

## К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ СТРАХОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

© 2015 Гречуха Владимир Николаевич  
заслуженный юрист Российской Федерации,  
доктор юридических наук, профессор  
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации  
125993, г. Москва, Ленинградский пр-т, д. 49  
E-mail: medicin07@rambler.ru

Исследуется правовое регулирование страхования в транспортной сфере. Дается анализ законов о страховании на транспорте, обоснована необходимость разграничения форм и методов страхования, предлагается классификация разновидностей страхования применительно к транспортной деятельности, а также авторские дефиниции понятий “обязательное страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства” и “договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства”. Обращается внимание на несовершенство некоторых положений Федерального закона от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ, в том числе касающихся невключения им в сферу страхования риска гражданской ответственности перевозчика за вред жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненный при их перевозках метрополитеном.

*Ключевые слова:* страхование на транспорте, цели и принципы, формы и виды, владелец транспортного средства, договор обязательного страхования гражданской ответственности, страхователь - владелец транспортного средства.

Страхование является важным средством возмещения имущественных потерь при перевозках как пассажиров, так и грузов. Использование транспорта связано с реальной опасностью наступления неблагоприятных обстоятельств для его участников: перевозчика, пассажира, грузо-владельца (грузоотправителя, грузополучателя). Это обусловлено несколькими обстоятельствами и, в первую очередь, тем, что транспорт является источником повышенной опасности. Кроме того, его эксплуатация и соблюдение установленных регламентов во многом зависят от человеческого фактора и опасности его негативного проявления<sup>1</sup>.

Высокая вероятность причинения вреда транспортным средством при его эксплуатации требует обезопасить субъектов транспортных правоотношений от предполагаемых негативных последствий. Это возможно путем использования института страхования.

В законодательном плане страхованию на транспорте уделено особое внимание. Прежде всего, это Закон РФ “Об организации страхового дела в Российской Федерации”<sup>2</sup> (далее - Закон РФ № 4015-1). В нем содержатся и общие положения о страховой деятельности, и ряд норм, касающихся непосредственно страхования на транс-

порте. К числу первых относятся такие понятия, распространяющиеся и на транспортную деятельность, как: участники страховых отношений, объекты страхования, страховой риск, страховой случай, страховая сумма, страховые выплаты, страховая премия (страховые взносы) и некоторые другие. В отдельной статье (ст. 3) выделяются формы страхования: добровольное и обязательное страхование. Критерием такого деления является наличие или отсутствие императивного предписания закона об осуществлении страхования.

В транспортной сфере применяются обе указанные формы. При этом наблюдается тенденция к расширению обязательного страхования, о чем свидетельствует принятие двух федеральных законов: “Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”<sup>3</sup> (далее - Федеральный закон № 40-ФЗ) и “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном”<sup>4</sup> (далее - Федеральный закон № 67-ФЗ).

Следует отметить, что уровень регулирования добровольного и обязательного страхования разный. Если условия и порядок осуществления

обязательного страхования определяются федеральными законами о конкретных видах обязательного страхования, то добровольное страхование осуществляется на основании договора страхования и в соответствии с правилами страхования страховщиков или объединений страховщиков, принятыми в соответствии с Гражданским кодексом РФ. Во многих правилах страхования не в полной мере отражаются некоторые существенные аспекты добровольного страхования, что негативно сказывается на страховой деятельности и единстве практики применения судами законодательства о добровольном страховании имущества граждан. Это потребовало принятия Пленумом Верховного Суда РФ Постановления от 27 июня 2013 г. № 20 «О применении судами законодательства о добровольном страховании имущества граждан» с разъяснениями ряда положений о порядке и условиях данного страхования. Они коснулись и вопросов, относящихся к добровольному страхованию в транспортной сфере и, в частности, о понятии утраты товарной стоимости транспортного средства и возмещения ее страхователю; о праве страхователя потребовать возмещения понесенных им расходов на ремонт транспортного средства в пределах страховой выплаты, если договором добровольного страхования предусмотрен восстановительный его ремонт на станции технического обслуживания за счет страховщика, который не исполнил данное обязательство в установленные сроки; об освобождении страховщика от исполнения своих обязательств, связанных с выплатой страхового возмещения по риску «ущерб от ДТП», при совершении дорожно-транспортного происшествия в результате управления транспортным средством в состоянии опьянения и некоторых других вопросов<sup>5</sup>.

Наряду с формами страхования Закон РФ № 4015-1 выделяет и такую категорию, как виды страхования, отнеся к ним личное и имущественное страхование. В основу данного деления положен характер направленности защиты интересов субъектов страховых отношений. Давая перечень объектов страхования, относящихся как к личному страхованию, так и к имущественному страхованию, Закон закрепляет принципиальное положение, согласно которому допускается комбинация объектов, относящихся и к личному, и к имущественному страхованию (п. 8 ст. 4).

В Законе имеется специальная статья, именуемая «Виды страхования» (ст. 39.2), в которой

содержится перечень, включающий 24 позиции (при этом их перечень не закрыт), часть из которых представляет личное страхование, а другая – имущественное страхование. Следовательно, статья фиксирует не виды, а разновидности страхования.

В рамках указанного перечня имеется ряд позиций, относящихся к транспортной сфере. В зависимости от объекта страхования их можно классифицировать по трем группам. Первая включает страхование транспортных средств: средств наземного транспорта (за исключением железнодорожного), железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Вторая группа состоит из страхования гражданской ответственности владельцев автотранспорта, средств воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Что касается третьей группы, то она представлена страхованием груза. Предложенная классификация в известной степени носит условный характер, так как охватывает не все разновидности страхования на транспорте. В частности, Законом выделено страхование гражданской ответственности за вред, причиненный третьим лицам. В его состав входит страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства перед третьими лицами, например, владельца воздушного судна (ст. 131 Воздушного кодекса РФ).

Необходимо отметить, что в юридической литературе отсутствует однозначное толкование указанных в Законе категорий «формы» и «виды» страхования. Одни авторы в качестве форм страхования называют имущественное и личное страхование<sup>6</sup>. Другие придерживаются мнения о том, что формами страхования являются добровольное и обязательное страхование, а видами – имущественное и личное страхование<sup>7</sup>. В некоторых работах вообще отсутствует упоминание о формах страхования, а используется лишь понятие «виды страхования», к которому отнесены как добровольное и обязательное страхование, так и личное и имущественное страхование<sup>8</sup>. В других изданиях анализируются только формы страхования и не упоминаются виды страхования, как будто они не существуют<sup>9</sup>. При этом ни один из авторов не приводит каких-либо аргументов в обоснование своей позиции. Лишь Т.С. Мартынова указывает на тот факт, что выделение в качестве форм добровольного и обязательного страхования «утратило в настоящее время смысл

в связи с закреплением общего правила о создании как добровольного, так и обязательного страхования на основе договора<sup>10</sup>. Однако это не снимает вопроса, почему автор имущественное и личное страхование называет не видами страхования, как указано в Законе РФ № 4015-1, а формами страхования.

Представляется, что, оперируя данными категориями, следует исходить из того, как они обозначены на законодательном уровне. Это поможет не допускать несоответствия их трактовки действующему страховому законодательству, избежать терминологической путаницы.

Важным шагом в деле регулирования обязательного страхования на транспорте явилось принятие в 2003 г. Федерального закона № 40-ФЗ. В нем закреплены условия и порядок обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Закон содержит такие принципиально значимые для данной сферы страхования понятия, как транспортное средство, владелец транспортного средства, потерпевший, договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства и некоторые другие. Однако в нем отсутствует определение самого понятия “обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств”. Это негативно отразилось на некоторых дефинициях, например, таких как: “договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства”, а также “страхователь”, которые в Законе сформулированы недостаточно конкретно.

Категории “обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств” присущи такие указанные в Законе признаки, как возложение обязанности страхования на владельцев транспортных средств, выступающих в качестве страхователей (ст. 3), а также страхование ими своей гражданской ответственности перед потерпевшими при использовании транспортных средств (п. 1 ст. 4). Кроме того, согласно п. 2 ст. 936 Гражданского кодекса РФ обязательное страхование осуществляется за счет страхователя. Данные признаки позволяют определить обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как такое страхование, при котором закон возлагает на них как страхователей страховать за свой счет свою гражданскую ответствен-

ность перед потерпевшими за причинение вреда их жизни, здоровью, имуществу при использовании транспортных средств.

С учетом предложенной дефиниции есть основания для уточнения закрепленного в Законе понятия договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, согласно которому по этому договору страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). Приведенное определение носит общий характер. В нем не нашли отражения ни особенности объекта обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, ни внедоговорный характер этой ответственности, ни указание на вторую сторону договора. Именно на них содержатся указания в предложенной нами дефиниции договора обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Представляется, что это договор, по которому страховщик обязуется за обусловленную плату (страховую премию) произвести страховую выплату потерпевшим в случае наступления ответственности страхователя - владельца транспортного средства по обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда их жизни, здоровью или имуществу при использовании им транспортного средства.

Неконкретность присуща также определению в Законе такого участника страховых отношений, как страхователь. В соответствии со ст. 1 им является лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования. В приведенном определении лишь фиксация положения о заключении страхователем договора именно обязательного страхования указывает на отличие его от определения страхователя в Законе РФ № 4015-1, но акцентирует внимание на том, что он является специальным субъектом. Как следует из п. 1 ст. 4 и п. 1 ст. 15 Федерального закона № 40-ФЗ, обязательное страхование осуществляет владелец транспортного средства. Представляется, что указание на него как на страхователя должно найти отражение в приведенном в ст. 1 определении.

Следующий законодательный акт, посвященный регулированию страхования на транспорте, - это Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ. Его принятие обусловлено, главным образом, необходимостью установления для всех видов транспорта одинаковых правил обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. Это вызвано тем обстоятельством, что транспортные законы по-разному регулировали указанное страхование, а некоторые не содержали на этот счет каких-либо норм. Так, ст. 133 Воздушного кодекса РФ в редакции Федерального закона от 4 декабря 2007 г. № 331-ФЗ не только содержала норму об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира, но и определяла страховые суммы на каждого пассажира. Другие транспортные законы, в частности Устав железнодорожного транспорта РФ и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, закрепляли лишь требование об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика в данной сфере. А в Кодексе торгового мореплавания РФ и Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта этот вопрос вообще не был урегулирован.

Федеральный закон № 67-ФЗ устранил указанные недочеты. В нем закреплены страховые суммы по каждому риску гражданской ответственности перевозчика при перевозках любым видом транспорта. Они составляют по риску гражданской ответственности за причинение вреда: жизни потерпевшего - в размере не менее чем два миллиона двадцать пять тысяч рублей на одного пассажира; здоровью потерпевшего - в размере не менее чем два миллиона рублей на каждого пассажира; имуществу потерпевшего - в размере не менее чем двадцать три тысячи рублей. Страховые суммы, одинаковые для всех видов транспорта, обусловлены закрепленными в Законе целями и принципами страхования в данной сфере. Так, целями страхования являются обеспечение возмещения вреда, причиненного при перевозках жизни, здоровью, имуществу пассажиров независимо от вида транспорта и вида перевозок, создание единых условий возмещения причиненного вреда за счет обязательного страхования, а также установление процедуры получения потерпевшими возмещения вреда.

К основным принципам обязательного страхования Закон (п. 2 ст. 4) относит: во-первых, гарантированность возмещения вреда, причиненного при перевозках жизни, здоровью, имуществу пассажиров, за счет выплаты страхового возмещения или осуществления компенсационной выплаты в пределах, установленных Законом; во-вторых, защиту за счет обязательного страхования имущественных интересов перевозчика в случае возникновения его гражданской ответственности за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров; в-третьих, определение размера причиненного вреда и порядка его возмещения независимо от вида транспорта и вида перевозок. Указанные цели и принципы определяют правовые, экономические и организационные основы данного вида страхования.

Федеральный закон № 67-ФЗ закрепляет ряд гарантий обеспечения эффективного применения на практике его основных положений. Одной из них является возложение на перевозчика информационной обязанности по предоставлению пассажирам сведений о страховщике и договоре обязательного страхования, а при наступлении страхового случая - по разъяснению каждому потерпевшему его прав и порядка действий для получения возмещения причиненного вреда. Следующая гарантия заключается в установлении контроля за выполнением перевозчиком возложенных на него Законом обязанностей, связанных с обязательным страхованием своей гражданской ответственности. И наконец, Законом установлена система гарантий компенсационных выплат (гл. 5).

Важно отметить, что в анализируемом источнике впервые на законодательном уровне урегулированы вопросы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках внеуличным транспортом. Поскольку до настоящего времени не принят закон, регулирующий деятельность этого вида транспорта, в Федеральном законе № 67-ФЗ дается его определение. Согласно п. 11 ст. 3 это пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров по изолированным от автомобильных дорог путям в пределах границ населенных пунктов, между близлежащими населенными пунктами или из населенных пунктов к объектам транспорта, торговли, промышленным объектам, объектам культуры, спорта и

подобным объектам. К этому виду транспорта Закон относит метрополитен, легкое метро, внеуличный трамвай и монорельсовый транспорт. Устанавливая нормы об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках внеуличным транспортом, Закон исключает их применение относительно перевозок пассажиров метрополитеном. Вместе с тем он содержит гл. 6 "Порядок возмещения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, причиненного при их перевозках метрополитеном", в которой, как следует из наименования, регулируются вопросы гражданской ответственности перевозчика при нарушении обязательств в связи с перевозками пассажиров метрополитеном.

Оценивая положения Закона, исключающие обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках метрополитеном, следует констатировать, что они противоречат как логике, так и действующему страховому законодательству. Во-первых, непонятно, по какой причине обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика не распространяется на перевозки пассажиров метрополитеном, имея в виду, что львиная доля перевозок внеуличным транспортом как раз приходится на перевозки пассажиров метрополитеном. Во-вторых, включение в Закон гл. 6, нормы которой не имеют непосредственного отношения к страхованию, противоречит Закону РФ № 4015-1, согласно которому страховое законодательство регулирует отношения между лицами, осуществляющими виды деятельности в сфере страхового дела, и иные отношения, связанные с его организацией (п. 1 ст. 1). Вполне очевидно, что указанные недочеты Федерального закона № 67-ФЗ должны быть устранены.

Следует отметить, что страхование в транспортной сфере регулируется не только страховым законодательством. Отдельные вопросы страхования нашли закрепление также в транспортных уставах и кодексах. Речь идет о страховании, касающемся как общих аспектов транспортной деятельности, так и непосредственно перевозок пассажиров и грузов. Относительно страхования вне пределов деятельности по перевозкам транспортные законы содержат нормы, например, о социальном страховании работников транспорта,

страховании ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами, страховании жизни и здоровья членов экипажей, их зарплаты, страховании транспорта и некоторые другие.

В частности, Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"<sup>11</sup> в ст. 31 устанавливает обязательное социальное страхование работников железнодорожного транспорта общего пользования при исполнении трудовых обязанностей от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний (п. 2). В этой же статье закреплено положение об обязательном страховании работников железнодорожного транспорта общего пользования и руководителей организаций железнодорожного транспорта общего пользования, постоянная работа которых имеет разъездной характер (п. 3). На воздушном транспорте действуют закрепленные в Воздушном кодексе РФ (ВК) нормы, устанавливающие обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей (ст. 132), обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами (ст. 131) и обязательное страхование ответственности эксплуатанта за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ (ст. 135). Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ) содержит специальную главу, регулиующую морское страхование. В соответствии со ст. 249 его объектом может быть всякий имущественный интерес, связанный с торговым мореплаванием, в том числе судно, строящееся судно, ожидаемая от груза прибыль, другие обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом требования, зарплата и иные причитающиеся капитану судна и другим членам экипажа суммы, некоторые иные требования. На внутреннем водном транспорте Кодексом внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ) закреплено обязательное страхование Государственной лоцманской службой и негосударственной организацией по лоцманской проводке судов своей гражданской ответственности на случай возмещения вреда, который может быть причинен судовладельцу по вине лоцмана.

Приведенный перечень разновидностей страхования свидетельствует об отсутствии в транспортных законах единого подхода в регулировании ряда страховых отношений, которые не обус-

ловлены особенностями характеристик и деятельности того или иного вида транспорта. Между тем унификация страхового законодательства как одно из направлений его оптимизации диктует необходимость закрепления, в том числе и в транспортных законах, таких разновидностей страхования, как страхование жизни и здоровья членов экипажа транспортного средства, а также гражданской ответственности владельцев транспортных средств (кроме автомобильного транспорта в связи с действием Федерального закона № 40-ФЗ). А на морском транспорте, где так же, как и на внутреннем водном транспорте, используется лоцманская проводка судов, целесообразно ввести норму об обязательном страховании своей гражданской ответственности Государственной лоцманской службой и негосударственной организацией по лоцманской проводке судов.

Что касается страхования, связанного непосредственно с перевозкой, то оно распространяется как на перевозки грузов, так и на перевозки пассажиров. В отношении перевозок грузов страховые нормы в транспортном законодательстве представлены весьма скромно. Они закреплены только в ВК и КТМ. В частности, ВК содержит ст. 134, которой установлено обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза. В КТМ содержится указание на груз как на один из объектов страхования (п.1 ст. 249). Между тем на практике нередки случаи утраты, порчи, повреждения перевозимых грузов, связанных с природными катаклизмами, возникшими неисправностями транспортных средств, авариями в пути следования и т.п. С учетом указанных факторов, а также постоянно растущего грузооборота все более актуальным является решение проблемы закрепления на законодательном уровне обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на всех видах транспорта, кроме воздушного, в котором этот вопрос урегулирован.

В отличие от перевозки грузов, страхование, касающееся перевозок пассажиров, урегулировано достаточно подробно. Как уже отмечалось, с

принятием Федерального закона № 67-ФЗ установлены единые нормы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы и кодексы, и при перевозках внеуличным транспортом (за исключением перевозок метрополитеном).

Таким образом, оценивая правовое регулирование страхования в транспортной сфере, следует констатировать, что в своей основе оно отвечает целям защиты имущественных интересов физических и юридических лиц при наступлении страховых случаев, связанных с использованием транспорта. Вместе с тем рассмотренное страховое законодательство требует дальнейшего совершенствования, унификации ряда его положений, охвата отдельных весьма важных моментов, касающихся повышенной степени риска при эксплуатации транспортных средств.

<sup>1</sup> Гречуха В.Н. Транспортное право России: учеб. для магистров. Москва, 2012. С. 93.

<sup>2</sup> Закон Российской Федерации от 27 нояб. 1992 г. №4015-1.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 25 апр. 2002 г. № 40-ФЗ.

<sup>4</sup> Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ.

<sup>5</sup> Постановление Пленума Верховного суда РФ от 27 июня 2013 г. № 20. П. 34, 41, 42, 49-51.

<sup>6</sup> Мартыанова Т.С. Глава 47. Обязательства по страхованию // Российское гражданское право: учебник. В 2 т. Т. 2: Обязательственное право / отв. ред. Е.А. Суханов; 3-е изд., стер. Москва, 2013. С. 832.

<sup>7</sup> См.: Гречуха В.Н. Транспортное право России: учеб. для академического бакалавриата. 2-е изд., перераб и доп. Москва, 2015. С. 444-445; Иванов А.А. Глава 40. Страхование // Гражданское право: учебник. Ч. 2 / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Москва, 1997. С. 519-520; Фролова Н.М. Глава 19. Страхование // Гражданское право: учебник. Ч. 2 / под общ. ред. А.Г. Калпина. Москва, 1999. С. 409-410.

<sup>8</sup> Грачев В.В. Глава 43. Страхование // Гражданское право: учебник. В 3 т. Т. 2 / под ред. А.П. Сергеева. Москва, 2009. С. 659-662.

<sup>9</sup> Васин В.Н. Глава 3. Правовое регулирование страховой деятельности // Предпринимательское право. Правовое регулирование отдельных видов предпринимательской деятельности: учеб. для магистров / под ред. Г.Ф. Ручкиной. Москва, 2013. С. 97-98.

<sup>10</sup> Мартыанова Т.С. Указ. соч. С. 833.

<sup>11</sup> Федеральный закон от 10 янв. 2003 г. № 17-ФЗ.