



На правах рукописи

Рассолова Татьяна Михайловна

**ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ
МЕХАНИЗМА ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО
СТРАХОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Специальность 12.00.03 – Гражданское право;
предпринимательское право; семейное право;
международное частное право

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва
2006

Работа выполнена на кафедре гражданского права Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации».

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Богданов Евгений Владимирович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист
Российской Федерации
Жуйков Виктор Мартенианович

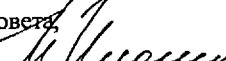
кандидат юридических наук, доцент
Малинкович Марина Васильевна

Ведущая организация –
кафедра гражданского и предпринимательского права
Казанского государственного университета

Защита диссертации состоится 19 октября 2006 года в 12⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета К 229.001.02 при Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации по адресу: 117638, г. Москва, ул. Азовская, д. 2, корп. 1, ауд. 49.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Российской правовой академии Министерства юстиции Российской Федерации.

Автореферат разослан «18» сентября 2006 года.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат юридических наук, доцент  М.Н. Илюшина

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В условиях перехода Российской Федерации к эффективной рыночной экономике наряду с решением социально-экономических, организационных и иных проблем большое значение приобретают проблемы правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, ибо они имеют не только внутрисоюзное, но и международное значение. И это понятно, поскольку обязательное страхование транспорта сегодня является самым крупным и динамично развивающимся сектором рынка страхования физических лиц, в рамках которого граждане внутри страны и при выезде за рубеж заранее страхуют себя от неблагоприятных последствий на дорогах путем внесения денежных взносов в фонд специализированной организации (страховщика), оказывающей страховые услуги, а организация при наступлении указанных последствий выплачивает страхователю или иному лицу обусловленную сумму.

Как показал анализ, сегодня в Российской Федерации насчитывается около 35,8 млн единиц транспортных средств, больше половины из которых – легковые автомобили. По прогнозам экспертов, ежегодные темпы прироста автомобильного парка в нашей стране оцениваются в 8 %, а к 2010 г. число автомобилей достигнет 55–60 млн единиц.

Наблюдается также рост заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Только за прошлый год в рамках договорных обязательств гражданам было продано 28,7 млн полисов обязательного страхования на общую сумму более 54,064 млрд руб. За этот период страховщики выплатили своим клиентам в общей сложности 26,4 млрд руб. по 1,1 млн страховых случаев.

В то же время только за последние десять лет в Российской Федерации зарегистрировано около 2 млн дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли более 350 тыс. человек и получили телесные повреждения почти 2,2 млн человек. При этом ежегодный материальный ущерб от данных происшествий за последние три года составил 2,4–2,6 % внутреннего валового продукта страны.

Становится очевидным, какой огромный рынок услуг будут обслуживать страховые организации, получившие разрешение и соответствующую лицензию от государства на предоставление платных услуг в связи с увеличением количества транспорта и роста заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и какие большие усилия предстоит принять Российскому государству для сокращения дорожно-транспортных происшествий, количества погибших, раненых и материального ущерба. В связи с этим перед юриди-

ческой наукой вообще и наукой гражданского права в частности встает задача разработки действенных правовых средств и системы нормативно-правовых актов, регулирующих все указанные выше отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта. Все это, естественно, делает актуальной проблему становления и действия механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в целом.

Необходимо отметить, что в последние годы учеными-цивилистами и практиками изданы отдельные работы, касающиеся различных аспектов страхования, а также правового регулирования страховой деятельности и страхового права в Российской Федерации. Среди них труды В.Д. Архангельского, В.С. Белых, М.И. Брагинского, К.Л. Граве, В.Н. Григорьева, С.П. Гришаева, С.В. Дедикова, И.В. Кривошеева, Н.П. Кузнецовой, Л.А. Лунца, Ю.В. Маркушина, К.И. Пылова, Т.Р. Сивак, Ю.Б. Фогельсона, В.В. Шахова, Н.Д. Эриашвили и др. При этом в последнее время остро обсуждается ряд публикаций, прежде всего комментариев к законодательству и статей, касающихся различных аспектов правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В то же время фундаментальных монографий, диссертаций и других научных работ пока в гражданском праве мало. При этом в ходе научных исследований часто рассматриваются конкретно-правовые или прикладные аспекты обязательного страхования гражданской ответственности¹. Проблемы же становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств либо вообще не исследуются, либо исследуются вскользь.

Целью диссертационной работы является комплексное исследование проблем становления действенного механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в частности, возникновения, развития законодательства о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России и в европейских странах и формирования на основе этого обобщения теоретической и нормативно-правовой базы в данной области собственной концепции механизма правового регулирования обязательного страхования рассматриваемой гражданской ответственности, включая анализ практики реализации нормативных актов применительно к наиболее проблемным ситуациям в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также разработку на

¹ См. напр.: Копылкова, Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

основании полученных теоретических, концептуальных выводов конкретных рекомендаций по совершенствованию гражданского законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности.

Для достижения указанной цели в диссертации были поставлены следующие задачи:

- охарактеризовать особенности становления и развития законодательства о страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России;

- проанализировать систему правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта в европейских странах;

- проанализировать становление концепций механизма правового регулирования обязательного страхования рассматриваемого вида ответственности в Российской Федерации;

- исследовать в указанном механизме содержания договора обязательного страхования гражданской ответственности как основания возникновения страховых обязательств;

- изучить практику деятельности сторон договор данного вида страхования;

- охарактеризовать условия и порядок заключения, исполнения и прекращения договора обязательного страхования автогражданской ответственности в механизме правового регулирования;

- разработать меры по дальнейшему совершенствованию законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в рамках указанного механизма правового регулирования.

Объектом исследования выступает совокупность законов и иных нормативных правовых актов, направленных на совершенствование механизма правового регулирования различных аспектов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования составляют действующие нормативно закрепленные особенности правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; соответствующие правоотношения, складывающиеся между субъектами гражданско-правовых отношений при заключении, исполнении и прекращении ими договоров страхования рассматриваемого вида гражданской ответственности.

Методологическую основу исследования составили комплексный, системный анализ норм страхового законодательства России; изучение федерального гражданского законодательства, подзаконных актов, нормативных актов субъектов Российской Федерации и ведомственных актов в исследуемой области; конкретно-социологические исследования судебной

практики; сравнительный анализ теоретических работ и практики, включая исторический аспект проблемы; приемы диалектической и формальной логики при формулировании основных положений концепции становления и развития механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. При этом в работе широко использовались информационные подборки к парламентским слушаниям с 2004 по 2006 гг. на тему «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств как факторе повышения безопасности дорожного движения»; обзоры практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования; материалы выступлений депутатов в Государственной Думе РФ по исследуемой тематике в разные годы; данные Федеральной службы страхового надзора в области страхования автогражданской ответственности; опыт работы ОАО «Росгосстрах», «Росно», страховых организаций «Макс», «Аско» и др., который касается обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Научная новизна работы заключается в том, что она является комплексным гражданско-правовым исследованием, в котором с учетом новейшего законодательства рассматриваются актуальные проблемы становления, функционирования и развития механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В процессе исследования собран и обработан фактический материал, значительная часть которого впервые вводится в научный оборот. В диссертации проанализированы не изучавшиеся ранее нормативные акты и документы, а также гражданско-правовые исследования по проблемам страхования гражданской ответственности владельцев транспорта в Российской Федерации и в европейских странах. Исходя из положений науки гражданского права и действующего законодательства сформулирована авторская концепция становления обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и охарактеризован механизм его правового регулирования. Внесены предложения по совершенствованию законодательства в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В результате проведенного исследования **на защиту выносятся следующие новые или содержащие элементы новизны положения:**

1. Основываясь на анализе истории российского законодательства и зарубежного опыта, автор рассматривает проблемы становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и, в частности, определяет современную концепцию правового регулирования обязательного страхова-

ния гражданской ответственности владельцев транспорта в Российской Федерации. Показано, что данная концепция представляет собой прежде всего научные основы правового регулирования в этой области, т.е. специфический научный инструмент, который призван с помощью всей системы правовых средств (нормативных и индивидуальных) упорядочить отношения по обязательному страхованию и обеспечить реализацию интересов страхователей и страховщиков. С позиций гражданского права характеризуется содержание этой концепции (законодательство, правоотношения, исходные страховые понятия и др.) и делается вывод, что указанная концепция требует более глубокого и обстоятельного осмысления в условиях усложняющейся обстановки на дорогах. Это прежде всего касается проблемы дальнейшего совершенствования всего массива законодательства в области рассматриваемой гражданской ответственности.

2. Выведено авторское определение механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, под которым понимается система гражданско-правовых средств, позволяющая последовательно и юридически гарантированно регулировать правоотношения в этой сфере. В связи с этим автор определяет место и характеризует особенности договора обязательного страхования рассматриваемого вида гражданской ответственности в механизме правового регулирования и его важнейшие признаки: двусторонность, возмездность, реальный характер, рискованность, случайность событий, срочность, ограниченная ответственность страховщика, публичность и письменная форма.

3. В связи с разработкой современной концепции становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств диссертант считает важным не только учитывать требование системы «Зеленая карта», но и подключиться к ней. В связи с этим вносятся предложения по установлению связей российского законодательства с законодательством европейских стран по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта. Вносятся предложения о внесении соответствующих дополнений в Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела»² (далее – Закон об организации страхового дела), Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»³ (далее – Закон об обязательном страховании гражданской ответственности) и в ГК РФ, которые приведут к улучшению положения владельцев транспорта в Российской Федерации после ее подключения к указанной системе.

² См.: Рос. газ. 1993. 12 янв.

³ См.: СЗ РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

4. Установлено, что в настоящее время Закон об обязательном страховании гражданской ответственности исполняется недостаточно эффективно, а внесенные в него Федеральным законом от 21.07.2005 № 103-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»⁴ изменения не принесли ожидаемых результатов; Закон об организации страхового дела содержит недостатки с позиций становления эффективного механизма правового регулирования страховых правоотношений и прежде всего сроков действия указанных договоров, ответственности сторон по этим договорам и порядка страховых выплат. В связи с этим диссертант считает актуальными подготовку и принятие обновленного с учетом требований системы «Зеленая карта» Закона об обязательном страховании гражданской ответственности, определяет структуру этого закона, характеризует его разделы и основные положения. Предлагаются меры по устранению недостатков, содержащиеся в Законе об организации страхового дела и иных актах в области обязательного страхования автогражданской ответственности.

5. В целях совершенствования правового регулирования обязательно страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств предложено подготовить и включить в гл. 48 ГК РФ «Страхование» специальную статью об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в которой следует изложить понятие данного вида страхования и порядок его правового регулирования. Диссертант считает также целесообразным дополнить ст. 1 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности такими исходными понятиями, как «страховой интерес», «страховой риск», «страховая премия» и «страховой взнос»; в ст. 5 этого закона охарактеризовать особенности правоотношений в области исследуемого обязательного страхования; в ст. 6 данного закона предлагается отразить различные виды рисков обязательного страхования гражданской ответственности, дать им характеристику, а также представить рисковые обстоятельства в связи с указанными страховыми обязательствами.

6. Охарактеризованы в рамках механизма правового регулирования стороны договора обязательного страхования: страхователя, страховщика, потерпевшего и других субъектов, имеющих право на возмещение вреда. Проанализированы их права, обязанности и деятельность по заключению и исполнению договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта. В ходе изучения законодательства и судебной практики относительно соблюдения прав страхователя на получение

⁴ См.: Рос. газ. 2005. 28 июля.

страхового возмещения диссертант пришел к выводу, что здесь имеются «узкие места», в связи с этим было предложено в Законе об обязательном страховании гражданской ответственности четко регламентировать отношения в области страхового возмещения с учетом п. 2 ст. 11 этого закона. Признано также необходимым расширить перечень требований к страховщикам и их объединениям по исполнению взятых на себя обязательств по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта.

7. В связи со становлением механизма правового регулирования исследован порядок заключения, исполнения и прекращения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Установлено, что этот порядок на практике соблюдается, однако только в общих чертах. Выявлены неточность в п. 3 ст. 15 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности, в котором речь идет и о заключении договора обязательного страхования, и о порядке вручения полиса страхователю; нарушения выплаты страховых премий по новым тарифам при исполнении договоров; отсутствие в законодательстве четкости в регламентации досрочного прекращения договора страхования и его продления в непредвиденных ситуациях и др. Диссертант анализирует эти недостатки и предлагает меры по совершенствованию законодательства в данной сфере, в частности, вносит предложения по усилению гражданской ответственности участников страховых правоотношений, прежде всего страховых компаний, занимающихся обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств, рационализации системы коэффициентов страховых тарифов и сроков их действия.

8. Сформулированы дополнительные меры по исполнению требований законодательства в части предоставления льгот ветеранам, инвалидам и пенсионерам, касающихся уплаты страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Теоретическая и практическая значимость работы заключается в том, что она является вкладом в развитие научных знаний об истоках возникновения и основных направлениях развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в ней рассматриваются малоизученные в гражданском праве вопросы правового регулирования обязательного страхования исследуемой гражданской ответственности.

Материалы диссертации 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.

Апробация результатов исследования. Основные положения исследования нашли отражение в учебном пособии автора «Обязательное страхование автогражданской ответственности» (М.: Юнити-Дана, 2005), которое рекомендовано Учебно-методическим центром «Профессиональный учебник» для использования в высших учебных заведениях при подготовке студентов.

Ряд положений по теме диссертации был предложен на обсуждение и опубликован в материалах Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы совершенствования российского законодательства на современном этапе» (Москва, 4–5 ноября 2003 г.), а также использован при подготовке методического журнала «Юридическая и правовая работа в страховании» (2005. № 4). Диссертантом опубликована статья «Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие и признаки» в журнале «Вестник Московского университета МВД России», входящем в список изданий, рекомендованных ВАК Минобразования России.

Некоторые обобщения и выводы диссертационного исследования помогают автору в его практической работе референта юридического департамента ЦБ РФ.

Структура диссертационного исследования состоит из введения, двух глав, включающих семь параграфов, заключения, списка нормативных правовых актов и научной литературы.

СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы, ее теоретическая и практическая значимость, определяются цель и основные задачи работы, научная новизна и методологическая основа исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, и апробация результатов исследования.

В первой главе «Понятие и характеристика правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» проанализированы становление и развитие законодательства о страховании гражданской ответственности в России, особенности правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта в европейских странах, а также концепция становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации.

Показано, что с 1913 г. в России начало формироваться гражданское законодательство о страховании ответственности владельцев транспортных средств и, соответственно, с этого времени стала создаваться система правового регулирования страхования исследуемой гражданской ответственности, применимая к российским условиям. Об этом, в частности, свидетельствуют утвержденные Министерством внутренних дел 11 мая 1913 г. для страхового общества «Россия» Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей. Согласно этому акту, как показано в диссертации, общие условия страхования гражданской ответственности понимались как заключение договоров страхования владельцев моторных экипажей (автотранспорта), по которому страховое общество («Россия», а потом «Саламандра») обязывалось возместить страхователю убытки, возникавшие для него вследствие несчастных случаев, произошедших при движении или стоянках, включенных в страхование моторных экипажей.

Диссертантом охарактеризованы порядок заключения договора страхования, уплаты премии и возобновления страхования; конкретные правовые действия, права и обязанности сторон при страховании самих моторных экипажей от огня, при несчастных случаях, а также при страховании от гражданской ответственности за вред и убытки, причиненные самими машинами; виды ответственности сторон в случае игнорирования положений указанного акта; изменения в договоре страхования; исполнение, приостановление и прекращение договора страхования гражданской ответственности, а также разрешение споров, возникающих в ходе страхования убытков владельцев транспортных средств.

Установлено, что важное значение для формирования системы гражданско-правового регулирования в исследуемой сфере имели также Общие условия страхования убытков от гражданской ответственности перед третьими лицами, которые были утверждены Министерством внутренних дел 11 октября 1913 г. Этот акт, как показано в работе, дополнял предыдущий в плане правового регулирования договорных отношений в области страхования убытков от гражданской ответственности и эффективно применялся на практике, в том числе при разрешении гражданско-правовых споров. Данный вывод диссертант проиллюстрировал на примере работы страхового общества «Саламандра».

После 1917 г., когда в России была упразднена частная собственность, действовавшие до этого акты в области обязательного страхования гражданской ответственности были отменены, вместо них разработаны новые законы и правила (Правила страхования моторных экипажей 1927 г., Правила от 07.08.1977 № 48 (каска), Правила от 06.06.1985 № 91 и др.), введена государственная монополия в области страхования транспортных средств.

В ходе исследования диссертантом рассмотрен опыт страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и сделан вывод, что он имеет положительное значение для создания действенного механизма обязательного страхования гражданской ответственности в современной Российской Федерации в части порядка заключения и исполнения договоров страхования моторных экипажей, машин, классификация убытков, а также рассмотрения страховых споров и выплаты льгот.

В связи со становлением современного механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации диссертант проанализировал также особенности указанного вида правового регулирования обязательного страхования в европейских странах.

Обосновано, что современная Россия как член Европейского сообщества сегодня не может жить в отрыве от европейского законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств и не может не учитывать требования и развитие системы «Зеленая карта». В связи с этим, проанализировав действующие исходные европейские гражданско-правовые акты, договоры-директивы, практику обязательного страхования, диссертант обосновал необходимость вступления Российской Федерации в систему «Зеленая карта» и установлено связей российского законодательства с законодательством европейских стран по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для этого предлагается принять соответствующее постановление Правительства РФ о вступлении России в названную систему. Однако это реше-

ние, как считает диссертант, не должно привести к ухудшению положения владельцев транспорта и потерпевших в Российской Федерации по сравнению с условиями обязательного страхования, осуществляемого в соответствии с российским законодательством. При этом основными принципами должны, по мнению автора, стать: признание Российской Федерацией страхового покрытия гражданской ответственности иностранного лица, которую оно несет как владелец автотранспортного средства согласно законам страны пребывания; страховые организации страны, в которой возник страховой случай, уполномоченные регулировать от имени страховой организации иностранного виновника происшествия претензии пострадавших лиц своей страны за ущерб, причиненный им при эксплуатации транспортного средства.

Далее с учетом вышеизложенного материала рассмотрены актуальные проблемы становления концепции механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации.

Доказывается, что основу этой концепции составляют научные представления о правовом регулировании страхования вообще и о механизме правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в частности. Обосновано, что механизм правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – это специфический научный инструмент, который призван с помощью всей системы юридических средств (законодательства об обязательном страховании, страховых правоотношений, основных понятий в сфере страхования, прав и обязанностей субъектов в данной области и др.) упорядочить отношения по обязательному страхованию и обеспечить реализацию позитивных интересов конкретных субъектов страхового права (страхователей, страховщиков). В рамках этого механизма, как показал анализ, на практике встречаются разнообразные и многочисленные препятствия, которые без своевременного их устранения снижают эффективность правового регулирования (пробелы в законодательстве об обязательном страховании, недостатки в применении норм страхового права, коллизии данных норм, нарушения участников правоотношений, дорожно-транспортные происшествия и др.).

В работе охарактеризованы все виды законов и иных актов об обязательном страховании, правоотношения в этой сфере, основные понятия, права и обязанности владельцев транспортных средств по страхованию гражданской ответственности и сделан вывод, что в разрабатываемой в настоящее время в Российской Федерации научной концепции правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности есть немало гражданско-правовых и иных проблем и она нуждается в более глубокой разработке на основе развивающегося гражданского законодательства.

Исходя из проведенного анализа диссертант поставил ряд задач, требующих, по его мнению, концептуального осмысления и оперативного решения.

Установлено, что в настоящее время в России нет четкого механизма эффективной реализации Закона об обязательном страховании гражданской ответственности, внесенных в него изменений и дополнений; этот механизм нередко подменяется административным контролем со стороны органов внутренних дел; Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» не решил многих проблем, стоящих сегодня перед обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств; действующий Закон об организации страхового дела подвергается критике из-за недостатков в правовом регулировании страховых правоотношений, порядка действия указанных договоров обязательного страхования, сроков уплаты страховых премий и страховых выплат, регламентации объекта рассматриваемого обязательного страхования, перестрахования в данной области и др.

В этой связи диссертант считает, что в будущем на базе имеющегося законодательства необходимо подготовить и принять новый закон об обязательном страховании гражданской ответственности. По мнению диссертанта, в этом случае следует вести речь о новой концепции, сущности, структуре и принципах данного закона как закона обязательного страхования, основывающегося не только на прошлом и современном опыте российского законодательства, но и на требованиях системы «Зеленая карта». При этом, как обосновано в работе, обновленный закон в отличие от действующего мог бы состоять из двух крупных разделов, а именно: первый раздел «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств как часть государственной социальной политики» и второй раздел «Организация обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». В первом разделе, по мнению автора, необходимо очертить границы гражданско-правового воздействия государства в рассматриваемой сфере, а во втором – саму систему организации страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств с точки зрения действенных правил страхования и формы полиса.

По мнению диссертанта, в этом законе важно также четко регламентировать и механизм страхования транспортных средств в исследуемой области; увязать этот механизм с законодательством об организации страхового дела в России и снять острые вопросы в области сроков действия договора обязательного страхования, порядка уплаты страховых премий и выплат, перестрахования и др. в исследуемом механизме правового регулирования.

В ходе анализа выявлено отсутствие четкого взаимодействия гл. 48 «Страхование» ГК РФ с Законом об обязательном страховании гражданской ответственности, недостаточное влияние норм гражданского права на процесс обязательного страхования исследуемой гражданской ответственности. В связи с этим предлагается ввести в гл. 48 ГК РФ специальную статью об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспорта, в которой следует изложить понятие этого вида страхования и порядок правового регулирования анализируемого вида ответственности. При этом особое внимание необходимо уделить характеристике мест и особенностей рассматриваемого вида обязательного страхования, интересам автовладельцев, договору обязательного страхования гражданской ответственности, страховой ответственности сторон и исполнению взятых ими на себя страховых обязательств.

В связи с исследованием проблем становления механизма правового регулирования обязательного страхования автогражданской ответственности, вносятся также следующие предложения: дополнить ст. 1 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности такими исходными понятиями страхового права, как «страховой риск», «страховой интерес», «страховая премия» и «страховой взнос»; в ст. 5 охарактеризовать особенности и признаки правоотношения по обязательному страхованию; в ст. 6 выделить объект обязательного страхования и страховой риск. В последнем случае, как считает автор, следовало бы рассмотреть различные виды рисков страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, дать им характеристику, а также представить рисковые обязательства в связи с указанными страховыми обязательствами.

Диссертант также предлагает в ст. 4 рассматриваемого закона наряду с обязанностями владельцев транспортных средств отразить и права последних, а в ст. 6 указанного закона наряду с общим определением объекта подробно рассмотреть и другие его черты в связи с реализацией компенсационных выплат в исследуемой области.

Вторая глава диссертации «Механизм правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и пути его совершенствования» посвящена анализу договору обязательного страхования гражданской ответственности как основанию возникновения страховых обязательств, исследованию сторон данного договора, процесса заключения, исполнения и прекращения последнего, а также характеристике совершенствования законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Диссертант останавливается на недостаточно исследованной проблеме понятия механизма правового регулирования обязательного страхования

гражданской ответственности. Проанализировав разные подходы к этой проблеме в области гражданского права, автор под указанным механизмом понимает систему правовых средств (нормативных и индивидуальных), которая позволяет последовательно и юридически гарантированно регулировать правоотношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Обобщив различные точки зрения на этот счет, законодательство и судебную практику, автор считает, что указанный договор в механизме правового регулирования – это соглашение, 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 (осуществив страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). При этом страхование ответственности рассматривается как самостоятельная сфера страховой деятельности. Объектом страхования в этом случае выступает ответственность страхователя по закону или в силу договорных обязательств перед третьими лицами за причинение им вреда. В силу возникающих страховых правоотношений страховщик принимает на себя риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда со стороны страхователя жизни, здоровью или имуществу третьих лиц.

Касаясь дискуссионного в гражданском праве вопроса о признаках договора страхования и договора обязательного страхования гражданской ответственности, диссертант выделяет основные, по его мнению, признаки и характеризует анализируемый договор как двухсторонний, возмездный, реальный, рискованный, толкующий случайные события, срочный, закрепляющий ограниченную ответственность страховщика, публичный и письменный. Кроме того, по мнению автора, здесь важно, чтобы у заключающих договор сторон была необходимая воля и конкретный страховой интерес.

Показано, что договор обязательного страхования гражданской ответственности является основанием для возникновения страховых обязательств владельцев транспортных средств и иных субъектов. Правоотношения по обязательному страхованию в этом случае выступают как общественные отношения между субъектами страхового права, выражающиеся в их взаимных правах и обязанностях. В связи с этим соискатель исследует основания, с которыми законодательство связывает возникновение, изменение и прекращение правоотношений, и в качестве таковых он рассматривает юридические факты.

Принимая во внимание, что в соответствии со ст. 307 ГК РФ обязательства возникают из договора вследствие причинения вреда и из иных оснований, указанных в кодексе, диссертант обосновывает, что основания-

ми возникновения любых обязательств, в том числе и по обязательному страхованию транспортных средств, являются договор и закон. Рассматриваемый договор представляется как юридический факт, лежащий в основе обязательства, само договорное обязательство и документ, в котором закреплён факт установления обязательственного правоотношения. Договор как основание для возникновения страхового обязательства является разновидностью правомерного юридического действия, образующего один из юридических актов.

В ходе исследования процесса становления рассматриваемого механизма правового регулирования подробно характеризуются стороны договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Отмечается, что главной стороной рассматриваемого договора является страхователь, т.е. владелец и водитель транспортного средства, заключивший договор страхования, а с последним связаны застрахованные лица, потерпевшие и другие субъекты, имеющие право на возмещение вреда. Поэтому в работе рассматривается все, что связано со страхователем, т.е. с его деятельностью, правами и обязанностями владельца и водителя транспортного средства.

Констатируется, что понятие «владелец» применяется в Законе об обязательном страховании гражданской ответственности для идентификации лица, на которое может быть возложена деликтная ответственность при использовании транспортного средства. Фактическое владение транспортным средством подразделяется автором на законное и незаконное. Законное владение классифицируется на титульное и нетитульное. Титульное отличается от нетитульного тем, что первое основано на юридическом акте и законно именно в силу акта, а второе законно просто потому, что не противоречит закону.

Анализ показал, что в ходе применения норм о деликтной ответственности эта ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности возлагается только на титульного владельца. Однако, как считает автор, не любой титул владения транспортным средством позволяет считать обладателя этого титула владельцем. Показано, что при передаче владения транспортным средством по гражданско-правовому договору без права пользования этим средством лицо не может считаться владельцем в смысле абз. 4 ст. 1 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности. В этом случае речь может идти лишь о таком владении, которое предполагает возможность использования транспортного средства и, следовательно, возможность возложения на владельца ответственности согласно п. 1 ст. 1079 ГК РФ.

При этом отмечается, что Закон об обязательном страховании гражданской ответственности исключает из состава владельцев лиц, управляющих транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора.

Показано, что для того, чтобы владелец транспортного средства удовлетворял определению, данному в ст. 1 указанного закона, и на него в силу п. 1 ст. 4 данного закона была возложена обязанность страховать риск своей деликтной ответственности, необходимо наличие юридического акта, которым транспортное средство передавалось бы данному лицу в законное владение. С вступлением в силу этого акта начинается отсчет срока, предусмотренный п. 2 ст. 4 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности. На лицо, признанное владельцем транспортного средства, возлагается обязанность страховать свою ответственность на условиях, установленных данным законом. Неисполнение обязанности страховать в срок влечет запрет использования транспортного средства; отказ в его регистрации; отказ в проведении технического осмотра; взыскание в доход государства по иску органа страхового надзора всей суммы неуплаченной страховой премии с начислением процентов; возникновение регрессного требования со стороны профессионального объединения страховщиков к лицу, ответственному за вред, причиненной жизни и (или) здоровью потерпевшего и др.

Говоря о специальных правах страхователя, диссертант отмечает, что сегодня дискуссионным является вопрос о праве страхователя на получение страхового возмещения после того, как он сам возместил потерпевшим причиненный вред. Из проанализированных диссертантом решений судов г. Москвы за последние два года видно, что суды в некоторых случаях удовлетворяют требования страхователей и без участия потерпевших при наличии доказательств факта возмещения вреда, а в других ситуациях отказывают во взыскании возмещения со страховщика, мотивируя это отсутствием отказа потерпевшего и ссылкой на п. 4 ст. 430 ГК РФ. В связи с этим в работе предлагается включить в Закон об обязательном страховании гражданской ответственности правило, четко регламентирующее эти отношения с учетом п. 2 ст. 11 данного закона.

Показано, что другой стороной по договору в механизме обязательного страхования является страховщик, т.е. страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

В качестве одного из видов страховщиков по договору в механизме обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств рассматривается профессиональное объединение данных страховщиков. Обосновывается, что по своей организационно-правовой форме профессиональное объединение страховщиков представляет союз и на него распространяются все положения законодательства о страховании. Оно участвует в реализации серьезных компенсационных функций. В связи с этим диссертант останавливается, в частности, на проблеме участия страховых объединений в удовлетворении требований потерпевших, и прежде всего в судебном порядке.

В диссертации в связи с характеристикой проблем становления указанного механизма правового регулирования исследуется также порядок заключения, исполнения и прекращения договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Отмечается, что при заключении указанного договора в рассматриваемом механизме действует обычный порядок. Однако в общем случае при заключении договора страхования в форме одного подписанного обеими сторонами документа вручение страхователю полиса необязательно. При обязательном страховании дело обстоит иначе. В силу п. 3 ст. 15 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности вручение страхового полиса является обязательным независимо от того, в какой форме заключен договор – путем составления одного документа или без составления такого документа, путем вручения полиса страхователю.

Выявлено, что в соответствии с абз. 1 п. 3 ст. 15 названного закона полис вручается страхователю при заключении договора обязательного страхования, согласно абз. 2 п. 3 ст. 15 именно полис удостоверяет существование обязательного страхования, т.е. подтверждает исполнение владельцем транспортного средства своей обязанности по страхованию ответственности. Поэтому, как считает диссертант, здесь законодателем допущена неточность. Конструкция договора страхования, предусмотренная в ст. 957 ГК РФ, допускает, что эти моменты могут не совпадать. В связи с этим автор предлагает устранить выявленную неточность законодателя, т.е. внести изменения в текст ст. 15 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности, отразив в нем то, что полис вручается страхователю при начале действия страхования, обусловленного договором.

Отмечается, что договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств исполняется, как правило, в течение одного года. Владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования своей ответственности на период нахождения транспортного средства на

территории России, но не менее чем на 15 дней. Владелец, приобретший транспортное средство, может заключить договор страхования на срок следования транспорта к месту регистрации. Однако транспортное средство должно быть застраховано до его государственной регистрации.

Договор обязательного страхования продлевается и исполняется на следующий год действия договора, если страхователь не позднее двух месяцев до окончания срока действия договора не уведомил страховщика об отказе в его пролонгации. Пролонгированный договор исполняется даже в том случае, если страхователь просрочил выплату страховой премии за новый период, но не более чем на 30 дней.

В этой связи диссертант констатирует, что при пролонгации договора, у страховщика есть право требовать уплаты страховой премии в соответствии с новыми страховыми тарифами. Однако эти страховые тарифы, их структура, как доказано в работе, должны быть гибкими, срок действия не может быть менее шести месяцев. Страховые тарифы должны состоять из базовых ставок и коэффициентов страховых тарифов, а страховые премии рассчитываться как произведение базовых ставок и коэффициентов страховых тарифов. Страховщики не вправе применять ставки и коэффициенты, отличные от страховых тарифов. При этом данные коэффициенты должны зависеть от территории использования транспорта, наличия или отсутствия страховых выплат, произведенных в предшествующий период, сезона использования транспорта и персональных данных водителя.

Что касается прекращения рассматриваемого договора, то автор отмечает, что при его прекращении страховщик бесплатно в письменной форме должен предоставлять страхователю сведения о количестве и характере наступивших страховых случаев, об осуществлении страховых выплат и другие сведения о страховании в период действия договора.

При этом договор страхования может быть прекращен, как показал анализ практики указанных выше страховых компаний, до наступления срока, на который он был заключен, если после его вступления в силу возможность наступления страхового случая исключена и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. К таким обстоятельствам диссертант относит, например, гибель внесенного в договор автотранспортного средства по причинам иным, чем наступление страхового случая, прекращение предпринимательской деятельности лицом, застраховавшим риск гражданской ответственности, связанной с этой деятельностью.

Установлено, что страхователь в соответствии со ст. 958 ГК РФ вправе отказаться от договора страхования в любое время. Однако в этом случае, как показано в работе, его ответственность окажется незастрахованной и ему придется заключить договор вновь. При досрочном прекращении договора страхования и при досрочном отказе страхователя от договора

уплаченная страховщику страховая премия не подлежит возврату, если договорам не предусмотрено иное.

Диссертант отмечает также, что владелец транспортного средства вправе заключить договор страхования ответственности с учетом ограниченного использования своего транспортного средства и корректировкой страховой премии. Однако это ограниченное использование, по мнению автора, должно производиться в данном случае по лимитированному числу водителей и количеству времени использования транспорта (в течение шести и более месяцев в календарном году). Для ограниченного использования транспортного средства владелец в письменной форме заявляет об этом страховщику. Факт ограниченного использования отмечается в страховом полисе с указанием соответствующих данных. В случае фактического изменения в использовании транспортного средства (увеличения количества водителей, срока использования) владелец обязан незамедлительно письменно уведомить об этом страховщика, который вправе увеличить размер страховых выплат.

Анализ работы страховых компаний г. Москвы показал, что с точки зрения действия (исполнения) анализируемого договора важно учитывать и другие существенные обстоятельства и факты, а именно: страховой риск, страховой случай и страховую выплату. Диссертант останавливается на них в контексте процесса становления механизма правового регулирования и формулирует пути, направленные на улучшение механизма страхования в рассматриваемой сфере.

В этой связи в рамках науки гражданского права исследуются также проблемы совершенствования законодательства в части использования положительного опыта страхования гражданской ответственности и упрощения механизма правового регулирования страховых правоотношений, споров и случаев; установления размеров выплат при причинении вреда жизни и здоровью потерпевшим; формирования и использования средств, направляемых страховщиками на финансирование предупредительных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения; совершенствования системы коэффициентов страховых тарифов, сроков действия страхования.

В заключении подведены основные итоги исследования и сформулированы выводы, намечены проблемы и направления, нуждающиеся в дальнейшем, более глубоком изучении.

По теме диссертации автором опубликованы следующие работы:

1. Обязательное страхование автогражданской ответственности. Закон и право. М., 2005. – 10 п.л.

2. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные проблемы совершенствования российского законодательства на современном этапе: Сборник. М.: РПА МЮ РФ, 2004. – 0,7 п.л.

3. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи // Юридическая и правовая работа в страховании. 2005. № 4. – 0,3 п.л.

4. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Страхование. М.: Юнити-Дана: Закон и право. 2006. – 1,5 п.л.

5. Договор ОСАГО: понятие и признаки // Вестник Московского университета МВД России. 2006. № 5. – 0,4 п.л.

Подписано в печать 12.09.2006.
Формат 60x90 1/16. Усл. печ. л. 1,4. Тираж 100 экз.

Государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Российская правовая академия
Министерства юстиции Российской Федерации».
117638, г. Москва, ул. Азовская, д. 2, корп. 1.

