которых страховщик сможет предъявить суброгационное требование, несмотря на отказ от суброгации. Единственное императивное исключение – умысел причинителя вреда. Все остальные (в том числе грубая неосторожность причинителя вреда) – вопрос договоренностей со страховой компанией.

В некоторых случаях целесообразно дополнительно застраховать свою ответственность за нарушение соответствующих договоров перевозки и транспортной экспедиции, однако это может привести к существенному увеличению издержек.

2

3

4

5

6

РАЗДЕЛ 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА И ЭКСПЕДИТОРА ЗА ГРУЗ

4.1. Случайное причинение вреда

Как указано выше, наличие договора страхования ответственности или груза в полной мере не исключает рисков наступления персональной ответственности перевозчиков и экспедиторов. С учетом изложенного, полагаем целесообразным осветить основные вопросы, касающиеся пределов и соотношения ответственности названных субъектов.

Перевозчик и экспедитор несут ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза независимо от наличия вины, в том числе за случайное причинение вреда³³. Таким образом, такие события как ДТП по вине третьих лиц, хищение груза и др. — зона ответственности перевозчика и экспедитора.

Так, в рамках одного из дел суд указал следующее:

ДТП, произошедшее не по вине водителя перевозчика, не относится к обстоятельствам, которые перевозчик не мог предвидеть и устранение которых от него не зависело, поскольку не является объективно (а не субъективно) непредотвратимым. Оно относится к обычным рискам предпринимательской деятельности, которые являются разумно предвидимыми и снижаются, в частности, за счет страхования гражданско-правовой ответственности перевозчика³⁴.



Безусловно, с лиц, ответственных за причинение вреда в дальнейшем может быть взыскан ущерб в регрессном порядке, однако это не отменяет того, что для грузовладельца ответственным за груз является именно его контрагент (перевозчик или экспедитор).

4.2. Ответственность перевозчика

Во-первых, предельный размер ответственности перевозчика за потерю и повреждение груза ограничивается стоимостью перевозимого груза и исключает упущенную выгоду.

33. Пункт 3 статьи 401 ГК РФ, пункт 1 статьи 796 ГК РФ, статья 803 ГК РФ и статья 1079 ГК РФ.

34. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 01.03.2016 по делу N А56-36556/2015.

Во-вторых, профессиональный перевозчик несет гражданско-правовую ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от нее лишь при наличии обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело³⁵.

Стоит отметить, что указанное основание освобождения от ответственности является весьма широким и абстрактным, вследствие чего часто критикуется в литературе и профессиональном сообществе, поскольку не обеспечивает правовой определенности при квалификации действий перевозчиков.

К таким обстоятельствам, например, суды относят сохранность пломб в месте хранения груза и отсутствие повреждений транспорта и упаковки:

<...> установив наличие на запорном устройстве фургона исправной пломбы и отсутствие повреждений транспортного средства, подтверждающих факт того, что с момента о пломбировки кузова грузоотправителем и до прибытия грузополучателю доступ перевозчика либо третьих лиц к грузу был исключен, суды первой и апелляционной инстанций пришли к выводу об отсутствии оснований полагать, что недостача груза произошла в процессе его перевозки и предприниматель Малюков И.В. не обеспечил его сохранность³⁶.

В-третьих, к основаниям, исключающим ответственность перевозчиков, также относятся³⁷:

- обстоятельства непреодолимой силы;
- ограничение или запрет движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- наличие вины грузоотправителя, в том числе ненадлежащей упаковки груза;
- естественная убыль массы груза, не превышающей ее норму.

При этом бремя доказывания указанных обстоятельств возлагается на перевозчика.

35. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.10.2010 по делу N 3585/10.

36. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 01.10.2019 по делу N А47-9178/2018.

37. П. 23 Постановления Пленума ВС РФ №26.

В качестве примера можно привести кейс, когда экспедитору удалось доказать, что повреждение груза произошло вследствие ненадлежащей упаковки непосредственно грузовладельцем. При этом в рамках данного спора суды не могли сойтись во мнении, и окончательная точка в деле была поставлена только в кассационной инстанции:

- Грузоотправитель обратился с иском к экспедитору и страховщику о взыскании стоимости поврежденного груза.
- По мнению грузоотправителя, груз был поврежден вследствие ненадлежащей транспортировки.
- Суд первой инстанции отказал грузоотправителю во взыскании возмещения. В рамках дела было установлено, что грузоотправитель отказался от надлежащей упаковки груза, приняв на себя риски по его сохранности при транспортировке.
- Апелляционная инстанция, напротив, встала на сторону грузоотправителя, указав, что в данном случае правовых оснований для освобождения перевозчика от ответственности не имелось.
- Кассационная инстанция указала на правильность выводов суда первой инстанции, поскольку упаковку груза обеспечивал отправитель, от дополнительной предложенной экспедитором упаковки отправитель отказался.

Суд первой инстанции принял во внимание, что приемная накладная содержит отметку грузоотправителя о том, что он отказывается от дополнительной упаковки груза, предложенной Компанией, и пришел к выводу о недоказанности всей совокупности условий для удовлетворения требования о взыскании ущерба (убытков).

В соответствии с пунктом 2.2.4 Договора «клиент обязан подготовить груз к перевозке (затарить, упаковать и т.п.), с тем, чтобы обеспечить сохранность груза в пути следования и невозможность нанесения вреда перевозимым совместно с ним грузами других клиентов, а также оборудованию перевозчика. В случае отсутствия упаковки груза, отказа от необходимой упаковки, ответственность за все последствия порчи, утраты несет клиент».



Таким образом, суд первой инстанции верно указал, что в данном случае шаровые краны, отправленные истцом, имеющие диаметр 80 200, согласно ГОСТу должны были быть упакованы в ящики, а не в стретч-пленку.

Следовательно, в данном случае грузоотправителем не были приняты все необходимые и достаточные меры, которые от него требовались по характеру обязательства, для обеспечения сохранности грузовых мест, и риск ненадлежащей упаковки груза лежит на истце³⁸.

4.3. Ответственность экспедитора

Объем ответственности экспедитора напрямую зависит от того, в какой степени экспедитор вовлекается в процесс перевозки. Для целей разграничения ответственности можно условно выделить такие фигуры как экспедитор-перевозчик и экспедитор-посредник.

Экспедитор-перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза в случае, если он³⁹:

- Осуществляет перевозку собственными транспортными средствами; или
- Выписал свой транспортный документ, например, экспедиторскую расписку, или иным образом выразил намерение гарантировать сохранную доставку груза, в том числе принял на себя ручательство за исполнение договора перевозки.

Статус экспедитора-перевозчика может также подтверждаться следующими дополнительными признаками⁴⁰:

- По условиям договора клиент не выбирает кандидатуры конкретных перевозчиков;
- Цена оказываемых услуг выражена в твердой сумме без выделения расходов на перевозку и сопоставима с рыночными ценами на перевозку соответствующих грузов;
- Экспедитор сам характеризовал свое обязательство как обеспечение сохранной доставки груза (например, на своем Интернет-сайте или иных документах).

Ответственность экспедитора-перевозчика во многом схожа с ответственностью самого перевозчика. Однако наряду с возмещением ущерба экспедитор также обязан будет возместить клиенту упущенную выгоду, если утрата, недостача или порча груза произошли по вине экспедитора⁴¹.

38. Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 11.09.2019 N Ф07-9058/2019 по делу N А56-90112/2018.

39. Пункт 25 Постановления Пленума ВС РФ №26.

40. Пункт 25 Постановления Пленума ВС РФ №26.

41. Пункт 4 ст. 7 Закона об экспедиторской деятельности.

Экспедитор-посредник, напротив, не несет ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза перевозчиком, если он:

- Выполняет только отдельные функции грузоотправителя (например, осуществление расчетов с перевозчиком либо подготовка документов, необходимых для перевозки);
- Если договор перевозки заключается экспедитором со сторонним перевозчиком не от своего имени, а от имени клиента. В рассмотренном случае ответственность за груз будет нести перевозчик непосредственно перед грузовладельцем⁴².

4.4. Солидарная ответственность экспедитора и перевозчика

Важным моментом при описании рисков перевозчика и экспедитора является право грузовладельца или страховой компании, которая выплатила страховое возмещение, на предъявление требования о возмещении вреда как к экспедитору, так и к перевозчику.

Если из условий договора транспортной экспедиции следует, что экспедитор принял на себя обязательство отвечать за обеспечение сохранности груза наряду с перевозчиком, то по данному обязательству названные лица выступают в качестве солидарных должников⁴³.

Данную особенность также следует учитывать при согласовании условий об отказе от суброгации в договоре страхования, т.к. включение в договор условия об отказе от суброгации в отношении одного из указанных лиц не препятствует страховщику обратиться с требованием ко второму.

42. Абз. 3 п. 25 Постановления Пленума ВС РФ №26, п. 8 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом ВС РФ 20.12.2017).

43. Пункт 10 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017).

4.5. Ограничение ответственности экспедитора

Закон об экспедиторской деятельности содержит прямой запрет на исключение имущественной ответственности экспедитора или уменьшения ее размеров, установленных названным законом⁴⁴. Разъяснения аналогичного содержания даны и высшими судебными инстанциями⁴⁵.

В качестве примера разрешения споров по данной категории дел можно привести кейс, в котором суд указывает следующее:

<...> как было верно указано апелляционной коллегией, императивно установленный законом размер ответственности экспедитора не мог быть ограничен сторонами, применительно к обстоятельствам настоящего дела ответчик несет ответственность за утрату груза, принятого для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза⁴⁶.

Таким образом, стороны договора транспортной экспедиции не вправе уменьшить установленный размер ответственности, подлежащей взысканию с экспедитора в пользу клиента.

При этом следует отметить, что вопрос о возможности ограничения условиями договора ответственности за нарушение срока исполнения обязательств экспедитора является дискуссионным, а в доктрине высказываются различные точки зрения на этот счет⁴⁷.

Однако в судебной практике встречаются кейсы, в рамках которых суды поддерживали возможность ограничения данного вида ответственности договором. К примеру, в рамках одного из дел суд пришел к следующим выводам:

В соответствии с ч. 1 ст. 9 ФЗ от 30.06.2003 N 87-ФЗ экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором.

44. Пункт 2 статьи 11 Закона об экспедиторской деятельности.

45. Пункт 29 постановления Пленума ВС РФ №26.

46. Постановление Арбитражного суда Уральского округа от 18.08.2021 по делу № А07-23440/2019.

47. Пункт 1 ст. 9 Закона об экспедиторской деятельности; см., напр., Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., Т. 2: Обязательственное право; Морозов С.Ю. Возмещение убытков экспедитором по российскому законодательству.



Данная норма права, регламентирующая ответственность экспедитора за нарушение сроков исполнения, принятых им обязательств, является диспозитивной и может быть изменена договором⁴⁸.

Из изложенного следует, что по общему правилу закон не допускает уменьшение установленного законом размера ответственности, подлежащей взысканию с экспедитора в пользу клиента. Пожалуй, единственным исключением является возможность сторон договориться об уменьшении размера ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения договора.

4.6. Ограничение ответственности перевозчика

Как и в случае с экспедиторами, изменение установленного законом размера ответственности перевозчиков условиями договора для данных лиц недопустимо⁴⁹. Исключения составляют лишь случаи, прямо предусмотренные транспортными уставами и кодексами (на данный момент такая возможность предусмотрена только КТМ РФ).

Полагаем, что подобные ограничения связаны в первую очередь со спецификой ответственности перевозчиков: она характеризуется ограничением права на полное возмещение убытков по сравнению с общим правилом.

Соответственно, при включении в соответствующие договоры условий, ограничивающих ответственность экспедитора и перевозчика, такие условия могут быть признаны недействительными на основании ст. 10, 168 ГК РФ.

4.7. Неплатежеспособность перевозчика или экспедитора

Если ответственность за груз наступила, а страховые полисы «не сработали», то обязанность по возмещению стоимости груза ложится целиком и полностью на плечи перевозчиков и экспедиторов. Если же стоимость груза превышает стоимость всего имущества перевозчика или экспедитора, то не исключены риски их банкротства.

48. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 10.10.2018 по делу № А56-27979/2018.

49. П. 2 ст. 793 ГК РФ.

Означает ли это, что грузовладелец не получит возмещения?

Вовсе нет, но путь к достижению данного результата может оказаться долгим. Зачастую единственным способом получить возмещение проблемной задолженности является оспаривание сделок должника по выводу активов и привлечение к субсидиарной ответственности конечных бенефициаров должника.

В российской судебной практике данные механизмы полноценно работают только в рамках конкретной процедуры банкротства, введенной в отношении должника. Ниже коротко представлены основные этапы, которые следует пройти для достижения определенного результата:

- Для того, чтобы грузовладелец мог инициировать процедуру банкротства задолженность должна быть подтверждена решением суда (что само по себе может занять от нескольких месяцев до года и более, в зависимости от сложности спора).
- Приведении в отношении должника процедуры банкротства назначается арбитражный управляющий, который проводит финансовый анализ деятельности должника, выявляет подозрительные сделки, проводит инвентаризацию имущества (в среднем на проведение указанных мероприятий уходит от нескольких месяцев до полугода).
- После того, как все необходимые доказательства будут собраны, требования об оспаривании сделок и о привлечении бенефициаров должника к субсидиарной ответственности могут быть предъявлены в суд. Судебные споры по данной категории дел могут рассматриваться также весьма продолжительное время (в том числе до года и более).

Однако также следует упомянуть следующие практические сложности, с которыми сталкиваются кредиторы в рамках дела о банкротстве:

- Наличие других кредиторов в деле о банкротстве. Если размер требований указанных кредиторов будет превышать требования грузовладельца, то процедура банкротства становится неконтролируемой. Это связано с тем, что именно собрание кредиторов принимает все ключевые решения в процедуре банкротства, а денежные средства также распределяются между всеми кредиторами должника.

- У бенефициаров должника, как правило, есть определенный запас времени, чтобы подготовиться к возможным претензиям кредиторов. Поэтому в ряде случаев уже на момент предъявления требования о привлечении к субсидиарной ответственности у бенефициаров отсутствует какое-либо ликвидные имущество. Соответственно, поиск активов и оспаривание совершенных сделок также повлечет за собой временные и финансовые издержки.

Несмотря на все сложности и нюансы, кредиторам зачастую удается добиться положительного результата и истребовать задолженность полностью или частично. В связи с этим собственники и менеджмент транспортных компаний также несут риски того, что на них будет возложена персональная ответственность по обязательствам компании.

Уровень данного риска не стоит недооценивать, т.к. привлечение к субсидиарной ответственности является стандартной практикой в любой процедуре банкротства. При этом как количество поданных заявлений о привлечении субсидиарной ответственности, так и процент их удовлетворения с каждым годом растет. Только за 2022 год в рамках дел о банкротстве было подано более 7,2 тыс. заявлений о привлечении к субсидиарной ответственности, из которых 47% было удовлетворено⁵⁰. Это самый высокий показатель за весь период существования института субсидиарной ответственности в России.

Даже передача управления над бизнесом номинальным руководителям и акционерам далеко не всегда позволяет избежать субсидиарной ответственности. Практика рассмотрения подобной категории дел развивается семимильными шагами и для доказывания причастности конечных бенефициаров к бизнесу используются различные инструменты (биллинг звонков, электронная переписка, выявление ip-адресов, с которых сдавалась бухгалтерская отчетность, свидетельские показания работников и многое другое).

50. Информация приведена в соответствии со статистическим бюллетенем Федресурса по банкротству за 2022 год (<https://fedresurs.ru/news/191fa52b-1fc4-4796-ac1e-b5de2693e52c>).

К примеру, в деле №А40-119763/10 исследовался вопрос о субсидиарной ответственности фактического бенефициара банка. В ходе рассмотрения дела было установлено, что фактически ни одно бизнес-решение не могло быть принято без согласования конечного бенефициара. Кроме того, собеседование при назначении топ-менеджмента также проводит лично фактический бенефициар, не имея при этом формального участия в капитале должника или в его руководящих органах⁵¹.

Привлечение к субсидиарной ответственности, в свою очередь, неминуемо влечет за собой обращение взыскания на личные активы собственников бизнеса и управляющего менеджмента.

Механизм привлечения к субсидиарной ответственности также активно эксплуатируется и при банкротстве транспортных компаний.

Так, в рамках дела о банкротстве А27-25865/2017 к субсидиарной ответственности был привлечен генеральный директор и единственный участник экспедиторской компании, которая впала в банкротство из-за невозможности удовлетворить требования грузоотправителя по возмещению стоимости утраченного груза. Общий размер субсидиарной ответственности составил порядка 3,8 млн. руб.⁵²

В рамках дела о банкротстве №А64-659/2015 в отношении другой транспортной компании к субсидиарной ответственности в солидарном порядке были привлечены бывшие участники и руководители должника. Общий размер субсидиарной ответственности составил около 7 млн. руб.⁵³

В качестве показательного примера также можно привести дело №А40-231172/2018, в рамках которого были установлены следующие обстоятельства:

- Транспортная компания приняла на экспедицию груз в виде медикаментов стоимостью более 50 млн. руб. При этом компания застраховала груз от хищения и мошеннических действий на сумму 20 млн. руб.

51. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 01.10.2015 по делу N А40-119763/2010.

52. Постановление Седьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2019 по делу N А27-25865/2017, Определение Арбитражного суда Кемеровской области от 14.05.2019 по делу №А27-25865-2/2017.

53. Определение Арбитражного суда Тамбовской области от 27.01.2021 по делу №А64-659/2015.

- Для осуществления перевозки компания привлекла перевозчика, однако в процессе перевозки груз был похищен неустановленными лицами. В последующем привлеченный Компанией перевозчик был исключен из ЕГРЮЛ как недействующее юридическое лицо.
- В результате грузовладельцем с транспортной компании было взыскано более 30 млн. руб. (с учетом выплаты страхового возмещения), что привело к банкротству компании.

В рамках дела о банкротстве грузовладельцем было подано заявление о привлечении к субсидиарной ответственности генерального директора и участника транспортной компании (КДЛ) в размере более 30 млн руб. Удовлетворяя указанное заявление суды, в частности, указали на следующие обстоятельства⁵⁴:

- Действия КДЛ привели к наступлению объективного банкротства компании, поскольку привлекаемый перевозчик обладал признаками «фирмы-однодневки»;
- В нарушение договора экспедиции была произведена загрузка груза без его полного страхового покрытия, что привело к невозможности полной компенсации убытков грузоотправителя.

Указанная выше ситуация является показательной, поскольку банкротство компании даже в такой ситуации можно было бы избежать при наличии полиса страхования, покрывающего полную стоимость груза.



Таким образом, иногда даже один выверенный полис страхования может пресечь потенциальное банкротство как транспортной компании, так и лиц, контролирующих ее деятельность (менеджмент и бенефициары).

54. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 02.09.2021 по делу №А40-231172/2018, Определение Арбитражного суда города Москвы от 18.10.2021 по делу №А40-231172/2018.

