**Содержание**

Введение………………………………………………………………………….......2

1 Страхование гражданской ответственности в системе права…………………………………………………………………………………..5

1.1 Характеристика страхования гражданской ответственности в законодательстве России……………………………………………………………5

1.2 Отличительные особенности страхования гражданской ответственности от иных видов страхования………………………………….......................................10

2 Правовая характеристика обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…………………………......17

2.1 Общие условия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……………………………………………...........................17

2.2 Элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…………………………………………….......22

3 Гражданско-правовая характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……………………………..45

 3.1 Характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств…………………………………………….......45

3.2 Основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств……………………………………………....................................................53

Заключение………………………………………………………………………….64

Список используемой литературы…………………………………………….......67

**Введение**

Страхование - это защита от имущественных потерь участников гражданско-правовых отношений. Такие потери могут возникнуть из-за природных катаклизмов, техногенных катастроф, аварий и происшествий на производстве, на транспорте, в быту, а также вследствие ущерба жизни и здоровью людей. Для восстановления утраченных благ общество должно иметь достаточные финансовые ресурсы, специально предназначенные для этой цели. Такие ресурсы выделяются из совокупного общественного продукта и обособляются путем создания специальных фондов, именуемых страховыми фондами.

 В России на рубеже двух эпох, когда прежний порядок уже был уничтожен, а новый еще не сложился, государственная система страхования подверглась разрушению почти до основания.

В конце 80 – начале 90-х годов прошлого столетия развернулись радикальные преобразования в формировании страховой политики государства.

Развитие общественных отношений, научно-технический прогресс, совершенствование системы страхования вызвали к жизни новые его виды: страхование гражданской ответственности; страхование предпринимательской деятельности; страхование атомных рисков; космическое, ядерное, экологическое, социальное страхование (пенсионное, медицинское).

Актуальность избранной темы нашего исследования бесспорна, поскольку события современности демонстрируют незащищенность человека от различных факторов утраты имущества, здоровья, жизни.

На уровне Генеральной Ассамблеи ООН происшедшее на дорогах определяется как «глобальный кризис в области безопасности дорожного движения».

В мире ежегодно гибнет 1 млн. 300 тыс. человек, более 55 млн. получают травмы и увечья. В 2006 году смерть в результате ДТП была девятой причиной смерти в списке причин смертности [44, С.37].

Всемирная организация здравоохранения делает прогноз: если тенденции сохранятся, то в 2020 году смерть от ДТП станет третьей причиной смертности, опередив туберкулез, СПИД, малярию и инсульт, причем на страны с низким и средним уровнем дохода приходится 85% всех дорожно-транспортных происшествий.

Россия входит в число этих стран. К 2020 году количество ДТП в развивающихся странах увеличится на 65%, соответственно возрастет и количество погибших и раненых [44, С.39].

1 июля 2003 г. вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не был принят однозначно ни среди населения, ни во власти. Этим и подтверждается актуальность темы настоящей дипломной работы.

Целью работы является изучение действующего законодательства на предмет выявления наиболее значимых правовых аспектов регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для достижения поставленной цели автор определил следующие задачи:

* дать общую характеристику институту страхования гражданской ответственности в системе гражданского права;
* рассмотреть и проанализировать содержание обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* определить общие условия и элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* выявить основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* проанализировать ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с точки зрения теории и применения на практике;
* провести сравнительный анализ института страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по законодательству РФ и РК;
* выявить пробелы и несоответствия в действующем законодательстве и предложить примерные пути их решения.

Структура работы включает в себя введение, три главы, шесть параграфов, заключение, список использованной литературы.

В процессе исследования автор опирался на законодательство Российской Федерации и законодательство Республики Казахстан, а также материалы судебной практики Пленумов ВС РФ и Пленумов ВАС РФ.

Теоретической базой для настоящего дипломного исследования послужили труды Иоффе О.С., Серебровского В.И., Садикова О.Н., Суханова Е.А., Шахова В.В. и др.

Методологическую основу исследования составляет совокупность следующих методов познания: диалектический, историко-логический, системно-структурный, сравнительно-правовой, метод описания и т.д.

**1 Страхование гражданской ответственности в системе права**

**1.1 Характеристика страхования гражданской ответственности в законодательстве России**

Страхование как социально-экономический институт имеет интересную историю развития, берущую начало в глубокой древности, на этапе возникновения цивилизации и образования первых признаков государственности. Возникновению страхования предшествовали объективные предпосылки, которые и побудили людей вступать в определенные социально-экономические отношения, названные позже страхованием.

 Такими предпосылками послужили происходившие в жизни людей опасные явления и события, причиняли им невосполнимые имущественные и физические потери. Другими словами, данные явления и события причиняли вред, разрушая материальные блага, созданные людьми, влияли на их личные неимущественные блага. Можно сформулировать объективные и субъективные факторы, ставшие причиной возникновения страхования:

* наличие опасностей, способных причинить имущественный либо иной материальный вред, наступление которых невозможно предотвратить (объективный фактор);
* появление у людей опасения за сохранность и сбережение материальных и личных нематериальных благ (субъективный фактор);
* необходимость, а также желание и стремление людей бороться доступными методами и способами с теми опасностями, которые вызывают у них известный страх и опасение от наступления вредоносных последствий (совмещение объективного и субъективного факторов).

 В юридической литературе существует множество точек зрения относительно сущности понятия гражданско-правовой ответственности. Одни авторы трактуют гражданско-правовую ответственность как санкцию за нарушение нормы (ретроспективная ответственность – санкция за неисполнение долга). Необходимо отметить, что принудительный характер присущ всем санкциям, но не любая санкция является мерой юридической ответственности, другая группа авторов выделяют позитивную ответственность (перспективная ответственность- чувство долга [41, С.460].

Е.А.Суханов трактует гражданско-правовую ответственность как «одну из форм государственного принуждения, состоящую во взыскании судом с правонарушителя в пользу потерпевшего имущественных санкций, перелагающих на правонарушителя невыгодные имущественные последствия его поведения и направленные на восстановление нарушенной имущественной сферы потерпевшего» [27, С.482].

Н.Д.Егоров рассматривает гражданско-правовую ответственность, как «санкцию, применяемую к правонарушителю в виде возложения на него дополнительной гражданско-правовой обязанности или лишения принадлежащего ему гражданского права» [28, С.312].

Некоторые авторы подходят к раскрытию данного понятия через призму признаков гражданско-правовой ответственности: государственное принуждение; отрицательные неблагоприятные последствия на стороне правонарушителя и осуждение правонарушения.

 М.И.Брагинский считает, что «ответственностью за нарушение обязательства называют установленные законом меры имущественного воздействия на должника, нарушившего обязательство» [26, С.83].

Анализ приведенных точек зрения позволяет придти к определению, выявившему самые значимые черты гражданско-правовой ответственности. Наиболее оптимальным предстает определение О.С.Иоффе, который утверждал, что «гражданско-правовая ответственность есть санкция за правонарушение, вызывающая для правонарушителя отрицательные последствия в виде лишения субъективных гражданских прав либо возложения новых или дополнительных гражданско-правовых обязанностей» [41, С.468].

Нужно отметить, что такой широкий подход ведет к утрате этим понятием практического значения.

Для более детального понимания сущности гражданско-правовой ответственности как вида юридической ответственности обратимся к ее классификации.

По основанию возникновения гражданско-правовая ответственность может быть классифицирована на договорную и внедоговорную (деликтную).

Под договорной ответственностью принято понимать ответственность, наступающую в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства, возникшего из договора [27, С.231].

В Гражданском кодексе суть договорной ответственности выражает статья 393 (п.3): «Должник обязан возместить кредитору убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства».

Меры договорной ответственности установлены законом или предусматриваются сторонами при заключении конкретного договора.

Внедоговорная ответственность возникает при причинении личности или имуществу потерпевшего вреда, не связанного с неисполнением или ненадлежащим исполнением нарушителем обязанностей, лежащих на нем в силу договора с потерпевшей стороной.

Для возникновения данного вида ответственности необходимо наличие четырех условий:

1. причинение вреда;
2. противоправное поведение (действие, бездействие) причинителя вреда;
3. причинная связь между противоправным поведением и наступившим вредом;
4. вина причинителя вреда.

О.С.Иоффе подчеркивал, что «внедоговорная ответственность осуществляется путем установления между сторонами особого обязательства - по возмещению причиненного вреда. Напротив, договорная ответственность особого обязательства не порождает и осуществляется путем присоединения к существующему между сторонами обязательству новой обязанности по возмещению убытков» [41; С.470].

В ст. 927 ГК РФ и ст. 3 Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации» закреплены две организационно-правовые формы страхования – обязательное и добровольное страхование.

Обязательное страхование отражает общественную (общегосударственную) потребность в страховании. Это может быть потребность в оказании полной и своевременной материальной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, пострадавшим при ликвидации последствий аварии на ядерном объекте, при стихийном бедствии и т.п. Для этих целей государство в законодательном порядке устанавливает обязательность страхования. Результатом этого становится принятие соответствующего закона об обязательном страховании. Следовательно, обязательное страхование – это страхование в силу закона.

Объектами обязательного страхования могут быть имущественные интересы, связанные с жизнью, здоровьем, имуществом, гражданской ответственностью.

Главная особенность обязательного страхования состоит в том, что оно не требует предварительного соглашения между страховщиком и страхователем. Здесь принцип обязательства в равной степени распространяется на обоих (за исключением личного страхования граждан).

Добровольноестрахование осуществляется на основе договора между страховщиком и страхователем в рамках Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации», законодательных и подзаконных актов, а также нормативных правовых документов, разрабатываемых Правительством РФ и Федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью.

В отличие от обязательной формы при добровольной форме страхование производится только на основе соглашения страхователя и страховщика. Если добровольное страхование гражданской ответственности направленно на освобождение страхователя от обязанности прямого возмещения причиненного вреда, то целью обязательного страхования гражданской ответственности является защита интересов третьих лиц, потерпевших, от действий страхователя, что, на наш взгляд, наиболее точно характеризует цель обязательного страхования гражданской ответственности.

**1.2** **Отличительные особенности страхования гражданской ответственности от иных видов страхования**

Для того чтобы подробно разобраться в отличительных особенностях страхования гражданской ответственности от других видов страхования, необходимо начать с рассмотрения объектов страхования. Ими могут быть не противоречащие законодательству Российской Федерации имущественные интересы, связанные:

* с жизнью, здоровьем, трудоспособностью и пенсионным обеспечением страхователя или застрахованного лица (личное страхование);
* с владением, пользованием, распоряжением имуществом (имущественное страхование);
* с возмещением страхователем причиненного им вреда личности или имуществу физического лица, а также вреда, причиненного юридическому лицу (страхование ответственности).

В отличие от задач личного страхования, основной задачей страхования ответственности является защита имущественных интересов физических и юридических лиц от возможных действий причинителей вреда (ущерба). В данной отрасли страхования наряду со страховщиком и страхователем третьей стороной отношений могут выступать любые не определенные заранее третьи лица, которым в силу закона или по решению суда производятся соответствующие выплаты, компенсирующие причиненный вред (ущерб) их материальному состоянию, здоровью или имуществу.

Страхование ответственности не предусматривает установление заранее страховой суммы и застрахованного, т.е. физического или юридического лица, которому должны выплачиваться страховое обеспечение или страховое возмещение при наступлении страхового случая. И то и другое выявляется только при наступлении страхового случая, т.е. при причинении вреда (ущерба) третьему лицу.

В связи с причинением ущерба личности или имуществу субъекта, в соответствии с общегражданским законодательством (глава 19 Основ гражданского законодательства СССР от 31 мая 1991 г. и глава 40 ГК РФ от 11 июня 1994 г.) вред, причиненный личности или имуществу физических и юридических лиц, подлежит возмещению лицом, причинившим вред, в полном объеме.

Страхование ответственности в Законе «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (ст.4) выделено в самостоятельную отрасль, хотя в зарубежной практике оно относится к имущественному страхованию и является обязательным для многих хозяйствующих субъектов и отдельных профессий (владельцы отелей, ресторанов, спортивно-зрелищных заведений, транспортных средств, казино, ночных клубов, врачи, адвокаты, нотариусы, таможенные работники и др.) [24, С.88].

Статья 929 ГК РФ относит страхование ответственности к имущественному страхованию и рассматривает ее как подвид данного вида страхования.

Если же обратиться к ст.4 Закона «Об организации страхового дела в РФ», который выделяет три группы объектов страхования, то можно сделать вывод, что закон рассматривает страхование ответственности как отдельный вид страхования, наравне с имущественным и личным страхованием. В приложении к условиям лицензирования страховой деятельности на территории РФ, дается классификация видов страховой деятельности. В данной классификации страхование ответственности выделяется отдельно от имущественного и личного страхования.

Анализ показывает, что страхование гражданской ответственности имеет несколько специфических черт, которые не позволяют отнести его к имущественному страхованию.

 При страховании имущества и предпринимательского риска страхуется всегда определенное имущество, имеющее определенную стоимость. Для определения стоимости имущества проводится акт осмотра и оценка этого имущества, исходя из которой, в договоре устанавливается страховая сумма. То есть величина страховой суммы имеет под собой реальное, объективное основание. Действительной стоимости застрахованного имущества страховая сумма превышать не может, несмотря на то, что стороны могут быть в этом и заинтересованы. В страховании гражданской ответственности данное правило не работает. В договорах страхования гражданской ответственности страховая сумма определяется сторонами по их усмотрению (п.3 ст.947 ГК РФ), так как действительную ценность застрахованного интереса в момент заключения договора определить, как правило, невозможно. Нельзя заранее предугадать объем ответственности, которая наступит в будущем, поскольку он зависит от множества различных факторов и, прежде всего от тяжести повреждений здоровья, причиненных потерпевшему, и от величины имущественного ущерба.

В этом смысле страхование ответственности сближается с личным страхованием, где страховое обеспечение также не привязано к каким – либо объективным критериям, а определяется сторонами по их усмотрению (п.3ст.947 ГК РФ). В страховании ответственности нельзя назвать конкретное имущество, которое обеспечивается страхованием. «Если можно говорить о каком-либо имуществе, обеспечиваемом страхованием, то таковым надо считать весь имущественный комплекс страхователя, всю наличную на момент страхового случая ценность всех принадлежащих ему хозяйственных благ» [58, С.41].

С точки зрения действующего на сегодняшний день законодательства РФ вариант точного определения страховой суммы при страховании ответственности невозможен. Ответственность лица не может быть ограничена стоимостью какого-либо одного материального объекта из совокупности его имущества. Гражданин отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, за исключением имущества, на которое в соответствии с законом не может быть наложено взыскание (ч.1 ст.24 ГК РФ); юридические лица, кроме финансируемых собственником учреждений, отвечают по своим обязательствам всем принадлежащим им имуществом (п.1 ст.56 ГК РФ). Такое ограничение противоречило бы и принципу полного возмещения вреда, согласно которому, по общему правилу, единственной мерой деликтной ответственности выступает размер причиненного вреда.

Такая заранее неопределенная ценность страхового интереса обуславливает невозможность применения к страхованию гражданской ответственности ряда правил, которые применяются в имущественном страховании.

Прежде всего, это правило о страховании выше и ниже страховой стоимости: в имущественном страховании страховая сумма не может превышать действительной стоимости застрахованного имущества, но может быть ниже нее. В последнем случае в соответствии со ст.949ГК РФ страховщик обязан возместить убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости (пропорциональная система расчета страхового возмещения), если более высокий размер не предусмотрен в договоре страхования (как правило, в полном размере понесенных убытков).

В страховании гражданской ответственности, как и в личном страховании, страховое возмещение будет полностью покрывать объем ответственности страхователя в пределах страховой суммы, так как ст.949 ГК РФ на него не распространяется. Отличие же от личного страхования в том, что страхование гражданской ответственности не призвано приносить какой – либо доход. Его цель – (как и в имущественном страховании) – покрыть убыток страхования.

Неприменимы к страхованию гражданской ответственности последствия страхования сверх страховой суммы. На это указывает п.1 ст.951ГК РФ. Поскольку ценность страхового интереса неопределима заранее, то было бы несправедливо наказывать страхователя за его стремление обеспечить себе большую страховую защиту.

 Если выплата по договору не превысила страховой суммы, то в оставшейся части страховой суммы страховое обязательство продолжает существовать до истечения срока договора, поскольку согласно ст.958 ГК РФ наступление страхового случая и выплата страхового возмещения сами по себе не ведут к прекращению договора, если с их наступлением вероятность наступления нового страхового случая не отпала.

В большинстве договоров страхования так обычно и случается: страховой случай может наступить только один раз, после чего риск этого события исчезает (гибель имущества, неисполнение конкретного обязательства контрагентом, смерть застрахованного лица, достижение определенного возраста и т.п.).

Но этого нельзя сказать о внедоговорной ответственности: наступление ее один раз не означает, что этого не случится снова. Нельзя говорить и о том, что договор прекращается надлежащим исполнением (ст.408 ГК РФ). Если страховщик выплатил возмещение убытков страхователя, которое составило лишь часть страховой суммы, то говорить об исполнении обязательств в полном объеме не следует. Надлежащее исполнение имеет место в том случае, когда страховщик выплатил всю страховую сумму, которая была установлена в договоре, либо когда страховщик нес риск неблагоприятных последствий в имущественной сфере страхователя в течение установленного в договоре срока.

Из выше сказанного следует, что не применяются и правила о двойном страховании (превышение страховой суммы над страховой стоимостью в результате страхования одного и того же объекта у двух или нескольких страховщиков). В имущественном страховании, если страховая сумма по различным страховым договорам о страховании одного и того же имущества превышает его страховую стоимость, договор в части, ее превышающей, является ничтожным (п.4 ст.951 ГК РФ).

Естественно и при страховании ответственности невозможно получить возмещение в полном объеме по нескольким договорам одновременно.

Если имеет место страхование одного и того же вида ответственности у нескольких страховщиков, то при наступлении страхового риска каждый из них выплачивает страховое возмещение в размере, пропорциональном отношению страховой суммы по заключенному им договору к общей сумме по всем заключенным этим страхователем договорам страхования ответственности этого вида (так как цель – лишь покрытие убытков). Такой вывод можно сделать по аналогии с п.4 ст.951 ГК РФ. Но в отличие от имущественного страхования нельзя признать договор в оставшейся части недействительным, поскольку при заключении договора не было известно, превысит ли суммарный размер «страховки» объем возможной ответственности, и страховая стоимость при заключении договора неопределима.

Различие между имущественным страхованием и страхованием ответственности можно усмотреть и в основаниях отказа в страховой выплате.

Общее правило гласит, что умысел страхователя, в результате которого наступил страховой случай, освобождает страховщика от несения обязанности по выплате возмещения.

Но из этого правила есть исключение. Одно из них касается страхования гражданской ответственности: страховщик не освобождается от выплаты страхового возмещения по договору страхования гражданской ответственности за причинение вреда жизни и здоровью, если вред причинен по вине ответственного за него лица (п.2 ст.963 ГК РФ).

Понятие «вина» в гражданском праве включает в себя умысел и неосторожность (грубую и простую). Следовательно, даже если страховой случай наступит в результате умысла лица, чья ответственность застрахована, возмещение должно быть выплачено. Такое положение не следует рассматривать как поощрение страхователя на совершение поступка, ведущего к страховому случаю.

Нет оснований предполагать, что страхователь стремиться в целях обогащения вызвать страховой случай, так как причиненный вред не может принести ему выгоду, поскольку страховое возмещение предназначено исключительно на выплату тех сумм, которые он сам должен уплатить [58, С.43]. Кроме того, такая норма объясняется тем, что за умышленное причинение вреда жизни и здоровью существует довольно суровая уголовная ответственность (намного более значительная, чем за умышленное причинение вреда имуществу) – именно она является достаточно серьезным сдерживающим фактором на пути умышленного причинения вреда.

Таким образом, страхование ответственности содержит в себе черты, которые свойственны и имущественному, и личному страхованию. Их сочетание образует нечто новое, что нельзя относить к этим традиционным видам страхования. Более верно выделять страхование ответственности в отдельную отрасль со специфическим объектом страхования.

Гражданская ответственность всегда персональная. Поэтому страхованием ответственности покрывается только вред личности или имуществу, который причинен непосредственно в результате деяния (действий или бездействия) страхователя. Исходя из этого, страховыми случаями при страховании ответственности признаются деяния страхователя, в результате которых может быть причинен вред (ущерб) третьим лицам и наступает ответственность за его причинение.

При этом в гражданском кодексе отсутствует перечень категорий лиц, на которых возложена обязанность заключить договор страхования своей ответственности. Однако указывается, что данный вид страхования осуществляется в случаях, предусмотренных законом.

В настоящее время таким нормативно-правовым актом является Федеральный закон РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» вступившим в силу с 1 июля 2003 г., который выделяет владельцев транспортных средств как категорию лиц обязанных застраховать свою гражданскую ответственность.

**2 Содержание обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

**2.1 Общие условия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Вступивший в 2003 году Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» был призван стать тем реально действующим механизмом, который, с одной стороны, обеспечит возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших на дорогах их семьям, с другой – сыграет позитивную роль в повышении безопасности дорожного движения.

В этом его главные цели, его главная суть.

Рассмотрим ряд факторов, влияющих на безопасность движения.

Первый – техническое состояние автомобиля, элементы его пассивной безопасности. Согласно оценкам, подушки безопасности позволяют снизить уровень смертности на 8-14% при любых видах аварий и на 22-29% при лобовых столкновениях. Сочетание ремней и подушек безопасности приводит к сокращению числа смертельных случаев на 68% [43, С.39].

Второй фактор, напрямую влияющий на безопасность дорожного движения, - техническое состояние дорог. И в России, и в Казахстане, с неудовлетворительным состоянием улиц и дорог связано каждое четвертой ДТП.

Еще один важнейший фактор безопасности движения: экстренная медицинская помощь пострадавшим в ДТП должна быть оказана своевременно и качественно [43, С.39].

Автотранспортные средства могут быть застрахованы на следующих условиях, включающих различные виды страховых рисков:

1. Страхование «автокаско» осуществляется на случай аварии, пожара, стихийного бедствия, угона, кражи детали, боя стекла, падения предметов. Страховой интерес может распространяться и на дополнительное оборудование, установленное на автотранспортном средстве и являющееся его неотъемлемой частью.

2. Страхование от всех видов риска, или «автокомби», представляет собой наиболее широкий перечень страховых рисков, связанный с эксплуатацией автотранспортного средства, принятого на страхование. Возмещению страховщиком подлежат убытки страхователя, вызванные утратой или повреждением застрахованного транспортного средства, причинением вреда жизни и здоровью потерпевших или их имуществу при эксплуатации этого транспортного средства, вред, причиненный жизни и здоровью водителя и пассажиров, покрытие ущерба, причиненного багажу и другим предметам, находящихся в салоне автомобиля.

Страхование багажа не распространяется на антикварные и уникальные предметы, изделия из драгоценных металлов, драгоценных и полудрагоценных и поделочных камней, предметы религиозного характера, коллекции, картины, рукописи, денежные знаки, ценные бумаги, документы и фотоснимки, а также на предметы, не принадлежащие страхователю и членам его семьи либо предназначенные для продажи в связи с занятием индивидуальной предпринимательской деятельностью.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств производится в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Страхование гражданской ответственности для иностранных граждан России, согласно постановлению МИД РФ, является обязательным. Страхованию подлежит риск ущерба, который может быть причинен при использовании транспортного средства, а именно ущерб, причиненный страхователем, жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в результате аварии.

 Объектом страхования от несчастных случаев водителя и пассажиров (или страхование мест) – является имущественный интерес по поводу любого из них, и такое страхование может быть заключено по системе мест или по паушальной системе, причем в первом случае страховая сумма устанавливается для каждого места в автомашине, а во втором – для всего средства транспорта.

Страховое возмещение подлежит выплате, если в результате страхового случая наступает длительная (свыше 4 месяцев) или постоянная утрата трудоспособности либо смерть застрахованного лица. Дополнительно могут быть приняты на страхование риски временной общей нетрудоспособности, являющейся результатом дорожно-транспортного происшествия, и медицинские расходы, связанные с восстановлением здоровья [38, С.12].

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств получило самое широкое распространение почти во всех цивилизованных странах и является обязательным, так как эта форма страхования полностью обеспечивает возмещение вреда потерпевшим.

 В Российской Федерации такое страхование проводилось в добровольном порядке (за исключением осуществления грузовых перевозок за границу по внешнеторговым связям) и объектом его выступала ответственность страхователя по закону перед третьими лицами, которым может быть причинен вред (ущерб) в случае несчастного случая или профессиональной ошибки (без злонамеренного умысла или нарушения правил дорожного движения).

В Республике Казахстан обязательное страхование введено с 1997 года в соответствии с Законом РК «О транспорте». Условия и порядок проведения страхования были установлены Постановлением Правительства Республики Казахстан от 31 октября 1996 г. № 1319 «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств». В настоящее время действует Закон Республики Казахстан от 1 июля 2003 г. № 446-2 «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств».

Исходя из конституционного принципа презумпции невиновности, все граждане считаются честными и порядочными, пока не доказано обратное. Основная концепция Закона заключается в том, что все водители – нарушители Правил дорожного движения. Поэтому обязательно должны будут в кого-нибудь врезаться. То есть авторы данного нормативного акта, заранее проповедуют принцип презумпции виновности [52, С.2].

В Конституционный Суд Российской Федерации поступило несколько заявлений с просьбой разобраться, насколько ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" соответствуют Конституции Российской Федерации.

По мнению заявителей, обязанность по страхованию риска гражданской ответственности владельцев транспортных средств ограничивает сразу несколько основных конституционных прав: владеть, пользоваться и распоряжаться имуществом, а также свободно использовать имущество для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. Они считают, что эта обязанность противоречит целому ряду статей Конституции Российской Федерации: 2, 8 (ч.1), 18, 19, 27 (ч.1), 34 (ч.1), 35 (ч.1 и 2), 45 (ч.1), 55 (ч.2 и 3), 56 (ч.3) и 57.

Так, Государственное Собрание - Эл Курултай Республики Алтай пришло к выводу, что без этого закона вообще можно было бы обойтись: споры о возмещении вреда, причиненного транспортным средством как источником повышенной опасности, регулируются дополнительно и общими нормами о возмещении вреда, и специальными статьями Гражданского кодекса РФ - 1079 и 1083.

Однако Конституционный Суд РФ подчеркнул, что закрепление в ГК РФ ответственности владельцев транспортных средств еще не гарантирует возмещение вреда, а гарантом защиты прав потерпевших выступает институт страхования риска гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Возлагая на владельцев транспортных средств обязанность страховать риск своей гражданской ответственности в пользу лиц, которым может быть причинен вред, и, закрепляя при этом возможность во всех случаях, независимо от материального положения причинителя вреда, обеспечить потерпевшему возмещение в пределах, установленных законом, федеральный законодатель реализует одну из функций Российской Федерации как социального правового государства.

Руководствуясь этим, Конституционный Суд пришел к выводу: принцип обязательного страхования гражданской ответственности не противоречит требованиям равноправия и справедливости (ст. 6, ст. 19 Конституции Российской Федерации) и не рассматривается как несоразмерное ограничение конституционных прав граждан [11, С.4].

При данном виде страхования заранее определены только страхователь (владелец средства транспорта) и страховщик (страховая организация), которые, вступая во взаимоотношения, создают за счет платежей (страховых взносов) страхователей специальный страховой фонд для расчетов с потерпевшими. Но при этом заранее не могут быть установлены ни страховая сумма, ни застрахованное лицо или имущество. Все выявляется лишь при наступлении страхового случая, причем размер ущерба определяется исходя из фактической величины причиненного вреда по согласованию сторон (страховщика и потерпевшего) или в соответствии с решением суда.

Основными принципами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, согласно закону, являются:

* + 1. гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных Федеральным законом;
		2. всеобщность и обязательность страхования владельцев транспортных средств;
		3. недопустимость использования на территории РФ транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;
		4. экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

**2.2 Элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Для полного понимания особенностей обязательств по страхованию ответственности за причинение вреда рассмотрим их через призму правоотношений при страховании ответственности.

Из теории права известно, что правоотношение это совокупность общественных отношений, урегулированных нормами права.

Традиционно правоотношение состоит из трех элементов: субъекта, объекта и содержания – совокупности прав и обязанностей сторон. Но в силу многогранности страхового правоотношения выделяют еще и следующие элементы: страховой интерес, страховой риск, страховой случай, страховая премия, страховая сумма, страховая выплата и срок, на который заключается договор страхования. Все эти элементы в равной мере относятся и к страхованию ответственности, но с определенными особенностями присущими данному виду страхования.

В страховании гражданской ответственности присутствуют три субъекта: страховщик, страхователь и выгодоприобретатель. Сторонами договора выступают страхователь и страховщик. К страхователю никаких особых требований не предъявляются в отличие от страховщика. Страхователями средств транспорта могут являться граждане РФ, а также постоянно проживающие иностранцы и лица без гражданства. При этом страхователем автотранспортного средства может выступать лицо, достигшее восемнадцатилетнего возраста. Транспортное средство может быть принято на страхование, если оно принадлежит страхователю на основе права собственности, либо взято им в аренду, либо страхователь пользуется транспортным средством на иных законных основаниях, в том числе на основе правомерно оформленной доверенности на право пользования (распоряжения) данным транспортным средством.

Перечисленные основания являются доказательством правомочности страхового интереса страхователя при заключении договора страхования транспортного средства. Перечисленные имущественные интересы могут быть застрахованы одновременно всеми указанными выше лицами, эксплуатирующими данное транспортное средство, поскольку имеют одинаковый правовой страховой интерес, связанный с эксплуатацией транспортного средства. Однако страховая выплата может быть произведена только лицу, заключившему договор страхования.

В Республике Казахстан, в отличие от Российской Федерации, законодательством не урегулирован вопрос страховой выплаты пострадавшим лицам, управляющим транспортом по доверенности. Страховая компания обязана возмещать вред, нанесенный имуществу третьих лиц, т.е. потерпевшему. И потерпевшим признается собственник поврежденного имущества.

 Но практика такова, что в большинстве случаев при покупке машины не происходит переоформления автотранспорта, а новые владельцы управляют им по доверенности, имеют доверенность на его снятие с учета и куплю-продажу. Но эти документы не устанавливают право собственности на транспортное средство. Страховые компании имеют полное право производить выплату только собственнику транспортного средства – лицу, указанному в свидетельстве о регистрации, но ни как не лицам, имеющим доверенность на право его купли-продажи.

Такая практика по регистрации автотранспорта и выплат по страховым случаям ненормальна. Но компании во избежание социального бума осуществляют страховые выплаты на основании доверенности на куплю-продажу. Поэтому было принято решение ввести уточняющее понятие в закон о том, что выплаты будут производиться только собственникам автотранспорта. Это решит сразу три проблемы: страховщиков – они будут осуществлять выплаты только собственникам поврежденного имущества; органов дорожной полиции – по определению фактического собственника; налоговых органов – по неплательщикам налога. Можно предположить, что это вызовет недовольство владельцев авто. Однако на объеме страховых выплат это никак не скажется: машины как бились, так и будут биться [18, С.11].

Транспортное средство для целей страхования - это устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. К транспортным средствам также отнесен «прицеп (полуприцеп и прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем для движения в составе с механическим транспортным средством».

Обязанность по страхованию гражданской ответственности распространяется на владельцев всех используемых на территории России транспортных средств, за некоторыми исключениями. Эта обязанность не распространяется на владельцев:

* транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых составляет не более 20 км/ч;
* транспортных средств, на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения российского законодательства о допуске транспортных средств к участию в дорожном движении на территории России;
* транспортных средств Вооруженных сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, в которых предусмотрена военная служба, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных транспортных средств, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов;
* транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких транспортных средств застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, участником которых является Российская Федерация.

По законодательству Республики Казахстан обязательному страхованию подлежит гражданско-правовая ответственность владельцев легковых, грузовых автомобилей, автобусов, микроавтобусов и транспортных средств, построенных на их базе, мототранспорта и прицепов (полуприцепов) к ним, зарегистрированных (подлежащих государственной регистрации) в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел или временно въехавших (ввезенных) на территорию Республики Казахстан, а также трамваев и троллейбусов (п.1 ст. 5 Закона РК "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств»).

Страховать транспортные средства обязаны их владельцы за свой счет. Вместе с тем не являются владельцами лица, которые управляют транспортным средством в силу исполнения своих трудовых обязанностей, а также на основании гражданско-правового договора с владельцем.

Кроме того, согласно п.4 ст. 4 Закона обязанность по страхованию не распространяется на того владельца транспортного средства, риск ответственности которого застрахован иным лицом (страхователем). К примеру, если собственник автомобиля выдал доверенность на управление другому лицу, формально и собственник, и это другое лицо являются владельцами. В такой ситуации, если собственник застраховал ответственность, гражданин, управляющий автомобилем по доверенности, уже не должен получать полис. И соответственно наоборот.

Когда у одного транспортного средства несколько владельцев, они своим соглашением могут определить, кому из них целесообразно стать страхователем. Более сложный вопрос: сколько договоров обязательного страхования должен заключить (и сколько полисов должен иметь) владелец нескольких транспортных средств, если он управляет всеми ими сам? В настоящее время среди специалистов страхового дела превалирует точка зрения, согласно которой такой владелец должен покупать отдельный полис на каждое транспортное средство. Однако подобный подход не является бесспорным, так как здесь при таком подходе обязательное страхование приобретает признаки своеобразного «налога на собственность», поскольку гражданская ответственность не может быть кратной числу транспортных средств, находящихся в собственности, так как владелец в каждый конкретный момент может управлять лишь одним таким средством [35, С.3].

Гражданин С. Шевцов в своем обращении в Конституционный суд оспаривает конституционность обязанности по страхованию гражданской ответственности за каждое транспортное средство в отдельности.

Однако, по мнению Конституционного Суда, это «не означает умножение бремени содержания имущества, поскольку риск ответственности связывается законодателем не только с владельцем транспортного средства, но и с владением и пользованием каждым транспортным средством как самостоятельным источником повышенной опасности, обладающим собственными техническими характеристиками и отличающимся от других транспортных средств, что влияет на вероятность наступления страхового случая» [11, С.5].

В Республике Казахстан в соответствии с п.4 ст. 10 Закона РК «Об обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» договоры обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств подразделяются на стандартные и комплексные.

По стандартному договору может быть застрахована гражданско-правовая ответственность одного или нескольких владельцев транспортного средства (ст. 11 Закона РК). По комплексному договору может быть застрахована гражданско-правовая ответственность физического лица, являющегося владельцем двух или более единиц транспортных средств (ст. 12 закона РК).

Для проведения страхования гражданской ответственности страховщику необходима лицензия на каждый вид страхования, который он осуществляет. Условиями лицензирования страховой деятельности на территории РФ для получения лицензии предусматривается минимальная величина оплаченного уставного капитала или иных собственных средств, которая различается в зависимости от вида страхования гражданской ответственности, которым планирует заниматься организация. Страховая организация, уже действующая на страховом рынке, при обращении за получением лицензии для осуществления нового вида деятельности должна отвечать требованиям платежеспособности.

В соответствии с ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», который вступил в силу с 1 июля 2003 г., к страховщику предъявляются дополнительные требования. Страховщик должен иметь в каждом субъекте РФ своего представителя, уполномоченного на рассмотрение требований потерпевших и на осуществление страховых выплат (п.1 ст. 21 Закона).

Также страховщик должен иметь не менее чем двухлетний опыт осуществления операций по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (п.3 ст. 21 Закона), страховщики и их представители должны располагаться в приспособленных для выполнения своих функций помещениях (абз.2 п.3 ст. 21 Закона), а также страховщик должен быть членом профессионального объединения страховщиков (п.2 ст. 21 Закона). По мнению группы депутатов Государственной Думы Федерального Собрания РФ, тем самым владельцы транспортных средств лишаются права выбора страховой компании, а страховые организации ставятся в неравные условия.

Однако Конституционный Суд считает, что это обстоятельство не является несоразмерным ограничением права каждого на объединение и не противоречит Конституции РФ.

Рассматривая особенности страхования гражданской ответственности, необходимо отметить, что на стадии исполнения обязательств страховщик как бы замещает собой страхователя – причинителя вреда. Однако, не все положения главы 59 ГК РФ, регулирующей возмещение вреда, можно отнести к страховщику.

Ответственность за причинение вреда продолжает нести страхователь. На страховщика также не переходит обязанность возмещения вреда, он лишь выполняет свои обязанности по договору страхования ответственности, – оказывает финансовую услугу страхователю.

Для подтверждения вышесказанного приведем положение, закрепленное ст. 1072 ГК РФ, согласно которой, лицо, застраховавшее свою ответственность в пользу потерпевшего, в случае, когда страхового возмещения недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, компенсирует разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

На наш взгляд, в этом случае речь идет все–таки не о субсидиарной, а об основной ответственности страхователя – причинителя вреда, за которого частично этот вред был компенсирован страховой компанией, выполнившей свои обязанности перед страхователем, но не перед потерпевшим.

При причинении вреда в результате совершения дорожно-транспортного происшествия разницу между фактическим размером ущерба и суммы страховой выплаты возмещается за счет средств самого причинителя вреда, так как ответственность страховщика перед страхователем ограниченна страховой суммой.

Также по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств ответственность страховщика перед страхователем ограниченна Правилами об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденные постановлением Правительства РФ от от 7 мая 2003. N 263.

Профессиональное объединение страховщиков является некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования. Впервые российским законодательством создана организация страховщиков, одними из полномочий которой являются разработка и установление правил профессиональной деятельности, и контроль за их соблюдением. Это объединение страховщиков разрабатывает санкции и иные меры за нарушение страхового законодательства по отношению к членам профессионального объединения, их должностным лицам и работникам. Тем самым контроль за страховыми организациями осуществляют не только органы государственного страхового надзора, но и сами страховщики, которые заинтересованы в добросовестной конкуренции на страховом рынке, в отсутствии мошенничества в страховых отношениях [54, С.42].

8 августа 2002 года был учрежден Российский союз автостраховщиков, сокращенно именуемый РСА, который и был зарегистрирован 14 октября 2002 года в качестве профессионального объединения страховщиков. Соответственно, профессиональное объединение было создано в форме союза [11, С.7].

В Республике Казахстан юридическое лицо, зарегистрированное в качестве страховой организации, до получения лицензии на право осуществления обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств обязано стать участником Фонда гарантирования страховых выплат в порядке, определенном Законом РК о создании и деятельности указанного Фонда (п.1 ст. 8 Закона РК от 01.07.2003 г. № 446-2 «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств»). Также страховщик обязан ежеквартально публиковать свою финансовую отчетность на государственном и русском языках не менее чем в двух периодических печатных изданиях, распространяемых на всей территории Республики Казахстан (п.2 ст. 8 Закона РК). В Российской Федерации же Министерство финансов России ежегодно должно представлять отчет о ходе реализации ОСАГО к 15 июля 2006 [57, С.2].

Помимо сторон договора в обязательстве по страхованию гражданской ответственности участвует выгодоприобретатель. Договор страхования ответственности за причинение вреда считается заключенным в пользу выгодоприобретателя иного, чем страхователь, даже тогда когда в договоре сказано, что он заключен в пользу страхователя или иного лица, ответственного за причинение вреда, либо не указано в чью пользу он заключен. При страховании деликтной ответственности выгодоприобретатель станет известным только при наступлении страхового случая.

Выгодоприобретатель – это потерпевшее физическое или юридическое лицо, в пользу которого заключен договор страхования, которому может быть причинен вред страхователем в результате использования транспортного средства, и который имеет право на предъявление претензий к страхователю о возмещении причиненного ему вреда.

Потерпевшие должны быть отнесены к числу субъектов обязательного страхования, хотя формально в договоре не участвуют. Договоры обязательного страхования гражданской ответственности являются разновидностью договоров в пользу третьих лиц, а именно потерпевших при ДТП. Потерпевшим Закон признает любое лицо, жизни, здоровью или имуществу которого нанесен вред при использовании транспортного средства. Потерпевшими могут быть как физические лица (по всем видам вреда) так и юридические лица (но лишь в части материального ущерба) [36, С.1].

В Законе лишь вскользь говорится о контроле за работой по реализации нового федерального закона со стороны работников ГИБДД МВД РФ. Между тем роль этих органов исключительно велика. Практика проведения страхования в Молдавии, Украине, Казахстане, Белоруссии подтверждает это. Но взаимоотношения с органами МВД следует строить с использованием экономических отношений [66, С.49]. Уже сегодня Российский союз автостраховщиков выделяет значительные средства фонду ГИБДД на цели повышения безопасности движения [44, С.39].

Объект страхования является существенным условием договора ОСАГО (п.1 ст. 942 ГК РФ). В данном случае это имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства (страхователя) по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации (п.1 ст. 6 Закона).

По мнению Заморина А., автомобилиста более чем с 40-летним стажем доктора технических наук, в Законе нет ясности в том, что именно страхуется. Так, согласно ст.6 п.1, «объектом обязательного страхования являются «имущественные интересы», возникающие вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства». Кто потерпевшие и чье транспортное средство имеется в виду (в ДТП страдают обе стороны), закон не поясняет. Остается предположить, что страхуется некоторый (виртуальный) объект, которому может быть нанесен потенциальный ущерб. Однако в ст.9 п.1 утверждается обратное: «Базовые ставки страховых тарифов устанавливаются в зависимости от технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств, существенно влияющих на вероятность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда». Здесь уже имеется в виду субъект (источник) вероятного ущерба. Какие именно характеристики и особенности и как они могут быть оценены, закон не проясняет и этим дает основания для различных домыслов. Естественно возникают вопросы о том, каким образом совмещаются эти взаимно противоречивые статьи [39, С.1].

Также следует отметить, что определение объекта страхования, данное в п.1 ст. 6 Закона, применяется только к той части отношений, урегулированных Законом, которые носят стандартный характер и оформляются договорами страхования.

Однако Закон регулирует и другой вид страховых отношений – компенсационные выплаты, описанные в главе 3 Закона. Отношения, связанные с данными выплатами, также являются страховыми, однако с помощью таких выплат осуществляется лишь защита интересов потерпевших, а не причинителей вреда [63, С.35].

Страховой интерес – это основанный на законе, ином правовом акте или договоре объективно обусловленный интерес страхователя (выгодоприобретателя) стать участником договора страхования. Эта позиция состоит, прежде всего, в обладании тем благом, которое лицо желает защитить при помощи страхования, - имуществом, жизнью, здоровьем, телесной неприкосновенностью и т.д. При обязательном страховании это желание страхователя может и отсутствовать, но его интерес от этого не пропадает [27, С.577].

В.И. Серебровский выделяет два подхода к этой проблеме.

Первый – это то, что страхового интереса в этом страховании нет, а его роль играет обязанность возмещения вреда, в силу которой, страхователь может понести имущественный ущерб. Но эта позиция недостаточно обоснована, исходя из общего принципа обязательственного права - нет права без интереса и из того, что интерес, в качестве основного элемента включен законодателем в страховое обязательство. Поэтому второй подход представляется наиболее правильным: цель страхования гражданской ответственности – сохранить имущество страхователя, и, следовательно, его интерес заключается в обладании имуществом. Поэтому можно сказать, что страховой интерес – в возмещении убытков, понесенных страхователем в порядке гражданской ответственности, которое может сохранить имущество страхователя [58, С.37].

Поскольку в договоре присутствует и выгодоприобретатель, то необходимо определить и его интерес. Выгодоприобретатель в договоре страхования является потерпевшим в деликтном правоотношении, следовательно, интерес потерпевшего заключается в восстановлении его имущественной сферы, понесшей ущерб, за который отвечает страхователь.

Страхование носит рисковый характер. Статья 9 п.1 Закона «Об организации страхового дела в РФ» понимает под *страховым риском* предполагаемое событие, на случай наступления, которого производится страхование.

Для того чтобы событие могло быть рассмотрено в качестве страхового риска, необходимо, чтобы оно обладало двумя свойствами: случайностью и вероятностью наступления. Риск не должен быть, с одной стороны, неизбежным, а с другой – невозможным. В противном случае страхование потеряет свой рисковый характер.

Страховым риском по обязательному страхованию является наступление гражданской (имущественной) ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации (п.2 ст. 6 Закона). Данную формулировку страхового риска следовало бы несколько уточнить. Наступление гражданской ответственности – это все же не страховой риск, а страховой случай. Под риском же следует понимать возможное наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства [63, С.35].

Интересным является определение страхового риска в типовых правилах [17, С.1] страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденных Всероссийским союзом страховщиков: «страховым риском является возможное причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате события, предусмотренного в договоре страхования». Эта формулировка, конечно, неверна, поскольку вред может быть причинен, а ответственность за его причинение не наступает (гл. 59 ГК РФ) [63, С.35].

Пункт 2 ст. 6 Закона содержит исключения – те обстоятельства, с которыми гражданское законодательство хотя и связывает возникновение гражданской ответственности (обязательства), но которые не обуславливают наличие страхового риска по обязательному страхованию. А именно:

* причинение вреда при использовании иного транспортного средства, чем то, которое указано в договоре страхования;
* причинение морального вреда или возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды;
* причинение вреда при использовании транспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
* загрязнение окружающей природной среды;
* причинение вреда воздействием перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования;
* причинение вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;
* обязанность по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;
* причинение водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому ими грузу, установленному на них оборудованию;
* причинение вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке, а также при движении транспортного средства по внутренней территории организации;
* повреждение или уничтожение антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;
* обязанность владельца транспортного средства возместить вред в части, превышающей размер ответственности, предусмотренный правилами главы 59 ГК РФ (в случае, если более высокий размер ответственности установлен федеральным законом или договором.

Указанные в настоящем пункте риски также можно застраховать, но на добровольных началах. В этом случае применению подлежит не комментируемый Закон, а гл. 48 ГК РФ и Закон РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации".

Что касается п. б п.2 ст. 6 Закона, то на сегодняшний день данные вопросы являются наиболее спорными и вызывающими постоянные разногласия между потерпевшими и страховщиками. Хотелось бы рассмотреть эти проблемы поближе.

Первая проблема заключается в том, что на практике страховщики отказывают потерпевшим, у которых в результате ДТП было повреждено здоровье, в выплате утраченного ими заработка (дохода) за время временной нетрудоспособности. Свой отказ страховщики мотивируют тем, что согласно ст. 6 Закона, к страховому риску по обязательному страхованию не относится возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды.

Необходимо уточнить, что когда речь идет об ответственности за причинение вреда, неполученный потерпевшим заработок (доход) должен рассматриваться не как доход, который потерпевший не получил вследствие несчастного случая, а как материальное выражение убытка, связанного с повреждением его нематериальных прав - жизни, здоровья и права на труд.

Возмещение утраченного заработка за время временной нетрудоспособности или в результате стойкой ее утраты является материальным возмещением утраченного здоровья, а также права на труд, которое является производным от первого. Устанавливая исключения по страховым рискам, законодатель имел в виду случаи возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды, возникающие в связи с невозможностью использования имущества (автомобиля).

Пунктом 49 Правил установлена обязанность страховщиков, при заявлении потерпевшим требования о возмещении вреда здоровью в том числе, возмещать утраченный потерпевшим заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь на день причинения ему вреда.

Согласно ст. 1 Закона договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств заключается в порядке и на условиях, предусмотренных Законом, и является публичным договором. Правила, условиям которых он должен соответствовать, устанавливаются Правительством РФ (ст. 5 Закона и п. 4 ст. 426 ГК РФ). Следовательно, страховщики обязаны включать условия о возмещении потерпевшим утраченного заработка (дохода) в качестве одного из условий договора.

В силу ст. 421 ГК РФ условия договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами (ст. 422 ГК РФ).

Следовательно, страховщики обязаны возместить потерпевшему причиненный в результате страхового случая вред его жизни и здоровью, в том числе и утраченный заработок (доход), который он имел либо определенно мог иметь на день причинения ему вреда [29, С.4].

В состав второй проблемы входят следующие вопросы:

* соотношение упущенной выгоды и утраты товарной стоимости поврежденного транспортного средства потерпевшего;
* субъект возмещения утраты товарной стоимости поврежденного в результате ДТП транспортного средства потерпевшего.

Такой термин, как утрата товарной стоимости (далее – УТС) поврежденного в результате ДТП транспортного средства, в Законе не упоминается.

Закрепление подобного положения на уровне закона однозначно свидетельствует о том, что нормативно-правовые акты в области регулирования ОСАГО разрабатывались и принимались в ситуации «оторванности» от практических реалий, где УТС имущества – это неизбежное следствие его повреждения, которая также должна быть возмещена в рамках возникшей внедоговорной ответственности причинителя вреда.

Тем не менее, вскрывшийся пробел в правовом регулировании ОСАГО относительно определения субъекта возмещения УТС в пользу потерпевшего различно трактовался в комментариях юристов и в противоречивых обзорах судебной практики.

Так, страховые компании, возмещая потерпевшему причиненный в результате ДТП вред в виде стоимости ремонтно-восстановительных работ, отказывают ему в компенсации УТС, ссылаясь на упомянутый выше п. 2 ст. 6 Закона.

Потерпевшие, полагая, что компенсация УТС – это гарантированная законом обязанность страховой компании виновника ДТП (непосредственного причинителя вреда), подают иски с требованиями в отношении страховых компаний.

В порядке дачи разъяснений в связи с ростом числа поступающих запросов от страхователей и страховых организаций Федеральной службой страхового надзора в Письме от 26 июня 2004 г. было сообщено, что возмещение УТС поврежденного транспортного средства Правилами обязательного страхования не предусмотрено [13, С.45].

В соответствии с п. 2 ст. 15 Гражданского кодек­са РФ под реальным ущербом понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нару­шенного права.

При этом согласно п. 64 Правил обязательного страхования в восстановительные расходы, необхо­димые для приведения имущества потерпевшего в состояние, в котором оно находилось до наступле­ния страхового случая, включаются: расходы на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления); расходы на оплату работ по ремонту.

Перечень расходов, включаемых в восстанови­тельные работы и определенных законом, носит ис­черпывающий характер.

Таким образом, специальными нормативно-правовыми актами, регламентирующими отноше­ния в сфере обязательного страхования гражданс­кой ответственности владельцев транспортных средств, установлено, что в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств страховой организацией возмещается реальный ущерб, который складывает­ся из расходов на материалы и запасные части, не­обходимые для ремонта (восстановления), и расхо­дов на оплату работ по ремонту.

Утрата товарной стоимости поврежденного в результате ДТП автомобиля потерпевшего не вхо­дит в состав реального ущерба и, на наш взгляд, представляет собой категорию упущенной выгоды по следующим правовым основаниям.

Согласно п. 2 ст. 15 Гражданского кодекса РФ упущенная выгода — это неполученные доходы, ко­торые лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено.

Теоретически и практически получить доход в виде товарной стоимости возможно только при од­ном условии — выставлении транспортного сред­ства на продажу либо ином его отчуждении с целью получения выгоды (дохода) от такого отчуждения.

В связи с этим утрата товарной стоимости пред­ставляет собой возможные потери в продажной сто­имости транспортного средства, о чем свидетель­ствует само определение товарногохарактера утра­ты стоимости транспортного средства.

Имущество (транспортное средство) переходит в разряд товара в том случае, если его законный вла­делец совершает оферту (предложение по заключе­нию договора, в частности, по отчуждению транс­портного средства с целью получения материаль­ной выгоды).

Исключительно при таких обстоятельствах (от­чуждение с целью получения выгоды) владелец по­врежденного автомобиля (независимо от того, про­водились ли ремонтно-восстановительные работы транспортного средства либо нет) ощутит материальные потери, которые выразятся в получении от приобретателя не­полной стоимости автомобиля, т.е. за вычетом сум­мы, на которую автомобиль был снижен в цене в ре­зультате полученных повреждений. Данная сумма относится к категории упущенной выгоды в смысле ст. 15 Гражданского кодекса РФ.

Следовательно, утрата товарной стоимости по­врежденного транспортного средства не относима к категории реального ущерба, т.к., осуществляя ремонтно-восстановительный ремонт своего автомобиля, его владелец фактически данных расходов не несет.

Страховая организация в рамках обязательного страхования гражданской ответственности возме­щает потерпевшему реальный ущерб, но не компен­сирует убытки в полном объеме. В силу прямого указания закона в соответствии с п. 1 ст. 1064 Граж­данского кодекса РФ вред, причиненный имуще­ству гражданина, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред.

На этом основании та часть убытков потерпев­шего, связанная с причинением его транспортному средству повреждений, которая не покрывается страховой организацией по договору страхования гражданской ответственности владельцев транс­портных средств, возмещается за счет самого причинителя вреда.

Таким образом, утрата товарной стоимости не может быть отнесена к восстановительным расхо­дам, так как в противном случае будет иметь место прямое нарушение специального законодательства в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [55, С.28].

Понятие страхового случая весьма важно, т.к. лишь с его наступлением происходит реализация страхового правоотношения.

Страховой случай – это фактически наступившее событие, которое предусмотрено законом или договором страхования и влечет возникновение обязанности страховщика произвести страховую выплату (п.2 ст. 9 Закона «Об организации страхового дела»)

В Типовых правилах страховой случай определяется как совершившееся событие, происшедшее в результате эксплуатации страхователем транспортного средства, выразившееся в наступлении ответственности страхователя за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, при котором возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату потерпевшим третьим лицам.

В страховании гражданской ответственности определение понятия страхового случая и момента превращения страхового риска в страховой случай – одна из наиболее сложных проблем. Одни авторы считают, что страховой случай – событие, повлекшее за собой причинение вреда третьим лицам, являющееся или могущие служить основанием для возникновения и предъявления требований третьих лиц о возмещении причиненного им вреда, а также непосредственно связанное с деятельностью страхователя. Другие считают что, страховой случай – установление обязанности в установленном законом порядке по возмещению причиненного ущерба.

Наиболее обосновано мнение о том, что при страховании ответственности, страховым случаем является возложение на страхователя обязанности по возмещению вреда, причиненного третьим лицам. Существует несколько мнений по вопросу о моменте возникновения этой обязанности, а, следовательно, и страхового случая.

Традиционно, страховой случай в страховании гражданской ответственности соотносится или с моментом возникновения обязанности страхователя уплатить третьему лицу причитающуюся сумму, т.е. считается, что страховой случай наступает в момент несчастного случая; или с моментом установления этой обязанности постановлением суда.

Законодатель достаточно четко определяет момент возникновения страхового случая: само событие, предусмотренное законом или договором, с наступлением которого возникает обязанность произвести выплату.

Принятый Закон определяет страховой случай как наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Статья 1 Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не раскрывает понятие страховой суммы. Поэтому оно может быть определено через содержание ст. 7 либо заимствовано из базового Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», согласно которому страховая сумма – это денежная сумма, которая установлена федеральным законом и (или) определена договором страхования и, исходя из которой устанавливаются размер страховой премии (страховых взносов) и размер страховой выплаты при наступлении страхового случая.

Страховая сумма по договору страхования гражданской ответственности устанавливается по соглашению сторон. Хотя она может и не согласовываться, так как определяется в законодательном порядке и лишь воспроизводится в полисе. Пересматривать размер страховой суммы участники страхового договорного обязательства не вправе.

Практика показывает, что данной суммы часто недостаточно для возмещения ущерба потерпевшему. В соответствии со ст.1072 ГК РФ юридическое лицо или гражданин, застраховавшие свою ответственность в пользу потерпевшего, в случае, когда страховое возмещение недостаточно для того, чтобы полностью возместить причиненный вред, возмещают разницу между страховым возмещением и фактическим размером ущерба.

Эту разницу между страховым возмещением по договору обязательного страхования и фактическим размером ущерба могло бы покрыть страховое возмещение по договору добровольного страхования гражданской ответственности. Тем более что п.5 ст.4 Закона предусматривает право владельцев транспортных средств, застраховавших свою ответственность по договору обязательного страхования, дополнительно в добровольной форме осуществлять страхование на случай недостаточности страховой выплаты по обязательному страхованию для полного возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, а также на случай наступления ответственности, не относящейся к страховому риску по обязательному страхованию (п.2 ст.6 Закона) [64, С.1].

Добровольное страхование гражданской ответственности (на какую бы страховую сумму оно ни было заключено) не освобождает владельца транспортного средства от необходимости обязательного страхования своей гражданской ответственности. Добровольное страхование в этом случае носит субсидиарный (дополнительный) характер. Такие договоры целесообразно заключать, чтобы в принципе исключить необходимость компенсации самим владельцем транспортного средства причиненного им вреда в части, не покрываемой обязательным страхованием [32, С.3].

Страховая премия – это плата за страхование, которую страхователь (выгодоприобретатель) обязан уплатить страховщику в порядке в сроки, установленные законом или договором страхования (п.1 ст. 954 ГК РФ). Страховая премия может уплачиваться единовременно или частями (страховыми взносами). В основе расчета величины страховой премии лежат страховые тарифы.

Страховой тариф – это ставка, взимаемая страховщиком с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и характера страхового риска, которая используется для расчета размера страховой премии (п.2 ст. 954 ГК РФ). В соответствии со ст. 1 ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» страховые тарифы – это ценовые ставки, установленные в соответствии с настоящим Федеральным законом, применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования и состоящие из базовых ставок и коэффициентов. Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» содержит несколько иное определение: «Страховые тарифы – ставка страховой премии с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и характера страхового риска» (п.2 ст. 11).

Страховые тарифы по ОСАГО отражают конфликт интересов государства, страховщиков и страхователей. В силу социальной значимости данного вопроса законодатель закрепил основополагающий принцип установления их размера: они (и их предельные уровни) должны быть экономически обоснованны. Экономическая разумность, как установил законодатель, должна быть характерна и для структуры страховых тарифов и порядка их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования [46, С.47].

Не менее важным является и следующее упущение. Как известно, в мировой страховой практике широко используется франшиза. Напомним, что франшиза – это часть убытка, которую страховщик не возмещает. То есть если ущерб меньше франшизы, то клиент не получает ничего, а если больше, то из размера компенсации вычитают оговоренную сумму. Кстати, если в полисе есть условие о франшизе, то он стоит дешевле обычного. И поэтому в большинстве договоров страхования имущества такое условие присутствует [40, С.2]. Она, на наш взгляд, крайне необходима при проведении обязательного страхования автогражданской ответственности. Значительная часть ДТП, зарегистрированных органами ГИБДД составляют сравнительно мелкие аварии, которые, как необременительные для большинства автовладельцев, могли бы остаться на их собственной ответственности, для того, чтобы в следующие годы не платить страховой взнос с учетом повышающего коэффициента [66, С.50].

В начале июля 2005 года Государственная Дума Федерального Собрания РФ в третьем чтении приняла поправки в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Поправки расширили условия компенсационных выплат. Теперь потерпевшим выплачиваются компенсации не только когда страховая выплата не может быть осуществлена вследствие неисполнения причинителем вреда обязанности по страхованию, применение к страховщику процедур банкротства, а также в случае, когда причинитель вреда не известен, но и в случае отзыва у страховых организаций лицензии на осуществление страховой деятельности. Также выплачивать страховку предлагается и за вред, причиненный не только жизни или здоровью, но и имуществу потерпевших в случае отзыва лицензии страховой компании или в случае применения к страховщику процедуры банкротства [7, С.2].

Законом установлено, что иск по требованиям потерпевших об осуществлении компенсационных выплат может быть предъявлен в течение двух лет. Указанный срок определяется с момента наступления страхового случая.

**3 Гражданско-правовая характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

**3.1 Характеристика договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

С вступлением в силу Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало обязательным для всех автовладельцев. Если до 1 июля 2003 г. заключение договора зависело исключительно от собственного усмотрения сторон, то в случае обязательного страхования его заключение императивно и устанавливается законом.

Отношения по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформляются договором. Следует отметить, что новейшее федеральное законодательство, определив правовой статус ОСАГО, внесли ряд новелл, выявив особенности в заключение данного договора. Эти положения требуют осмысления и реального воплощения в систему страхования автогражданской ответственности.

По договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств одна сторона (страховщик) за определенную плату (страховую премию), обязуется возместить ущерб, причиненный другой стороной, страхователем, третьим лицам.

Всероссийский Союз Страховщиков дает другое понятие договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором страховую плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), убытка, возникшего вследствие причинения вреда его жизни, здоровью или его имуществу (выплатить страховое возмещение) в пределах определенной договором страхования страховой суммы (лимита страхового возмещения), а также компенсировать страхователю судебные и внесудебные расходы, связанные с наступлением его ответственности за причинение вреда третьим лицам [17, С.1].

Закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" так определяет договор страхования. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – договор, по которому 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 в договоре суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на условиях, которые предусмотрены Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», и является публичным.

Правительство РФ издает правила обязательного страхования (ст. 5 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"), которые регламентируют типовые условия заключения договора обязательного страхования.

По мнению Конституционного Суда, передача полномочий по установлению условий и порядка осуществления обязательного страхования федеральным законодателем Правительству РФ само по себе не противоречит Конституции РФ, если основано на конституционных принципах разделения властей и недопустимости ограничения прав и свобод человека и гражданина актами ниже уровня федерального закона. Однако в данном случае федеральный законодатель, не закрепив критерии определения условий договора обязательного страхования и тем самым оставив это на усмотрение Правительства РФ, допустил возможность произвольного толкования их объема и содержания, а значит - ограничения прав и свобод граждан актом Правительства РФ.

В результате неопределенности регулирования искажается цель ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" как направленного на повышенную защиту прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами и нарушается принцип соразмерности этой цели избранному механизму защиты прав потерпевших.

В итоге Конституционный Суд решил признать статью 5 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" в части, допускающей произвольное определение Правительством Российской Федерации условий договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, не соответствующей Конституции Российской Федерации, ее статьям 19 и 45 (часть 1).

Признание статьи 5 Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" в указанной части противоречащей Конституции Российской Федерации не предполагает утрату юридической силы принятыми в соответствии с данной статьей нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации и заключенными в соответствии с ними договорами обязательного страхования, что не освобождает Правительство Российской Федерации от необходимости устранить - с учетом настоящего Постановления - положения таких актов, расходящиеся с содержанием и целями названного Федерального закона, а также с принципами повышенной защиты прав потерпевшего на основе упрощенных процедур получения страховых сумм, недопустимости ухудшения положения потерпевшего и снижения установленных этим Федеральным законом гарантий права потерпевшего на возмещение причиненного ему вреда при использовании транспортного средства иными лицами [11, С.1].

Итак, только ст. 5 Закона об ОСАГО показалась судьям Конституционного суда неконституционной: Правительство РФ не имеет права устанавливать правила страхования. Они должны быть четко определены в Законе [30, С.1].

Договор страхования гражданской ответственности обладает всеми признаками присущими договору страхования. Он может быть как реальным, так и консенсуальным. Реальный он тогда, когда вступает в силу с момента уплаты страхователем всей страховой премии или первого страхового взноса. Консенсуальным договор считается, если в самом договоре предусмотрен иной порядок вступления договора в силу.

Договор страхования ответственности владельцев транспортных средств носит срочный характер. Как правило, он заключается сроком на один год, но возможны и более короткие сроки. После вступления в силу Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» у граждан появилась возможность заключить договор страхования с учетом ограниченного использования ими транспортного средства. Ограниченным использованием транспортного средства признается управление им только указанным страхователем и/или сезонное использование транспортного средства (в течение шести и более определенных, указанных в договоре месяцев в календарном году).

 Действие договора ОСАГО продлевается также на 1 год, даже если страхователь пропустит срок уплаты страховой премии, но не более чем на 30 дней (абз. 2 п. 1 Закона).

В случае отказа страхователя от продления срока действия договора обязательного страхования он должен получить от страховщика справку, содержащую сведения о страховании в соответствии с п. 35 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В случае если страхователь не уведомил страховщика в указанный срок об отказе от продления срока действия договора обязательного страхования, договор с данным страховщиком считается продленным. Продление срока действия договора страхования осуществляется путем выдачи страхового полиса обязательного страхования. При продлении срока действия договора обязательного страхования со страховщиком, с которым был заключен предыдущий договор обязательного страхования, подачи заявления о заключении договора обязательного страхования и предоставления страхователем сведений о страховании по ранее заключавшимся договорам обязательного страхования не требуется, если сведения, указанные ранее в заявлении о заключении договора обязательного страхования, не изменились. В случае продления срока действия договора обязательного страхования этот срок указывается в страховом полисе обязательного страхования и начинает действовать с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем окончания срока действия предыдущего договора обязательного страхования (страхового полиса обязательного страхования), кроме договоров, заключаемых на срок менее года.

При продлении срока действия договора обязательного страхования страховая премия уплачивается в соответствии с действующими на момент ее уплаты страховыми тарифами. При определении размера страховой премии в случае продления срока действия договора обязательного страхования страховщик учитывает наличие или отсутствие страховых выплат, произведенных за истекший срок действия договора обязательного страхования.

О своем желании прекратить действие договора следует известить страховщика в письменной форме. В противном случае, если в договоре не предусмотрено прекращение его действия при просрочке уплаты премии, страховщик сможет взыскать со страхователя премию с процентами по ст. 395 ГК РФ [63, С.56].

В случае просрочки страхователем уплаты страховой премии по договору обязательного страхования, срок действия которого был продлен, не более чем на 30 календарных дней и наступления в этот период страхового случая страховщик не освобождается от обязанности произвести страховую выплату.

Под просрочкой уплаты премии в Законе и Правилах понимается невыполнение страхователем обязанности по заключению нового договора ОСАГО по окончании срока действия предыдущего (поскольку в нормативных актах указано, что страховщик выдает полис только после оплаты премии).

Здесь возникает вопрос о правомерности осуществления страховщиком страховой выплаты по новому договору страхования в связи со страховым случаем, произошедшим в период просрочки страхователем уплаты премии менее чем на 30 дней с момента окончания срока действия предыдущего договора и до заключения сторонами нового договора ОСАГО. Как известно, страховой случай должен обладать признаками вероятности и случайности. Если же страхователь оплачивает страховую премию по договору ОСАГО, зная, что событие, подпадающее под определение страхового случая, уже произошло, то такое событие не отвечает указанным признакам, следовательно, оно не может быть признано страховым случаем.

Однако существует мнение, что нормы Закона и Правил, в соответствии с которыми страховщик не освобождается от обязанности произвести выплату при просрочке страхователем уплаты премии не более чем на 30 дней, могут свидетельствовать о законодательном признании страховым случаем события, о наступлении которого до вступления договора в силу известно страхователю и/или страховщику. Но, поскольку данное мнение достаточно спорно, подтвердить или опровергнуть его может только судебная практика[48, С.2].

Так, на фирму был зарегистрирован грузовой автомобиль и оформлено страхование автогражданской ответственности. Договор был заключен на срок с 17 июля 2003 года по 16 июля 2004 года. По вине водителя этой машины 28 июля 2004 года произошло дорожно-транспортное происшествие. В результате другому автомобилю были нанесены повреждения. Однако страховая компания отказалась оплачивать ущерб, сославшись на то, что ДТП произошло после окончания действия договора ОСАГО.

Таким образом, фирме - владельцу грузового автомобиля предстояло оплачивать ремонт за счет собственных средств. Она не согласилась с этим и обратилась в суд. Организация сослалась на статью 10 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Там сказано, что действие продленного договора обязательного страхования не прекращается, если владелец машины опоздал с уплатой взносов на следующий год не более чем на 30 дней. Следовательно, по мнению представителя фирмы, договор страхования был продлен до 15 августа, а значит, он все еще действовал и в момент аварии.

Судьи не согласились с такой трактовкой закона и встали на сторону страховой компании (постановление ФАС Уральского округа от 8 августа 2005 г. по делу N Ф09-2164/05-С3). В своем решении арбитры указали на следующее. В случае просрочки страхователем уплаты страховой премии более чем на 30 календарных дней действие договора обязательного страхования прекращается (п.31 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденных постановлением Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263). Раз до 15 августа страховая премия фирмой так и не была перечислена, полис ОСАГО действовал лишь до 16 июля. И поэтому в день ДТП гражданская ответственность владельца грузового автомобиля застрахована не была [40, С.3].

Обязывание страховщика осуществить страховую выплату при наступлении страхового случая в течение 30 дней с момента окончания срока действия предыдущего договора при неуплате до истечения указанного срока премии противоречит природе договора страхования и нарушает права страховщика. В соответствии с ГК РФ договор страхования является возмездным договором, и осуществление страховщиком выплаты по договору страхования, по которому страхователь не уплатил и не собирается оплачивать премию, является ничем иным как дарением в пользу потерпевшего [48, С.5].

Страховой полис обязательного страхования и специальный знак государственного образца при продлении срока действия договора обязательного страхования выдаются страховщиком страхователю при уплате страхователем страховой премии.

Пункты 2 и 3 статьи 10 Закона содержат исключения из правила п. 1 о годичном сроке действия договора ОСАГО. Во-первых, договор ОСАГО может быть заключен на срок временного использования транспортного средства, зарегистрированного в иностранном государстве, на территории РФ, но не менее чем на 15 дней. И, во-вторых, при приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и тому подобном) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. При этом владелец транспортного средства обязан до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год в соответствии с положениями п. 1 настоящей статьи.

Цель договора состоит в ограждении страхователя от возможного вреда, который в данном случае выражается в умалении имущества страхователя в связи с его обязанностью возместить причиненный им ущерб третьему лицу.

**3.2 Основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

Особенностью заключения договора страхования является обязательная письменная форма, которая должна соблюдаться под угрозой признания договора недействительным [61, С.1] (п.1 ст. 940 ГК РФ).

Гражданским законодательством предусмотрен правовой механизм заключения договора ОСАГО, которое проходит в два этапа. Первый этап - это оформление и подача заявления на страхование. Второй - получение страхового полиса и перечня документов, предусмотренного Правилами ОСАГО.

Большинство пользователей ОСАГО приобретают полис по «естественным» каналам – в офисе компании или через страхового агента. Отметим, что полисы приобретаются и в ГИБДД, хотя, как известно, законодательство запрещает продавать полисы ОСАГО на территории государственных учреждений [62, С.61].

Договор заключается путем составления одного документа подписанного страхователем и страховщиком. В тоже время закон допускает в качестве альтернативы заключение договора с помощью полиса. Договор страхования заключается на основании письменного заявления. По Правилам «Обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» для заключения договора обязательного страхования от страховщика требуется письменное заявление в страховую компанию.

Указанное заявление страхователя по своей правовой природе – обычный вызов на оферту. В свою очередь акцептом – стадией, завершающей заключение договора, служит принятие полиса страхователем. Оно означает согласие страхователя заключить договор страхования на условиях, которые содержатся в полисе.

В соответствии с абз.1 п.3 ст. 15 Закона РФ при заключении договора обязательного страхования страховщик вручает страхователю страховой полис и специальный знак государственного образца. Согласно абз.2 п.3 ст. 15 Закона именно полис удостоверяет осуществление обязательного страхования, то есть подтверждает исполнение владельцем транспортного средства своей обязанности по страхованию ответственности. Здесь законодателем допущена ошибка. Действительно, очевидно, что обязанность владельца транспортного средства может считаться исполненной, а обязательное страхование осуществленным не в момент заключения договора, а с начала действия страхования, обусловленного договором. Конструкция договора страхования, предусмотренная в ст. 957 ГК РФ, допускает, что эти моменты могут не совпадать. Действительно, страхование, обусловленное договором, распространяется на страховые случаи, произошедшие после вступления договора в силу, если иной момент начала действия страхования не предусмотрен в самом договоре (п.2 ст. 957 ГК РФ). Ничто не мешает сторонам заключить договор обязательного страхования, договорившись, что он вступает в силу с момента уплаты премии. В силу абзаца первого п. 3 ст. 15 Закона страховщик уже при заключении договора обязан выдать страхователю полис, который страхователь будет предъявлять инспекторам ГИБДД, подтверждая, что обязанность по страхованию он исполнил. В то же время премию он платить не станет и договор страхования не вступит в силу, то есть страховая защита фактически не будет предоставлена – весь смысл обязательного страхования окажется, таким образом, под вопросом [63, С.54].

Для устранения данной ошибки следует, на наш взгляд, изменить текст абзаца 1 п. 3 ст. 15 Закона, указав, что полис вручается страхователю при начале действия страхования, обусловленного договором.

Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств определяют типовые условия, в соответствии с которыми заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В Республике Казахстан договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств заключается в соответствии с Законом РК «Об обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств». Ответственность за неполноту условий, подлежащих указанию в договоре несет, страховщик. В случае возникновения спора по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств вследствие неполноты отдельных его условий спор решается в пользу страхователя (п. 5 ст. 10 Закона РК). Данное правило не содержится в Законе РФ, так как полноту условий договора определяет Правительство РФ.

В соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» существенные условия договора страхования гражданской ответственности следующие:

* имущественный интерес, являющимся объектом страхования - имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации;
* характер страхового события (страхового риска), на случай наступления которого осуществляется страхование (страхового случая) – причинение в результате дорожно-транспортного происшествия в период действия договора обязательного страхования владельцем транспортного средства жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату;
* размер страховой суммы (лимите страхового возмещения) - страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет 400 тысяч рублей;
* срок действия договора - срок действия договора обязательного страхования составляет один год, за исключением случаев: владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 15 дней; при приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и тому подобном) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. При этом владелец транспортного средства обязан до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год.

Статьей 12.37 КоАП РФ установлена административная ответственность за отсутствие полиса обязательного страхования (что влечет наложение административного штрафа в размере от пяти до восьми минимальных размеров оплаты труда), а также за управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, а равно управление транспортным средством с нарушением предусмотренного данным страховым полисом условия управления этим транспортным средством только указанными в данном страховом полисе водителями (влечет наложение административного штрафа в размере трех минимальных размеров оплаты труда).

В Республике Казахстан в соответствии с п. 3 ст. 13 Закона РК «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств должен быть заключен с момента возникновения у физического или юридического лица права владения транспортным средством, но не позднее десяти рабочих дней с момента государственной регистрации (перерегистрации) данного транспортного средства в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел.

Как видим, нормативными актами установлен срок для исполнения возложенной обязанности.

До наступления указанного срока лицом фактически не совершается никакое правонарушение, так как лицо вправе исполнить возложенную на него обязанность в любой момент. Деяние становится противоправным уже после истечения данного срока.

Между тем, исходя из общих начал привлечения к ответственности повторно в течение срока действия административного взыскания привлечь к ответственности за отсутствие полиса обязательного страхования нельзя.

Лицо, которому назначено наказание за совершение административного правонарушения, считается ему подвергнутым в течение одного года со дня окончания исполнения постановления о назначении административного наказания (ст.4.6. КоАП РФ) (срок погашения данного наказания) [33, С.1].

При заключении договора страхования у сторон возникают взаимные права и обязанности. Рассмотрим их.

 Страховщик обязан вручить страхователю экземпляр договора страхования (полис), правила страхования, ознакомить и разъяснить страхователю содержание этих правил. В случае проведения страхователем мероприятий, уменьшивших риск наступления страхового случая и размер возможного ущерба объекту страхования, страховщик обязан по заявлению страхователя дополнить или изменить договор страхования с учетом этих обстоятельств.

После наступления страхового случая и получения заявления страхователя о его наступлении страховщик обязан принять заявление страхователя к рассмотрению, при необходимости направить запрос в компетентные органы, составить страховой акт и после подачи потерпевшим заявления по вопросу об осуществлении страховой выплаты, произвести расчеты страховых выплат и осуществить сами выплаты.

Страховщик обязуется соблюдать конфиденциальность в отношении всех сведений, как о страхователе, так и о третьем лице – потерпевшим, которые стали ему известны в результате его профессиональной деятельности.

При составлении договора страхования страховщик обязан формулировать четкие, поддающиеся однообразному толкованию положения.

Помимо обязанностей страховщик имеет определенную группу прав. Итак, страховщик вправе: проверять информацию, сообщенную страховщиком, направлять запросы в компетентные органы. Страховщик вправе требовать признания договора недействительным, если после заключения договора установлено, что страхователь сообщил заведомо ложные сведения об известных ему обстоятельствах, имеющих существенное значение и увеличивающее риск наступления страхового случая и размер возможных убытков третьих лиц.

Страховщик вправе принимать такие меры, которые он считает необходимыми для сокращения убытков. Он вправе взять на себя с письменного распоряжения страхователя защиту его прав и ведение дел по урегулированию убытков.

При уведомлении об обстоятельствах, влекущих увеличение страхового риска, страховщик вправе потребовать изменения условий договора или уплаты дополнительной страховой премии соразмерно увеличению риска. Если страхователь возражает против изменения условий договора или доплаты страховой премии, страховщик вправе потребовать расторжения договора страхования.

Страховщик также вправе отказать в страховой выплате, если невыполнение страхователем своих обязанностей повлекло невозможность исполнения страховщиком своих обязательств в соответствии с договором страхования.

Страховщики накопили большой опыт в области реализации Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», освоили новые технологии работы с массовым клиентом, создали сети дистрибуции и урегулирования убытков, обслуживания клиента.

В то же самое время опыт ОСАГО обнажил и многие проблемы, включая такую серьезную, как непонимание (или недопонимание) рядом страховщиков всей меры своей профессиональной и социальной ответственности (учитывая направленность закона) перед клиентом и обществом, подчас легковесное и невнимательное отношение к страхователю, который густым потоком повалил в страховые компании. Не добавляет уверенности в надежности страховой защиты и банкротство ряда автостраховщиков. Ситуация с автогражданкой сложилась такая, что приходится предпринимать специальные усилия по реабилитации и закона об ОСАГО, и всей страховой отрасли [44, С.50].

Юридическая практика подтверждает, что к выбору страховщика при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) следует подходить осмотрительно. Казалось бы, при единстве тарифов и условий для страхователя не имеет значения, в какой именно страховой компании он застрахует автомобиль - ведь возмещение при наступлении страхового случая все равно будет получать не он, а третье лицо. Тем не менее случаи, с которыми сталкиваются клиенты страховых компаний, свидетельствуют о том, что даже при обязательном страховании немаловажно, какая компания предоставляет страховую защиту, насколько полно, качественно и оперативно она выполняет свои обязательства. Причем влияет качество ее работы на интересы не только потерпевшего - получателя компенсации, но зачастую и самого владельца полиса.

По договору страхования гражданской ответственности страхователь обязан: своевременно уплачивать страховую премию в сроки предусмотренные договором и правилами страхования. Страхователь обязан сообщать страховщику обо всех заключенных и заключаемых договорах страхования в отношении донного объекта страхования.

В обязанность страхователя входит сообщить, при заключении договора контрагенту обо всех обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков от его наступления, если это обстоятельства не известны и не могут быть известны страховщику.

О наступлении страхового случая (дорожно-транспортного происшествия) страхователь обязан незамедлительно сообщить в правоохранительные органы. В срок установленный договором страхования предоставить полную информацию о наступившем страховом случае страховщику. Несвоевременное уведомление страховщика дает ему право отказать страхователю в выплате страхового возмещения. В соответствии с п.45 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств страхователь должен сообщить страховщику о наступившем страховом случае в пяти дневной срок.

В случае наступления страхового случая страхователь не имеет право выплачивать возмещение, признавать частично или полностью требования, предъявленные к нему в связи со страховым случаем, а также принимать на себя какие бы то ни было прямые или косвенные обязательства по урегулированию требований баз согласия страховщика.

Страхователь вправе: ознакомится с правилами страхования, а также заключить договор страхования через своего представителя, имеющего документально подтвержденные полномочия.

Страхователь имеет право платить страховую премию в рассрочку, досрочно расторгнуть договор, а также изменить по согласованию со страховщиком страховую сумму и срок действия договора страхования. Страхователь может по согласованию со страховщиком заменить в договоре страхования лицо, на которое законом может быть возложена гражданская ответственность за причинение вреда (застрахованное лицо). Страхователь имеет право на получение информации о страховщике в соответствии с законодательством, требовать от страховщика выполнение условий договора.

Как и любой другой гражданско-правовой договор, договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств имеет свои основания для прекращения правоотношений.

Договор страхования прекращается в случаях:

* истечения срока его действия;
* исполнения страховщиком обязательства перед страхователем по договору в полном объеме, т.е. возмещение ущерба в размере страховой суммы;
* ликвидации страхователя, являющегося юридическим лицом, или смерти страхователя физического лица, кроме случаев замены страхователя в договоре страхования или его реорганизации.

Договор страхования может быть прекращен до наступления срока, на который он был заключен, если после вступления его в силу, возможность наступления страхового случая отпала, и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай.

Так же возможно досрочное прекращение договора страхования гражданской ответственности по соглашению сторон, если иное не предусмотрено гражданским законодательством или договором.

В случае же с договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств договор досрочно прекращается в случаях (п.33 Правил):

а) смерть гражданина-страхователя, если его права и обязанности по договору обязательного страхования не перешли к другим лицам;

б) ликвидация юридического лица - страхователя;

в) отзыв лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, и (или) ликвидация страховщика;

г) прекращение договора обязательного страхования по инициативе страховщика в связи с неуплатой страхователем страховой премии в установленный срок при продлении срока действия договора обязательного страхования;

д) отказ страхователя от продления договора обязательного страхования со страховщиком, с которым был заключен договор;

е) замена собственника транспортного средства;

ж) полная гибель (утрата) транспортного средства, указанного в страховом полисе обязательного страхования;

з) предоставление страхователем страховщику ложных или неполных данных при заключении договора обязательного страхования, имеющих существенное значение для определения степени страхового риска;

и) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

В случае прекращения действия договора обязательного страхования по одному из оснований, предусмотренных подп. "б", "г", "д", "з", страховая премия по договору обязательного страхования страхователю не возвращается, если иное не предусмотрено в договоре (страховом полисе обязательного страхования). В остальных случаях страховщик возвращает страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора обязательного страхования. Часть страховой премии возвращается страхователю (его законным представителям, наследникам) в течение 14 календарных дней со дня получения страховщиком информации о вышеуказанных случаях или заявления страхователя о прекращении действия договора обязательного страхования (п. 34).

В случае, если договор страхования гражданской ответственности досрочно прекратил свое действие, обязательства страховщика перед потерпевшими третьими лицами по выплате страхового возмещения в отношении страховых событий, которые произошли в течении действия, сохраняется в течение двух лет.

 Обязательства сторон, в случае расторжения договора страхования, считаются прекращенными, с момента заключения соглашения сторон о расторжении договора, если иное не вытекает из заключенного соглашения.

 Договор страхования может быть признан недействительным с момента его заключения по общим основаниям, предусмотренным гражданским законодательством. Также договор признается недействительным, если он ставит страхователя в худшее положение (ст. 22 ГК РФ), по сравнению с тем, которое предусмотрено законодательством РФ.

Одно из существенных отличий сделки страхования от других сделок в том, что ее недействительность почти всегда связана с серьезными финансовыми санкциями. Ведь страховые взносы освобождены от НДС, а страховые выплаты уменьшают налогооблагаемую прибыль. Следовательно, при признании договора страхования недействительным полученные платежи перестают быть страховыми взносами и подлежат включению в налогооблагаемый оборот по НДС, а средства, направленные в резервы и тем более выплаченные в качестве страховых выплат, подлежат включению в налогооблагаемую прибыль. При признании сделки страхования недействительной налоги будут начислены с того момента, когда договор страхования считался вступившим в силу, поскольку в соответствии с п. 1 статьи 167 ГК РФ "недействительная сделка… недействительна с момента ее совершения". Поэтому даже если сам страховщик обнаружил и исправил ошибку, ему все равно придется платить пеню за просрочку уплаты налогов. Если же ошибки обнаружены при налоговой проверке, то кроме пени страховщику грозит крупный штраф [24, С.271].

При признании договора страхования недействительным каждая из сторон обязана возвратить другой все полученное по договору (п. 3 ст. 169 ГК РФ)

**Заключение**

Подводя итог, хотелось бы отметить, что на наш взгляд страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является, социально значимой сферой, важной для государства. Эта важность заключается в том, что в связи с увеличивающимся с каждым годом числом транспортных средств и, как следствие, увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, количество пострадавших в них растет.

Материальные требования к владельцу транспортного средства, который причинил вред, могут быть значительным, а материальное положение причинителя вреда не всегда позволяет возместить причиненные убытки в полном объеме. Отсюда – пострадавший не всегда получает полное возмещение причиненного ему вреда. Виновное лицо, часто само оказывается в затруднительном материальном положении при выплате материального возмещения. Страхование гражданской ответственности позволяет избежать подобных проблем, а обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, позволяет в принудительном порядке обеспечить и защитить интересы, как виновника, так и потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии.

Конечно, ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» остались довольны не все, так как выявился ряд проблем, с которыми пришлось столкнуться потерпевшим и страхователям. Часть проблем можно решить, опираясь на опыт зарубежных государств, другие проблемы требуют выработки новых решений с учетом Российского менталитета.

Исходя из анализа итогов первого этапа введения в действие положений ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также публикаций в печати, можно предложить следующие рекомендации в целях дальнейшего совершенствования указанного закона:

1. предполагается уточнение отдельных формулировок и понятий, влияющих на размер страховой премии, определение круга страхователей и застрахованных, осуществление страховой выплаты;
2. учитывая необходимость использования ОСАГО для повышения безопасности дорожного движения, следует внести в условия страхования возможность предъявления регрессных исков на сумму выплаченного страхового возмещения к дорожным службам (эксплуатационным, ремонтным и т.д.), если авария произошла по их вине, а также к станциям технического обслуживания, службам техосмотра автомобилей, разрешившим эксплуатацию неисправных автомашин;
3. представляется необходимым внести соответствующие поправки в ст. 17 Закона, установив льготные тарифы в форме скидки для некоторых категорий граждан в размере 50% от рассчитанной суммы страховой премии, а также определить порядок формирования средств профессионального объединения страховщиков для финансирования льгот и осуществления мер по контролю за их целевым использованием;
4. ощутима необходимость сократить количество мелких выплат, не имеющих для страхователей серьезного экономического значения, для чего надо включить в закон возможность заключения договора страхования по желанию владельцев транспортного средства с применением франшизы. Это даст возможность снизить сумму страховой премии;
5. разработать и внедрить в практику автотранспортного страхования нормативный документ, регламентирующий взаимоотношения страховщиков и органов ГИБДД МВД РФ, в котором конкретно указать права и обязанности сторон при наступлении страхового случая;
6. Закон должен звучать лаконично: «Страхование транспортного средства обязательно». Все остальное, в том числе и гражданская ответственность, уже детально определено Гражданским кодексом (главы 48 и 59), наработано и апробировано десятилетиями для всех видов страхования, включая порядок определения и выплаты страховых сумм, и ничего нового не нужно изобретать, порождая тем самым дополнительные сложности для автовладельцев и условия для новых злоупотреблений [39, С.2].

**Список использованной литературы**

**Нормативно-правовые акты**

1. Конституция Российской Федерации (принята на всенародном голосовании 12 декабря 1993 г.)// «Российская газета».-1993 г.- N 237.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (части первая, вторая) (с изм. и доп. от 12 февраля 2009г.)// Собрание законодательства Российской Федерации. -1994 г.- N 32-С. 3301.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 22 июля 2008г.)// «Парламентская газета».-2002 г.- N 2-5.
4. Федеральный закон от 24 июня 2008 г. N 94-ФЗ "О внесении изменений в статью 3 Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и статью 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации"// "Российская газета" от 26 июня 2008 г. N 135, "Парламентская газета" от 3 июля 2008 г. N 43-44, в Собрание законодательства Российской Федерации.-2008 г.- N 26-С. 3013
5. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. № 40-15 «Об организации страхового дела в РФ» (с изм. и доп. от 29 ноября 2007 г.) // Российская газета.-1993.-N 541.
6. Федеральный закон РФ от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп. от 24 июня 2008 г.) // Российская газета.-2002.-N 321.
7. Закон РК от 01 июля 2003 г. № 446-2 «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп. от 20 февраля 2009 г.) // Казахстанская правда.-2003.-С. 2.
8. Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 103-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета.-2005.
9. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // Российская газета.-2003.
10. Постановление Правительства от 24 апреля 2003 г. N 238 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств" // Российская газета.-2003.
11. Постановление Правительства от 8 декабря 2005 г. N 739 "Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии" //Российская газета.-2005.-С. 1-7.
12. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 31 мая 2005 г. "По делу о проверке конституционности Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // Российская газета.-2005, Вестник Конституционного суда РФ.- 2005.- № 4
13. Приказ ГТК РФ от 27.05.2004 г. № 615 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Российская газета.-2007.-С. 45.

Письмо Федеральной службы страхового надзора от 23 июня 2004 г. № 02-214-626-01/35 // Страховая деятельность.-2008 г.- № 4.

1. Постановление ФАС Уральского округа от 8 августа 2005 г. по делу N Ф09-2164/05-С3 // Справочная правовая система «Гарант».
2. Решение Верховного суда РФ от 25 ноября 2008 г. № ГКПИ 03-1266 // Бюллетень Верховного суда РФ.-2008.- № 8 (в извлечении).
3. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 11 ноября 2007 года № 16-П // Вестник Конституционного суда РФ.-2007.-№ 6.-С. 1.
4. Типовые (стандартные) правила страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств // Информационный бюллетень Всероссийского Союза страховщиков.-2006.- №7.-С. 11.

**Основная литература**

1. Амерходжаев Г. ГПО доведет до моторного бюро // Казахстанская правда.-2008.- №10.-С.3
2. Бастрыгин С.М. Автострахование и сфера таможенного дела: вопросы компетенции // Современное право.-2008.-№ 3.- С. 2 – 4.
3. Борисов В.Б. Страховая западня // Российская юстиция.-2007.-№ 7. – С. 104 – 108.
4. Васильев Н.М. Международная система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств «Зеленая карта» // Финансы.-2007.- № 1.-С. 96.
5. Веревкин В. Источник повышенной опасности // Казахстанская правда.-2005.- №5.- С. 6.
6. Воблый К.Г. Основы экономии страхования. М.:«Анкил».- 2008.-385с.
7. Гвозденко А.А. Страхование: учебник. М.: Проспект.-2006.-464с.
8. Горбачев А. Новости страхования // Финансы России.-2007.- № 1.-С.83.
9. Гражданское право России: курс лекций. Ч.1. / под ред. О.Н.Садикова.- М.: Юристъ.-2007.-681с.
10. Гражданское право: учебник. Т.1 / под ред. Е.А.Суханова М.: БЕК-2009.-483с.
11. Гражданское право: учебник. Т.1 / под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева М.:ТК Велби.-2008.-352с.
12. Грачева Ю. Выгодные лазейки // эж-Юрист.-2007.- № 31. С.-1.
13. Григорьева Л. Автогражданка: что-то изменится? // Адвокат.-2008.-№8.-С. 1.
14. Громов А. Договор ОСАГО: качество страховых услуг // Финансовая газета. Региональный выпуск.-2006.-№ 30-С. 3.
15. Грудцына Л. К вопросу об условиях и порядке обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Адвокат.-2006.-№ 9.-С. 1-2.
16. Гусева Т. Рисковать или страховать? // эж-Юрист.-2004.-№ 10.-С. 9.
17. Данилин П. Страховка для авто. О новых правилах автострахования // Двойная запись.-2006.-№ 6.-С. 3.
18. Дедиков С. «Автогражданка» - страхование с особенностями // эж-Юрист.-2007.-№ 2.-С. 5.
19. Дедиков С.В. Премия за страдания // Бизнес-адвокат.-2002.-№ 18.-С. 63.
20. Дедиков С.В. Сроки исполнения страхового обязательства // Финансы.-2005.-№ 1.-С. 12.
21. Жук Н.И. Автомобильное страхование. М.: АНКИЛ.-2007.-152с.
22. Заморин А. Лошадиные силы – дойные коровы? // Правда.-2004.-№ 8-С. 2-3.
23. Зубкова Н. Страховку получить непросто // Практическая бухгалтерия.-2005.-№ 10.-С. 460-470.
24. Иоффе О.С. Избранные труды по гражданскому праву. М.-2005.-782с.
25. Кислов В. Страховка для авто. О новых правилах автострахования // Двойная запись.-2003.-№ 6.-С. 39.
26. Коваль А.П. Обязательное автострахование в борьбе с «геноцидом на дорогах» // Финансы. 2004. - № 7, С. 37-39
27. Коваль А.П. Перспективы развития страхования жизни: экономические, социальные и законодательные аспекты // Финансы.-2005.-№ 6.-С. 37.
28. Коломин Е.В. Актуальные проблемы страхования автогражданской ответственности // Финансы.-2004.-№ 4.-С. 47.
29. Комментарий к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный) / под ред. А.Н. Ткача. М.: Юстицинформ.-2005.-С. 203.
30. Копылкова Н.М. Установление размеров страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Право и экономика.-2004.-№ 2.-С. 2-5.
31. Коробицына М. Страховая выплата по продленному договору ОСАГО // Финансовая газета.-2004.-№ 42.-С. 8.
32. Малахова О. Страхование автовладельцев – торможение рынка? // Казахстанская правда.-2005.-С. 11.
33. Мельников В.В. Актуальные проблемы страхования автогражданской ответственности // Финансы.-2006.-№ 4.-С.9.
34. Обзор законопроектов, направленных на изменение (отмену) ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» / Экспертиза подготовлена Фондом развития парламентаризма России.-2006.-С. 2.
35. Ольшанский Л. Не спешите приобретать полис // эж-Юрист.-2003.-№ 23.-С. 4.
36. Осеев Ф. Водители в целом «за», а пешеходам – все равно // Экономика и жизнь.-2006.-№ 7.-42.
37. Павлова Е.В. Механизм правового регулирования защиты гражданских прав потерпевших в ДТП // Юрист.-2004.-№ 9.-28.

Псарева Е.А. Проблемы соотношения утраты товарной стоимости и упущенной выгоды в свете ФЗ об ОСАГО // Юрист.-2006.-№ 1.-С.28-32

1. Пушкарь И. Этот коварный «бонус-малус» // эж-Юрист.-2007.-№ 2.-С.7.
2. Саватюгин А. Система обязательного страхования автогражданской ответственности нуждается в совершенствовании // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях.-2005.-№ 17.- С. 37-41.
3. Серебровский В.И. Страхование. М. 2007.-172с.
4. Страховое право: учебник для вузов / под ред. В.В. Шахова. М.: ЮНИТИ-ДАНА.-2004.-333с.
5. Сургин М. Правозащитники против // Двойная запись.-2003.-№ 6.-С. 1.
6. Тузова Р. Договор страхования // "Российская юстиция".-2007.-№ 12.-С.1.
7. Фатеев А.В. Общественное мнение об ОСАГО // Финансы.-2005.-№ 10.-С. 35, 54-56.
8. Фогельсон Ю. Обзорный комментарий к ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Хозяйство и право.-2006.-№ 10.-С. 1.
9. Шабашов П.И. Страховать без проблем // эж-Юрист. 2007. № 23. июнь
10. Шахов В.В. Введение в страхование. М.: Финансы и статистика.-2007.-192с.
11. Шевчук В.А. «Болевые точки» ОСАГО // Финансы.-2004.-№ 12.-С. 12.
12. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. 11. М.-2003.- 412с.

**Примерный доклад для выступления на защите дипломных работ**

**Тема: «Правовое регулирование страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств »**

*(перед защитой желательно*

*подробно ознакомиться с содержанием работы)*

**Уважаемы члены аттестационной комиссии!**

***Страхование – одна из древнейших категорий общественно-производственных отношений.***

***В России на рубеже двух эпох, когда прежний порядок уже был уничтожен, а новый еще не сложился, государственная система страхования подверглась разрушению почти до основания.***

В конце 80 – начале 90-х годов прошлого столетия развернулись радикальные преобразования в формировании страховой политики государства.

Развитие общественных отношений, научно-технический прогресс, совершенствование системы страхования вызвали к жизни новые его виды: страхование гражданской ответственности; страхование предпринимательской деятельности; страхование атомных рисков; космическое, ядерное, экологическое, социальное страхование (пенсионное, медицинское).

***Актуальность избранной темы нашего исследования не надумана, она подтверждается требованиями настоящего времени.***

***На уровне Генеральной Ассамблеи ООН происшедшее на дорогах определяется как «глобальный кризис в области безопасности дорожного движения».***

***В мире ежегодно гибнет 1 млн. 260 тыс. человек, более 50 млн. получают травмы и увечья. В 2006 году смерть в результате ДТП была девятой причиной смерти в списке причин смертности.***

Всемирная организация здравоохранения делает прогноз: если тенденции сохранятся, то в 2020 году смерть от ДТП станет третьей причиной смертности, опередив туберкулез, СПИД, малярию и инсульт, причем на страны с низким и средним уровнем дохода приходится 85% всех ДТП.

Россия входит в число этих стран. К 2020 году количество ДТП в развивающихся странах увеличится на 65%, соответственно возрастет и количество погибших и раненых.

1 июля 2003 г. вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не был принят однозначно ни среди населения, ни во власти. Этим и подтверждается актуальность темы настоящей дипломной работы.

Целью работы является рассмотрение наиболее значимых правовых аспектов регулирования страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для достижения поставленной цели автор определил следующие задачи:

* дать общую характеристику институту страхования гражданской ответственности в системе гражданского права;
* рассмотреть и проанализировать содержание обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* определить общие условия и элементы обязательств страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* выявить основания возникновения, изменения и прекращения правоотношений по договору страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* проанализировать ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» с точки зрения теории и применения на практике;
* провести сравнительный анализ института страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств по законодательству РФ и РК.

Структура работы включает в себя введение, три главы, заключение список использованной литературы.

В процессе исследования автор опирался на законодательство Российской Федерации и законодательство Республики Казахстан, а также материалы судебной практики Пленумов ВС РФ и Пленумов ВАС РФ.

Теоретической базой для настоящего дипломного исследования послужили труды Иоффе О.С., Серебровского В.И., Садикова О.Н., Суханова Е.А., Шахова В.В. и др.

Методологическую основу исследования составляет совокупность следующих методов познания: диалектический, историко-логический, системно-структурный, сравнительно-правовой, метод описания и т.д.

В ходе исследования нами проведена значительная работа, в ходе которой мы убедились в следующем. На наш взгляд, страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является, социально значимой сферой, важной для государства. Эта важность заключается в том, что в связи с увеличивающимся с каждым годом числом транспортных средств и, как следствие, увеличением числа дорожно-транспортных происшествий, количество пострадавших в них растет.

Материальные требования к владельцу транспортного средства, который причинил вред, могут быть значительным, а материальное положение причинителя вреда не всегда позволяет возместить причиненные убытки в полном объеме. Отсюда – пострадавший не всегда получает полное возмещение причиненного ему вреда. Виновное лицо, часто само оказывается в затруднительном материальном положении при выплате материального возмещения. Страхование гражданской ответственности позволяет избежать подобных проблем, а обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, позволяет в принудительном порядке обеспечить и защитить интересы, как виновника, так и потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии.

Конечно, ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» остались довольны не все, так как выявился ряд проблем, с которыми пришлось столкнуться потерпевшим и страхователям. Часть проблем можно решить, опираясь на опыт зарубежных государств, другие проблемы требуют выработки новых решений с учетом Российского менталитета.

Исходя из анализа итогов введения в действие положений ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также публикаций в печати, можно предложить следующие рекомендации в целях дальнейшего совершенствования указанного закона:

1. ***предполагается уточнение отдельных формулировок и понятий, влияющих на размер страховой премии, определение круга страхователей и застрахованных, осуществление страховой выплаты;***
2. ***учитывая необходимость использования ОСАГО для повышения безопасности дорожного движения, следует внести в условия страхования возможность предъявления регрессных исков на сумму выплаченного страхового возмещения к дорожным службам (эксплуатационным, ремонтным и т.д.), если авария произошла по их вине, а также к станциям технического обслуживания, службам техосмотра автомобилей, разрешившим эксплуатацию неисправных автомашин;***
3. ***представляется необходимым внести соответствующие поправки в ст. 17 Закона, установив льготные тарифы в форме скидки для некоторых категорий граждан в размере 50% от рассчитанной суммы страховой премии, а также определить порядок формирования средств профессионального объединения страховщиков для финансирования льгот и осуществления мер по контролю за их целевым использованием;***
4. ***ощутима необходимость сократить количество мелких выплат, не имеющих для страхователей серьезного экономического значения, для чего надо включить в закон возможность заключения договора страхования по желанию владельцев транспортного средства с применением франшизы. Это даст возможность снизить сумму страховой премии;***
5. ***разработать и внедрить в практику автотранспортного страхования нормативный документ, регламентирующий взаимоотношения страховщиков и органов ГИБДД МВД РФ, в котором конкретно указать права и обязанности сторон при наступлении страхового случая;***
6. ***Закон должен звучать лаконично: «Страхование транспортного средства обязательно». Все остальное, в том числе и гражданская ответственность, уже детально определено Гражданским кодексом (главы 48 и 59), наработано и апробировано десятилетиями для всех видов страхования, включая порядок определения и выплаты страховых сумм, и ничего нового не нужно изобретать, порождая тем самым дополнительные сложности для автовладельцев и условия для новых злоупотреблений.***

**Спасибо за внимание!**