

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему «Страхование гражданской ответственности»

Обучающийся

А.Е. Беспалова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.В. Кузьмин

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2023

Аннотация

В данной выпускной квалификационной работе исследовано состояние сферы страхования гражданской ответственности в Российской Федерации. Актуальность темы заключается в широком распространении страхования гражданской ответственности предприятий, экспедиторов, владельцев транспортных средств; наличии коллизий в нормативно-правовом регулировании данной сферы, необходимостью поиска решений существующих проблем.

Целью работы является исследование основных видов страхования ответственности, поиск коллизий и путей их разрешения.

Задачи данного исследования заключаются в исследовании теоретических основ страхования ответственности, анализе правоприменения и судебной практики, выработке рекомендаций для оптимизации законодательства.

Работа состоит из введения, основной части в двух главах, обобщения выводов.

Во введении обозначена актуальность выбранной темы, объект и методы исследования.

В первой главе «Общие положения о страховании гражданско-правовой ответственности» содержатся результаты исследования понятия, структуры, источников страхования ответственности.

Во второй главе «Виды договора страхования гражданской ответственности в Российской Федерации» изучены виды страхования ответственности – страхование ответственности экспедитора, страхование ответственности предприятий с опасными объектами, страхование ответственности владельцев транспортных средств.

В Заключение обобщены выводы исследования, предложены пути разрешения выявленных проблем.

Содержание

Введение	4
1. Общие положения о страховании гражданско-правовой ответственности	7
1.1 Понятие страхования гражданской ответственности	7
1.2. Структура правоотношения страхования гражданско-правовой ответственности	9
1.3 Источники правового регулирования страхования гражданско-правовой ответственности	19
2. Виды договора страхования гражданской ответственности в Российской Федерации.....	23
2.1 Страхование ответственности по договору экспедиции	23
2.2 Страхование ответственности предприятий	28
2.3 Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств	37
Заключение	41
Список используемой литературы и используемых источников	47

Введение

Страхование ответственности – один из видов договоров, получивших широкое распространение в современном обществе, основным назначением которого является защита от случайных опасностей и нейтрализация их последствий.

Под страхованием ответственности понимается страхование риска возникновения ответственности перед третьими лицами, которым страхователь может причинить вред действиями или бездействием.

Во всем мире страхование гражданско-правовой ответственности считается наиболее цивилизованной обеспечительной мерой в гражданских отношениях, возникающих при дорожном движении и повседневной жизни в целом.

Этимология слова «страхование» уходит в далекое прошлое, в первоначальном значении оно означало действие на свой страх и риск, брать что-то под свою ответственность. Разделить многочисленные страхи и опасности со своими товарищами означало «застраховаться». Тогда это подразумевало материальную взаимопомощь при всяческих невзгодах, потере трудоспособности и прочем [1, с.8].

С развитием рыночных отношений понятие трансформировалось в специальный термин разделения и передачи рисков имущественных потерь.

Привычное в современном обществе страхование имеет богатую историю, зародилось, когда люди сталкиваясь со стихийными бедствиями, авариями, войнами, преступными действиями (кражи, грабежи), не могли привлечь к ответственности виновника, даже если такой был установлен. В таком случае, чтобы избежать обнищания, разорения, даже смертей, на помощь приходил сформированный заранее страховой фонд. Еще до нашей эры шумерские и финикийские купцы обговаривали взаимопомощь на случай кораблекрушения или нападения разбойников, отчисляли средства в фонд взаимопомощи.

Постепенно, такие фонды преобразовались в предпринимательскую деятельность, аккумулируя в себе зарождающиеся нормы страхового права и значительную часть положений гражданского законодательства [8, с.95].

Актуальность выбранной темы обусловлена совокупностью факторов: ростом значения страхования в современном обществе, увеличением количества автомобилей [14], и, как следствие, повышение общественного интереса к продуктам страхования. Успешное развитие страхового рынка не представляется возможным без выверенной нормативно-правовой базы, эффективного государственного регулирования страхового дела.

По данным Федеральной службы государственной статистики за 2020 год уровень автомобилизации населения России составляет почти треть (321 автомобиль на 1000 человек). В 2019 году этот показатель был равен 315 автомобилям на 1000 человек, и восходящий тренд наблюдается на протяжении 10 лет [16].

Соответственно, можно полагать, что и без этого значительный интерес общества к страховым продуктам будет только усиливаться.

Страховая компания способна помочь пострадавшему в ДТП с решением финансовых проблем, восстановлением поврежденного здоровья и улаживанием других последствий аварии.

Целью работы является исследование правовых основ обязательного страхования гражданской ответственности, уже разрешенных коллизий и выявление новых, а также, предложение путей их решения.

Для достижения целей работы, необходимо решить задачи исследования:

- Изучить теоретические основы страхования, истоки их формирования;
- Изучить структуру правоотношения страхования гражданско-правовой ответственности;
- Изучить источники современного законодательства, регулирующего страхование гражданской ответственности;
- Изучить наиболее распространенные виды страхования.

Объект исследования в данной работе – это правоотношения в сфере страхования гражданско-правовой ответственности.

Предмет исследования – нормативно-правовые акты, связанные со страхованием гражданской ответственности, практика применения данных нормативно-правовых актов.

В основе исследования работы таких цивилистов как А.П. Архипов, А.А. Гвозденко, Е.А. Разумовская, Мелентьев А.В..

Основными методами, примененными в исследовании, являются логический, сравнительно-правовой, нормативный.

Практическое применение работа может найти в непосредственном использовании в отношениях потребителей страховых услуг со страховыми компаниями в качестве руководства к действию или для всестороннего развития и понимания такого явления как страхование гражданской ответственности.

1 Общие положения о страховании гражданско-правовой ответственности

1.1 Понятие страхования гражданской ответственности

Понятие страхования гражданско-правовой ответственности является сложным составным понятием, которое затрагивает в своей сущности несколько областей науки.

В экономике страхование определяют, как особый вид хозяйственной деятельности по формированию и использованию фондов денежных средств на основе солидарности и возмездности, имеющей своей целью покрытие будущих ущербов.

По мнению ученых Е.А. Разумовской и В.В. Фоменко «страхование следует охарактеризовать как экономическую категорию, выражающую отношения, возникающие в связи с формированием за счет владельцев имущества и использованием страхового фонда, создаваемого специальной организацией (страховщиком) для возмещения участникам страхового фонда (страхователям) ущерба от стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств» [13, с.7].

«Также, страхование можно определить, как совокупность финансовых, экономических отношений, посредством которых перераспределяется часть национального дохода в интересах укрепления экономики общественного производства и материального благосостояния экономических агентов путем образования страхового фонда за счет взносов предприятий, организаций и населения для строго целевого их использования – возмещения участникам фонда убытков в связи с наступлением неблагоприятных событий» [13, с.7].

По мнению А.А. Гвозденко, суть страхования заключается в формировании страховщиком фонда, аккумулировании денежных средств за счет страховых взносов для осуществления страховых выплат при возникновении случаев, описанных в договоре страхования. Другими словами,

профессор также определяет страхование как элемент экономической сферы. В то же время, ученый акцентирует внимание на том, что страхование невозможно без знания правил процесса, отдавая дань юридической составляющей страхования [2, с.3].

Определение понятия «страхование» с правовой точки зрения содержит пункт первый статьи второй Закона РФ от 27.11.1992г. № 4015-1 (ред. от 29.12.2022г.) «Об организации страхового дела в Российской Федерации». Оно сформулировано следующим образом: «страхование - это отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков» [4].

В свою очередь, гражданско-правовую ответственность можно определить, как форму государственного принуждения, основанного на применении различных санкций, направленных на восстановление нарушенных прав, стимулирование добросовестных взаимоотношений.

Бытует мнение, что ответственность — это не всегда принуждение, она может быть возложена на себя гражданином или юридическим лицом самостоятельно и добровольно, путем уплаты неустойки, компенсации убытков [9, с.165].

Как верно указал С.К. Казанцев: «при страховании ответственности объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с возмещением страхователем причиненного им вреда личности или имуществу третьих лиц» [5, с.47].

Страхование ответственности имеет несколько видов: страхование профессиональной ответственности, ответственности предприятий, ответственности перевозчика, ответственности товаропроизводителя, и другие. Тем не менее, самым распространенным является страхование ответственности владельцев транспортных средств.

Из статьи 12 Федерального закона от 25.04.2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" следует, что «по договору страхования гражданской ответственности страховщик обязан возместить потерпевшему вред, причиненный при использовании транспортного средства иным лицом, страхователем» [20].

Таким образом, можно сделать вывод, что наиболее полно страхование гражданской ответственности можно определить, как совокупность экономических отношений, урегулированных нормами публичного и частного права, которые предполагают аккумуляцию и использование денежных ресурсов в целях защиты имущественных интересов причинителя вреда при возникновении страхового случая. В то же время, страхование гражданской ответственности не является средством ухода от уголовной, административной ответственности, покрывая ущерб только в предусмотренных законом случаях, носит исключительно компенсационный характер.

1.2 Структура правоотношения страхования гражданско-правовой ответственности

Структура правоотношения страхования гражданско-правовой ответственности включает в себя субъекты, объекты и содержание правоотношения.

Она практически ничем не отличается от структуры правоотношения страхования других видов.

Субъекты, т.е. участники правоотношений страхования указаны в действующем законодательстве, а именно в статье 4.1 Закона РФ от 27.11.1992г. № 4015-1 (ред. от 29.12.2022г.) «Об организации страхового дела в Российской Федерации»:

- страхователи – это юридические или дееспособные физические лица, заключившие договоры страхования, защищающие свои собственные интересы или интересы третьих лиц, оплачивающие страховые платежи, взносы и имеющие право на страховую компенсацию;

- страховщики – это юридические лица, созданные исключительно для осуществления страховой деятельности и имеющие соответствующую лицензию.

В указанном законе определены и такие участники страховых отношений как застрахованные лица, выгодоприобретатели, агенты, организации, страховые актуарии, брокеры, исполнительные органы власти, осуществляющие контроль и надзор в сфере страхового права.

Согласно статье 4.1 Закона РФ от 27.11.1992 № 4015 (ред.от 29.12.2022г.) «Об организации страхового дела в РФ», субъектами страхового дела являются только те участники, которые осуществляют страхование в процессе профессиональной деятельности – страховщики, страховые брокеры [4].

Страховщики, в свою очередь, являясь исключительно юридическими лицами, могут быть коммерческими и некоммерческими организациями. На практике чаще всего это первый вид в форме хозяйственного общества.

В отличие от участников страхового дела, субъекты регулярно отчитываются перед органом страхового надзора, подвергаются проверкам.

Застрахованные лица - лица, на имя которых заключены договоры личного страхования, понятие имеет место в силу возможности заключения договора страхования в пользу третьих лиц. Страхователем застрахованного лица может быть, например, работодатель. В таком случае, согласие застрахованного лица не требуется.

Выгодоприобретатель - физическое или юридическое лицо, имеющее право на страховое возмещение. При личном страховании таким субъектом является лицо, назначенное застрахованным лицом получателем страховой суммы в случае его смерти.

Страховой агент - физическое или юридическое лицо, действующее от имени страховщика и по его поручению в соответствии с предоставленными полномочиями [20, ст.8].

Страховой брокер - юридическое или физическое лицо, осуществляющее посредническую деятельность в страховой сфере от своего имени на основании поручений одной из сторон. За пределами границ государства брокер обычно работает на стороне страхователя, консультируя его на предмет места и способа страхования рисков, заключая договоры в его пользу.

Понятие объекта страхования гражданско-правовой ответственности намного обширнее и глубже – это интересы страхователя, которые нуждаются в защите в случае возможных рисков. Риски можно классифицировать по виду ущерба:

- Вред имуществу, объектом здесь являются материальные ценности. Например, жилищное или автострахование, как правило рисками здесь выступают последствия аварий, заливов, покушений, стихийных бедствий;

- Вред жизни и здоровью; Вред окружающей среде в осуществлении промышленной и производственной деятельности;

- Моральный вред.

Содержанием страховых правоотношений являются права и обязанности их участников, которые закреплены в действующем законодательстве.

Обязанности страховщика заключаются, прежде всего, в ознакомлении и разъяснении, при необходимости, правил и условий страхования, выплате возмещения в установленный законом или договором срок, возмещении расходов страхователя, произведенных для минимизации убытков при страховом случае, обеспечении тайны страхования.

В то же время, согласно ст.4.2 Федерального закона от 24.07.1998г. №125-ФЗ (ред. от 03.04.2023г.) "Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний" страховщик наделен правами на получение страховой премии, получение достоверной информации о предмете страхования, правом проводить проверки

полученной информации и полноты оплаты страховых взносов, правом изменять размер страховых платежей в зависимости от величины риска, отказывать в страховом возмещении в определенных случаях [18].

Страхователь обязан вовремя оплачивать страховую премию, своевременно и в полном объеме предоставлять страховщику достоверную информацию о предмете страхования и наступлении страхового случая. Помимо этого, страхователь обязан принимать меры минимизации риска, уменьшению размера убытка.

В соответствие со ст.17 Федерального закона "Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний" от 24.07.1998г. № 125-ФЗ (ред. от 03.04.2023г.) страхователь в свою очередь имеет право на свободный выбор страховой компании, на своевременное и полное возмещение убытков при наступлении страхового случая, право на досрочное расторжение договора, а также на возврат части оплаченных средств при расторжении договора, право бесплатно получать информацию о правилах страхования от страховщика, и главное, право на обращение для защиты нарушенных прав в суд с иском к страховщику [18].

Отличительными чертами страхования гражданской ответственности являются несколько признаков. Прежде всего, это имущественный характер, проявляющийся в материальной компенсации причиненного ущерба, уплате неустойки, и так далее. Даже моральный вред имеет свой материальный эквивалент в гражданско-правовых отношениях.

Во-вторых, ответственность одного участника каких-либо гражданских правоотношений перед другим, наличие оппонента. Это обусловлено тем, что гражданские отношения складываются между равноправными, независимыми, даже автономными субъектами. Невыполнение обязательств одного неизменно означает нарушение прав другого.

В-третьих, компенсационный характер защиты нарушенных прав состоит в соразмерности гражданско-правовой ответственности причиненному вреду или убыткам. Не допускается обогащение потерпевшего лица за счет

возмещения ущерба. Цель гражданской ответственности состоит в том, чтобы восстановить имущественное положение потерпевшей стороны.

Возникновение правоотношения гражданско-правовой ответственности возможно только при одновременном наличии ряда условий, совокупность которых образует состав так называемого «гражданского правонарушения»:

- Противоправность поведения;
- Наличие вреда, убытков;
- Причинная связь между виновным противоправным поведением и убытками;
- Наличие вины.

Противоправным является поведение, включающее в себя действие или бездействие, нарушающее нормы закона, подзаконного нормативного акта.

Под понятием вины понимают внутреннее отношение правонарушителя к деянию, причинившему вред.

Условия освобождения от ответственности за причинение вреда:

- Нанесение ущерба при выполнении профессиональных обязанностей лицами некоторых специальностей (пожарными, полицейскими, МЧС). Подобные обстоятельства описаны в п.6 ст.15 Федерального закона от 23.05.2016г. № 141-ФЗ (ред. от 29.12.2022г.) «О службе в федеральной противопожарной службе Государственной противопожарной службы и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: сотрудник федеральной противопожарной службы, привлекаемый к тушению пожаров и проведению аварийно-спасательных работ, действовавший в условиях оправданного риска и (или) крайней необходимости, если при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости, может освобождаться от ответственности за причинение материального ущерба в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- Причинение вреда с согласия потерпевшего в пределах, установленных правовым актом (добровольное участие в медицинском эксперименте),

– Осуществление своего права путем волеизъявления законного собственника.

Помимо основных элементов, закрепленных в общем законодательстве, в специализированных актах конкретизируются особенности для разных видов страхования.

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 27.07.2010г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» потерпевшими признаются: «физические лица, включая работников страхователя, жизни, здоровью и (или) имуществу которых, в том числе в связи с нарушением условий их жизнедеятельности, причинен вред в результате аварии на опасном объекте, юридические лица, имуществу которых причинен вред в результате аварии на опасном объекте. Положения настоящего Федерального закона, применяемые к потерпевшему - физическому лицу, применяются также к лицам, имеющим право на получение страховой выплаты или компенсационной выплаты в случае смерти потерпевшего. К таким лицам относятся лица, имеющие право в соответствии с гражданским законодательством на возмещение вреда в результате смерти потерпевшего (кормильца), при отсутствии таких лиц - супруг, родители, дети умершего, лица, у которых потерпевший находился на иждивении, а в отношении возмещения необходимых расходов на погребение - лица, фактически понесшие такие расходы».

Страхователем в данном виде страхования является владелец опасного объекта, право владения которого может выражаться в праве собственности, хозяйственного или оперативного управления, аренды.

Важно отметить условия, исключающие применение указанного закона, такие как причинение вреда за пределами территории Российской Федерации, а также иных территорий, над которыми Российская Федерация осуществляет юрисдикцию в соответствии с законодательством Российской Федерации и

нормами международного права, нанесение ущерба при использовании атомной энергии, причинение вреда природной среде.

Страхование ответственности владельцев опасных объектов является обязательным. В случае отсутствия полиса, эксплуатация объекта должна быть запрещена, а владелец будет обязан заплатить штраф.

Ответственность при осуществлении пассажирских перевозок регламентируется Федеральным законом от 14.06.2012г. № 67-ФЗ (ред. от 18.12.2018г.) "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" [19].

Законодательство защищает пассажира при перевозке любыми видами транспорта, в отношении которых действуют транспортные уставы, кодексы, иные федеральные законы. В случае смерти пассажира, выгодоприобретателем по договору страхования является лицо, имеющее право на возмещение в соответствии с гражданским законодательством. Закон исключает из числа субъектов данного правоотношения пассажиров легковых такси.

Перевозчиком может быть юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые зарегистрированы на территории Российской Федерации и в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляют перевозку пассажиров, в том числе по договору фрахтования (независимо от того обстоятельства, являются ли они перевозчиками по договору перевозки или осуществляют перевозку фактически).

Гражданская ответственность наступает при причинении перевозчиком вреда жизни, здоровью или имуществу пассажира. В отсутствие полиса обязательного страхования, осуществление перевозок запрещается. В случае, если перевозки все же осуществляются без оформления полиса страхования, в случае причинения вреда перевозчик обязан компенсировать вред на тех же условиях, на которых должно быть выплачено страховое возмещение при надлежащем страховании, если федеральным законом не установлен больший

размер ответственности, а также иную предусмотренную законодательством Российской Федерации ответственность.

В п.2 ст.25 Федерального закона от 14 июня 2012г. № 67-ФЗ (в ред. от 18.12.2018г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» регламентирована ответственность за перевозки пассажиров посредством метрополитена. Интересно, что данная норма распространяется только на период с момента входа в вагон поезда до момента выхода из него. Вред, причиненный до и после этого периода, возмещается в соответствии с положениями Федерального закона от 27 июля 2010 года №225-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте" и согласно общим принципам возмещения вреда (статья 59 Гражданского кодекса РФ) [19].

Отличительная особенность правоотношения страхования ответственности в случае, когда причинителем вреда является лицо, осуществляющее перевозки метрополитеном, состоит в обязательном незамедлительном информировании пассажиров (потерпевших) об их правах и порядке действий для получения компенсационных выплат, перечне необходимых документов, об адресах и о времени предоставления указанных документов.

Вышеуказанные нормы регламентируют прежде всего профессиональную деятельность по осуществлению перевозок. Но все же большую часть транспортного потока составляют личные автомобили, являющиеся также объектами повышенной опасности. Гражданская ответственность в таком случае регламентируется положениями Федерального закона от 25.04.2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в котором указано, что каждый владелец (собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного

ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании) обязан застраховать свою гражданскую ответственность. [20].

Потерпевший здесь – это лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом, в том числе пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред, и пассажир транспортного средства - участник дорожно-транспортного происшествия.

В качестве страхователя по ОСАГО выступает владелец транспортного средства. Понятие владельца транспортного средства приведено в статье 1 Федерального закона от 25 апреля 2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в соответствии с которым им является собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства.

Согласно пунктам 1, 2, 6 ст.4 Федерального закона от 25 апреля 2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, которые установлены вышеуказанным Федеральным законом и в соответствии с ним, страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. Обязанность по страхованию

гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых транспортных средств.

Владельцы транспортных средств, риск ответственности которых не застрахован в форме обязательного и (или) добровольного страхования, возмещают вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в соответствии с гражданским законодательством. При таких обстоятельствах, передача транспортного средства другому лицу в техническое управление без надлежащего юридического оформления такой передачи, не освобождает собственника от ответственности за причиненный вред.

Из этого следует, что ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, несет не только лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности, хозяйственного ведения, но и лицо, пользующееся им на законных основаниях, перечень которых в силу статьи 1079 Гражданского кодекса РФ не является исчерпывающим. Следовательно, ответственность по возмещению вреда здоровью и иного ущерба возлагается на собственника транспортного средства, как на лицо, которое не проявило должной заботливости и осмотрительности при содержании своего имущества – автомобиля, передало его в пользование лицу, которое в силу закона не имело оснований на управление транспортным средством при отсутствии соответствующего договора страхования гражданской ответственности.

Данная позиция находит отражение в актуальной судебной практике (Определении Верховного суда РФ №78-КГ20-18 от 18.05.2020г. по делу № 2-204/2019, Определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции № 88-15036/2020 от 05.10.2020г.).

Таким образом, страхование гражданской ответственности имеет сложную структуру, в нормативно-правовой базе закреплены как общие, так и специальные нормы.

Основополагающими являются положения об объекте правоотношения – это всегда имущественные интересы лица, причинившего вред; о субъектах – выгодоприобретатель заранее не определен, так как нельзя заранее знать, кому

будет причинен вред. Общие черты содержания правоотношения регламентированы принципом полного возмещения вреда.

В то же время, объем прав и обязанностей, субъектный состав и размер компенсации могут варьироваться в значительном масштабе, в зависимости от вида страхования ответственности.

1.3 Источники правового регулирования страхования гражданско-правовой ответственности

Как и в других сферах, в страховой деятельности существует большое количество правовых норм разной юридической силы, затрагивающих вопросы страхования гражданской ответственности.

К наиболее используемым нормативно-правовым актам относятся Конституция РФ (в статьях 17, 35 и 52 закреплены основополагающие принципы), Гражданский кодекс РФ, Налоговый кодекс РФ, Закон РФ от 27.11.1992г. № 4015-1 (ред. от 29.12.2022г.) «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Федеральный закон от 25 апреля 2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Федеральный закон от 27 июля 2010 года № 225-ФЗ (ред. от 29.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте», Федеральный закон от 14.06.2012г. № 67-ФЗ (ред. от 18.12.2018г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Перечисленные законы закрепляют основополагающие принципы ведения страховой деятельности, задают вектор развития, определяют основные требования к участникам.

Обязательно учитываются в принимаемых подзаконных актах также и нормативных правовых актах Центрального банка РФ, который нацелен не только на предупреждение и пресечение недобросовестного поведения участников рынка страхования и всяческого нарушения законодательства, а ставит перед собой цель формирования и модификации страховой среды, повышение прозрачности бизнеса и, как следствие, повышение уровня доверия потребителей финансовых услуг в целом.

Можно выделить несколько уровней источников права в сфере страхования ответственности. Детализированный и адаптированный перечень выглядит так:

– Конституция и международные договоры, закрепляющие основные принципы основные права и свободы, имеют высшую юридическую силу. [6]

– Вышеуказанные федеральные законы, содержащие родовые принципы и нормы.

– Специальные, конкретизирующие отдельные процессы федеральные законы, раскрывающие особенности страхования ответственности для отдельных видов правоотношений.

Федеральный закон от 25.04.2002г. № 40-ФЗ (ред. от 28.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» применяется в правоотношениях, связанных с причинением ущерба транспортными средствами, владельцами которых являются физические и юридические лица.

Федеральный закон от 14.06.2012г. № 67-ФЗ (ред. от 18.12.2018г.) "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" регламентирует страховое возмещение ущерба, причиненного при пассажирских перевозках разными видами транспорта. Положения данного закона не распространяются на перевозки грузов, об этом более подробно будет рассказано во второй главе.

Федеральный закон от 27.07.2010г. № 225-ФЗ (ред. от 29.12.2022г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» регламентирует порядок возмещения ущерба, возникшего в непосредственной причинно-следственной связи с происшествиями на предприятиях со специальными объектами, перечень которых также законодательно закреплён.

Немногочисленные указы Президента РФ, регулирующие, в основном, организационную сторону страхования.

На момент написания работы можно назвать только Указ Президента РФ от 06.04.1994г. № 667 (ред. от 19.01.2013г.) «Об основных направлениях государственной политики в сфере обязательного страхования», который задает вектор деятельности на ближайшее в публикации указа время, вносит поправки в уже существующие нормативно-правовые акты.

– Отраслевые акты государственных органов, ведомств, регулирующие отдельные стороны страхования и процессуальные аспекты деятельности.

Такие как Информационное письмо Банка России от 27.12.2022г. № ИН-018-53/143 "Об осуществлении добровольного имущественного страхования в связи с использованием электронного средства платежа", Информационное письмо Банка России от 17.02.2023г. №ИН-02-14/16 "О реализации отдельных требований федерального законодательства в части обеспечения финансовыми организациями информирования контролирующих лиц", Информационное письмо Банка России от 16.09.2020г. № ИН-06-59/133 «О недопустимости проставления автоматического согласия на заключение дополнительно договоров добровольного страхования при заключении договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств или добровольного страхования, а также реализации иных услуг». В подобных нормативно-правовых актах Банком России даются разъяснения по поводу конкретных элементов правоотношения, имеющие прикладной характер.

Постановление Правительства РФ от 06.03.2014г. № 169 (ред. от 17.10.2022г.) «Об утверждении типового договора обязательного государственного страхования, осуществляемого в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном государственном страховании» также своей целью имеет разъяснение конкретного элемента, в данном случае закрепляется форма договора. Такие акты создаются в процессе детальной проработки норм более крупного масштаба, облегчают правоприменение и способствуют его единству.

[12]

Таким образом, сфера страхования является сложным правовым институтом с обширной нормативно-правовой базой. В настоящее время страхование ответственности регулируется нормами множества уровней, и для осуществления правосудия приходится следовать от одной отсылки к другой. Здесь, как и в других сферах есть предпосылки к четкости и прозрачности регулирования, но с беспрестанно растущим массивом законов и подзаконных актов добиться желаемого и избавиться от путаницы и разночтения будет непросто. Нельзя не заметить, что положения во многих конкретизирующих нормах имеют схожие черты, что дает основания считать создание общего кодифицированного нормативно-правового акта отличной идеей для качественного скачка в оптимизации законодательства в сфере страхования.

2 Виды договора страхования гражданской ответственности в Российской Федерации

2.1 Страхование ответственности по договору экспедиции

Основной задачей экспедитора является организация перевозки груза по поручению и от имени заказчика наиболее оптимальным способом. При этом, клиенту необходимы гарантии надлежащего исполнения обязательств, сохранности груза и компенсации ущерба в случае его причинения.

Экспедитор может осуществлять перевозку как своими силами, так и с помощью субподрядчиков, но в обоих случаях ответственность перед заказчиком должен нести сам экспедитор, в силу того, что является стороной договора. Клиент не должен, и чаще всего не намерен проследивать весь путь от заключения договора с экспедитором в поисках истинного виновника и вправе обратиться с требованием к лицу, с которым у него заключен договор. В таком случае, экспедитор имеет право заявить регрессные требования к субподрядчику.

В России страхование перевозки грузов не является обязательным, но предполагается и приветствуется в правоотношениях с иностранными партнерами. В условиях свободы договоров и рыночных отношений, отсутствие договора страхования может послужить аргументом для выбора другого, более ответственного контрагента.

Но основной причиной распространенности страхования ответственности экспедиторов и перевозчиков является соотношение объема требований, возложенных на них законодательством и самих условий деятельности.

Страхование гражданско-правовой ответственности экспедитора преследует следующие цели:

– Защита собственных средств, обеспечение долгосрочного планирования оборота, без учета непредвиденных расходов;

- Обеспечение хорошей репутации, создание образа надежного исполнителя, предоставления качественного сервиса;

- Доступ к информации из ресурсов страховщика, получение консультаций по юридическим вопросам.

Согласно ст.7 Федерального закона от 30.06.2003г. №87-ФЗ (ред. от 18.03.2020г.) «О транспортно-экспедиционной деятельности» договором страхования данного вида покрываются следующие случаи:

- Повреждение груза или его полная утрата, а также косвенные убытки;

- Убытки, причинами которых стали ошибки сотрудников перевозчика или экспедитора. Например, просрочка обязательств, неточное исполнение инструкций, ошибки в документах, выдача груза не уполномоченному на приемку лицу и прочие;

- Убытки, связанные с оплатой штрафов и государственных пошлин. Здесь важно уточнить, что компенсация происходит в случае нарушения таможенного, миграционного, трудового законодательства, а также при экологических правонарушениях;

- Ответственность экспедитора перед третьими лицами, пострадавшими при авариях, погрузке, выгрузке груза и других случаях причинения вреда грузом. Сюда же нужно отнести медицинские расходы и расходы на захоронение погибших.

- Судебные расходы, а также расходы по расследованию обстоятельств происшествия, по минимизации убытков [22].

Экспедиторами-перевозчиками называют компании, которые берут на себя риски своих субподрядчиков. Экспедиторы, пользующиеся услугами перевозчика, но отвечающие только за свои ошибки, являются агентами.

Отношения и размер компенсации в экспедиторской деятельности регламентируются такими международными нормативно-правовыми актами как Гаагско-Висбийские правила («Международная конвенция об унификации некоторых правовых норм, касающихся коносаментов» Брюссель, 1924г., Первый протокол 1968г., Второй протокол 1979г.), «Конвенция о договоре

международной дорожной перевозки грузов» г.Женева, 19.05.1956г., «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», г.Варшава, 12.10.1929г., «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении», 01.11.1951г.

В национальном законодательстве регулируемыми нормативно-правовыми актами является «Гражданский кодекс Российской Федерации» от 26.01.1996г. № 14-ФЗ (ред. от с 01.01.2022г.), Федеральный закон от 30.06.2003г. № 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020г.) «О транспортно-экспедиционной деятельности», а также локальные правоприменительные актами - коносаментом, складской распиской, договором.

Как указано в статье 796 Гражданского кодекса РФ: «перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи грузополучателю, управомоченному им лицу или лицу, управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Статья 796 ГК РФ предусматривает, что ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком: в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа; в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости; в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа [3].

Федеральный закон от 30.06.2003г. №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (ред. от 18.03.2020г.) в пункте 1 статьи 6 «Общие основания ответственности» отсылает к общим основаниям возникновения ответственности, а именно к статье 25 Гражданского кодекса РФ: «за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных

договором транспортной экспедиции и настоящим Федеральным законом, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации, настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами».

Также в статье 7 указанного закона закреплено: «экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

При возмещении реального ущерба имеет значение объявленная или документально подтвержденная ценность груза – законом установлены пределы возмещения исходя из данных величин. Помимо возмещения реального ущерба экспедитор также возвращает заказчику уплаченное вознаграждение и возмещает упущенную выгоду.

Дополнительно тема правоотношений прокомментирована в пункте 27 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.06.2018г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции»: «если клиент является грузоотправителем по договору перевозки груза, то есть договор заключен клиентом самостоятельно либо экспедитором от имени клиента, клиент вправе требовать от перевозчика возмещения реального ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза. Право клиента на предъявление иска к перевозчику не исключает возможности предъявления иска о возмещении реального ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, к экспедитору, если по условиям договора он также обязался обеспечить сохранную транспортировку груза перед клиентом. В целях

исключения неосновательного обогащения клиента к обязательствам перевозчика и экспедитора подлежат применению нормы о солидарных обязательствах».

Исходя из того, что услугами перевозчиков пользуются в большей степени лица в процессе профессиональной деятельности, можно предположить, что стоимость грузов одной перевозки или их совокупности (многие перевозки осуществляются на регулярной основе) сильно варьируется. К тому же, помимо неустойки, в сумму взыскания может быть включено возмещение упущенной выгоды, что подтверждается актуальной судебной практикой. Например, в Постановлении Первого арбитражного апелляционного суда от 24 июня 2022г. по делу № А43-2142/2022, Постановлении Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 сентября 2022г. по делу № А60-16446/2022 с перевозчика взыскана упущенная выгода, размер которой превышает законную неустойку. Как разъяснила Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в Определении от 07.07.2020г. № 302-ЭС20-4636, в таких случаях необходимо применять зачет требований.

Несмотря на то, что суммы в указанных делах взысканы небольшие, эти акты раскрывают позицию законодателей в отношении подобных споров – заказчик имеет право на полное возмещение убытков, а отсутствие упоминания об иных видах ответственности за ненадлежащее выполнение обязательств не может рассматриваться как основания для исключения их применения.

Еще одной опасностью для перевозчика может стать взыскание убытков по регрессному требованию, как это произошло в деле № А14-18746/2019 (Постановление Девятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 26 марта 2021г. по делу № А14-18746/2019). Здесь с перевозчика в порядке регресса взыскан штраф по договору поставки, и вместо ожидаемых 12000 рублей, расходы по компенсации опоздания превратились в 128 000 рублей. Это очень яркий пример того, какая ответственность может лечь на плечи перевозчика, каким важным элементом для бизнеса являются экспедиторские услуги.

Согласно деловым обычаям, чем выгоднее предложение, тем оно сложнее, трудность выполнения работы может быть обусловлена разными факторами: длительностью и географией маршрута, погодными условиями, количеством перевозчиков и их компетентностью, характеристиками самого груза, всевозможными проволочками – очень много переменных, которые могут дать о себе знать.

Между тем, компании экспедиторы это прежде всего коммерческие организации, созданные в целях получения прибыли. Полнота компенсации убытков экспедитором ставит его перед выбором – сохранить деловую репутацию или обеспечить благосостояние и развитие компании, уклоняясь от ответственности с помощью большого количества ограничений в договорах.

Таким образом, для правильного, спокойного и эффективного ведения профессиональной деятельности важно застраховать свою ответственность за все происшествия, которые могут произойти при перевозке груза, в том числе повреждение или даже полная утрата. Страхование должно, и судя по предложению специализированных страховых продуктов крупными страховыми компаниями (СК Ингосстрах), вполне способно учитывать все возможные претензии и требования, которые могут возникнуть у владельца груза или других лиц, доверяющих свой груз перевозчику.

2.2 Страхование ответственности предприятий

В настоящее время прогресс в области промышленности и техники развивается в очень быстром темпе. Пока в одних регионах внедряются новейшие технологии, в других – уже проверенные алгоритмы дают сбой по причине устаревания процессов, ненадлежащего обслуживания оборудования. И в том, и в ином случае существует опасность возникновения аварий и техногенных катастроф.

Несмотря на популяризацию экологичного производства и изменению общественного сознания в этом аспекте, человечество пока не готово к кардинальному преобразованию и отказу от опасных видов промышленности.

Минимизация вреда, нанесенного в процессе эксплуатации производственных объектов, в наше время заключается в профилактических, а в большей мере, восстановительных мероприятиях.

Страхование ответственности предприятий помогает организациям избежать непредвиденных расходов оборотных средств в случаях причинения вреда сотрудникам, третьим лицам и экологии окружающей среды.

Согласно статье 1079 Гражданского кодекса РФ: «источник повышенной опасности - любая деятельность, выполнение которой создает повышенную вероятность причинения ущерба из - за невозможности абсолютного контроля над ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению объектов, веществ и иных предметов производственного, хозяйственного либо другого назначения, обладающих такими же свойствами» [3].

Владельцем источника повышенной опасности признается лицо, которое обладает им на законных основаниях, будь то право собственности, право хозяйственного управления или прочее.

В соответствии с статьей 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации, юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с нею деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Наиболее опасные производства перечислены в специальном законодательстве:

– часть 1 статьи 48.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004г. № 190-ФЗ, например: объекты использования атомной энергии; гидротехнические сооружения первого и второго классов; сооружения связи, являющиеся особо опасными, технически сложными в соответствии с законодательством Российской Федерации в области связи; линии электропередачи и иные объекты электросетевого хозяйства напряжением 330 киловольт и более; объекты космической инфраструктуры; объекты инфраструктуры воздушного транспорта, являющиеся особо опасными, технически сложными объектами в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации; объекты капитального строительства инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, являющиеся особо опасными, технически сложными объектами в соответствии с законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте; объекты инфраструктуры внеуличного транспорта; портовые гидротехнические сооружения, относящиеся к объектам инфраструктуры морского порта, за исключением объектов инфраструктуры морского порта, предназначенных для стоянок и обслуживания маломерных, спортивных парусных и прогулочных судов; тепловые электростанции мощностью 150 мегаватт и выше; подвесные канатные дороги; опасные производственные объекты, подлежащие регистрации в государственном реестре в соответствии с законодательством Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов.

– статья 327 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999г. № 81-ФЗ, в которой говорится о том, что собственник судна с момента инцидента или, если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, с момента первого происшествия несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна, за исключением случаев, когда он может доказать, что ущерб причинен вследствие военных или враждебных действий, народных волнений или исключительного по своему характеру, неизбежного и

непреодолимого стихийного явления; ущерб полностью причинен действиями или бездействием третьих лиц с намерением причинить ущерб; ущерб полностью причинен по неосторожности или в результате иных противоправных действий публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции, а также ущерб полностью или частично причинен умышленно или по неосторожности потерпевшего лица, собственник судна может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

– пункт 1 статьи 86 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001г. № 24-ФЗ содержит довольно точное определение: опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. Данная статья отправляет к Постановлению Правительства РФ от 10.03.2022г. № 341 «Об утверждении перечня видов грузов повышенной опасности», содержащему полный конкретизированный список опасных грузов. В данном перечне подробно описаны виды опасных веществ, классифицированных для перевозок железнодорожным и внутренним водным транспортом.

– статья 1 Федерального закона от 3 апреля 1996г. № 29-ФЗ "О финансировании особо радиационно опасных и ядерно опасных производств и объектов". Здесь речь идет об организациях, производящих, эксплуатирующих и перевозящих ядерное оружие, радиационные материалы и компоненты,

– приложения 1 и 2 к Федеральному закону от 21 июля 1997г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», а именно, производства, на которых получают, используются, перерабатываются, образуются, хранятся, транспортируются, уничтожаются опасные вещества следующих видов: воспламеняющиеся вещества - газы, которые при нормальном давлении и в смеси с воздухом становятся воспламеняющимися и температура кипения которых при нормальном давлении

составляет 20 градусов Цельсия или ниже; окисляющие вещества - вещества, поддерживающие горение, вызывающие воспламенение и (или) способствующие воспламенению других веществ в результате окислительно-восстановительной экзотермической реакции; горючие вещества - жидкости, газы, способные самовозгораться, а также возгораться от источника зажигания и самостоятельно гореть после его удаления; взрывчатые вещества - вещества, которые при определенных видах внешнего воздействия способны на очень быстрое самораспространяющееся химическое превращение с выделением тепла и образованием газов; токсичные вещества и другие,

– статья 5 Федерального закона от 27 июля 2010г. №225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте». Опасные производственные объекты, подлежащие регистрации в государственном реестре в соответствии с законодательством Российской Федерации о промышленной безопасности опасных производственных объектов; гидротехнические сооружения, подлежащие внесению в Российский регистр гидротехнических сооружений в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности гидротехнических сооружений; автозаправочные станции жидкого моторного топлива; лифты, подъемные платформы для инвалидов, эскалаторы (за исключением эскалаторов в метрополитенах), пассажирские конвейеры (движущиеся пешеходные дорожки) [21].

Договор страхования заключается в пользу потерпевших (выгодоприобретателей):

– Компенсация вреда, причиненного жизни или здоровью производится физическим лицам, которым причинен вред в результате аварии на опасном или особо опасном, а также лиц, обладающим правом на возмещение вреда в результате смерти потерпевшего,

– Возмещение ущерба в связи с нарушением жизнедеятельности производится также лицам, которым причинен ущерб вследствие аварии на опасном объекте,

– В части вреда имуществу производится компенсация как физическим, так и юридическим лицам.

Объектом страхования в данном виде являются имущественные интересы владельца опасного объекта, связанные с его обязанностью возместить вред, причиненный потерпевшим.

Событие признается страховым случаем при соблюдении нескольких условий:

– Наличие причинно-следственной связи между причинением вреда жизни, здоровью физических лиц, имуществу юридических, физических лиц и аварии на опасном объекте;

– Событие произошло на территории, имеющей отношение к опасному объекту, учтенной в документах производственного объекта;

– Соблюдены сроки исковой давности [21].

В Российской Федерации не признаются страховыми случаями события, произошедшие за ее пределами, а также причинение вреда последствиями ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения.

Также, не подлежат возмещению расходы потерпевшего, вытекающие из неисполнения или ненадлежащего исполнения собственных гражданско-правовых обязанностей, ущерб, нанесенный ввиду умышленных действий пострадавшего, моральный ущерб и упущенная выгода [21].

Страховщик не берет на себя возмещение ущерба в случае, если авария вызвана вследствие диверсий или террористических актов. Расходы по минимизации убытков подлежат возмещению, даже если действия не привели к ожидаемому результату или вовсе оказались безуспешными [3].

Расчет страховой суммы производится в соответствии с декларацией промышленной безопасности. При отсутствии у страхователя декларации безопасности опасного производственного объекта либо гидротехнической постройки, либо паспорта безопасности опасного объекта, максимально возможное число пострадавших опасного объекта определяется в соответствии с Порядком определения ущерба, который может быть причинен в следствие

катастрофы на опасном объекте, максимально возможного числа пострадавших и степени опасности объекта, установленным профессиональным объединением страховых компаний.

Для определения страховой суммы, при необходимости, страховая компания может выполнить за свой счет экспертизу опасного объекта в целях оценки максимально возможного числа пострадавших, в том числе с привлечением специальных учреждений и (либо) специалистов. Страховая сумма определяется по каждому опасному объекту [1, с.18].

Специальные права и обязанности сторон в правоотношении страхования опасного объекта реализуются в совершении определенных действий при аварии.

При наступлении страхового случая страхователь обязан проинформировать страховщика об аварии в течение 24 часов, принять разумные меры для минимизации ущерба. Если есть план ликвидации аварии, страхователю необходимо его придерживаться. Если своими силами не удастся ликвидировать аварию и ее последствия, необходимо вызвать соответствующие компетентные службы (скорую медицинскую помощь, пожарных, МЧС), обеспечить свободный доступ страхового агента к месту происшествия. Наконец, страхователь должен предоставить заявление в страховую компанию, указав обязательные данные.

Статья 4.2 Федерального закона от 27.07.2010г. №225-ФЗ (ред. от 29.12.2022г.) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте" предусматривает, что страховщик имеет право требовать от органа государственной власти, органа местного самоуправления, наделенных соответствующей компетенцией, информацию и документы, доказательства, подтверждающие факт аварии, позволяющие судить о ее причинах, а также достоверную информацию о последствиях [21].

Особое внимание законодателей хотелось бы обратить на экологическое страхование – не так много норм и правил регулируют этот вопрос.

Экологическое страхование в Российской Федерации делится на обязательное и добровольное. Добровольное экологическое страхование хорошо сказывается на лояльности широкой аудитории, а следовательно улучшает репутацию товара, что в свою очередь сказывается на конкурентоспособности. Обязательное экологическое страхование регулируется Федеральным законом от 27.07.2010г. № 225-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

Согласно ст.4 Федерального закона от 27.07.2010г. №225-ФЗ (ред. от 29.12.2022г.) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте" предприятие не допускается к эксплуатации, если условия обязательного страхования не выполнены, не получен полис не менее чем на год [21].

Страхование в данном случае защищает имущественные интересы владельца предприятия в связи с непреднамеренным причинением ущерба окружающей среде в результате аварии, спровоцировавшей выброс вредных веществ в атмосферу, воды, на земную поверхность. Размер страховых платежей предприятия зависит от уровня опасности предприятия, его отрасли, вероятности возникновения аварийных ситуаций.

Страховая компенсация должна покрыть убытки, восстановив уровень жизни населения, экологическую среду до состояния, предшествующего аварии.

Как видно из перечня, сумма страхового возмещения может достигать огромных размеров, а это значит, что страховые взносы должны быть соразмерными.

Чтобы уменьшить затраты на страхование, компании-страхователи начинают предпринимать профилактические меры задолго до заключения договора страхования. Поддержка аудитории и высокий размер страховой премии стимулируют страхователя организовывать бизнес-процессы с заботой об окружающей среде, глядя в будущее [8, с.95].

Отсутствие единой методики оценки экологического состояния мешает развитию этого направления страхования. С 2015 года ведется работа над проектом закона «Об экологическом аудите и экологической аудиторской деятельности», который претерпел множество редакций (последняя 18.08.2020г. подготовлена Минприроды РФ). Тем не менее, в законную силу он не вступил.

В России развита промышленность, по всей ее территории расположены крупные промышленные предприятия, занимающиеся разными видами деятельности. На текущий момент износ оборудования составляет от 40 процентов в зависимости от области, использование советских фондов не является чем-то примечательным, скорее это можно назвать обыденностью [16]. Аварии и даже катастрофы при таком положении дел не только нормальное явление, но и вполне возможно довольно частое в ближайшие 10-15 лет. В то же время, подобные предприятия являются во многих случаях градообразующими, то есть в непосредственной близости проживает большое количество людей, в том числе работники предприятий и их семьи. Наиболее ярким трагичным примером являются взрывы на шахте «Распадская» в 2010 году. В ряде причин можно увидеть неисполнение профилактических мер и неустойчивость работы систем снабжения шахты. В результате аварии пострадали более 200 человек, погибли 91, семьям пострадавших были выплачены большие компенсации.

К счастью, не все аварии имеют настолько трагичные последствия, и хорошо, если убытки можно покрыть в денежном эквиваленте – отстроить новые дома, мосты, школы и торговые центры, восстановить экономическое состояние потерпевших. Ликвидация последствий аварии – ответственность владельца опасного объекта, и материальное возмещение убытков, каким бы объемным оно не было, является малой толикой от всего ее объема, необходимым минимумом.

Таким образом, страхование ответственности предприятий является неотъемлемым инструментом превентивного и компенсационного характера в бизнесе с опасными объектами.

2.3 Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств

Страхователем по договору ОСАГО является владелец транспортного средства, физическое или юридическое лицо, обладающее правом собственности или правом владения на законных основаниях. Страховщиком здесь является исключительно юридическое лицо, имеющее лицензию.

Чаще всего, в данном виде страхования участвуют третьи лица, которым причинен ущерб застрахованным лицом – пешеходы, другие водители и другие.

Обязательность договора ОСАГО обусловлена признанием транспортных средств источником повышенной опасности. Каждый страховой случай должен быть зафиксирован в определенном порядке. В настоящее время существует несколько способов это сделать – обращение к сотрудникам ГИБДД [10], составление участниками извещения о ДТП [11], в том числе с помощью портала Госуслуги Авто .

Целью договора ОСАГО является возмещение причиненного материального ущерба третьим лицам, их жизни и здоровью без необходимости задействовать большой объем собственных средств страхователя одновременно. Договор со страховщиком является публичным, а это значит, что произвольный отказ от заключения договора не допускается, что прямо зафиксировано в ст.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее ФЗ «Об ОСАГО») [20].

Таким образом, гражданин, получив во владение транспортное средство, обязан застраховать свою гражданско-правовую ответственность, а страховая компания не в праве ему в этом отказать.

В подтверждение факта заключения договора страхователю выдается страховой полис, регламентированный срок выдачи составляет до завершения текущего дня в случае оплаты в кассу, а при безналичном расчете полис должен быть выдан не позднее следующего рабочего дня (п.1.4 Положения Банка России

от 19.09.2014г. № 431-П (ред. от 13.12.2022г.) "О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Образец и форма страхового полиса закреплены в Приложении Закона об ОСАГО.

Отдельно в ст.958 ГК РФ закреплено право досрочного прекращения договора страхования ответственности ввиду развития рыночных отношений. Заключенный договор страхования не должен сказываться на возможности распоряжения транспортным средством, поэтому при продаже транспортного средства его продавец имеет право на возврат части страховой премии в размере доли, предназначенной для страховых выплат за неистекший срок договора. Доля страховой премии составляет 77% в соответствии с п.1 Приложения 3 к Указанию Банка России от 4 декабря 2018 года №5000-У «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Соответственно, 23% страховой премии удерживаются без дополнительных условий, а оставшаяся часть индексируется на основании прошедшего и оставшегося периодов времени [17].

Тем не менее, страхование ответственности владельцев транспортных средств это только один из видов страхования, основной целью которого является распределение последствий причинения ущерба на всех законных владельцев автомобилей.

Несмотря на то, что у граждан в России нет выбора, страховать ответственность при эксплуатации транспортного средства или нет, у ОСАГО сложно найти минусы. Каждый здравомыслящий водитель, даже самый уверенный, осознает, что наличие риска дорожно-транспортного происшествия не зависит целиком от его навыков и поведения на дороге.

В то же время, хотелось бы обратить внимание на рост цен на автомобили и запасные части к ним, в связи с последними событиями на мировом рынке. В

отсутствие страхования ответственности, граждане могли бы столкнуться с недостаточностью собственных средств на покрытие причиненного ущерба пострадавшему. О восстановительном ремонте своего транспортного средства в некоторых случаях говорить не приходится. А для многих неисправность автомобиля означает простой в работе.

Таким образом, неблагоприятные последствия ДТП могут расти как снежный ком и привести к значительному снижению уровня жизни гражданина. С этим фактом связана основная проблема последнего времени в сфере ОСАГО – недостаточность страхового возмещения: 500 000 рублей для вреда жизни и здоровью, 400 000 за вред имуществу.

При современных реалиях этих сумм не хватает как для восстановления автомобиля до состояния, предшествующего происшествию, так и для восстановления здоровья. [7, с.4] Тогда потерпевшему приходится обращаться с требованием к владельцу автомобиля. В процессе защиты своих прав в суде, потерпевший тратит собственные средства на юридические услуги, экспертные заключения, оплату государственной пошлины и прочее. Но самая главная потеря – это время. Процесс может длиться от полугода до двух, иногда даже трех лет. Такое положение дел снижает эффективность страхования как явления и снижает уровень доверия к страховой компании, а также создает ненужную лишнюю нагрузку на судебные органы.

В ходе обсуждаемой Министерством финансов, Банком России и Российским союзом страховщиков реформы планируется повысить лимит выплаты за вред здоровью до 2 миллионов рублей. По расчетам это приведет к повышению страховых взносов на 48-60%. Чтобы этого избежать, необходимо в большей степени персонифицировать участников дорожного движения, учесть аварийность, род деятельности (например, такси, курьерские службы).

Внедрение мониторинга вождения в систему страхования владельцев транспортных средств позволит точнее установить вероятность возникновения аварии, а тем самым сделает персональный страховой взнос соразмерным и справедливым. Нельзя также забывать про человеческую природу – человек

старается выглядеть лучше, когда за ним наблюдают. Таким образом, устройство мониторинга выполнит также и превентивную функцию, ведь зная об отслеживании, водитель будет вести себя гораздо сдержаннее.

Из этого следует, что страхование гражданской ответственности транспортных средств в данный момент не отвечает своим изначальным целям и требует улучшения, серьезной доработки, внедрения новых технологий, чтобы вернуться к первоначальной простоте и эффективности.

Заключение

Обобщая итоги проведенного исследования, следует указать, что страхование ответственности – один из видов договоров, получивших широкое распространение в современном обществе, основным назначением которого является защита от случайных опасностей и нейтрализация их последствий.

Во всем мире страхование гражданско-правовой ответственности считается наиболее цивилизованной обеспечительной мерой в гражданских отношениях, возникающих при дорожном движении и повседневной жизни в целом.

Страхование гражданской ответственности — это совокупность экономических отношений, урегулированных нормами публичного и частного права, которые предполагают аккумуляцию и использование денежных ресурсов в целях защиты имущественных интересов причинителя вреда при возникновении страхового случая. Покрывая ущерб только в предусмотренных законом случаях, страхование гражданской ответственности носит исключительно компенсационный характер.

Объектом страхования гражданской ответственности всегда являются имущественные интересы лица, причинившего вред. Субъектами исследуемого правоотношения являются страхователи – юридические или дееспособные физические лица, заключившие договоры страхования, защищающие свои собственные интересы или интересы третьих лиц, оплачивающие страховые платежи, взносы и имеющие право на страховую компенсацию; страховщики – юридические лица, созданные исключительно для осуществления страховой деятельности и имеющие соответствующую лицензию. Выгодоприобретатель правоотношения страхования гражданской ответственности заранее не определен, так как нельзя заранее знать, кому будет причинен вред. Объем прав и обязанностей участников правоотношения, составляющих его содержание, могут варьироваться в зависимости от вида страхования ответственности.

Страхование ответственности имеет обширную нормативно-правовую базу: законы, закрепляющие основные принципы и специальные акты, регулирующие порядок возмещения вреда в отдельных случаях. В зависимости от вида страхования варьируется объем прав и обязанностей, а с ним и размер возмещения. Среди них Гражданский кодекс РФ, регулирующий возмещение убытков и свободу договора, а также возможность перехода прав требования, Федеральный закон от 25.04.2002г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», регулирующий само существо спора, нормативно-правовые акты Банка России, определяющие порядок взаимодействия участников страхового дела, Постановления Верховного и Конституционного суда, вносящие уточнения к правоприменению.

В связи с этим, ярко выражена наиболее значительная проблема – наличие сложной и запутанной системы нормативно-правовых актов с множеством отсылок и отступлений, что порождает сложности в защите нарушенных прав. Для полного, объективного разрешения спора необходимо руководствоваться большим количеством нормативно-правовых актов, которые регулируют разные стороны правоотношения. Это затрудняет процесс правоприменения, затягивает процесс разрешения споров, увеличивая нагрузку на судебные органы.

Мало того, такая разобшенная и объемная нормативно-правовая база является предпосылкой для недобросовестного поведения сторон в спорах в надежде, что некоторые аспекты могут ускользнуть от внимания оппонента или даже суда.

Рекомендацией здесь могло бы послужить объединение законов и подзаконных актов один значительный кодифицированный нормативно-правовой акт.

Существование кодифицированного акта устранило бы большинство коллизий и пробелов в законодательстве, даст мощный толчок для развития страхового дела в России.

В результате исследования страхования ответственности по договору транспортной экспедиции было выявлено, что участники рынка вынуждены вносить в договоры и уставы ограничивающие положения, чтобы защитить свои имущественные интересы.

Условия экспедиции находятся в тесной связи с договорами поставки, являющиеся основным инструментом экономических отношений, так как непосредственным образом влияют на срок перевозки, обеспечение отправки, получения, сохранность груза.

Исходя из этого, полное страхование ответственности экспедитора, включающее повреждение и утрату груза, делает более эффективной профессиональную деятельность экспедитора, наилучшим образом скажется на логистических связях и торговле в целом.

Таким образом, для правильного, спокойного и эффективного ведения профессиональной деятельности важно застраховать свою ответственность от неблагоприятных последствий возможных происшествий, которые могут произойти при перевозке груза, в том числе повреждение или даже его полная утрата.

В тесной связи с экспедиционной деятельностью состоит и само по себе владение транспортными средствами. Отсутствие норм, регламентирующих многие ситуации, часто встречающиеся в последнее время в таком распространенном виде страхования как ОСАГО, мешают осуществлению прав граждан. Например, наличие в законе положений, регулирующих самые распространенные случаи, закреплено в порядке отсылок, а не в виде прямого указания. Гораздо эффективнее было бы описать применение соответствующей методики оценки ущерба для каждого вида правоотношений – применение Единой методики в отношениях со страховой компанией, оценка по рыночным ценам для отношений между причинителем вреда и выгодоприобретателем в порядке общего возмещения ущерба.

Необходимо, также, закрепить условия ответственности собственника транспортного средства при передаче автомобиля во владение другому лицу – в

каких случаях имеет место солидарная ответственность, в каких собственник освобождается от возмещения причиненного вреда.

На данный момент пути разрешения сложных ситуаций приходится искать в сложной витиеватой цепи разъясняющих и дополняющих основной закон нормативных актах.

Этот факт непосредственным образом влияет на качество юридических услуг, не только в частной практике, но и в больших организациях, специализирующихся на определенной области права.

Правосудие должно осуществляться в более сжатые сроки, чем сейчас – дело о возмещении вреда может рассматриваться до 5 лет (Апелляционное определение от 17 декабря 2019г. Верховный Суд РФ № АПЛ19-454). Это ставит под сомнение всю суть и пользу страхования ответственности – возмещение убытков откладывается на неопределенный срок, застрахованные лица не получают финансовой помощи несмотря на то, что свою часть договора они добросовестно выполнили.

Еще одним значительным недостатком страхования ответственности владельцев транспортных средств на данный момент являются низкие лимиты страховых выплат. В ходе обсуждаемой Министерством финансов, Банком России и Российским союзом страховщиков реформы планируется повысить лимит выплаты за вред здоровью до 2 миллионов рублей. По приведенным расчетам это приведет к повышению страховых взносов на 48-60%. Чтобы этого избежать, необходимо в большей степени персонифицировать участников дорожного движения, учесть аварийность, род деятельности (например, такси, курьерские службы).

Современные технологии позволяют отслеживать стиль вождения, агрессивные приемы, несоблюдение полосы и так далее. На данный момент системы отслеживания используются для повышения уровня сервиса при пассажирских перевозках, оценке водителей в трудовых отношениях и при аренде автомобилей.

Внедрение мониторинга в систему страхования владельцев транспортных средств позволит точнее установить вероятность возникновения аварии, а тем самым сделает персональный страховой взнос соразмерным и справедливым. Нельзя также забывать про человеческую природу – человек старается выглядеть лучше, когда за ним наблюдают. Таким образом, устройство мониторинга выполнит также и превентивную функцию, ведь зная об отслеживании, водитель будет вести себя гораздо сдержаннее.

Данное нововведение может встретить сопротивление в ряду владельцев автомобилей, если станет обязательным условием получения полиса ОСАГО. Поэтому важно, чтобы выгода от наличия устройства была очевидной, в виде снижения тарифов на страхование, и в то же время, оставалась возможность выбора. Тогда мониторинг стиля вождения пусть не быстро, но войдет в повседневную жизнь, прочно и надолго закрепится в ней.

Из этого следует, что страхование гражданской ответственности транспортных средств в данный момент не отвечает своим изначальным целям и требует улучшения, серьезной доработки, внедрения новых технологий, чтобы вернуться к первоначальной простоте и эффективности.

В отличие от связанного с транспортными средствами ущерба, последствия аварий в ходе деятельности предприятий с опасными объектами могут нанести вред огромного масштаба.

Данный вид страхования в России нуждается в расширении, проработке, ввиду того, что большинство крупных промышленных предприятий работают по технологиям и на оборудовании прошлого века. Многие механизмы выходят из строя в ходе естественной амортизации, что что провоцирует новые и новые аварии.

Несмотря на то, что сейчас общество взяло курс на заботу об экологии, мгновенный переход к экологичному, щадящему окружающую среду производству в промышленной стране не возможен. Введение единых, строгих стандартов для экологического страхования могло бы послужить мощным толчком в этом направлении. Экологическое страхование и страхование

предприятий в целом способно выполнить помимо основной функции (компенсационной), заключающейся в защите имущественных интересов владельца предприятия, еще и превентивную – удешевить страхование в этой области помогло бы внедрение новых технологий, снижающих риски возникновения аварий, минимизирующих вред экологии. Тем самым, промышленность всей страны смогла бы выйти на более высокий уровень, а в следствие этого укрепились бы международные связи.

Таким образом, страхование ответственности предприятий является неотъемлемым инструментом превентивного и компенсационного характера при эксплуатации предприятий с опасными производствами.

Осознание обществом необходимости защиты своих имущественных интересов подталкивает к прочному становлению и развитию данной сферы. Граждане и предприятия уже не живут сегодняшним днем, а предпринимают действия для минимизации будущих возможных убытков. Оптимизация законодательства и правоприменения позволит выйти на новый уровень экономического благополучия.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Архипов А.П., Страхование дело: Учебник / А.П. Архипов, ООО «Издательство «КноРус», 2017, 8 с.
2. Гвозденко А.А., Страхование: Учебник / А.А. Гвозденко, ООО «Издательство Проспект», 2006 (3-е издание), 3 с.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26.01.1996г. №14-ФЗ (в редакции от 14 апреля 2023 г.) // Правовая система Консультант плюс, https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027/, (дата обращения 03.01.2023 г.)
4. Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27 ноября 1992г. № 4015-1 (в ред. от 03.07.2016 г.) // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1307/_LAW_1307/ (дата обращения 02.01.2023 г.)
5. Казанцев С.К. Основы страхования: Учебное пособие / С.К. Казанцев, Екатеринбург, ИПК УГТУ, 1998, 47 с.
6. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020г.) // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/ (дата обращения 05.01.2023 г.)
7. Корнеева О.В. Возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью в результате ДТП: Учебник / О.В. Корнеева, РИОР ИНФРА-М, 2017, 4 с
8. Кумова Д.С., Система управления экологической безопасностью: сборник трудов XIV международной научно-практической конференции / Д. С. Кумова, М. В. Березюк, Екатеринбург, 2020, 95 с.
9. Мелентьев А.В. Понятие и сущность гражданско-правовой ответственности: Журнал Образование и право / А.В. Мелентьев, [б.и.] 2020, 165 с.

10. Приказ МВД России от 23.08.2017 №664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 №48459) // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_280037/ (дата обращения 05.03.2023 г.)

11. Приказ Министерства внутренних дел РФ № 155 от 01 апреля 2011 г. «Об утверждении формы бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии» // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113852/2ff7a8c72de3994f30496a0ccbb1ddafdaddf518/ (дата обращения 05.03.2023 г.)

12. Постановление Правительства РФ от 06.03.2014 г. № 169 (ред. от 17.10.2022 г.) «Об утверждении типового договора обязательного государственного страхования, осуществляемого в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном государственном страховании» // Информационно-правовой портал Гарант, URL <https://base.garant.ru/70608372/> (дата обращения 05.03.2023 г.)

13. Разумовская Е.А. Страхование дело: Учебное пособие / Е.А. Разумовская, В.В. Фоменко, Екатеринбург Гуманитарный университет, 2016, 7 с.

14. Сайт Научного центра БДД // URL <https://media.mvd.ru/files/embed/4480509>, (дата обращения 05.03.2023 г.)

15. Сайт Российского союза автостраховщиков // URL https://autoins.ru/novosti/tekushchie/?ELEMENT_ID=677701, (дата обращения 05.03.2023 г.)

16. Сайт Федеральной службы государственной статистики // URL <https://rosstat.gov.ru>, (дата обращения 05.01.2023 г.)

17. Указание Банка России от 4 декабря 2018 года №5000-У «О предельных размерах базовых ставок страховых коэффициентов страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств», зарегистрировано в Минюсте России 30.09.2014г. №34187 // Информационно-правовой портал Гарант, URL <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72041778/> (дата обращения 23.01.2023 г.)

18. Федеральный закон «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» от 24.07.1998г. №125-ФЗ (ред. от 03.04.2023) // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19559/ (дата обращения 23.01.2023 г.)

19. Федеральный закон от 14 июня 2012г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (в ред. от 18.12.2018.) // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131156/ (дата обращения 16.01.2023 г.)

20. Федеральный закон от 25 апреля 2002г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/ (дата обращения 04.01.2023 г.)

21. Федеральный закон от 27.07.2010г. №225-ФЗ (ред. от 29.12.2022) "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте" // Правовая система Консультант плюс, URL

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103102/ (дата обращения 03.01.2023 г.)

22. Федеральный закон от 30.06.2003г. №87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Правовая система Консультант плюс, URL https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 22.01.2023 г.)