

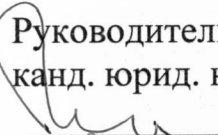
Министерство образования и науки Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Юридический институт
Магистратура

УДК 347.4

Гальчук Марина Михайловна
ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание степени магистра
по направлению подготовки
40.04.01 – «Юриспруденция»

Руководитель ВКР
канд. юрид. наук, доцент
 А.В. Хлебников
«08» 05 2018 г.

Автор работы
 М.М. Гальчук

Томск – 2018

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Магистратура

«СОГЛАСОВАНО»

Зав. магистратурой ЮИ НИ ТГУ

О.В. Воронин

« » 20 г.

ЗАДАНИЕ

по подготовке выпускной квалификационной (магистерской) работы

студенту Гальчук Марине Михайловне, программа «Российское обязательственное право»
Тема выпускной (квалификационной) работы «Договор обязательного страхования
гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

Утверждена

Руководитель работы: Хлебников Александр Викторович, кандидат юридических наук,
доцент

Сроки выполнения выпускной (квалификационной) работы:

- 1). Составление предварительного плана и графика написания выпускной (квалификационной) работы
с «12» сентября 2016 г. по «19» сентябрь 2016 г.
- 2). Подбор и изучение необходимых нормативных документов, актов и специальной литературы с «26» октября 2016 г. по «12» февраля 2018 г.
- 3). Сбор и анализ практического материала с «26» октября 2016 г. по «20» марта 2018 г.
- 4). Составление окончательного плана выпускной (квалификационной) работы
с «01» февраля 2018 г. по «12» февраля 2018 г.
- 5). Написание и оформление выпускной (квалификационной) работы
с «12» февраля 2018 г. по «08» мая 2018 г.

Если работа выполняется по заданию организации указать ее

Встречи дипломника с научным руководителем – ежемесячно (последняя неделя месяца в часы консультаций).

Научный руководитель

С положением о порядке организации и оформления выпускных (квалификационных) работ ознакомлен, задание принял к исполнению

АННОТАЦИЯ

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств было введено в российскую практику с июля 2003 года с использованием обязательной модели его функционирования. При внедрении ОСАГО законодатель выбрал европейскую модель; вместе с этим вопросы социально-экономической справедливости ОСАГО до сих пор остаются дискуссионными и широко обсуждаемыми. Изучение изменений российского законодательства, регулирующего ОСАГО, а также практики его функционирования выявило множество проблем, которые пока не удастся решить. Практика функционирования ОСАГО на протяжении 10 лет выявила новые аспекты развития данного вида страхования, которые требуют более детальной научной проработки, что и обуславливает актуальность диссертационной работы.

Появление института ОСАГО главным образом обусловлено развитием социально-экономических отношений в обществе, такими как рост автомобилизации, увеличение стоимости транспортных средств и повышение стоимости их обслуживания, интенсивность дорожного движения, большое количество пострадавших и несчастных случаев, повышение материальной ответственности граждан и юридических лиц за последствия своих действий, нанесение существенного урона экономике страны в целом. Вышеназванные факторы являются не столько российской, сколько общемировой тенденцией, и свидетельствуют о том, что ОСАГО занимает все более значительное место среди других отраслей и подотраслей страхования.

На сегодняшний момент нельзя с уверенностью сказать о теоретическом и практическом единстве в определении таких существенных элементов, необходимых для нормального функционирования любого страхового института, как предмет договора страхования, его правовая характеристика, субъекты страховых правоотношений, правовая природа требований потерпевшего к страховщику, вина причинителя вреда и т.д.

Социальная и экономическая важность обязательного страхования автогражданской ответственности, а также обязательный характер его осуществления, ставят перед научной общественностью важные задачи по научному обоснованию действий в рамках дальнейшего развития системы обязательного страхования автогражданской ответственности и повышению эффективности механизма его реализации, который будет адаптирован к реальным социально-экономическим потребностям общества. Все вышесказанное, по нашему мнению, указывает на актуальность разработки теоретико-методических основ учета интересов всех сторон при обязательном страховании автогражданской ответственности.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
Глава 1 История развития института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	
1.1 История развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	9
1.2 Значение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	15
Глава 2 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как основание возникновения обязательств	
2.1 Понятие договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	19
2.2. Условия договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	25
2.3 Стороны договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	38
Глава 3 Правоотношения, вытекающие из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	
3.1 Порядок заключения, изменения и расторжения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	49
3.2 Права и обязанности сторон по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельце транспортных средств	59
Заключение	66
Список используемых источников и литературы	69

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств было введено в российскую практику с июля 2003 года с использованием обязательной модели его функционирования. При внедрении ОСАГО законодатель выбрал европейскую модель; вместе с этим вопросы социально-экономической справедливости ОСАГО до сих пор остаются дискуссионными и широко обсуждаемыми. Изучение изменений российского законодательства, регулирующего ОСАГО, а также практики его функционирования выявило множество проблем, которые пока не удается решить. Практика функционирования ОСАГО на протяжении 10 лет выявила новые аспекты развития данного вида страхования, которые требуют более детальной научной проработки, что и обуславливает актуальность диссертационной работы.

Появление института ОСАГО главным образом обусловлено развитием социально-экономических отношений в обществе, такими как рост автомобилизации, увеличение стоимости транспортных средств и повышение стоимости их обслуживания, интенсивность дорожного движения, большое количество пострадавших и несчастных случаев, повышение материальной ответственности граждан и юридических лиц за последствия своих действий, нанесение существенного урона экономике страны в целом. Вышеназванные факторы являются не столько российской, сколько общемировой тенденцией, и свидетельствуют о том, что ОСАГО занимает все более значительное место среди других отраслей и подотраслей страхования.

На сегодняшний момент нельзя с уверенностью сказать о теоретическом и практическом единстве в определении таких существенных элементов, необходимых для нормального функционирования любого страхового института, как предмет договора страхования, его правовая характеристика, субъекты страховых правоотношений, правовая природа требований потерпевшего к страховщику, вина причинителя вреда и т.д.

Социальная и экономическая важность обязательного страхования автогражданской ответственности, а также обязательный характер его осуществления, ставят перед научной общественностью важные задачи по научному обоснованию действий в рамках дальнейшего развития системы обязательного страхования автогражданской ответственности и повышению эффективности механизма его реализации, который будет адаптирован к реальным социально-экономическим потребностям общества. Все вышесказанное, по нашему мнению, указывает на актуальность разработки теоретико-

методических основ учета интересов всех сторон при обязательном страховании автогражданской ответственности.

Состояние научной разработанности темы исследования. Такой институт как обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств носит достаточно сложный характер. Число научных работ, посвященных вопросам ОСАГО, мало. Этот факт, возможно, объясняется тем, что рассматриваемый правовой институт до сих пор находится еще в стадии становления, и к нему только начинает проявляться научный интерес.

Несомненно, будучи разновидностью договора имущественного страхования, ОСАГО подчиняется общим положениям законодательства, регулирующего страхование в целом. Однако проблемы правовой характеристики ОСАГО в целом, как самостоятельного института гражданского права, имеющего свои индивидуальные особенности, отличающие его от всех других договоров страхования, на сегодняшний момент не получили достаточного разрешения и нуждаются в дальнейшем научном исследовании. До настоящего времени в юридической литературе существуют разные точки зрения относительно признаков, которые характеризуют договор ОСАГО.

Эмпирическая база исследования. В работе проанализировано большое количество нормативно-правовых актов Российской Федерации (в первую очередь нормы Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»), регулирующие такой гражданско-правовой институт как обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств; теоретические исследования видных ученых-цивилистов по данным вопросам.

Объектом исследования – договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования - гражданско-правовой договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, как основание возникновения обязательств; соответствующие правоотношения, складывающиеся между субъектами гражданско-правовых отношений при заключении, исполнении и прекращении ими договора страхования рассматриваемого вида гражданской ответственности.

Целью исследования является анализ гражданско-правового договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, выявление

специфических признаков договора ОСАГО, определение существенных условий такого договора, его субъектного состава.

Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи:

- провести анализ истории зарождения, становления и развития института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в российском законодательстве;
- раскрыть сущность договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и выявить специфические признаки, присущие договору ОСАГО и отличающие его от иных гражданско-правовых договоров;
- провести анализ существенных условия договора ОСАГО, такие как предмет договора, объект страхования, страховой случай, страховая сумма, срок действия договора;
- исследовать и обосновать правовой статус и роль субъектов договора ОСАГО;
- исследовать и дать подробную характеристику прав и обязанностей субъектов договора ОСАГО;
- выявить проблемы, возникающие при исполнении договора ОСАГО, и разработать возможные способы их решения.

При подготовке исследования использовались такие методы познания, как исторический, формально-логический, формально-юридический, метод анализа и синтеза, сравнительно-правовой метод.

Теоретическую основу диссертационного исследования составили труды отечественных ученых правоведов, представляющие разнообразные доктринальные воззрения на вопросы, входящие в предмет настоящего диссертационного исследования, а также законодательно-нормативные акты, публикации в периодических изданиях и интернет-сайты органов власти.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в раскрытии специфических признаков договора ОСАГО, определении существенных условий такого договора, субъектного состава договора ОСАГО, а также выявлении проблем, возникающих при исполнении договора ОСАГО. Сформированные в работе выводы могут быть использованы при подготовке учебно-методических программ и учебных курсов по проблемам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также в научно-исследовательской работе по изучению вопросов страхового права и совершенствования законодательства в области

обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Новизна исследования обуславливается необходимостью подробного изучения гражданско-правового договора, его признаков, существенных условий, субъектного состава, порядка заключения, исполнения и прекращения договора ОСАГО. Несмотря на то, что в юридической науке уже существуют исследования на подобные темы, однако большая их часть основана на редакциях закона ныне не действующих, и соответственно в них не учитываются важные изменения, которые отражаются, в том числе, на порядке заключения договора ОСАГО, на правах и обязанностях страховщика и страхователя.

Глава 1 История развития института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1.1 История развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ОСАГО – обязательное страхование автогражданской ответственности собственников транспортных средств.

Становление и развитие обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств обусловлено быстрым развитием мореплавания в середине XVIII в. Российская история данного вида обязательного страхования связана с образованием Волжского общества речного страхования.

В 1781 г. был издан Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. Этот документ включал в себя постановления о морском страховании.¹ Страхованием операциями занималась Торговая страховая контора. В это время на территории страны уже действовали филиалы иностранных страховых компаний, которые успешно страховали частную недвижимость. Очевидный уход национального капитала в руки иностранных страховщиков способствовал тому, что в 1786 г. в России была установлена государственная страховая монополия.

Функции страховщика-монополиста осуществляла Страховая экспедиция при Государственном заемном банке (1786 - 1822 гг.), который проводил страхование строений и имущества от огня.

В период правления Павла I при Государственном банке в 1798 г. была создана просуществовавшая до 1806 г. Страховая экспедиция для кораблей и товаров.

В указанный период из-за отсутствия кодифицированного акта в страховой сфере важную роль в ее правовом регулировании играл обычай делового оборота. Законодательство, исходя из принципа свободы договора, не обременяло страхователей обязанностью заключать договоры страхования транспортных средств.

В 1906 г. был принят Закон о проведении страхования жизни государственными сберегательными кассами. Однако роль этих организаций была абсолютно незначительной для страхового дела в России.

Серьезно о страховании автомобилей, или, как их тогда было принято именовать, моторных экипажей, в Российской империи заговорили в 1910 г., когда в стране и за

¹ Галаган А.А. История предпринимательства российского. От купца до банкира. М., 1997. С. 31-37

границей начало активно разрастаться автомобильный парк. В это время автомобили стали рассматриваться в качестве не только эффективных средств передвижения, но и причин частых пожаров, повреждений и увечий. И поскольку в то время институт источников повышенной опасности в гражданском праве еще не сформировался и в Европе, и в России был остро поставлен вопрос о страховании имущественной ответственности владельцев транспортных средств.

В России гражданское законодательство о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало формироваться с 1913 и первоначально страхование гражданской ответственности рассматривалось как часть страхования общих автотранспортных рисков.

Так, 11 мая 1913 г. Министерством внутренних дел Российской империи для страхового общества «Россия» были утверждены Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей), которые играли роль базового нормативного документа в этой сфере деятельности. 30 ноября 1913 г. страховому обществу «Саламандра» было разрешено производить операции по страхованию убытков владельцев моторных экипажей на основании общих условий, утвержденных для страхового общества «Россия».

Из содержания положений данных актов следовало, что по договору страхования убытков от гражданской ответственности перед третьими лицами страховое общество обязывалось возместить страхователю убытки, которые возникали для него из его гражданской ответственности вследствие происшедших во время нахождения в силе страхования случаев причинения третьим лицам смерти или телесных повреждений, или повреждения здоровья, или порчи либо уничтожения принадлежащего им имущества (включая животных). Страховщик также принимал на себя и судебную защиту по предъявленным к страхователю требованиям об уплате убытков, предусмотренных страховым договором.

Страховым договором могло быть обусловлено как полное возмещение страховщиком страхователю возникшего у того убытка, так и частичное (неполное), ограничиваемое либо известной долей такого убытка, либо предельной суммой ответственности страхового общества. При таком ограничении доля убытка, не принятая страховым обществом к возмещению, должна была оставаться на риске страхователя и не могла быть застрахована им в другом страховом учреждении.

Размер убытков страхователя определялся суммой уплаченного страхователем потерпевшему возмещения с добавлением к ней, если размер возмещения был установлен

решением суда, судебных издержек, присужденных со страхователя в пользу истца, а также процентов на сумму возмещения.

Договор страхования заключался исключительно в письменной форме на особом, выдаваемом правлением страхового общества документе, называемом полисом.

Договор носил возмездный характер, так как лицо или учреждение, заключившее со страховым обществом договор страхования (страхователь), обязано было уплатить страховщику страховую премию одновременно за все время страхования или уплачивать страховые взносы в установленные соглашением сторон сроки.

Страховой договор заключался на основании письменного объявления, подаваемого страхователем на бланке установленной страховым обществом формы.

Исходя из анализа условий страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в рассматриваемый период, договор страхования признавался реальным, поскольку в нем указывалось, что страховщик становился обязанным по договору, «если иное не было специально оговорено участниками сделки, с полудня того числа, которое в полисе указано правлением как начало страхования, но при условии, что при подаче объявления страхователем был внесен задаток в размере причитающегося по полису первого взноса премии; в противном же случае - с полудня того числа, которое следовало за днем, когда был произведен первый платеж премии в кассу общества или агенту».²

В случае пропуска срока, назначенного в полисе для взноса премии, сила страхования приостанавливалась и восстанавливалась лишь с полудня следующего за взносом премии числа. Если же премия не была внесена в течение 30 дней после истечения срока, то страховщику предоставлялось право прекратить страхование простым отказом от принятия премии.

Прекращение договора страхования выражалось в том, что после каждого сообщения страхователя о происшедшем несчастном случае или о предъявленном к нему требовании о возмещении причиненного им вреда страховое общество вправе было прекратить страхование, заявив об этом страхователю за 14 дней. В случае такого прекращения страховщик обязан был вернуть страхователю излишне полученную премию за вычетом 25%, причем в надлежащих случаях он мог произвести расчет в установленном порядке.

² Рассолова Т.М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи // Юридическая и правовая работа в страховании. 2005 № 4 С. 33 – 41.

Если страхователь в объявлении или в других каких-либо сообщениях, на основании которых был заключен или изменен договор страхования, хотя бы и неумышленно, давал неверные сведения либо умолчал об обстоятельствах, относительно которых ему страховщиком были предложены вопросы, то страховое общество освобождалось от ответственности по договору страхования. Те же последствия наступали, когда страхователь давал заведомо неверные сведения в заявлении о несчастном случае и в других сообщениях о причиненных ему убытках, предусмотренных страхованием.

В результате Октябрьской революции с приходом к власти большевиков по указанию В.И. Ленина страховое дело было национализировано. Результатом такой политики явилось установление государственного регулирования всего страхового дела в России Декретом Совнаркома от 23 марта 1918 г. «Об учреждении государственного контроля над всеми видами страхования, кроме социального».

Важным этапом в развитии страхового дела явилось утверждение ЦИК и СНК СССР 18 сентября 1925 г. Положения о государственном страховании СССР, в котором было записано, что страхование во всех его видах является государственной монополией СССР. Все операции совершались на основе единых правил и тарифов, а все средства находились в распоряжении Госстраха СССР.

Постановлением СТО СССР от 10 февраля 1926 г. было разрешено страхование гражданской ответственности, которое стало применяться Госстрахом, созданным в 1921 г., в форме особого вида страхования моторных лодок.

Сущность страхования гражданской ответственности заключалась в принятии на себя страховщиком обязанности возместить страхователю то, что последний сам должен был уплатить третьему лицу, на основании своей перед ним ответственности за событие, наступившее во время страхования.

После Великой Отечественной войны в СССР Ингосстрахом (с 1947 г. из Госстраха СССР выделилось Управление иностранного страхования СССР) проводилось страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в добровольном порядке в отношении иностранных граждан (в том числе туристов), находящихся на территории СССР, а также советских граждан, выезжавших на автомашинах личного пользования за границу. При осуществлении внешнеторговых связей с зарубежными странами на время рейсов грузового транспорта системы Совтрансавто гражданская ответственность их владельцев страховалась в Ингосстрахе в обязательном порядке на условиях «синей» или «зеленой карты». Сегодня это страхование сохранилось лишь в отношении «зеленой карты».

Далее, с принятием Постановления СНК СССР от 3 февраля 1938 г. «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций», которым вводилось обязательное страхование всего государственного жилого фонда и государственного имущества, сданного в аренду или в пользование отдельным лицам или частным организациям, добровольное страхование имущества учреждений, находящихся на местном бюджете, а также домашнего имущества и средств транспорта, принадлежащих гражданам, было связано дальнейшее укрепление позиций обязательного государственного страхования.³

Бурные обсуждения о необходимости введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, начались в 60-х годах XX века.

Первая попытка принятия закона об обязательном страховании автогражданской ответственности была предпринята в 1962 г. Так, одним из разработчиков законопроекта об обязательном страховании В.А. Гена в интервью корпоративной газете ОАО «Росгосстрах» рассказал, что в Госстрахе, по согласованию с руководством Минфина, была создана рабочая группа, которая приступила к разработке документов и условий обязательного страхования средств транспорта и гражданской ответственности за вред, причиненный личности или имуществу при эксплуатации средств транспорта. Однако в мае 1962 г. на Совете Министров СССР, который вел А.Н. Косыгин, данный законопроект был отклонен. Причиной отклонения законопроекта, по словам А.Н. Косыгина, являлась его преждевременность.

Повторная попытка внесения законопроекта об обязательном страховании была предпринята в 1963 г., однако также отклонена на Свете Министров СССР.⁴

С целью предоставления финансовых гарантий возмещения убытков страхователя – владельца автотранспортного средства, возникших в следствие обязанности возместить вред, причиненный страхователем третьему лицу в 1991 г. в России появилась возможность застраховать свою автогражданскую ответственность в добровольной форме. Однако необходимость в принятии закона, обеспечивающего надежную страховую защиту имущественных интересов граждан и юридических лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, по-прежнему оставалась актуальной и обсуждаемой.

³ Собрание законодательства СССР. 1938. № 17. С. 46.
Постановление СНК СССР от 03.02.1938 № 111 «О государственном страховании имущества предприятий, учреждений и организаций» // Свод законов СССР. 1990. Т. 5. С. 644.

⁴ «Автогражданка» родилась в Госстрахе // Газета ОАСГ Российская государственная страховая компания. 2003 № 18 (60)

В 1992 г. Верховный Совет рассмотрел и принял в первом чтении законопроект об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, однако второго чтения так и не состоялось.

Вернулись к разработке этого закона в 1993-94 годах, когда в Государственную Думу стали поступать различные версии соответствующего законопроекта. Финальный этап разработки закона пришелся на 2000-2002 гг.

В 2000 г. законопроект в первом чтении был рассмотрен Государственной думой.⁵

Окончательно обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств пришло в Россию 1 июля 2003 года со вступлением в силу Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которым законодатель определил правовые, экономические и организационные основы, а также принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации. 2002. № 18 С. 2092

1.2 Значение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Исходя из положений законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России данный вид страхования вводился в качестве специальной социальной меры, направленной, прежде всего, на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причиненного владельцами транспортных средств.

Становление и развитие данного экономико-правового института обусловлено тем, что общество, наконец-то, стало осознавать необходимость в эффективной защите своих имущественных интересов в целях минимизации возможных будущих убытков и, соответственно, создании стабильного финансового положения.

Страхование гражданской ответственности, выполняет две функции: во-первых, оно ограждает страхователя или иных застрахованных лиц от расходов, которые они могут понести в случае возложения на них обязанности по возмещению причиненного ими другим лицам вреда, во-вторых, обеспечивает потерпевшим получение причитающейся им компенсации за нанесенный вред. При этом чаще всего, получателем страховой выплаты в данном страховании (выгодоприобретателем) является именно потерпевший, которого часто называют третьим лицом.

Вторая функция, выполняемая страхованием гражданской ответственности, имеет своим следствием то, что заключение договоров страхования гражданской ответственности в отдельных случаях является обязанностью лиц, которые могут нанести вред другим. Требуя от потенциальных причинителей вреда наличия договора страхования гражданской ответственности, государство защищает интересы потерпевших, исходя из того, что они должны иметь гарантию возмещения нанесенного им вреда, независимо от возможностей и желания лиц, его причинивших, компенсировать ущерб.

Введение института обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, суть которого состоит в распределении неблагоприятных последствий, связанных с риском наступления гражданской ответственности, на всех законных владельцев транспортных средств, с учетом такого принципа обязательного страхования, как гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных Законом об ОСАГО (абзац 2 статьи 3 Закона об ОСАГО), направлено на повышение уровня защиты права потерпевших на возмещение вреда.

Закон об ОСАГО является своего рода механизмом правового регулирования гражданского оборота собственности, гарантирующего охрану и защиту экономических и социальных интересов участников дорожного движения от рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Установление обязательности страхования риска гражданской ответственности владельцев транспортных средств федеральным законом обусловлено конституционно закрепленным требованием особой защиты таких значимых для всего общества неотчуждаемых благ, как жизнь и здоровье человека, охрана его имущества (статьи 2, 20, 41 и 45 Конституции РФ).

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 вреда в пределах, установленных законом, федеральный законодатель реализует одну из функций Российской Федерации как социального правового государства, что было бы в недостаточной степени обеспечено при отсутствии адекватного механизма защиты прав потерпевших, отвечающего современному уровню развития количественных и технических показателей транспортных средств, многократно увеличивающих их общественную опасность.⁶

В основе проведения страхования автогражданской ответственности как вида обязательного страхования лежат принципы всеобщности и обязательности с запретом при неисполнении владельцами транспортных средств обязанности по страхованию своей гражданской ответственности их использования на территории РФ, а также гарантированности возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших.

В настоящее время значимость обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств заключается в том, что в современном, постоянно видоизменяющемся обществе, транспорт стал неотъемлемым атрибутом повседневной жизнедеятельности личности.

Ежегодно фиксируется увеличение количества автомобилей, которые находятся в собственности как у граждан, так и у юридических лиц.

⁶ Постановление Конституционного Суда РФ от 31 мая 2005 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»»

С количеством автомобилей возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий. Так, по сведениям с официального сайта Госавтоинспекции (<https://www.gibdd.ru/stat>) за период с января 2015 по декабрь 2015 на территории Российской Федерации произошло 184 000 дорожно-транспортных происшествий; за период с января 2016 по ноябрь 2016 - 157 108 дорожно-транспортных нарушений.

Целью создания системы обязательного страхования автогражданской ответственности явилась защита прав потерпевших на возмещение вреда (гарантированная государством), причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании другими лицами транспортных средств.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств характеризуется следующими важными отличительными признаками:

- установлением государством (устанавливается федеральным законом);
- условия рассматриваемого страхования определяются нормативными правовыми актами, а не договором;
- носит для страхователя принудительный характер, выступая его обязанностью, а не правом;
- направлено на защиту как интересов страховщика, так и лица, которое выступает в качестве выгодоприобретателя; осуществляется путем заключения договора страхования.

Существовавшая в нашей стране до вступления в силу Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» система возмещения вреда была неспособна решить эту задачу эффективно, поскольку реально возмещалось менее половины вреда, причиненного гражданам и организациям в результате дорожно-транспортных происшествий.

Низкий уровень возмещения вреда до начала действия системы ОСАГО можно объяснить прежде всего тем, что у многих владельцев транспортных средств, виновных в причинении вреда, не было достаточного имущества для возмещения нанесенного другим ущерба.

Таким образом, ОСАГО, как способ защиты имущественных интересов лиц, угроза которым наличествует всегда, но носит необязательный (вероятностный) характер, занимает важное место в преодолении негативных последствий дорожно-транспортных происшествий.

Также, нередко случаи когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадавшие нуждаются в получении первой медицинской помощи и длительной реабилитации именно поэтому такой вид страхования как страхование гражданской

ответственности владельцев транспортных средств ориентирован на защиту прав граждан, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в России, поскольку обеспечивается выплата потерпевшему денежного возмещения с владельца средств транспорта в пользу третьих лиц в случае их увечья или смерти, а также повреждения или гибели принадлежащего им имущества.

Таким образом, социально-экономическая значимость страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, которую приобрел данный вид страхования, а также обязательность его осуществления предполагает дальнейшее совершенствование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и создание эффективного механизма ее реализации, который будет отвечать социально-экономическим потребностям жизни общества и государства.

Глава 2 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как основание возникновения обязательств

2.1 Понятие договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

С введением и вступлением в силу Федерального закона № 40-ФЗ, датируемого от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Закон об ОСАГО⁷), страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств приобрело на данный момент вид обязательного для каждого владельца транспортных средств.

Следует также отметить тот факт, что отношения по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, исходя из анализа заявленной темы исследования, оформляются договором.

Закон об ОСАГО определил договор страхования определенным образом: непосредственно под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (иначе говоря, договор ОСАГО) стоит понимать определенный в законе договор страхования, по которому страховщик закономерно обязуется за обусловленную заявленным договором плату (именуемую страховой премией) при наступлении предусматриваемого в договоре события (то есть страхового случая, что будет рассмотрено в работе далее) возмещать потерпевшим причиненный впоследствии такого события вред их жизни, здоровью или же имуществу (то есть надлежит осуществить страховое возмещение именно в форме страховой выплаты, а также путем организации или оплаты выплаты за восстановительный ремонт поврежденного транспортного средства) в пределах определяемой договором суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования должен заключаться в том порядке и на тех условиях, которые предусмотрены указываемым Федеральным законом, и является публичным, исходя из действующего законодательства. (В соответствии со статьей 1 Закона об ОСАГО⁸).

По сути, определение договора обязательного страхования имеет в достаточной мере и степени традиционный характер. По своей сущности описываемый в исследовании договор является соглашением между страхователем и страховщиком, но в виду того, что

⁷ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.03.17

⁸ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.03.17

речь ведется об обязательном страховании, большое количество условий предопределяется Законом.

В научной литературе относительно признаков договора обязательного страхования гражданской ответственности идет немало споров⁹, однако на основании изложенной дефиниции, договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств возможно охарактеризовать определенным образом. Характеристика договора представляет интерес и существенное значение для исследования данной темы.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности относят к двустороннему (иными словами, синаллагматическому) договору. Одна сторона, а именно страхователь, обязуется выплачивать вознаграждение (страховую премию), а другая, именуемая страховщик, выполняет свою задачу, то есть принимает на себя риск, обязанность нести гражданскую ответственность за такие последствия, которые могут происходить для жизни, имущества или же здоровья данного лица от наступления предусматриваемого страхованием события.

Помимо того, договор обязательного страхования гражданской ответственности также является по своим признакам возмездным. Интересен тот факт, что таковая его особенность составляет один из имеющихся конституционных признаков, весьма четко выражаемый в легальном определении имущественного и, в том числе, личного страхования. Для рассмотрения данного вопроса важно отметить, что в статьях 929 и 934 такого нормативно-правового акта как Гражданский кодекс РФ устанавливается, что страховщик обязан непосредственно за обуславливаемую и прописываемую договором плату (то есть страховую премию) выплачивать страхователю должным образом возмещение или страховую выплату, в зависимости от случая. Возмездность как признак для страхового договора не будет учтена и исчезнет и тогда, когда не наступит страховой случай и страховая выплата не будет производиться, так как в случае заключения договора страхования всегда, по общему правилу, предусмотрена страховая выплата что является существенным, значимым условием в рамках анализа договора страхования.

Следующий, немаловажный признак договора ОСАГО, заслуживающий отдельного внимания является его квалификация как договора реального, для заключения которого помимо достижения соглашения по всем имеющимся существенным условиям

⁹ Коваленко, Е. Ю. Организация исполнения договорного обязательства / Е. Ю. Коваленко. – М., 2013. – с. 47

также существенно необходима передача имущества. Следует отметить тот факт, что исходя из пункта 1 статьи 957 вышеупомянутого ГК РФ законом допускаются как реальные, так и консенсуальные договоры страхования, в виду того, что законодательство содержит положение, исходя из которого договор страхования, если в нем не предусматривается другое условие, вступает в силу с момента уплаты страховой премии или с момента первого взноса данной страховой премии.

Однако для договора ОСАГО предусмотреть иное соглашением сторон как раз не представляется возможным, поскольку согласно пункту 2.2 Правил ОАГО страховая премия по договору обязательного страхования выплачивается страхователем страховщику в случае заключения договора обязательного страхования одновременно наличными деньгами или же в безналичном порядке в соответствии с Положением Банка России от 19 июня 2012 года № 383-П «О правилах осуществления перевода денежных средств». Данный пункт положения безоговорочно и однозначно подтверждает реальный характер рассматриваемого договора.¹⁰

Еще одним из признаков договора ОСАГО, который имеет существенное значение, является то, что он согласно абзацу 8 статьи 1 Закона об ОСАГО носит природу публичного договора, а следовательно, страховая компания не имеет права отказывать страхователю в его заключении, кроме как случаев, когда у него отсутствует возможность оказать соответствующую услугу. Представляется, что единственно возможным таким случаем, может быть то, что у страховщика не имеется лицензии на осуществление такого вида страхования. Все остальные же ссылки должны быть признаны необоснованными и несоответствующими закону.

Банк России в 2014 году чётко указал, что уклонение страховых компаний от заключения публичного соглашения считается и будет по сути своей незаконным. При получении отказа для заключения договора ОСАГО Банк России дал настоятельную рекомендацию задокументировать данные факты способами, которые не вступали бы в противоречие с законом, в том числе и с помощью различных записывающих технических устройств, осуществлять привлечение свидетелей и направить полученные материалы, подтверждающие признаки нарушения страховой компанией соответствующих норм, в Банк России и другие надзорные органы¹¹.

Так, придавая договору ОСАГО публичный характер, законодатель желал защитить права страхователей и обеспечить возможность выполнения возложенной на

¹⁰ Карпычев, М. В. Гражданское право: учебник / М. В. Карпычев. М., 2014. С. 115

¹¹ ЦБ РФ от 06.05.2014 «Об отказах страховщиков в заключении договоров ОСАГО». URL: <http://consultant.ru>

них законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, поскольку если страховщик по какой-либо причине при заключении договора ОСАГО отдает приоритет одним лицам перед другими или отказывается от заключения договора вообще, страхователь в силу пункта 4 статьи 445 ГК РФ, имеет полное на то право обращаться в суд с закономерно проистекающим требованием о понуждении к заключению договора, а также возмещению, причиненных вследствие такого уклонения имеющихся убытков.

К еще одному отличительному, немаловажному признаку любого договора страхования можно отнести то, что он носит алеаторный (связанный с вопросами и понятиями риска) характер, заключающийся и выражающийся в том, что на момент заключения договора стороны действительно подвержены риску, не имея возможности доподлинно оценивать выгоду, которую они могут получить, если договор будет исполнен или же не будет подлежать исполнению.

Хотелось бы отметить, что термин риск вообще характерен для договоров страхования, поскольку встречается довольно часто и является его значимой, неотъемлемой частью, поскольку представляется собой тот необходимый элемент, без которого страхование является невозможным.

Между тем, говоря об алеаторном характере договора ОСАГО, стоит также отметить, что речь идет не о страховом риске, с которым связан объект страхования и который передается страховщику в процессе заключения договора, а о критерии отнесения того либо иного договора к рисковому, выражающимся в том, что сторонам заранее неизвестно кто из них получит выгоду, а кто понесет определенные убытки.

К числу еще одного основного признака договора страхования относят также и его срочный характер, так как, в соответствии со статьей 10 Закона об ОСАГО, договор обязательного страхования имеет срок в один календарный год. В указанной статье также предусмотрены случаи, для которых установлены и другие сроки действия договора.¹²

В первом случае все владельцы транспортных средств, которые были зарегистрированы в иностранных государствах и временно используются владельцами на территории Российской Федерации, имеют предписанное и предусмотренное право заключать договоры обязательного страхования на весь срок временного использования этих транспортных средств, но притом не менее, чем на срок в пять дней. Во втором возможном случае владелец транспортного средства имеет право заключать договор обязательного страхования не более чем 20 дней срок, в том случае, если осуществляет приобретение транспортного средства (покупки, также наследования, возможен вариант и

¹² Карпычев, М. В. Гражданское право: учебник / М. В. Карпычев. М., 2014. С. 113

принятия в дар и так далее) для следования по месту регистрации этого транспортного средства; также для следования к месту проведения технического осмотра такого транспортного средства и для повторного технического осмотра транспортного средства.

Немаловажно то, что владельцы транспортных средств также имеют право заключить договор обязательного страхования при учете ограниченного использования транспортных средств, которые находятся в их владении или же собственности. Стоит отметить, что ограниченным использованием транспортных средств, которые находятся во владении или собственности граждан, признано управление транспортными средствами только указанными в обязательном порядке страхователем водителями или сезонное использование транспортных средств в рамках определенного срока, а именно в течение трех и более месяцев в календарном году. Ограниченным использованием транспортных средств, которые непосредственно находятся в собственности или могут также находиться во владении юридических лиц, считается их сезонное использование, в том числе использование, например, поливочных, снегоуборочных и иных специальных транспортных средств в течение шести и более месяцев в календарном году. Такой вывод можно сделать в соответствии со статьей 16 Закона об ОСАГО.

Еще одним характеризующим признаком рассматриваемого договора является то, что таковой договор играет роль для пользы третьего лица. Это есть такой договор, в котором стороны устанавливают, что должник должен произвести исполнение не кредитору, а указанному или же не указанному в договоре третьему лицу, притом данное лицо имеет полное право требовать от должника исполнение обязательства в свою пользу (статья 430 ГК РФ).

Для того чтобы тот или иной договор был признан договором в пользу третьего лица, необходимо, чтобы стороны при формировании предмета договора или какого-либо его условия установили, что его исполнение будет осуществляться не кредитору, а какому-либо указанному или неуказанному в нем лицу. По сути, обозначенная квалификация договора непосредственной зависит от его условий¹³.

Поскольку, исходя из пункта 1 статьи 422 ГК РФ, договор должен обязательно соответствовать предусмотренным для сторон правилам, которые установлены законом и другими правовыми актами (то есть соответствовать императивным нормам), и которые также действуют в момент его заключения, существует полное право императивно

¹³ Ишо К.Д. Возмещение вреда по договору страхования гражданской ответственности/ Корпоративный юрист, 2006, № 7

определить, что какой-либо договор является договором в пользу третьего лица, что соответственно лишает стороны правоотношения возможности изменять квалификацию.

Для исследования данной темы также важно то, что, исходя из пункта 3 статьи 931 ГК РФ, договор страхования риска ответственности за причинение вреда является заключаемым в пользу лиц, которым может быть нанесен вред (здесь следует говорить о понятии выгодоприобретателей), даже в случае, если договор был заключен в пользу страхователя или иного лица, а данные лица ответственны за причинение вреда, либо в договоре не сказано, в чью пользу он был заключен. По сути, анализ данной правовой нормы подводит к выводу о том, что договор страхования гражданской ответственности есть по сути ни что иное, как договор в пользу третьего лица.

Вышеназванные признаки договора ОСАГО явно отражают определенную, конкретную правовую природу такового института гражданского права и дают возможность рассматривать его более тщательно.¹⁴

Итак, в заключение хотелось бы отметить, что договор ОСАГО представляет собой единственное основание возникновения отношений по данному виду страхования, благодаря которому, владельцы транспортных средств исполняют возложенную на них обязанность по страхованию своей гражданской ответственности. Рассматриваемый договор является разновидностью договора имущественного страхования и соответственно отвечает всем общим признакам присущим данной группе договоров.

Так, договор ОСАГО по своей сути относится к договорам возмездным, поскольку предполагает плату страховщику за предоставление страховой защиты. Таковой договор является также реальным, поскольку считается заключенным, а равно вступает в силу с момента полной уплаты страховой премии; двусторонним, так как и на стороне страховщика, и страхователя присутствуют определенные права и обязанности; также по своей сути он является публичным, что соответственно лишает возможности страховщика отказать страхователю в его заключении, тем самым, обеспечивая возможность выполнения возложенной на владельцев транспортных средств обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, и ограничивая проявления недобросовестной конкуренции со стороны страховщиков; алеаторным, так как на момент заключения договора стороны действительно подвержены риску, не имея возможности оценить выгоду, которую они могут получить, если договор будет исполнен или нет; срочным, так как не может быть заключен без указания срока.

¹⁴ Коваленко, Е. Ю. Организация исполнения договорного обязательства / Е. Ю. Коваленко. – М., 2013. С. 41

2.2. Условия договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Для изучения данной темы, в частности условий договора обязательного страхования гражданской ответственности транспортных средств, важно отметить, что существенные условия каждого договора страхования перечисляются в статье 942 ГК РФ. Итак, при заключении договора ОСАГО между страховщиком и страхователем по закону должно быть достигнуто определенное соглашение:

- соглашение об определенном имущественном интересе, который является объектом страхования (тут стоит отметить, что объектом обязательного страхования считаются имущественные интересы, которые непосредственно связаны с риском наступления гражданской ответственности владельцев транспортного средства по обязательствам, которые возникли впоследствии причинения вреда жизни, здоровью или же имуществу потерпевших при использовании транспортных средств на территории всей Российской Федерации);
- соглашение о характере связанного со страхованием события, то есть на случай наступления коего осуществляется страхование. Здесь немаловажно вывести определение: страховой случай – это наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение какого-либо вреда жизни, здоровью или же имуществу потерпевших при использовании транспортных средств, что повлекло за собой в соответствии с условиями договора обязательного страхования прямую обязанность страховщика осуществлять должным образом страховое возмещение;
- соглашение о размере страховой суммы (исходя из статьи 7 Закона об ОСАГО страховая сумма, в рамках и пределах коей страховщик при наступлении каждого из страховых случаев (вне зависимости от числа таковых в течение срока действия имеющегося договора обязательного страхования) обязан возмещать потерпевшим причиненный им вред, составляет: по части возмещения вреда, причиняемого жизни или здоровью каждого потерпевшего, 500 тысяч рублей; и, в свою очередь, по части возмещения вреда, которое было причинено имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей. Данное установлено законодательством и является действительным;
- соглашение о сроке действия такого договора (стоит отметить, что срок действия договора ОСАГО составляет, по общему неотъемлемому правилу, один календарный год, кроме тех случаев, которые предусматривают подпункты 2 и 3 статьи 10 Закона).

Также стоит отметить, что к существенным условиям исследуемого договора ОСАГО, кроме вышеназванных условий, стоит в том числе отнести и таковые:

- условие о размере выплачиваемой страхователем страховой премии;
- условие о лицах, которые могут быть допущены к управлению данным транспортным средством;
- условие о периоде использования (временных рамках) транспортного средства.

Так как договор ОСАГО законодательно является публичным договором, то его условия представляют собой одинаковые условия для всех потенциальных страхователей и эти условия не могут быть изменены ввиду соглашения сторон.

Стоит детальнее остановиться на каждом на существенных условиях договора ОСАГО.

Одним из существенных условий договора ОСАГО считается определение имущественного интереса, который является объектом обязательного страхования, непосредственно связанного с риском гражданской ответственности данного владельца транспортного средства по тем обязательствам, которые закономерно возникают и проистекают ввиду причинения вреда жизни, здоровью или же имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации (в соответствии с законодательством, а именно пунктом 1 статьи 6 Закона об ОСАГО).

Также стоит отметить, что индивидуализация объекта обязательного страхования в рамках договора может быть осуществлена определенным образом:

- посредством определения лиц, ответственность коих застрахована, то есть посредством именно застрахованных лиц;

- посредством определения такого транспортного средства, эксплуатация которого потенциально способна повлечь какое-либо причинение вреда, например, имуществу, здоровью.¹⁵

Как устанавливается в соответствии пунктом 2 статьи 15 такого немаловажного для исследовательской части данной работы нормативно-правового акта как Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», договор обязательного страхования обязательно должен быть заключен в отношении непосредственно владельца транспортного средства, также заключен и в отношении лиц, указанных таковым водителем в договоре обязательного страхования, или же в отношении неограниченного

¹⁵ Коваленко, Е. Ю. Организация исполнения договорного обязательства / Е. Ю. Коваленко. – М., 2013.С. 47

количества лиц, которые были допущены владельцем к управлению своим транспортным средством исходя из условий договора обязательного страхования, и, помимо того, также иных лиц, которые пользуются транспортным средством на законном основании.

Итак, допускаются несколько вариантов обязательного страхования возможных рисков гражданской ответственности таковых лиц:

- 1) самого страхователя, то есть владельца данного транспортного средства;
- 2) указанных им в договоре страхования лиц, если таковые есть;
- 3) неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению своим транспортным средством, в случае выбора варианта страхования без ограничения количества, численности лиц;

- 4) других лиц, которые используют транспортное средство на законном на то основании (сюда, например, относится допуск владельцем транспортного средства к на законном основании обусловленному управлению транспортным средством лица по доверенности, притом без включения в полис обязательного страхования; также относима в данном случае к этому условию передача управления транспортным средством другому лицу владельцем транспортного средства равно без включения в полис обязательного страхования. Здесь стоит понимать, что в этом описываемом случае причинения вреда возможен определенный регресс к такому лицу в силу прописанных законодательством условий, порядок осуществления в этом случае предусматривается статьей 14 Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Данный документ ныне применим к договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в современной редакции в случае, если договор является заключенным после 28 апреля 2017 года.

Ещё одно, второе, существенное и значимое условие стоит отметить касательно характера страхового риска непосредственно по обязательному страхованию (в соответствии с пунктом 2 статьи 6 исследуемого Закона об ОСАГО).

Исходя из статьи 942 ГК РФ существенным условием изучаемого договора страхования считается по праву такое условие как условие о страховом случае. Стоит притом выделить тот факт, что, исходя из детального анализа положений пунктов 1 и 2 статьи 6 Закона об ОСАГО, стоит обратить внимание на то, что легальное определение страхового риска в таком случае в рассматриваемых отношениях находит совпадение с определением страхового случая – а именно наступление такой ответственности как гражданская ответственность по тем обязательствам, которые связываются с наличествующим риском гражданской ответственности владельца данного транспортного

средства по тем обязательствам, которые возникли впоследствии причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших в процессе, в случае использования транспортного средства на территории всей Российской Федерации, то есть предписанное распространяется на РФ в целом (о чём свидетельствует анализ абзаца 11 статьи 1 Закона об ОСАГО).

Тут же правильно было бы отметить, что страховой риск - это предполагаемое событие, в случае наступления коего проводится страхование (о чём свидетельствует часть 1 пункта 1 статьи 9 Закона об организации страхового дела). Такое определение является достаточно ёмким и отражает суть страхования. По сути, страховому риску как определенной, конкретизированной и немаловажной для исследования категории свойственны такие базовые, основополагающие признаки, как вероятность, неопределенность, волевое регулирование, а также свойственна оценка. Итак, страховой случай - это уже совершившееся событие, которое закономерно предусмотрено договором страхования или же законом, в случае наступления страхового случая явно возникает обязанность страховщика производить страховую выплату страхователю, либо застрахованному лицу, либо выгодоприобретателю или же другим третьим лицам (о чём говорит часть 2 пункта 1 статьи 9 Закона об организации страхового дела). В связи с этим стоит обозначить, что страховой риск по обязательному страхованию более корректно стоило бы определить определенным образом, а именно как возможность наступления гражданской правовой ответственности непосредственно по страховым обязательствам по обязательному страхованию гражданской ответственности владельца транспортного средства.

Также для исследования данной темы важно зафиксировать, что страховщик имеет полное право на оценку страхового риска, что выражается законодателем в пункте 1 статьи 945 ГК РФ. Раскрывая это подробнее, стоит отметить, что при заключении договора страхования имущества страховщик имеет право производить осмотр имущества, которое подлежит страхованию, а при необходимости имеется право назначать экспертизу с целью установить истинную соответствующую стоимость.

Законодательно подробно определены случаи, в рамках которых возникновение гражданской ответственности всех владельцев транспортных средств не может повлечь за собой наступления обязанности страховщика непосредственно по выплате страхового возмещения.¹⁶

¹⁶ Рузакова, О. А. Гражданское право: учебное пособие / сост. О. А. Рузакова, А. Б. Рузаков. - М.: МФПУ Синергия, 2012. С. 208

Итак, первое, что следовало бы здесь отметить, это то, что в силу пункта 1 ст. 964 ГК РФ, в случае, если законом или договором не предусмотрено иное (при этом стоит отметить, в регулировании именно обязательного страхования гражданской ответственности иное как раз таки не предусмотрено), страховщик может быть освобожден от выплаты страхового возмещения, когда страховой случай наступил в результате ниженазванных обстоятельств:

- воздействия ядерного взрыва, радиационной катастрофы или радиоактивного заражения;
- вследствие военных действий, маневров или других военных маневров и военных мероприятий;
- в случае гражданской войны, народных волнений или происходящих в обществе забастовок.

Итак, по природе своей описываемые случаи законодательно являются так называемыми особыми случаями непреодолимой силы - форс-мажора (о чём говорится в статье 401 ГК РФ), и в соответствии с законом ответственность со страховщика снимается, он вовсе не несёт ответственности.

По сути, с одной стороны, сущность обязательного страхования гражданской ответственности прямым образом не связывается с вышеуказанными событиями. Но, с другой стороны, теоретически и гипотетически причинение какого-либо вреда транспортным средством, с застрахованной ответственностью управления, может происходить ввиду военных действий или народных волнений, что логически и законодательно должно исключить собой ответственность страховщика.

Второй момент, немаловажный ввиду освещаемого вопроса, заключается в том, что в силу статьи 963 ГК РФ страховщик освобожден от выплаты страхового возмещения, когда страховой случай наступает, происходит в результате умысла страхователя, выгодоприобретателя либо же застрахованного лица, но здесь не происходит освобождения от выплаты страхового возмещения непосредственно по договору страхования ответственности за причинение вреда жизни или здоровью, в случае если вред причинялся по вине ответственного за такой вред лица. Иначе говоря, по вине застрахованного лица, коим является владелец или несколько владельцев транспортного средства, в том числе и страхователь и иные лица. Однако страховщик должен освобождаться от выплаты страхового возмещения, когда вред причинен ввиду умысла выгодоприобретателя, а выгодоприобретатель выступает в роли потерпевшего.

При этом невзирая на то, что предусматриваемые статьями 963 и 964 ГК РФ имеющиеся основания освобождения страховщика непосредственно от выплаты

страхового возмещения не именованы в роли соответствующих оснований в исследуемом Законе об ОСАГО, указываемые положения ГК РФ однозначно подлежат применению.

Отсюда следует, что в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств не может быть возмещен по закону такой вред, который причинен ввиду:

- а) непреодолимой силы или конкретного умысла потерпевшего;
- б) впоследствии воздействия ядерного взрыва и радиации, радиационной катастрофы, или радиоактивного заражения;
- в) в рамках военных действий, а также маневров или других каких-либо военных мероприятий;
- г) в условиях гражданской войны, впоследствии народных волнений или забастовок.

Третий немаловажный момент заключается в том, что в статье 6 Закона об ОСАГО, в рамках Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», специально предусматриваются дополнительные случаи, которые исключают собой квалификацию происходящего события непосредственно в качестве наступления гражданской ответственности по обязательному страхованию, а именно страховых случаев по обязательному страхованию. Таких случаев насчитывается одиннадцать, а их перечень носит закрытый характер, ввиду этого перечень не может расширяться по желанию сторон. Стоит отметить как пример, что к ним относимы:

- а) причинение вреда при использовании другого транспортного средства, отличающегося от указанного в договоре обязательного страхования;
- б) страховой случай - причинение морального вреда или же возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды;
- в) также причинение вреда при использовании транспортного средства в ходе каких-либо соревнований, учебной езды или испытаний в рамках специально отведенных мест для таких соревнований, учебной езды, испытаний;
- г) загрязнение окружающей природной среды, то есть экологическое загрязнение;
- д) причинение вреда в процессе воздействия груза для перевозки, если риск таковой ответственности непосредственно подлежит обязательному страхованию в соответствии с законодательством, то есть здесь стоит говорить о соответствующем виде обязательного страхования;
- е) причинение угрозы и вреда жизни или здоровью работника в случае исполнения трудовых обязанностей, если этот вред может подлежать возмещению в соответствии с

Законом о соответственном виде обязательного страхования или же обязательного социального страхования;

ж) в случае возникновения обязанности по возмещению работодателю убытка, вызванного причинением вреда жизни или здоровью сотруднику, работнику;

з) причинение водителем какого-либо вреда управляемому им транспортному средству и также прицепу к нему, вреда перевозимому ими грузу, который установлен на оборудовании, а также иному имуществу;

и) причинение вреда непосредственно при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке;

к) уничтожение антикварных и других каких-либо уникальных предметов, сооружений, построек, которые имеют для культуры и общества значение, то есть имеют историческое и культурное значение, уничтожение изделий из каких-либо драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, таких имущественных ценностей как наличных денег, ценных бумаг, предмета религиозного характера, а также уничтожение произведений культуры, литературы, науки и искусства, иных объектов интеллектуальной собственности;

м) также, например, сюда относится причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров в процессе перевозки, в случае, если такой вред может подлежать возмещению в соответствии с законом Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика непосредственно за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.¹⁷

Так, владельцы транспортных средств имеют право также дополнительно и в добровольной форме осуществлять страхование для случая недостаточности страховой выплаты непосредственно по обязательному страхованию для всецелого, полного возмещения вреда, который причинен жизни, здоровью или же имуществу потерпевших, а также в случае, если наступает ответственность, не относимая к страховому риску по обязательному страхованию, то есть в тех случаях, которые определены в законе, как не относящиеся к категории случаев страховых.

Здесь стоит отметить, что в названный перечень не включаются такие типичные случаи, традиционно в добровольном страховании гражданской ответственности у большинства страховых компаний не являющиеся страховыми случаями, а именно:

- причинение вреда жизни или здоровью потерпевших впоследствии умысла застрахованного лица;

¹⁷ Рузакова, О. А. Гражданское право: учебное пособие. - М.: МФПУ Синергия, 2012. С. 208

- причинение вреда лицом, которое находилось в процессе причинения вреда в состоянии опьянения;

- лицом, которое не имело права управлять транспортным средством;

- если застрахованное лицо скрывалось с места происшествия;

- если указанное лицо не было включено в договор обязательного страхования в роли лица, допущенного к управлению (именно при заключении договора обязательного страхования с наличием условия об ограничении количества лиц, допускаемых к управлению);

- если страховой случай наступил при использовании транспортного средства в период, не предусматриваемый данным договором;

- в момент наступления страхового случая закончился срок действия диагностической карты, которая содержит сведения о соответствии транспортного средства конкретным, обязательным требованиям безопасности для транспортных средств, легкового такси, автобуса или же грузового автомобиля, который был бы предназначен и грамотно оборудован для перевозок людей, с конкретным количеством мест, а именно числом мест для сидения более восьми (не считая места водителя), специализированного транспортного средства, непосредственно предназначенного и оборудованного соответственно для перевозок опасных грузов.

Стоит отметить, что в обязательном страховании указанные случаи будут относимы к категории тех страховых случаев, при наступлении коих страховщик обязан выплачивать потерпевшему страховое возмещение. Между тем в силу статьи 14 Закона об ОСАГО у страховщика возникнет право так называемого регрессного требования к причинителю вреда, коим будет являться страхователь или иное лицо, притом риск ответственности будет застрахован по договору обязательного страхования.

Немаловажной новеллой Закона об изменении ОСАГО своевременно являлось исключение из перечня тех случаев, когда возникновение ответственности гражданской для владельцев транспортных средств не могло повлечь за собой непосредственной обязанности страховщика в плане выплаты страхового возмещения, случая причинения вреда на территории внутренней. Данное исключение играет большую роль для изучения данной темы.

Также для сравнительной характеристики важно то, что ранее в подпункте "и" пункта 2 статьи 6 Закона об ОСАГО (в рамках Федерального закона N 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств») было указано то, что причинение вреда в процессе погрузке груза на транспортное средство или же при его разгрузке, а также в случае продвижения

транспортного средства по внутренней территории данной организации не может покрываться обязательным страхованием. Притом в Законе не было определено понятие внутренней территории, и это на практике приводило, по сути, к возникновению большого количества споров.

В рамках сравнительной характеристики можно предположить, что к отдельным признакам внутренней территории было отнесено следующее: ограждение территории забором, присутствие специального пропускного режима для осуществления въезда на территорию, некие особенности продвижения по территории, конкретное хозяйственное господство по отношению к территории со стороны конкретной организации. Такие признаки могли иметь место, по сути, как в совокупности, так и по отдельности. В каждом индивидуально взятом случае непосредственно определение внутренней территории имело особый, присущий конкретному случаю и ситуации индивидуальный характер.

Так, благодаря принятию Закона об изменении ОСАГО датируемого 1 декабря 2007 № 306-ФЗ в статье 6 исследуемого Закона об ОСАГО возникло еще одно конкретизированное уточнение: а именно причинение водителем вреда не только управляемому водителем транспортному средству и прицепу к транспорту, перевозимому ими грузу, к установленному на них оборудованию, но и по отношению к иному имуществу, которое, меж тем, не является страховым случаем. Тут важно обратить внимание, в данном случае речь ведется лишь об имуществе, которое перевозимо автомобилем причинителя вреда, ущерба.

Итак, есть ещё одно существенное условие непосредственно о размере страховой суммы в обязательном страховании. Это условие проявляется таким образом, что само по себе условие не может быть согласовано сторонами, а оно устанавливается Законом об ОСАГО, посему применимо автоматически. Таковое положение весьма соответствует пункту 1 статьи 10 Закона об организации страхового дела, здесь определяют страховую сумму как денежную сумму, которая установлена Федеральным законом или же как определяемую договором страхования, и исходя из неё могут уже быть установлены размеры страховой премии (и страховых взносов) и также размеры страховых выплат в случае наступления страхового случая.

Итак, в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств под страховой суммой подразумевается сумма, в пределах коей страховщик обязался при наступлении каждого страхового случая невзирая на количество подобных случаев возмещать потерпевшим причиненный вред (о чём говорит статья 7

Закона об ОСАГО).¹⁸ По сути, в отличие от складывающейся практики урегулирования отношений именно по добровольному страхованию, размер самой страховой суммы в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев средств транспортных средств неизменен, и в случае наступления страховых случаев и осуществлении страховых выплат не может быть уменьшен на размеры непосредственно проведенных страховщиками страховых выплат.

Такое вышеприведенное понимание страховой суммы отлично от понимания, которое установлено в статье 947 ГК РФ и также в статье 10 Закона об организации страхового дела, притом анализ положений данных нормативно-правовых актов позволяет прийти к выводу, что реализация страховой выплаты в период действия договора может привести к уменьшению размера страховой суммы, притом если такое предусматривается данным договором страхования. По своей сути этой является обычным правилом, включаемым в большое количество, большинство, всех договоров страхования автомобилей по риску КАСКО, также это актуально для договоров добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Следует отметить, что страховая сумма, исходя из правил, всегда должна быть указана в валюте Российской Федерации, то есть указывается в рублях.

В случае, если страхового возмещения по той или иной причине будет недостаточно, для того, чтобы целиком и полностью возмещать причиненный вред, закономерно применяются положения статьи 1072 Гражданского кодекса. В рамках предусмотренных гражданско-правовых механизмов недостающую часть непосредственно между страховым возмещением и по факту причиненным ущербом потерпевшему или потерпевшим должен возместить причинитель вреда, притом ответственность его была застрахована в рамках обязательного страхования.

Ещё одно существенное условие, важное для данной темы, которое имеет отношение к сроку действия договора страхования, составляющего по общему правилу один календарный год, получило уже вышеописанную характеристику.

Меж тем, в соответствии с Положением «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусмотрены основания и конкретный порядок досрочного прекращения действия договора.

Итак, действие договора обязательного страхования может быть закономерно досрочно прекращено в нижеприведенных случаях:

¹⁸ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.03.17

- в случае смерти гражданина, то есть страхователя или собственника;
- ввиду ликвидации юридического лица - страхователя;
- также ввиду ликвидации страховщика;
- из-за утраты или гибели (порчи) транспортного средства, притом данное средство указано непосредственно в страховом полисе обязательного страхования;
- другие случаи, которые предусмотрены законодательством РФ.

Помимо того, Правилами ОСАГО предусмотрено несколько специальных случаев, которые, что немаловажно отметить, представляют страхователю (в одном случае) и страховщику (с другой стороны) закономерное право досрочно прекращать действие договора обязательного страхования. К первым описываемым случаям относимы:

- отзыв лицензии страховщика в порядке, который установлен законодательством РФ;
- замена собственника транспортного средства;
- другие случаи, которые могут быть предусмотрены законодательством Российской Федерации.

Ко вторым случаям, связанных со страховщиком, относятся:

- выявление неправдивых, недостоверных, ложных или же неполных сведений, которые были представлены страхователем в момент заключения договора обязательного страхования, причём такие сведения имеют важное значение в плане определения степени страховых рисков;
- другие случаи, которые предусматриваются законодательством Российской Федерации, эти случаи выводимы из законов.

Интересно то, что законодательством Российской Федерации в том числе могут предусматриваться и другие случаи, которые дают возможность сторонам заявлять о досрочном прекращении исследуемого договора ОСАГО.

Так, в большем количестве случаев в случае досрочного прекращения действия договора ОСАГО непосредственно часть страховой премии справедливо подлежит возврату за ещё действующий срок действия договора обязательного страхования. Однако есть и исключение из правил, что составляют следующие условия: досрочное прекращение договора ввиду ликвидации юридического лица, притом данное юридическое лицо является страхователем; ликвидация юридического лица в роли страхователя; отзыв лицензии страховщика в том порядке, который установлен законодательством РФ; выявление недостоверных или неполных сведений, которые были предоставлены страхователем непосредственно в момент заключения договора

обязательного страхования, что имело существенное значение для определения степени страховых рисков.¹⁹

Так, в тех случаях досрочного прекращения действия договора обязательного страхования, которые предусмотрены в связи со смертью гражданина - страхователя или же собственника, датой досрочного прекращения действия договора обязательного страхования будет считаться конкретная дата события, причём событие по условию должно являться основанием для такового досрочного прекращения, а возникновение подтверждается, в свою очередь, документами уполномоченных органов.

Имеет место еще одно условие, проистекающее из сути обязательства, - а именно условие о страховой премии и страховых взносах (иначе говоря, о цене договора). Здесь стоит отметить и напомнить, что договор страхования по своей сути и признаку возмезден.

Важно то, что цена по договору обязательного страхования может быть определена именно на основании устанавливаемых тарифов страхования, именуемых страховыми тарифами. Следует вывести определение. Итак, страховой тариф - это ставка страховой премии с единицы страховой суммы при учёте объекта страхования и сущности страхового риска, и, кроме того, и других условий страхования, включая наличие франшизы и ее размера в рамках условий страхования (статья 11 Закона об организации страхового дела²⁰).

Стоит отметить, что в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств урегулирование страховых тарифов в рамках обязательного страхования осуществляется посредством установления Банком РФ в соответствии с действующим Федеральным законом экономически (иначе говоря – актуарно) обоснованных максимальных размеров базовых ставок каждого страхового тарифа (то есть их максимальных и минимальных значений тарифов, притом тарифы выражаемы, как было отмечено выше, в рублях) и также коэффициентов страховых тарифов, требований к структуре страховых тарифов, и, кроме того, порядка применения таких тарифов страховщиками для определения страховой премии в рамках договора обязательного страхования.

Так, с целью стабильности правового урегулирования страховых тарифов в рамках обязательного страхования в Законе об ОСАГО закрепляется правило, что срок действия устанавливаемых Банком России предельных, максимальных, размеров базовых ставок

¹⁹ Михайленко, Е. М. Гражданское право: общая часть / Е. М. Михайленко. – М.: Юрайт, 2016. – С. 101

²⁰ Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 03.07.2016) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017)

страховых тарифов (то есть, как было отмечено выше, минимальных и максимальных значений тарифов, выраженных в рублях) и, кроме того, коэффициентов страховых тарифов не может быть по сроку менее одного года (в соответствии с пунктом 3 статьи 8 Закона об ОСАГО)²¹.

²¹ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.03.17)

2.3 Стороны договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Касательно изучения вопроса сторон договора обязательного страхования гражданской ответственности транспортных средств важно то, что любой гражданско-правовой договор является собой соглашение двух или более двух, нескольких, лиц об установлении, изменении или о прекращении гражданских прав и обязанностей гражданина. Следует разграничивать тот факт, что, в отличие от односторонней сделки для его совершения не будет достаточным лишь наличие волеизъявления одного лица, так как здесь требуется согласие каждой стороны для соответственного правоотношения на вступление в связь по договору, то есть, говоря юридическим языком, в договорные связи.

В рамках изучения сторон договора ОСАГО стоит отметить, что для каждого гражданского договора характеристика сторон, по сути, не является настолько принципиально важной, как для договора страхования, поскольку как раз в этих правоотношениях кроме сторон наличествуют также третьи лица, у которых имеются свои соответствующие права и обязанности. Выполняемая, играемая роль таковых субъектов зачастую много значительнее, нежели роль собственно стороны договора страхования. Это всё, по сути, делает важным подробнее останавливаться не только лишь на сторонах договора, но также и охарактеризовать иные третьи лица, которые участвуют в страховых правоотношениях.²²

Итак, в случае вопроса касательно сторон договора страхования, следует отметить, что в российском праве наличествуют две такие стороны: как уже было отмечено, имеют место страхователь и страховщик. Касаемо выгодоприобретателя и застрахованного лица, данные субъекты рассмотрены законом непосредственно как третьи лица, притом стоит понимать, что сторонами договора они по общему правилу не считаются. Можно выдвинуть предположение в рамках исследования, что таковая конструкция договора страхования есть по своей сути конструкция оправданная, ибо в рамках страхового правоотношения страховщик берет на себя определенное обязательство только перед страхователем, но притом не берет его не перед застрахованным лицом и перед потерпевшим, но потерпевший притом имеет право прямого требования.²³

²² Грызыхина, Е. А. Договорное право / Е. А. Грызыхина. – М.: Инфра-М, 2015. С. 116

²³ Пиляева, В. В. Гражданское право / В. В. Пиляева. – М.: Кнорус, 2012. С. 82

Важно отметить, что для определения весомости роли каждого из субъектов договора обязательного страхования непосредственно в рассматриваемом правоотношении существует необходимость детальнее остановиться на каждом.

Исходя из вышесказанного, выводится заключение, что в роли одной из сторон договора ОСАГО выступает страховщик, притом он представляет собой, исходя из абзаца 10 статьи 1 Закона об ОСАГО страховую организацию, данная организация имеет право осуществить обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств непосредственно в соответствии с разрешением (иначе, лицензией), такое разрешение или лицензия выдаются в установленном законом порядке.

Итак, из выведенного определения проистекает вывод, что страховщик всегда является юридическим лицом, притом такое юридическое лицо получило лицензию на осуществление конкретного вида деятельности. Вышеуказанное положение Закона притом предусматривает требования не в полном объеме, а такие требования предъявляются к данной стороне договора страхования.

Обращаясь к ГК РФ, именно к статье 938 ГК РФ²⁴, можно зафиксировать то, что ГК РФ также установил, что страховщиками могут быть только юридические лица, у которых имеется разрешение (иначе говоря, лицензия) на осуществление страхования соответствующего вида, причём здесь указывается, что требования, которым требуется отвечать страховым организациям, порядок лицензирования деятельности таковых и осуществление надзора за этой деятельностью определены законами о страховании, одним из которых определенно выступает Закон об организации страхового дела²⁵ в Российской Федерации, уже упомянутый и рассмотренный в данном исследовании.

Поднимая вопрос об организационно-правовых формах, в коих могут находиться страховые компании, требуется отметить и рассмотреть некоторые факты.

Обращаясь к определенным нормативно-правовым актам, а именно к ГК РФ, к Закону об ОСАГО и к Закону об организации страхового дела, обнаруживается, что в указанных документах отсутствует четкое указание на требуемые организационно-правовые формы, в которых должны быть созданы страховые компании. Притом в законе наличествует ряд положений, толкование коих даёт возможность утверждать, что в роли страховщиков могут выступить только хозяйственные общества. К примеру, в соответствии с пунктом 3 статьи 25 Закона об организации страхового дела указывается

²⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N51-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // Российская газета, 08.12.1994 N238-239

²⁵ Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 03.07.2016) "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017)

прямо, что страховщики (кроме обществ взаимного страхования) должны обладать целиком и полностью оплаченным уставным капиталом, причём его размер должен быть не ниже установленного указанным Законом минимального размера непосредственно уставного капитала. Так, при оплате уставного капитала страховщика должны вноситься денежные средства в размере суммы не ниже, чем минимальный размер уставного капитала страховщика, притом это установлено настоящим Законом, а также непременно должны быть соблюдены порядки и условия инвестирования собственных средств (иначе, капитала), которые установлены нормативными актами органов страхового надзора. По сути, законодатель ведёт речь лишь об уставном капитале, который сформирован в хозяйственных обществах и более нигде. Касается товариществ, где имеет место складочный капитал, также касается производственных кооперативов со своими разделенными на паи взносами, или же унитарных предприятий, вовсе не имеющих имущество, лишь наделенных только уставным фондом непосредственно на праве хозяйственного ведения или же оперативного управления, то для таковых не устанавливаются в рамках исследуемого материала какие-либо обязательные требования. Итак, законодательно в рассматриваемом случае при формулировке приведенных положений упущены складочный, уставный и паевой фонд, здесь указывается только уставный капитал.

Стоит обратиться к вопросу с другой стороны. В случае, если бы законодатель имел цель установления каких-то ограничений непосредственно по организационно-правовым формам страховых организаций, то законодательно это было бы указано в рамках основных норм. Притом можно зафиксировать, такие нормативно-правовые акты как ГК РФ²⁶ и Закон об организации страхового дела не имеют уточнений относительно организационно-правовой формы, а лишь указывают, что страховщики - это юридические лица, у которых должна иметься лицензия на осуществление страховой деятельности.

Отсюда вытекает, что страховщиком исходя из договора ОСАГО может быть, по сути, любая коммерческая организация, у которой есть лицензия на осуществление соответствующего вида деятельности и лицензия отвечает, в свою очередь, установленным статьей 21 Закона об ОСАГО нормам.

Важным и интересным будет отметить, что страховая компания, которая претендует на получение для себя разрешения, преследуя цель обязательного страхования, должна обладать не меньше двухлетнего опыта осуществления

²⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N51-ФЗ (ред. от 28.03.2017) // Российская газета, 08.12.1994 N238-239

соответственных операций по страхованию средств транспорта или же гражданской ответственности их владельцев (что показывает пункт 3 статьи 21 Закона об ОСАГО).²⁷

Можно полагать, что вышеприведенное требование есть по своей сути вполне обоснованное требование, оно устанавливалось законодательно, преследуя цели повышения качественного уровня услуг, которые могут быть оказаны, ибо у организаций с хорошим и продолжительным опытом к определенному времени налаживаются связи непосредственно с независимыми экспертными учреждениями, удаётся укомплектовать рабочие места, также есть нужные информационные ресурсы.

Помимо того, страховые организации, которые взаимосвязаны с практикой ОСАГО, обязаны быть членами профессионального объединения страховщиков (о чём говорит пункт 2 статьи 21 уже упомянутого Закона об ОСАГО), объединение притом по правилу является некоммерческой корпоративной организацией, которая создаваема в организационно-правовой форме ассоциации (иначе, союза) и являет собой определенное единое общероссийское профессиональное объединение, притом такое объединение базируется на существенном принципе обязательного членства страховщиков и действует с целью обеспечения их взаимодействия, регулировки и координации предпринимательской деятельности, защиты и представления всеобщих для вопроса профессиональных и материальных интересов, установления конкретных правил профессиональной деятельности при производстве обязательного страхования, а также с целью обеспечения проведения техосмотра транспортных средств в рамках законодательства в области техосмотра транспортных средств (обращаясь к части 1 статьи 24 Закона об ОСАГО).

На данный момент таковым профессиональным объединением служит, учрежденный датируемый от 08 августа 2002 г. Российский союз автостраховщиков (сокращенно - РСА). Справедливо отметить, что законодательство предусмотрело на территории Российской Федерации наличие лишь одного профессионального объединения, в которое вступать может любая страховая организация. Обязательным условием этого вступления, начиная от 01 июля 2008 г. становится согласно законодательству, а именно пункту 2 статьи 26.1 рассматриваемого Закона об ОСАГО заключение соглашения непосредственно о прямом возмещении убытков с каждым членом такового объединения.²⁸

²⁷ Михайленко, Е. М. Гражданское право: общая часть / Е. М. Михайленко. – М.: Юрайт, 2016. – С. 108

²⁸ Грызыхина, Е. А. Договорное право / Е. А. Грызыхина. – М.: Инфра-М, 2015. С. 116

Помимо того, страховщик обязывается иметь в каждом субъекте Российской Федерации собственного представителя, который уполномочен на рассмотрение требований потерпевших о страховом возмещении и также и о прямом возмещении убытков, и, кроме того, на осуществление и реализацию страхового возмещения и на прямое возмещение убытков. По закону услуга по заключению договора обязательного страхования должна быть предоставлена в любом доступном обособленном подразделении страховщика (иначе - филиале).

Здесь важно помнить, что под обособленным подразделением юридического лица стоит понимать лишь филиалы и представительства, так как они называются в качестве обособленных подразделений в соответствии со статьей 55 ГК РФ.

Так, представительства и филиалы, исходя из требований и предписаний закона, должны создаваться обязательно не в месте непосредственного нахождения юридического лица. Различие между вышеуказанными обособленными подразделениями заключено в том, что представительства имеют полное на то право представлять интересы юридического лица и осуществлять их защиту, а филиалы имеют право осуществлять все имеющиеся функции юридического лица или же часть, включаются сюда и функции представительства.

Также еще одним неперенным обязательным условием, без коего ни один страховщик не может осуществить страховую деятельность, включая ОСАГО, является у наличествующее разрешение (должна быть лицензия), такое разрешение притом выдано уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, что следует из анализа законодательства.

Другой стороной любого договора страхования, сюда относим и договор ОСАГО, выступает страхователь, притом страхователь в абзаце 9 статьи 1 Закона об ОСАГО определен как лицо, заключающее со страховщиком непосредственно договор обязательного страхования. Данный пункт играет, по-видимому, существенную роль в изучении сторон договора.

Причём надлежало бы отметить, что на сегодняшний день и на данный момент страхователем в рамках договора ОСАГО может выступать в целом любое лицо (то есть мы здесь подразумеваем владельца транспортного средства/водителя²⁹), что в свою очередь не вступает ни в какое особое противоречие в рамках ГК РФ, не противоречит и логике страховых правоотношений.

²⁹ Хасимова, Л. Н. К вопросу о спорах, возникающих из договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / Л. Н. Хасимова. Набережные Челны, 2014. С. 104

Тут же следует отметить, что под владельцем транспортного средства, что показывает абзац 4 статьи 1, Закон об ОСАГО подразумевает непосредственно его собственника, а также тут имеется в виду и лицо, которое владеет своим собственным транспортным средством исходя из права хозяйственного ведения или осуществляет владение на основе права оперативного управления или же на ином законном основании (закон подразумевает тут право аренды, также и доверенность на права управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о непосредственной передаче такому лицу транспортного средства, также тут играет роль ряд других условий). Не есть по сути своей владелец транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в рамках исполнения обязанностей по службе, работе, или по исполнению же трудовых обязанностей, включая, что видится логичным, и трудовой или гражданско-правовой договор с собственником или каким-либо другим владельцем транспортного средства.

Отсюда выводится, что владельцем транспортного средства по замыслу Закона об ОСАГО можем считать только лицо, которое обладает непосредственно определенным, что называется, титулом владения, причём включая право собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, также включая право аренды и ряд возможно включаемых других прав.

Нужным видится отметить тот факт, что законодательством из числа владельца транспортных средств однозначно исключены и не учитываются лица, которые управляют таковыми транспортными средствами в силу работы, исполнения ими своих служебных и также трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или другим каким-либо владельцем транспортного средства. Таковое, прописываемое в законе, исключение, что можно предположить как рациональное объяснение, обуславливается тем, что в случае того, что указанными субъектами будет нанесен вред жизни, здоровью или же имуществу третьих лиц, обязанность по соответственному возмещению в рамках статьи 1068 ГК РФ логично ложится на юридическое лицо или на гражданина, с коим тот, кто причинил вред, заключал трудовой договор или договор гражданско-правового характера, и в ситуации дорожно-транспортного происшествия, ДТП, действовал или должен был действовать непосредственно по заданию конкретного юридического лица или гражданина и под его действиями для контроля надлежащей безопасности.

Логичным видится подвести к тому, что обязанность по страхованию гражданской ответственности в рамках договора ОСАГО возложена с двух сторон: как на юридические,

так и физические лица, притом физические и юридические лица являются по условию владельцами транспортных средств.

Так, в контексте законодательства под водителем, в свою очередь, понимают лицо, управляющее транспортным средством. Это понимание не противоречит и всеобщему пониманию понятия. Интересно то, что при обучении управлять транспортным средством водителем закон считает обучающее лицо, таковая краткая формулировка также видится логичной и не противоречит общему представлению (для определения стоит обратиться к абзацу 5 статьи 1 Закона об ОСАГО).

Водитель как может быть, так может и не быть владельцем транспортного средства в том логическом смысле, который рассматриваемый Закон об ОСАГО придал этому термину.³⁰ Так, терминология законодательства ясна и лаконична, анализ терминов важен и существенен в ракурсе исследуемого вопроса.

Важно отметить, что страхователь сам определяет водителей - лиц, допущенных к пользованию имуществом, а именно непосредственно к управлению транспортным средством, то есть здесь водителю отводится доля самостоятельности.

Причём правильным будет отметить, что в целом Правила дорожного движения (принято сокращать как ПДД) к понятию «водитель» могут относить также погонщика, который ведет по дороге выючных, животных или стадо. Рассматриваемый закон понимает механизированное средство как транспорт, речь ведётся о механическом объекте.

Правильным будет упомянуть, что водитель есть по сути участник страхового отношения. В возможно возникающем случае, когда водитель допущен к управлению на базе гражданско-правовых действий от страхователя, он тут же тоже становится одним из включенных в список владельцев транспортного средства передвижения, ответственность водителя притом застрахована в рамках обязательного страхования. Причём важно то, что ни при каких обстоятельствах оным не становится лицо, которое управляет транспортным средством в силу выполняемых трудовых функций – непосредственно работающее в исполняемой роли нанятого водителя в организации или у индивидуального предпринимателя.

К, условно говоря, списку еще одного субъекта обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств можно прибавить застрахованные лица. Важно отмечать, что таковой субъект непосредственно страховых правоотношений стороной договора ОСАГО не считается, приобретает статус вовсе

³⁰ Рузакова, О. А. Гражданское право: учебное пособие. - М.: МФПУ Синергия, 2012. С. 208

третьего лица³¹. Между тем, роль в освещаемом договоре обладает существенным характером, так как при возникновении наличествующей гражданской ответственности за приносимый вред у страховщика появляется обязанность в плане выплаты страхового возмещения.

Интересен тот факт, что застрахованными лицами в рамках исследуемого и разбираемого в работе договора ОСАГО выступают лишь законные, на законном основании установленные, владельцы транспортного средства. Такое положение выводится логически, в свою очередь, из пункта 2 статьи 15 Закона об ОСАГО который гласит, что договор обязательного страхования должен, в соответствии с установленным законодательством порядке, заключаться непременно по отношению к владельцу транспортного средства, также в плане лиц, указанных водителем в договоре обязательного страхования, или же в отношении не ограниченного строгими рамками числа лиц, которые будут допускаться владельцем к управлению своим транспортным средством в соответствии с прописанными и указываемыми условиями договора обязательного страхования, а также и иных лиц, которые берут в пользование транспортное средство на законном на то основании.

Таким образом, в том случае, ежели вред будет причиняться лицом, применяющим противоправные действия, дабы завладеть транспортным средством, то даже, невзирая на наличие у лица полиса ОСАГО, данное лицо должно будет непременно самостоятельно возместить его непосредственно в полном объеме. Применение же к таким правоотношениям норм исследуемого в данной исследовательской работе Закона об ОСАГО и также Положения, устанавливающих конкретизированные направленные права и обязанности для водителей невыполнимо ввиду таковых причин, что его ответственность не есть по своей сути ответственность застрахованная, следовательно, возникающие правоотношения находятся вовсе за пределами непосредственно возможного регулирования вышеупомянутых в работе нормативно-правовых актов.

Так, еще одним субъектом страховых правоотношений, который заслуживает рассмотрения и требует внимание, является такая уже упомянутая категория как выгодоприобретатель, который, что немаловажно отметить, в страховании гражданской ответственности за причиненный вред именуется потерпевшим. Стоит обозначить, что он имеет право в рамках статьи 929 и также в силу статьи 931 такого немаловажного для темы кодекса как ГК РФ на получение страхового возмещения и рассмотрен закономерно законом как наиболее уязвимая, слабая сторона в возникших правоотношениях.

³¹ Абаимов В.Ю. Страховой риск: понятие и оценка. Правовые аспекты. М., 2006 С. 112

Определение потерпевшего дано законодателем в абзаце 6 статьи 1 Закона об ОСАГО. Данный федеральный закон свидетельствует о том, что законодатель под потерпевшим подразумевает лицо, жизни, здоровью или же имуществу коего был нанесен вред при использовании транспортного средства другим лицом, в том числе здесь могут быть рассмотрены и включены такие категории как пешеход, водитель транспортного средства, которым был нанесен вред, и также сюда включается пассажир транспортного средства - участник ДТП (исключение составляет лицо, признаваемое потерпевшим в соответствии с другим нормативно-правовым актом, а именно с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»).³²

Отсюда заключаем, что законодатель указывает: потерпевшим может являться только то лицо, жизни, здоровью и имуществу которого причинили вред. Остальные же субъекты, указанные в пункте 4 статьи 11 Закона об ОСАГО³³ потерпевшими не будут сочтены, они только по своему правовому статусу приравнены к ним и соответствующе рассматриваются в роли и качестве выгодоприобретателей в рассматриваемых страховых правоотношениях.

Подводя итог освещаемым вопросам, затронутым в данной главе, можно сделать определенные выводы касательно субъектов договора ОСАГО. Во-первых, необходимо отметить, что сторонами любого договора страхования, включая и рассматриваемый в исследовании договор, всегда выступает лишь страхователь и страховщик, а иное не предусмотрено. Застрахованные лица и выгодоприобретатели (или, иначе, потерпевшие) по сути своей представлены и являются всегда лишь третьими лицами, которые справедливо и закономерно, как правило, наделены законом как правами, так и определенными предписанными обязанностями, выполнение коих является необходимым для исполнения договора страхования.³⁴

Во-вторых, ещё один немаловажный момент, подытоживая проделанную работу, заключен в том, что страховщиками по договору ОСАГО могут быть именно российские коммерческие организации, непосредственно отвечающие установленным в законодательстве требованиям, причём должно отметить, что такие страховщики непременно обязаны иметь лицензию на право осуществления и реализации данного вида

³² Михайленко, Е. М. Гражданское право: общая часть / Е. М. Михайленко. – М.: Юрайт, 2016. – С. 105

³³ Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред. от 28.03.17)

³⁴ Карпычев, М. В. Гражданское право: учебник / М. В. Карпычев. М., 2014. С. 115

страхования. Такое условие видится правильным и закономерным, а лицензированная деятельность соответствует закону.

В-третьих, как итог стоит отметить, что страхователем по договору ОСАГО могут быть различные лица, то есть им может быть как гражданин, так и юридическое лицо, при этом нет существенной для закона разницы, является ли он владельцем транспортного средства или не владеет таковым средством, не имеет отношения к вопросу владения³⁵.

В-четвертых, в исследуемом в работе договоре ОСАГО, как, по сути, и в любом договоре вообще, касаясь вопроса страхования гражданской ответственности, имеет место таковой субъект страхования правоотношений, как лицо застрахованное, правовой статус причём заключается в том, что в рамках наступления у такового застрахованного лица гражданской ответственности у страховщика сразу появляется обязанность в осуществлении страховой выплаты в нужном размере, в нужные сроки.

Пятым моментом, как заключение проделанной работы, стоит обозначить то, что выгодоприобретателем исходя из договора ОСАГО всегда должен и может выступать потерпевший, который закономерно имеет в силу исследованного пункта 4 статьи 931 ГК РФ законодателем установленное право прямого требования непосредственно к страховщику. Стоит отметить, что именно указанное лицо получает отведенную ему страховую выплату и получает таковую выплату именно в его пользу, притом согласно освещаемому в главе пункте 3 статьи 931 в соответствии с таким нормативно-правовым актом как ГК РФ должен заключаться любой договор страхования гражданской ответственности за такой вред, который по каким-либо причинам был нанесён здоровью или имуществу третьих лиц.

Важным для подведения итогов проделанного исследования видится то, что выгодоприобретатель в освещенном в работе договоре страхования ответственности именно в отличие от договора страхования имущества обязательно не должен обладать существенным в его сохранности, поскольку законодателем вовсе такая необходимость так или иначе не предусматривается. Причём тут стоит отметить, что, исходя из детального и последовательного анализа законодательства можно говорить о том, что именно на потерпевшем возложена прямая обязанность доказывать страховщику наличие у потерпевшего же определенных убытков, непосредственно связываемых с имеющимся страховым случаем и также должна быть возможность подтвердить то, что повреждаемое, подвергнутое повреждению имущество принадлежит ему на существенно законном

³⁵ Шевчук, С. С. К вопросу о понятии использования транспортного средства в договоре обязательного страхования гражданской ответственности и владельцев транспортных средств. М., Юрист, 2012. С. 19

основании. Также анализ законодательства показывает, что круг выгодоприобретателей в рамках заключения договора ОСАГО предварительно сторонам неизвестен, заранее не ясен, поэтому закон закономерно возложил на них любые возможные законодательно обязанности уже после того, как произойдет наступление страхового случая, когда потерпевший приобретает с юридической точки зрения статус определенного лица.

В окончании стоит отметить, что договор ОСАГО по признаку субъектного состава в целом мало, чем отличен от, по сути, любого другого договора страхования гражданской ответственности непосредственно за причиненный вред, что является по своей сути вполне логически обоснованным из-за того, что исследуемый договор страхования законодательством разрабатывался с учётом опоры на уже имеющиеся, существующие до этого момента модели договоров страхования, в том числе и обязательного договора.

Глава 3 Правоотношения, вытекающие из договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

3.1 Порядок заключения, изменения и расторжения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Применимо к заключению договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств имеет место обычный порядок: для заключения договора страхования сам страхователь представляет данному страховщику письменное заявление по предписанной законом и установленной форме; страховщик же обязан вручить страхователю правила страхования и те условия, на которых заключается непосредственно договор страхования и которые определяют его суть и содержание. Правила притом могут быть определены в имеющихся стандартных правилах страхования соответствующего вида, принятых, одобренных или же утвержденных страховщиком, также и объединением страховщиков. Страховые договоры, по общему правилу, должны быть заключены на основании тех правил страхования, которые ныне утверждены в Минфине России. Кроме того, в соответствии с ныне действующим пунктом 3 ст. 943 ГК РФ³⁶ при заключении такого договора страхования страхователь и страховщик могут прийти к соглашению об изменении или даже исключении отдельных положений правил страхования. Статья 910 ГК РФ подразумевает два следующих возможных способа заключения рассматриваемого договора страхования - путем подписания документа обеими сторонами или же путем вручения страхователю непосредственно на основании представленного заявления страхового полиса, и подписанного именно и только страховщиком. Так, в самом общем случае при заключении договора страхования непосредственно в форме одного подписанного документа с двух сторон вручение страхователю полиса не является обязательным условием к выполнению. При обязательном же страховании дело обстоит несколько иначе. Стоит отметить, что в силу п. 3 ст. 15 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности как таковое вручение страхового полиса обязательно вне зависимости от того факта, какая форма договора избрана - путем составления одного документа или вовсе без составления документа, лишь путем вручения соответствующего полиса страхователю.

³⁶ «Гражданский кодекс Российской Федерации» Часть 1 [Электронный ресурс] Федеральный закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 03.07.2016 г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.10.2016 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2016. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та

Содержанием договора являются условия, на которых договор является заключенным. По общему правилу, предусмотренному ст. 432 Гражданского кодекса РФ (сокращенно далее по тексту - ГК РФ) существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто возможное соглашение.

Так, можно справедливо сделать вывод, что страховой риск - это возможная опасность наступления какого-либо события, этот риск может быть оценен, что и делает страховщик.

В соответствии со ст. 942 ГК РФ существенными условиям договора имущественного страхования являются: объект страхования; страховой случай; размер страховой суммы; срок действия договора.

Предметом договора имущественного страхования в соответствии со ст. 929 ГК РФ является имущество или имущественные интересы. Однако, если предметом договора будет имущество, то имущественный интерес в его сохранении тоже будет присутствовать. Таким образом, и имущество и имущественный интерес являются предметом договора имущественного страхования. Следует учитывать, что законодатель определил их в ст. 942 ГК РФ как объект страхования. Объектом страхования в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее - ОСАГО) является имущественный интерес, а предметом страхования - отношения по защите этого имущественного интереса. Имущественный интерес по ОСАГО выражен именно в риске ответственности за причинение вреда. Этот риск имеет свою специфику, по отношению к иным рискам имущественного страхования. Если по общему правилу, закрепленному соответственно в п. 1 и п. 2 ст. 931 ГК РФ, может быть застрахован непосредственно риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена, и такое лицо должно быть указано в договоре, то по договору ОСАГО, в соответствии со ст. 15 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40-ФЗ (далее - Федерального закона № 40-ФЗ), может быть застрахован риск ответственности: владельца транспортного средства, лиц, указанных им в договоре обязательного страхования, или неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством в соответствии с условиями договора обязательного страхования, а также иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании.

Важным существенным условием является условие о размере страховой суммы. В соответствии со ст. 10 Закона РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» страховая сумма — это такая денежная сумма, которая определена в порядке, установленном федеральным законом или договором страхования при его заключении, и исходя из которой, устанавливаются размер страховой премии и размер страховой выплаты при наступлении страхового случая.³⁷ В соответствии со ст. 7 Федерального закона № 40-ФЗ страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей. Страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет в части возмещения вреда, причиненного непосредственно жизни или здоровью каждого потерпевшего, 500 тыс. рублей.

Следует учитывать, что именно из страховой суммы устанавливается страховая премия, которая представляет собой предусмотренную договором плату, высчитываемую в соответствии с установленными страховыми тарифами. Предельные размеры базовых ставок страховых тарифов устанавливаются Указанием Банка России «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 3384-У.

Рассматривая предельные размеры базовых ставок страховых тарифов, можно сделать следующие выводы: наиболее выгодное обязательное страхование будет для владельцев мотоциклов и мопедов, а наиболее затратное для владельцев транспортных средств с разрешенной максимальной массой более 16 тонн. Рассматривая коэффициент страховых тарифов в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства, можно сделать вывод, что коэффициент выше там, где больше численность населения. Наиболее низкий коэффициент для жителей российской глубинки -0,6. Однако применение регионального коэффициента не совсем верно, так как сложно определить территорию преимущественного использования автомашины. Человек может

³⁷ Акжирова Л. Н., Обзор некоторых поправок в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] // Журнал «Закон и Право», Изд: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство «Юнити-Дана» (Москва), 2015, № 2. С. 64

работать в ином регионе, а юридическое лицо может зарегистрировать машину по месту нахождения своего офиса, но использовать ее совсем в другом регионе.

Рассматривая коэффициент страховых тарифов в зависимости от наличия или отсутствия страховых возмещений при наступлении страховых случаев, произошедших в период действия предыдущих договоров ОСАГО, можно сделать вывод о том, что если владелец автомобиля, начиная с первого года страхования, из года в год не имеет страховых случаев, произошедших по его вине, то при продлении договора на каждый последующий год он будет получать скидку, начиная с 5%. Если владелец автомобиля в первый год страхования стал виновником ДТП, то при продлении договора на следующий год ему придется заплатить в 1,55 раза больше, то есть надбавка равняется 55%. Таким образом, данные тарифы мотивируют водителей не нарушать правила дорожного движения.

Коэффициент страховых тарифов в зависимости от наличия сведений о количестве лиц, допущенных к управлению транспортным средством, показывает, что в случае установления возможности пользования автомобилем неограниченного круга лиц страхователю придется доплатить за страховку по коэффициенту 1,8. Коэффициент страховых тарифов в зависимости от возраста и стажа водителя, допущенного к управлению транспортным средством, соответственно отражает влияние стажа вождения на уровень вождения. Например, чем дольше человек за рулем, тем лучше навыки вождения, и можно справиться с управлением при чрезвычайной ситуации, однако влияние возраста 22 лет не является достаточно обоснованным, так как права можно получить с 18 лет и трехгодичный стаж вождения, который влияет на коэффициент, прекращается именно с достижения водителем 21 года. Также стоит отметить, что не учтены случаи, когда водитель хоть и имеет водительское удостоверение, но после сдачи экзамена мог ни разу не водить автомобиль. В таком случае документальный стаж вождения может быть большим, однако фактически может отсутствовать вовсе.

Обратившись к коэффициенту страховых тарифов в зависимости от технических характеристик транспортного средства, в частности мощности двигателя легкового автомобиля, можно сделать вывод, что чем больше в автомобиле лошадиных сил, тем больше повышается коэффициент. Однако, данное положение не совсем обосновано, так как мощность автомобиля, не всегда влияет на то, кто может стать виновником аварии.

Коэффициент страховых тарифов в зависимости от периода использования транспортного средства будет понижающим, если транспортное средство использовать не целый год, а менее 10 месяцев.

При наличии таких нарушений, как сообщение страховщику заведомо ложных сведений, умышленное содействие наступлению страхового случая, причинение вреда при обстоятельствах, явившихся основанием для регресса применяется коэффициент, который выполняет роль компенсатора повышенного риска страхования отдельных категорий владельцев транспортных средств.

Четвертым условием заключения данного договора является его срок. По общему правилу, закрепленному в ст. 10 Федерального закона № 40-ФЗ, срок действия договора обязательного страхования составляет один год, однако при определенных условиях он может быть уменьшен.³⁸

Итак, стоит отметить, что для заключения договора ОСАГО должны быть достигнуто соглашение по всем вышеуказанным условиям, иначе договор нельзя считать наличествующим.

Договор ОСАГО заключается в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами.

Согласно договору ОСАГО граждане на территории РФ и в случае выезда за ее пределы страхуют свою ответственность, перед другими участниками дорожного движения. В случае наступления страхового случая, гражданин будет застрахован от неблагоприятных последствий. Страхование осуществляется путем заключения договора с организацией оказывающей страховые услуги, и путем внесения страховых премий в фонд специализированной организации (страховщик), а организация в свою очередь, при наступлении страхового случая, обязуется выплатить страхователю страховую выплату.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства - это наиболее действенный способ защиты интересов участников дорожного движения. За весь период в течении которого осуществляется страхование данного вида, заметно повысилась страховая культура граждан, граждане понимают необходимость страхования.

Объем сборов страховщиков по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) в первом полугодие 2016 году вырос на 7% по сравнению с показателем 2015 года, до 235,578 млрд. рублей, следует из предварительных сведений Российского союза автостраховщиков (РСА).

³⁸ Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 23.06.2016 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.07.2016 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2016. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та

Согласно приведенным данным, можно заметить, что страховые организации, имеющие необходимое разрешение и лицензию на осуществление данного вида страхования, обслуживают очень широкую клиентскую базу.

С 1 января 2017 года вступили в силу изменения в Федеральный закон от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ, именуемый «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», в соответствии с положениями закона страховщики обязаны обеспечить возможность заключения договора ОСАГО в виде электронного документа с каждым лицом, обратившимся с заявлением о заключении такого договора.

По факту, страховщики ОСАГО заключили более 1 млн. договоров в электронном виде с середины 2015 года, когда данный вид договора предусматривал добровольный выбор его формы. С начала 2017 года, когда продажи электронных полисов для страховщиков ОСАГО стали обязанностью, было заключено более 600 тыс. таких договоров. Это гораздо больше того, что страховщики продали за полтора года до этого.

В период с 1 января по 21 марта 2017 года было заключено 627 тыс. договоров ОСАГО в виде электронного документа. В 2016 году их число составило 331 тыс., в период с 1 июля по 31 декабря 2015 года - 56 тыс. договоров. Таким образом, общее число превысило 1 млн. полисов ОСАГО. В среднем в сутки автовладельцы заключают со страховщиками 7,7 тыс. договоров в электронном виде, в отдельные дни этот показатель достигает 15 тыс. договоров. Наибольшее количество договоров ОСАГО в электронном виде заключается в таких регионах как: Краснодарский край, Волгоградская, Ростовская области, Ставропольский край.

Для заключения электронного договора ОСАГО необходимо осуществить следующие действия:

- зайти в личный кабинет на сайте страховщика (пройти регистрацию на сайте страховщика или же зайти через Госуслуги, Портал государственных услуг Российской Федерации);
- в личном кабинете написать заявление о заключении договора.

После заполнения самого заявления осуществляется проверка указанных в нем данных через специальную автоматизированную информационную систему РСА (сокращенно - АИС РСА).

Если проверка показала, что сведения в заявлении каким-либо образом не соответствуют сведениям в АИС РСА или вовсе отсутствуют в АИС РСА, страховщик направляет далее на указываемый адрес электронной почты соответствующее

уведомление с перечислением несоответствующих, неверных (равно как и отсутствующих в АИС РСА) сведений. Страховщик в том числе и отображает данную информацию на своем сайте, это происходит в режиме реального времени.

После самого процесса подтверждения соответствия представленных сведений тем сведениям, которые имеют место в АИС РСА, или проверки электронных копий документов, страховщик отображает на сайте расчет страховой премии. Далее, после оплаты страховой премии электронный полис направляется на адрес электронной почты страхователя и затем размещается в личном кабинете.

Полученный электронный полис ОСАГО по правилам следует распечатать и иметь при себе непосредственно при управлении транспортным средством. Электронный полис ОСАГО имеет ровно такую же юридическую силу, как и страховой полис, оформленный на бланке строгой отчетности в офисе страховщика.

Запуск электронных продаж значительно повысил доступность полисов ОСАГО, особенно в тех регионах, где высокий уровень мошенничества в этой сфере, из-за которых страховщики минимизировали свои продажи. Однако такой переход может грозить страховщикам потерей дохода, так как заключение дополнительных соглашений приносило немалую прибыль страховым компаниям.

По всей вероятности, введение электронных полисов ОСАГО благоприятно скажется как на страховщика, так и на страхователя. Поэтому переход на заключения договора ОСАГО в электронном виде, должен облегчить деятельность страховых компаний, а страхователь сможет самостоятельно выбирать дополнительные соглашения к договору, если посчитает их необходимыми.

То есть, по сути, одним из самых последних изменений законодательства в области ОСАГО стало введение возможности продления, а также оформления полиса в электронном режиме. Возможность пролонгации действующего полиса ОСАГО появилась 01.07.2015 года. А уже с 01.10.2015 года физические лица получили возможность оформить новый полис ОСАГО путем использования информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».³⁹ По своему значению электронный полис ОСАГО равнозначен полису на бумажном носителе, но при этом его покупка является более удобной для потенциального клиента. Основная задача электронного полиса, которую преследовал законодатель при внесении соответствующих изменений и

³⁹ Антоненко Д. И., Бондер Г. Д., Современное состояние и проблемы развития ОСАГО в Российской Федерации [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, Банки, Инвестиции» № 4 (33) Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 111

нововведений, - это обеспечение доступности продаж в регионах и снижение уровня навязывания дополнительных услуг со стороны страховщиков.

Однако из-за новизны такой услуги большинство пользователей все еще теряются в особенностях оформления таких полисов, а сами страховщики еще не успели довести алгоритм предоставления услуги до совершенства. Поэтому целесообразно ознакомиться с теорией и практикой оформления электронного ОСАГО, а также разобраться в основных проблемах, присущих данной системе на сегодняшний момент.

Итак, стоит резюмировать, что для оформления электронного полиса клиенту необходимо зарегистрироваться в личном кабинете на сайте страховщика. Проверка данных и выдача ключа электронной подписи может происходить следующими способами:

а) на сайте страховщика. При регистрации необходимо указать фамилию, имя, отчество, данные документа, удостоверяющего личность, номер сотового телефона или адрес электронной почты. В случае соответствия предоставленных сведений данным АИС ОСАГО, на указанный адрес электронной почты или номер сотового телефона отправят сообщение с кодом, который будет являться ключом простой электронной подписи (фактически стандартная процедура регистрации на любом сайте). В случае несовпадения данных клиенту откажут в регистрации и предложат обратиться напрямую в отделение страховой компании;

б) в офисе страховщика. Зарегистрироваться и получить простую электронную подпись клиент может при непосредственном посещении отделения выбранной им компании.

После получения доступа к сайту страховщика клиенту необходимо заполнить данные заявления в электронном виде. Эти данные аналогичны заявлению ОСАГО на бумажном носителе. Используя простую электронную подпись, полученную от страховщика, страхователь подтверждает данные, указанные в заявлении. Далее страховщик регистрирует заявление в своей информационной системе и направляет запрос в АИС ОСАГО для проверки корректности предоставленных данных. При этом, страхователю не стоит забывать, что в случае предоставления страховщику недостоверных сведений, повлекшего необоснованное уменьшение размера страховой премии, страховщик вправе взыскать со страхователя сумму страховой выплаты после ее осуществления потерпевшему.

В случае положительного результата проверки страховщик предоставляет клиенту информацию о размере страхового взноса, сроках и способах оплаты страхового взноса. И запрашивает адрес электронной почты для направления электронного полиса. После

проведения оплаты страхового взноса сведения об оплате направляются в АИС ОСАГО для регистрации и присвоения уникального номера.

После получения номера страховщик формирует электронный полис ОСАГО, направляет его на электронный адрес, указанный страхователем, и размещает в личном кабинете страхователя. Информация о данных полиса (номер, срок страхования, периодиспользования и наименование страховщика) может быть направлена в виде сообщения на сотовый номер страхователя. В случае оформления полиса в электронном виде осмотр транспортного средства страховщиком не проводится.

К сожалению, как показывает практика, все еще существуют некоторые проблемы с оформлением электронного полиса ОСАГО. Так, на сайте РСА указывается 64 компании, осуществляющих оформление таких полисов, однако, по свидетельствам клиентов, на практике полный алгоритм покупки адекватно работает далеко не у всех компаний.

Но стоит отметить, что это происходит как по причине технических неполадок, так и по причине невнимательности самих клиентов. Чаще всего проблемными становятся такие моменты:

1) Невозможность оформить электронный полис для своего региона. Тут все просто: в соответствии с законом, электронное ОСАГО можно оформить только в той компании, офис которой присутствует в регионе страхователя.

2) Недоступность покупки электронного полиса ОСАГО на сайтах соответствующих компаний. Достаточно часто пункт «оформить ОСАГО онлайн» компании размещают в неочевидном месте или дают ему непонятное название, что путает клиентов. А в ряде компаний в конце расчета стоимости ОСАГО просто предлагается купить бумажный вариант полиса.

3) Несоответствие алгоритма оформления полиса описанному в законе. Например, компания может запросить данные, не влияющие на стоимость полиса и не отражающиеся впоследствии в заявлении ОСАГО.

4) Технические неполадки. К сожалению, они присущи всем «молодым» ресурсам и пока что избежать их не удастся. Например, многие клиенты сталкиваются с тем, что при правильно введенных данных система выбивает сообщение о невозможности выдачи полиса, а при повторной отправке той же формы все получается.

5) Возникновение ошибки «информация не прошла проверку в АИС РСА». Такая ошибка чаще всего возникает из-за того, что введенные клиентом данные не соответствуют данным в базе РСА. Это может случиться даже из-за несоответствия одной

цифры или запятой. Поэтому лучше пользоваться сайтами, где ошибки автоматически подсвечиваются желтым или красным цветом.

Таким образом, система оформления электронных полисов ОСАГО еще недостаточно совершенна и требует доработок, но при этом она уже реально функционирует во многих компаниях. Однозначным плюсом введения такого обновленного метода оформления полисов ОСАГО является отсутствие привязки к офису страховщика, все можно оформить, не выходя из дома, а также отсутствие навязывания дополнительных страховых услуг. Также фактически исчезает риск покупки поддельного полиса из-за отсутствия посредников при покупке полиса. Однако, у системы есть и свои недостатки: небольшое количество работающих в рамках программы компаний и наличие технических неполадок.

Закон об обязательном страховании гражданской ответственности предусматривает также механизм материальных выплат потерпевшим в случаях, когда страховые выплаты невозможны по ряду причин. Такие выплаты называются компенсационными. Право на получение компенсационных выплат имеют граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства (апатриды), постоянно находящиеся на территории Российской Федерации.

Согласно Закону об ОСАГО компенсационными выплатами признаются платежи, осуществляемые в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего в случаях, когда страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена вследствие неисполнения причинителем вреда обязанности по страхованию или применения к страховщику процедуры банкротства либо если причинитель вреда неизвестен.

Компенсационные выплаты осуществляют объединения страховщиков либо страховщики на основании договоров с объединениями страховщиков. Срок исковой давности об осуществлении компенсационных выплат составляет два года.⁴⁰

Затраченные на компенсационные выплаты суммы взыскиваются в порядке регресса в судебном порядке с лица, ответственного за причиненный вред. С указанного лица могут быть истребованы затраты на рассмотрение требования потерпевшего о компенсационной выплате.

⁴⁰ Антоненко Д. И., Бондер Г. Д., Современное состояние и проблемы развития ОСАГО в Российской Федерации [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, Банки, Инвестиции» № 4 (33) Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 111

3.2 Права и обязанности сторон по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельце транспортных средств

В процессе заключения договора страхования у сторон появляются взаимные права и обязанности, которые надлежит учитывать при составлении договора.

Так, страховщик обязывается вручить страхователю экземпляр договора страхования (иначе - полис), правила страхования, верно ознакомить и разъяснить страхователю суть этих правил. В случае же проведения страхователем тех мероприятий, которые уменьшат риск наступления страхового случая, а также и размер возможного ущерба данному объекту страхования, страховщик обязывается по заявлению страхователя дополнять договор или внести изменения в договор страхования при учете этих обстоятельств.

Помимо обязанностей страховщик имеет определенную группу прав. Итак, страховщик вправе: проверять информацию, сообщенную страховщиком, направлять запросы в компетентные органы.

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 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.

Основной принцип указанного обязательного страхования гражданской ответственности - это гарантия возмещения вреда, причинённого здоровью, жизни или имуществу потерпевшего.

Страховая компания, при заключении договора страхования гражданской ответственности, обязуется, в случае наступления страхового случая, возместить убытки потерпевшему, которые возникли вследствие причинения вреда его здоровью, жизни или имуществу. Выплаты компенсаций производятся за счёт страховых премий страхователей. Законом исключена невыплата возмещения, кроме указанного в п.20 ст.12 Закона об ОСАГО условия, при котором страховщик имеет право на отказ потерпевшему в выплате (или её части). Когда восстановительный ремонт повреждённого имущества, либо

утилизация остатков имущества, проведённые до независимой экспертизы и осмотра повреждённого имущества, не позволяют достоверно определить и установить наличие страхового случая, а также размер убытков, по договору страхования подлежащих возмещению.⁴¹

Немаловажным принципом является обязательность и всеобщность страхования гражданской ответственности для владельцев транспортных средств. Стоит подчеркнуть, что страхование такой ответственности относится к обязательному виду страхования. Это означает обязанность всех владельцев транспортных средств, которые используются на территории Российской Федерации, согласно ст.4 Закона об ОСАГО, страховать за свой счёт риск своей (гражданской) ответственности в роли и качестве страхователей, наступление которой возможно ввиду причинения вреда здоровью, жизни или имуществу других лиц при эксплуатации транспортных средств. Исключение имеется в Законе лишь для владельцев, перечисленных в п.3 и в п.4 ст.4 Закона об ОСАГО некоторых автотранспортных средств.

Обязанность рассматриваемого страхования осуществляется в заключении страхового договора. Законом об ОСАГО предоставлено право владельцу автотранспорта на выбор страховщика по своему усмотрению. Обязательное условие - наличие лицензии у страховщика на осуществление данного вида страхования. Кроме всего, у страховщика должен быть представитель в каждом субъекте России, уполномоченный на рассмотрение требований о страховых выплатах потерпевшими и на осуществление этих выплат, а также являющийся членом Российского союза автостраховщиков (РСА).

Страховщик не имеет право отказывать в заключении договоров обязательного страхования владельцам транспортных средств, обратившихся к нему с соответствующими заявлениями и необходимыми документами.⁴²

Владельцы автотранспортных средств не имеют права их использовать без страхования своей гражданской ответственности. Контроль над соблюдением данной обязанности осуществляет ГИБДД МВД РФ. Водители всегда должны иметь при себе страховой полис и по требованию сотрудника ГИБДД предъявлять его для проверки.

⁴¹ Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 23.06.2016 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] (с изм. и доп., вступ. в силу с 03.07.2016 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2016. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та

⁴² Антоненко Д. И., Бондер Г. Д., Современное состояние и проблемы развития ОСАГО в Российской Федерации [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, Банки, Инвестиции» № 4 (33) Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 111

Таким образом, одним из последующих принципов страхования ответственности владельцев автотранспорта являются недопустимость и неправомерность использования транспортных средств на территории нашей страны, владельцами которых не были исполнены обязанности по страхованию гражданской ответственности.

Согласно законодательству, виновная сторона обязана представить все необходимые документы в страховую компанию в течение пяти дней со дня ДТП. В противном случае, как показывает судебная практика, виновная сторона должна самостоятельно оплатить потерпевшей стороне всю сумму ущерба. В связи с этим сложилась практика сразу вызывать к месту ДТП аварийного комиссара (физическое, либо юридическое лицо, предоставляющее защиту интересов страхователя при наступлении страхового случая).

Как и в любом договоре страхования, сторонами договора ОСАГО являются страхователь и страховщик.

Закон об ОСАГО определяет страховщика, как страховую организацию (компанию), которая имеет право на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с лицензией (разрешением), которая выдана государственным органом по надзору страховой деятельности (ст. 1 Закона об ОСАГО), то есть Центробанком РФ.

Правоспособность страховщика считается целевой, так как законодательство ограничивает её в интересах других участников правоотношений страхования.

Страхователь – это, по общему правилу, физическое, либо юридическое лицо, которое внесло страховую премию и заключило со страховщиком договор ОСАГО, тем самым застраховало свои риски по гражданской ответственности.

Именно страхователь является субъектом правоотношений страхования. ОСАГО обязывает его страховать свою гражданскую ответственность, но, в том числе, у него имеется возможность заключить договор ДСАГО (дополнительное страхование автогражданской ответственности), уже на добровольной основе, если, например, его не устраивают установленные Законом суммы страховых возмещений вреда по ОСАГО.

Кроме всего, стоит сказать, что страхователем может быть как владелец транспортного средства, так и не являющийся владельцем. Это разъяснено ГК РФ (ст. 931). В силу того, что не всегда владелец транспортного средства эксплуатирует своё транспортное средство лично (отсутствие водительских прав, передоверие на управление транспортного средства другому лицу и т.д.), эксплуатировать данное автотранспортное средство может и не владелец. Он обязан быть указанным в страховом полисе ОСАГО в

списке лиц, допущенных к управлению автотранспорта, либо являться страхователем и быть указанным в страховом полисе, соответственно, как страхователь.

Таким образом, содержание правоотношений страхования автогражданской ответственности включает в себя принципы, составляющие основополагающие начала данного вида страхования, объект и субъекты этих правоотношений, участников правоотношений, каждый из которых, согласно установленных в законодательстве РФ, несёт обязательства по исполнению своих обязанностей, а также осуществляет и реализует свои права. Данный институт позволяет экономически обосновывать свои риски по автогражданской ответственности, а также приучать водителей к дисциплинированности в эксплуатации транспортных средств и снижению аварийности на дорогах.⁴³

В Российской Федерации имеющаяся проблематика возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или же имуществу потерпевших при использовании транспортных средств, существует вне зависимости от как таковых этапов современного развития и становления институтов гражданско-правового общества. Следует отметить, что с 2002 года, с момента вступления в силу Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее - закон об ОСАГО) ситуация, связанная с защитой прав, лиц, которые были признаны потерпевшими в ДТП, изменилась в целом в лучшую сторону. Фактически цели, закрепленные в преамбуле закона, в основной части были достигнуты. Потерпевшая сторона приобрела соответствующие правовые гарантии без обращения в судебные органы на получение выплат по страховому случаю. Но, по сути, утверждать об окончательном решении проблемы представляется преждевременным, поскольку споры о возмещении вреда продолжают продолжаться, что подтверждается имеющейся судебной практикой.

Закон об ОСАГО является основным инструментом защиты права на возмещение (или компенсацию) вреда тем лицам, которые признаны потерпевшими, в силу вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами и, безусловно, выступает правовой, экономической и организационной основой обязательного страхования гражданской ответственности всех владельцев транспортных средств.

В соответствии со ст. 15 Закона об ОСАГО обязательное страхование осуществляется владельцами транспортных средств именно на основе заключения со

⁴³ Попов А. В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Защита прав страхователя: учебное пособие / А. В. Попов – М.: Издательство «Перо», 2016. – С. 140

страховыми компаниями рассматриваемых договоров об обязательном страховании, притом указываются транспортные средства, гражданская ответственность владельцев которых застрахована. Обязательное страхование в таком контексте представляет собой весьма гибкую, альтернативную систему. Фактически в стандартном варианте приобретателем страхового статуса может быть только лишь владелец транспортного средства, имеющий право указать в договоре обязательного страхования неограниченное количество лиц, допущенных к управлению данным транспортным средством.

Гибкость системы обязательного страхования при необходимости передачи управления иным лицам позволяет владельцу включить их в уже действующий полис ОСАГО. Закон предусматривает обязанность владельца в письменной форме уведомить страховую компанию об этом. В данном случае страховщик вносит соответствующие изменения в страховой полис. С увеличением количества лиц, имеющих право на управление транспортным средством, возрастают и страховые риски, что является основанием для реализации права страховщика истребовать дополнительную страховую премию в соответствии со страховыми тарифами по обязательному страхованию соразмерно увеличению риска.

Согласно изменениям, договор обязательного страхования теперь может быть составлен также и в виде электронного документа. Упорядочение системы электронного документооборота обеспечивает официальный сайт страховщика в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Более того, он может использоваться в качестве информационной системы с целью обеспечения обмена информацией в электронной форме между самим страхователем и страховщиком, являющимся оператором этой информационной системы, и профессиональным объединением страховщиков, являющимся оператором автоматизированной информационной системы обязательного страхования.

Значение электронного полиса ОСАГО равнозначно бумажному полису, но при этом его приобретение более удобно для автовладельца. Основной задачей введения возможности заключения договора ОСАГО в виде электронного документа, преследуемой законодателем при внесении соответствующих изменений и нововведений, является исключение навязывания дополнительных услуг со стороны страховщиков, а также обеспечение доступности заключения договоров ОСАГО в регионах.

В соответствии с информацией, размещенной на сайте Российского союза автостраховщиков (далее - РСА), с 1 января 2017 года количество членов РСА,

предоставляющих возможность получения электронных полисов, достигло 64⁴⁴. Однако из-за новизны такой услуги большинство пользователей все еще не разобрались во всех особенностях процедуры получения таких полисов, а сами страховщики еще не успели довести электронные системы предоставления услуги до совершенства. Поэтому целесообразно ознакомиться с теорией и практикой оформления электронного полиса ОСАГО, а также разобраться в основных проблемах, присущих данной системе на сегодняшний момент.

Для получения электронного полиса автовладельцу следует зарегистрироваться в личном кабинете на сайте страховщика. Согласно указанию Банка России, страховщик должен произвести идентификацию клиента и проверку указанных данных на соответствие сведениям, содержащимся в автоматизированной информационной системе обязательного страхования (далее - АИС ОСАГО). Проверка данных и выдача ключа электронной подписи может происходить следующими способами⁴⁵:

1. На сайте страховой организации. При регистрации требуется указание личных установочных данных, а также адреса электронной почты или номера сотового телефона.
2. Посредством сайта государственных услуг. Идентификация происходит с использованием электронной подписи, полученной от единой системы идентификации и аутентификации (ЕСИА), минуя описанную процедуру.

3. В офисе страховой организации. Для регистрации и получения простой электронной подписи можно обратиться в отделение страховой организации.

После получения доступа к сайту страховщика клиенту необходимо заполнить данные заявления в электронном виде. Эти данные аналогичны заявлению ОСАГО на бумажном носителе. Используя простую электронную подпись, полученную от страховщика, страхователь подтверждает данные, указанные в заявлении. Далее страховщик регистрирует заявление в своей информационной системе и направляет запрос в АИС ОСАГО для проверки корректности предоставленных данных.

К сожалению, как показывает практика, все еще существуют некоторые проблемы, связанные с получением полиса ОСАГО в электронной форме:

⁴⁴ Российский союз автостраховщиков. - Режим доступа: http://www.autoins.ru/ru/e-Polis/rsa-members_e-Polis_registration/index.wbp - свободный. - Проверено: 23.01.2018.

⁴⁵ Сазыкин Е.А. Теория и практика оформления электронного полиса по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы развития юридической науки и практики в современных условиях» / коллектив авторов; под ред. М.Н. Рахваловой. - Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2017. - С. 421-424.

1. Необходимо обеспечить доступ к единой базе данных (ЕБД) всех сотрудников ГИБДД, осуществляющих проверку наличия полиса ОСАГО у водителей. Затраты на обеспечение сотрудников ГИБДД специальными средствами удаленного доступа к ЕБД могут быть весьма существенны.

2. Введение электронного полиса потребует пересмотра порядка оформления европротокола. Т.е. нужно обеспечить факт подтверждения заключения договора ОСАГО водителями на месте ДТП с помощью удаленного доступа.

3. Т.к. заполнение полей для полиса ОСАГО будет производиться и самими гражданами, необходимо чтобы порядок заключения был прост и понятен. Ведь при малейшем несоответствии, пострадавшее лицо при наступлении страхового случая рискует не получить страховую выплату.

4. Если практика получения полисов ОСАГО посредством сети интернет окажется успешной, то возможно сокращение количества распространителей ОСАГО. Однако это приведет к труднодоступности полиса ОСАГО для населения отдаленных местностей. У них останется только возможность оформить полис через интернет, но это создаст проблемы при наступлении страховых случаев, когда необходимо обращение в страховую организацию.

Система оформления электронных полисов ОСАГО пока еще недостаточно совершенна, хотя она уже реально действует у многих страховщиков. Позитивным фактором введения такого метода оформления полисов ОСАГО является отсутствие привязки к офису страховщика, по сути, возможность оформить полис, не выходя из дома, а также отсутствие навязывания дополнительных страховых услуг. Кроме того минимизирован риск покупки поддельного полиса из-за отсутствия посредников при его покупке. Но у системы имеются и свои недостатки: малое количество действующих в рамках программы страховщиков и наличие технических проблем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование позволяет сформулировать и обосновать следующие положения и выводы.

В современных условиях развития страховой сферы обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является одной из главных позиций на страховом рынке, поскольку общемировые тенденции свидетельствуют о том, что ОСАГО занимает значительное место среди других отраслей страхования. При этом необходимо учитывать, что воздействие факторов на развитие страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств характеризуется разной степенью влияния, которые предопределяются социально-экономическими тенденциями.

Так, в качестве основных факторов, влияющих на развитие ОСАГО, возможно, выделить следующие: значительный рост интенсивности дорожного движения и количества владельцев автотранспортных средств, увеличение дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а также повышение материальной ответственности граждан и юридических лиц.

Указанное выше бесспорно свидетельствует, что страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств является актуальным и своевременным аспектом в сфере страхования и предусматривает необходимость оценки развития законодательства регулирующего указанный вид страхования, его основных положений, а также его значение и направление развития.

Основной принцип обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – гарантия возмещения вреда, причиненного здоровью, жизни или имуществу потерпевшего.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств является наиболее действенным способом защиты интересов участников дорожного движения. За все время, в течение которого осуществляется страхование такого вида, заметно повысилась страховая культура граждан, граждане понимают необходимость страхования ответственности⁴⁶.

Страховое обязательственно-правовое отношение возникает на основе договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных

⁴⁶ Яруллина Г.З. Особенности заключения договора ОСАГО в виде электронного документа // Проблемы и достижения современной науки. - 2017. - № 1 (4). - С. 139-142.

средств, который является порождающим юридическим фактом.

Договор ОСАГО, это договор страхования, 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 страховое возмещение в форме страховой выплаты или путем организации и (или) оплаты восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Из определения договора ОСАГО мы можем видеть, что данный договор является разновидностью договора страхования со специфическим субъектным составом и направленный на страхование риска наступления гражданской ответственности.

Договор ОСАГО относится к договорам возмездным, так как, по сути, предполагает плату страховщику за предоставление страховой защиты. Его можно охарактеризовать также как реальный, поскольку таковой договор считается заключенным, а также вступает в силу с момента полной уплаты страховой премии. Договор ОСАГО является, кроме того, двусторонним, так как и со стороны страховщика, и страхователя имеются конкретные права и обязанности. Помимо того, рассматриваемый договор является публичным, что лишает возможности страховщиков отказывать страхователю в его заключении, что обеспечивает возможность реализации возложенной на владельцев транспортных средств обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а также ограничивает проявления недобросовестной конкуренции со стороны страховщиков. Также было выявлено, что изучаемый договор является алеаторным (понятие связано с вопросами риска), на момент заключения договора стороны подвергаются риску, не имея полноценных возможностей оценивать выгоду, которую они могут получить, при различных условиях: при исполнении условий договора и отсутствия исполнения договора. Такой договор также по праву можно считать срочным, поскольку он не может быть заключен без указания срока.

Страховщиками по договору ОСАГО могут являться только российские коммерческие организации, которые отвечают установленным в законодательстве требованиям и имеют лицензию на право осуществления освещаемого вида страхования.

В договоре ОСАГО, как и в целом в любом договоре страхования гражданской ответственности, присутствует субъект страхования правоотношений, именуемый как застрахованное лицо, правовой статус которого заключен в том, что в случае наступления гражданской ответственности застрахованного лица у страховщика возникает обязанность в осуществлении страховой выплаты.

Выгодоприобретателем по договору ОСАГО всегда является потерпевший, имеющий, исходя из пункта 4 статьи 931 ГК РФ, право прямого требования к страховщику.

Таким образом, договор ОСАГО по признаку субъектного состава схож с любым договором страхования гражданской ответственности за причиненный вред, что является вполне обоснованным, поскольку освещаемый договор страхования законодательством разрабатывался с опорой на уже имеющиеся модели договоров страхования, включая обязательный.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс] : принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. (с учетом поправок от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2014. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

2. «Гражданский кодекс Российской Федерации» Часть 1 [Электронный ресурс] Федеральный закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 29.12.2017 г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2018 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2018. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

3. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 07.03.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.05.2018) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2018. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

4. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 26.07.2017 г.) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] (с изм. и доп., вступ. в силу с 25.09.2017 г.) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2017. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

5. «Положение о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] (утв. Банком России 19.09.2014 № 431-П) (Зарегистрировано в Минюсте России 01.10.2014 N 34204) (ред. от 25.12.2017 № 4664-У) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2017. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

6. «Памятка для страхователей по вопросам заключения договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] (утв. Минфином России) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. – Версия Проф. – Электрон.дан. – М., 2017. Доступ из локальной сети Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

7. Акжитова Л. Н., Проблемы автострахования в России [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Закон и право» № 6 Изд: Общество с ограниченной ответственностью "Издательство «Юнити-Дана» (Москва), 2014. С. 66-69

8. Акжитова Л. Н., Обзор некоторых поправок в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] // Журнал «Закон и Право», Изд: Общество с

ограниченной ответственностью «Издательство «Юнити-Дана» (Москва), 2015, № 2. С. 64-66

9. Александров А., Дорожные войны [Электронный ресурс] // РБК. № 8. Август 2014. С. 108-109. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

10. Антоненко Д. И., Бондер Г. Д., Современное состояние и проблемы развития ОСАГО в Российской Федерации [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, Банки, Инвестиции» № 4 (33) Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 111-116. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

11. Антонов Л. Б., Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Наука и практика» № 1 (66) Изд: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова» (Орёл), 2016. С. 13-15. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

12. Банникова Т. В., Исаенко Е. А., Пикалова Е. В., Некоторые проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции – Территория права, 2015. С. 17-19. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

13. Волков Н. А., Изменения законодательства, регулиующего вопросы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике статей «Управление организационно-экономическими системами: моделирование взаимодействия, принятие решений» Изд: Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева (Самара), 2016. С. 17-21. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

14. Вязовская Т. Н., Юридическая природа договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Вестник Российского университета кооперации. 2014. №3(17) С. 85-88. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

15. Вязовская Т. Н., Семенов А. Н. Досрочное прекращение договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

[Электронный ресурс] // статья в сборнике Проблемы противодействия экономической преступности и коррупции в современной России», 2014. С. 24. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

16. Дашицыренова Р. Э., Страхование транспортного средства и гражданской ответственности владельца транспортного средства [Электронный ресурс] // Новая наука: Стратегии и векторы развития, 2016, № 5-3(82), С. 256-259. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

17. Дедиков С., Субъектный состав страхового правоотношения в системе ОСАГО [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Хозяйство и право», Изд: Журнал «Хозяйство и право» (Москва), 2012. С. 42-55. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

18. Долгов С. Г., Анализ изменений, внесенных в ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс] // Современные научные исследования, Издательство: Кисловодский институт экономики и права (Кисловодск), 2012, № 6(3), С. 14-20 Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

19. Дьякова Е. В., Тенденции развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Сборник статей Проблемы управления рыночной экономикой, Издательство: Национальный исследовательский Томский политехнический университет (Томск), 2015. С. 97-101. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

20. Ермоленко Г. Г., Степанян Р. В., Анализ современных проблем в обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, Банки, Инвестиции» Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 67-71. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

21. Журавлев О. Г., Филичкина Ю. Ю., Развитие рынка обязательного страхования автогражданской ответственности в России [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Финансы и кредит» № 36 (660) Изд: ООО «Издательский дом «Финансы и кредит» (Москва), 2015. С. 43-54. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

22. Забоев Р. А., К вопросу о модернизации обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Социально-экономические исследования, гуманитарные науки

и юриспруденция: Теория и практика» № 13 Изд: Общество с ограниченной ответственностью «Центр развития научного сотрудничества» (Новосибирск), 2017. С. 139-145. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

23. Затолокин А. А., Обязательное страхование автогражданской ответственности как государственная услуга [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Общество и право» № 3 (53) Изд: Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации» (Краснодар), 2015. С. 254-258. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

24. Захарина В. С., Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и странах Европы [Электронный ресурс] // сборник статей победителей V международного научно-практического конкурса Изд: «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев Г.Ю.) (Пенза), 2017. С. 189-192. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

25. Киреенкова А. И., Смирнова Е. А., Оценка современного состояния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО) [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Научный вестник: Финансы, банки, инвестиции» № 1 Изд: Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского (Симферополь), 2015. С. 57-61. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

26. Кольвах А. А., Мишулин Г. М., Проблемы и пути развития обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Журнал «Экономика и предпринимательство» Изд: Редакция журнала «Экономика и предпринимательство» (Москва) № 4-2 (57-2), 2015. С. 882-889. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

27. Куликов Т.В. Науменко А. С., Актуальные вопросы законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике статей «Молодежь в науке: Новые аргументы», Изд: Научное партнерство «Аргумент» (Липецк), 2016. С. 206-209

28. Лабазанов М. М., Османов О. А., Развитие рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств проблемы и перспективы [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Закон и право» Изд: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство «Юнити-Дана» (Москва), 2016, № 2. С.

29. Леонова Л. Ю., Правовое регулирование отношений, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции «Права и свободы человека и гражданина: Теоретические аспекты и юридическая практика» Изд: общество с ограниченной ответственностью «Издательство «Концепция» (Рязань), 2015. С. 337-344. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

30. Меняйло Л. М., Кваша А. А., Тищенко И. В., К вопросу об обязательство страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Юристъ-Правоведъ, 2016. № 4 (77) С. 106-110. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

31. Мерзлякова А. С., Профессиональное объединение страховщиков как особая организационно-правовая форма некоммерческого юридического лица [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Правовая культура» № 2 (13) Изд: Поволжский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России) (Саратов), 2012. С. 110-115

32. Моисеева О. В., Проблемы и перспективы развития договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 9 (46) сентябрь. С. 1919-1923. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

33. Москвина Е. А., Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Новый путь развития [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции «Экономика и менеджмент: от теории к практике» Изд: Инновационный центр развития образования и науки, 2016. С. 84-98. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

34. Нестерова М. С., Проблемы заключения договоров в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции.- Социально-политические и экономико-правовые проблемы общества: История и современность, 2014. С. 79-82. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

35. Петрова С. Ю., Филатов О. А., ОСАГО: проблемы и пути их решения [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции «Проблемы финансов, кредита и бухгалтерского учета в условиях реформирования экономики Изд: Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск), 2016. С. 224-229. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

36. Твердова И. В., Правовая природа договора обязательного страхования [Электронный ресурс] // ISSN 1999-9917. ЧЕЛОВЕК: преступление и наказание. 2010. № 2 (69) С. 117-119. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

37. Трoнина О. В., Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как вид гражданской ответственности [Электронный ресурс] // научная статья в журнале «Вестник Евразийской академии административных наук» № 3 Изд: Волгоградский институт экономики, социологии и права (Волгоград), 2012. С. 166-170. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

38. Рассолова Т. М., Договор ОСАГО: Понятие и признаки [Электронный ресурс] // Вестник Московского университета МВД России. 2006. № 4 С. 58-59. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

39. Рогов А.И., Шкляева Ю. П., Проблемы законодательства в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности [Электронный ресурс] // «WORLD SCIENCE: PROBLEMS AND INNOVATIONS» сборник статей победителей V международной научно-практической конференции, 2016 Изд: «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев Г.Ю.) (Пенза) С. 365-367. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

40. Смирнова Е. А., Киреевкова А. И., Оценка современного состояния обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО) [Электронный ресурс] // Научный вестник: Финансы, банки, инвестиции - 2015 - № 1. С. 57-61. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

41. Сорокин И. С., Актуальные проблемы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // статья в сборнике трудов конференции «III Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии» Изд: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России (Калининград), 2015. С 170-171. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

42. Спасибов М. Г., К вопросу о понятии владельца транспортного средства в договоре обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] // Актуальные проблемы современной науки, 2013. Вып. № 2. Том 2, С. 94-96. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

43. Хмелевский Д. А., Особенности правового регулирования ОСАГО как одного

из видов страхования ответственности в России: Проблему и пути их преодоления // Вестник Саратовской государственной юридической академии • № 1 (108) 2016. С. 110-115. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

44. Шарифьянова З. Ф. к.э.н., доцент, Выдрина А. Я. студент 5 курса кафедра Финансы и Кредит Финансовый университет при правительстве РФ Уфимский филиал, г. Уфа, Российская Федерация, Страхование ОСАГО // Международный журнал «Инновационная наука» №12/2015 ISSN 2410-6070. С 84-86. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

45. Шевченко О. Ю., ОСАГО в России: Состояние, перспективы // Омский научный вестник № 1 (135) 2015. С. 200-203. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

46. Яворская К. В., Вопросы развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации // БИЗНЕС. ОБРАЗОВАНИЕ. ПРАВО. ВЕСТНИК ВОЛГОГРАДСКОГО ИНСТИТУТА БИЗНЕСА, 2016, август № 3 (36). С. 230-234. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

47. Лавров А. М., Правовое регулирование страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук / А. М. Лавров. – Москва, 2004 – 155 с.

48. Бубнова Ю.Б., Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / Ю. Б. Бубнова, Иркутск, 205 – 188 с.

49. Алимова И. О., Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / И. О. Алимова, Ставрополь, 2005 - 176 с.

50. Посох Л. А., Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / Л. А. Посох, Москва, 2005 - 188 с.

51. Машкин А. Л., Методики регулирования экономических интересов при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / А. Л. Машкин, Москва, 2006 - 198 с.

52. Копылкова Н.М., Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / Н. М. Копылкова, Москва, 2006 - 195 с.

53. Мельникова Л.Н., Проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / Л. Н. Мельникова, Москва, 2006 - 197 с.

54. Рассолова Т. М., Проблемы становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дис. ... кан. юрид. наук / Т.М. Рассолова, Москва, 2006 - 215 с.

55. Ишо К. Д., Правовые проблемы применения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: дис. ... кан. юрид. наук / К.Д. Ишо, Москва, 2008 - 210 с.

56. Матвеева И. Ю., Современные тенденции обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (опыт ЕС и России): дис. ... кан. юрид. наук / И. Ю. Матвеева, Москва, 2008 – 254 с.

57. Таипов Н. М., Формирование и развитие системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: дис. ... кан. юрид. наук / Н. М. Таипов, Екатеринбург, 2012 – 228 с.

58. Абрамов В. Ю. Страховой риск: понятие и оценка. Правовые аспекты. М., 2006 – 128 с.

59. Александров А. А. Страхование. М.: «Издательство ПРИОР» 1998. – с. 192.

60. Алексеев А. А. Страхование.: Учебное пособие/ А.А. Алексеев. – Ростов н/Д: Феникс, 2008. – 407 с. – (Высшее образование).

61. Алиев Б. Х. Основы страхования: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» / Б.Х. Алиев, Ю.М. Махдиева. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 503 с.

62. Архипов А. П. Управление страховым бизнесом.: учебное пособие/ А.П. Архипов. – М.: Магистр: ИНФРА-М, 2011. – 320 с.

63. Архипов А. П. Страховой андеррайтинг: учебник и практикум для бакалавров/ А.П. Архипов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 359 с. – Серия: Бакалавр. Углубленный курс.

64. Архипов А. П. Страхование. Современный курс: учебник/ А.П. Архипов, В.Б. Гомеття, Д.С. Туленты; под ред. Е.В. Коломина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика; ИНФРА-М, 2014. – 448 с.

65. Ахвледиани Ю. Т., Амаглобели Н. Д.. Страхование: учебник для студентов, обучающихся по специальности «Финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» / под ред. Ю.Т. Ахвледиани, В.В. Шахова. – 4-е изд. Передаб. И доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 495 с.

66. Балабанов И. Т., Балабанов А. И. Страхование. – СПб: Питер, 2002. – 256 с.: ил. (Серия «Учебник для вузов»).

67. Брагинский М. М., Витрянский В. В. Договорное право. Общие положения. М.,

1999. – 848 с.

68. Веселовский М. Я. Страховой сервис: учебное пособие/ М. Я. Веселовский. – М.: Альфа-М: ИНФРА-М, 2011. – 288 с.

70. Гвозденко А. А. Страхование: учеб. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, Г25 2008. – 464 с.

71. Годин А. М., Фрумин С.В. Страхование: Учебник. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2009. – 480 с.

72. Ермасов С. В. Страхование: учебник / С. В. Ермасов, Н. Б. Ермасова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт; ИД Юрайт, 2011. – 703 с. – (Основы наук).

73. Костенко О. В. Страхование: Курс лекций для студентов вузов по специальностям 080105 «Финансы и кредит» и 080109 «Бухгалтерский учет, анализ и аудит». – Киров: Вятская ГСХА, 2012.- 307с. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

74. Попов А. В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Защита прав страхователя: учебное пособие / А. В. Попов – М.: Издательство «Перо», 2016. – 142 с. Электронная версия печат. публ. Доступ из науч. электрон. б-ки «eLIBRARY.RU».

75. Сахирова Н. П. Страхование: учеб. пособие. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – 744 с.

76. Сербиновский Б. Ю. Страховое дело: учеб. пособие для вызов / Б. Ю. Сербиновский, В. Н. Гарькуша. – Изд-е 6-е доп. и перераб. – Ростов н/Д: Феникс, 2008. – 476 с. – (Высшее образование).

77. Сердюков В. А. Страховое дело. Учебное пособие – М.: Московский психолого-социальный институт, 2005. – 368 с.

78. Скамай Л. Г. Страховое дело: учебник / Л.Г. Скамай. – М. : Издательство Юрайт, 2011 – 343 с. – Серия: Основы наук.

79. Скамай Л. Г. Страхование: учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Л.Г. Скамай. – 3-е изд.. перераб и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 293 с. – Серия: Бакалавр. Прикладной курс.

80. Сплетугов Ю. А., Дюжиков Е.Ф. Страхование: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2002. – 312 с. – (Серия «Высшее образование»).

81. Сплетугов Ю. А., Дюжиков Е.Ф. Страхование: Учебное пособие. – 2-е изд., перераб и доп. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 357 с. – (Высшее образование).

82. Страхование: учеб. / А. Н. Базанов, Л. В. Белинская, П. А. Власов [и др.]; под ред. Г. В. Черновой. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 432 с.

83. Страхование: Учебник / С. Б. Богоявленский, Ю. В. Дюжев, Д. В. Куксинский [и др.]; под ред. Т. А. Федерова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Экономистъ, 2003. – 875 с.
84. Страхование: Учеб. пособие / М. А. Зайцева, Л.Н. Литвинова, А. В. Урупин и др.; Под общ. Ред. М. А. Зайцевой, Л. Н. Литвиновой. – Мн.: БГЭУ, 2001 – 286 с.
85. Страхование: учебник / под ред. Л. А. Орланюк-Малицкой, С. Ю. Яновой. – М.: Издательство Юрайт; ИД Юрайт, 2011. – 828 с. Серия : Основы наук.
86. Страхование от А до Я / Под ред. Л. И. Корчевской, К. Е. Турбиной. – М.: ИНФРА-М, 1996. – 624 с.
87. Страхование. Под редакцией профессора Шахова В. В. – М.: «Анкил», 2002, 480 с.
88. Шахов В. В. Страхование: учебник для студентов, обучающихся по специальностям «финансы и кредит», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» / [Ю. Т. Ахвледиани и др.]; под. Ред. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. – 511 с.
89. Щербаков В. А. Страхование: учебное пособие / В. А. Щербаков, Е. В. Костяева. – М.: КНОРУС, 2007. – 312 с.

ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ
dmitriy70tomsk@mail.ru

БАЛЛОВ
0

ТАРИФ
Basic (8/10)

МОДУЛИ И КОЛЛЕКЦИИ
Подключено: 2 смотреть

МЕНЮ

ГЛАВНАЯ / КАБИНЕТ /

Полный отчет

КРАТКИЙ ОТЧЕТ

ВЕРСИЯ ДЛЯ ПЕЧАТИ

ЭКСПОРТ

СОХРАНИТЬ

ЕЩЁ...

Гальчук М.М. ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО...

ПРОВЕРЕНО: 07.05.2018 06:44:48

ТЕКСТОВЫЙ ВИД

скрыть номера источников

1/77

Министерство образования и науки Российской Федерации

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)

Юридический институт

Магистратура

УДК 347.4

Гальчук Марина Михайловна

ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ

ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ¹

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание степени магистра

по направлению подготовки

40.04.01 – «Юриспруденция»

Руководитель ВКР

канд. юрид. наук, доцент

_____ А.В. Хлебников

ЗАИМСТВОВАНИЯ **31,43%** ЦИТИРОВАНИЯ **0,32%** ОРИГИНАЛЬНОСТЬ **68,25%**

ПОИСК ПО БЛОКАМ

Заимствования

ПРЕДЫДУЩИЙ

Цитирования

СЛЕДУЮЩИЙ

ИСТОЧНИКИ: 21 ИЗ 21

ПЕРЕСЧИТАТЬ

% Модуль поиска

[01] Мелихов Сергей Николаеви...
8,28% Модуль поиска Интернет

[02] Скачать/bestref-201419.doc
1,99% Модуль поиска Интернет

[03] не указано
0,36% Модуль поиска Интернет

[04] Копылкова, Нелли Михайлов...
1,87% Модуль поиска Интернет

[05] Федеральный закон от 25.04...
1,71% Модуль поиска Интернет

[06] скачать
1,33% Модуль поиска Интернет

[07] Пишем работы на 5+ :: Рефе...
1,49% Модуль поиска Интернет

«__» _____ 2018 г.

Автор работы

_____ М.М. Гальчук

Томск – 2018

1/77

[08] ОСАГО ПРАКТИКУМ (2/2)
2,84% Модуль поиска Интернет

[09] RELP. Правовые проблемы п...
2,31% Модуль поиска Интернет

[10] http://vestnik.volbi.ru/upload/...
1,79% Модуль поиска Интернет

[ГЛАВНАЯ](#) [О СИСТЕМЕ](#) [НОВОСТИ](#) [ТАРИФЫ ДЛЯ ЧАСТНЫХ КЛИЕНТОВ](#) [ПОМОЩЬ](#) [КОНТАКТЫ](#) [ВАКАНСИИ](#) [ANTIPLAGIAT REPORTVIEWER](#)

[Сайт для юридических лиц](#) [Пользовательское соглашение](#) [Соглашение об обработке персональных данных](#)

АО "Антиплагиат" 2005-2018 © Все права защищены