

Автор:

Ооржак Аксам Сарыг-оолович

магистрант

Научный руководитель:

Монгуш Алла Лоспановна

канд. юрид. наук, заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет»

г. Кызыл, Республика Тыва

ПОНЯТИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

***Аннотация:** статья посвящена особенностям функционирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации. Рассмотрены вопросы зарубежного опыта взаимодействия субъектов, приведены сравнительные характеристики ОСАГО с подобными видами страхования. Разработана система классификации видов страхования.*

***Ключевые слова:** страхование ответственности, риск, ущерб, выплаты, сборы, страховой случай, компенсация, страхователь, страховщик, субъект.*

Страхование ответственности – особая отрасль страхования, в которой объектом выступает ответственность перед третьими физическими или юридическими лицами (гражданами и хозяйствующими субъектами) вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя. В отличие от имущественного страхования, в котором страхованию подлежат личная собственность граждан, хозяйствующих субъектов и их имущественные интересы, и личного страхования, которое проводится на случай наступления определенных событий, связанных с жизнью и трудоспособностью застрахованных, целью страхования ответственности является страховая защита интересов возможных причинителей

вреда, которые в каждом страховом случае находят свое конкретное денежное выражение.

Страхование ответственности предусматривает возможность при причинении вреда как здоровью, так и имуществу третьих лиц в силу закона или по решению суда производить соответствующие выплаты, компенсирующие причиненный вред. Страхование ответственности не предусматривает установление страховой суммы и застрахованного, т.е. гражданина или хозяйствующего субъекта, которому должно быть выплачено возмещение. Застрахованный и величина страховой суммы выявляются только при наступлении страхового случая, т.е. при причинении вреда третьим лицам. Заранее определены лишь предельные размеры выплат [1, с. 92].

Рассматривая обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, можно отметить, что однозначное мнение о его принадлежности к определенной отрасли страхования не формируется. По своим свойствам и функциям оно совмещает в себе черты имущественного и личного страхования, защищая интересы, связанные со страховой защитой имущества, здоровья и жизни. В связи с этим в трудах ученых встречается несколько иная классификация видов страхования, в которой страхование ответственности, наряду с личным и имущественным, выделено в отдельную отрасль страхования. На наш взгляд, данная теория имеет под собой основания, но необходимо учесть, что не все виды страхования ответственности обеспечивают риски, связанные со здоровьем и жизнью. В связи с этим считаем целесообразным выделить в отдельную отрасль лишь те виды страхования ответственности, которые совмещают в себе покрытие рисков как по имуществу, так и по здоровью. Выделение обособленной отрасли страхования позволит более точно подходить к постановке задач и решению проблем функционирования комплексных видов страхования.

Исходя из вышеизложенного, считаем целесообразным предложить схему классификации основных видов страхования, учитывающую сложности идентификации страхования ответственности (рис. 1).

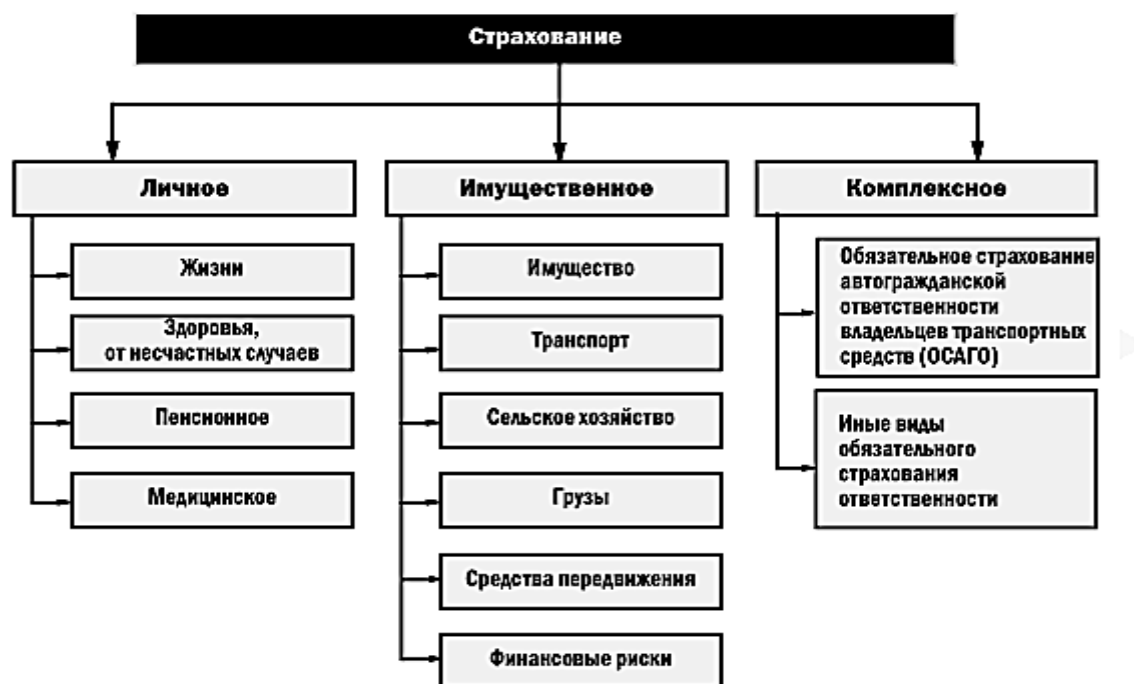


Рис. 1. Классификация основных видов страхования

Принципиальным отличием данной классификации является выделение страхования ответственности в отдельную отрасль, так как обособление страхования ответственности позволит на более высоком научном уровне изучать вопросы применения и перспектив входящих в него видов страхования.

Практика страхования ответственности нашла широкое применение в Российской Федерации в последнее десятилетие. Введение в действие обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков, специалистов, владельцев транспортных средств позволило ликвидировать проблемы потенциальной неплатежеспособности хозяйствующих субъектов в связи с наступлением ответственности перед третьими лицами.

Одним из важнейших видов страхования является обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данный вид страхования имеет исключительную социально-экономическую значимость, так как направлен на снижение социальной напряженности на дорогах [2, с. 286].

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств представляет собой отдельный вид страхования физических лиц. Данный вид страхования нельзя отнести к имущественному, так как возмещение

стоимости имущества осуществляется через ответственность. По нашему мнению, он защищает объекты – имущественные интересы владельцев транспортных средств. Эти интересы связаны в первую очередь с риском ответственности собственника транспортного средства по обязательствам, которые могут возникнуть при аварийной ситуации. Аналогично невозможно определить его и как личное страхование. Таким образом, выделяя ОСАГО как вид страхования ответственности, можно распространить подобную практику обязательного страхования ответственности на другие области имущественных и экономических отношений.

В табл. 1 приведен сравнительный анализ ОСАГО и других обязательных видов страхования. Необходимо отметить, что нормативными актами к обязательным, наряду с ОСАГО, причисляются страхование профессиональной ответственности, страхование гражданской ответственности владельцев опасных производств, страхование ответственности авиаперевозчика.

Таблица 1

Основные характеристики обязательных видов
страхования ответственности в Российской Федерации

Вид страхования	Вид риска	Предел ответственности, тыс. р.			Нормативная база	Дата принятия
		Жизнь	Здо- ровье	Иму- ще- ство		
ОСАГО	Ущерб здоровью, имуществу, жизни в результате ДТП	160	160	120	ФЗ №40	25.04.2002 г. (в ред. ФЗ №200 от 11.07.2011 г.)
Ответственность владельца опас- ного объекта	Ущерб здоровью, имуществу, жизни в результате аварии на промышленном производстве	2000	2000	360	ФЗ №225	27.07.2010 г. (в ред. ФЗ № 283 от 19.10.2011 г.)
Ответственность авиаперевозчика	Ущерб здоровью, имуществу, жизни по вине перевозчика	2250	2000	11	Воздушный кодекс Российской Федерации	19.03.1997 г. (в ред. от 06.12.2011 г.)
Профессиональ- ная ответствен- ность	Ущерб здоровью, имуществу в результате ошибок в профессиональной деятельности	В зависимости от вида профессиональной деятельности				

Страхование профессиональной ответственности находит все более широкое применение в практике ведения деятельности различных хозяйствующих субъектов. Данный вид страхования имеет тесную взаимосвязь с деятельностью саморегулируемых организаций. Особняком среди таких видов стоит страхование профессиональной ответственности медицинских работников. Необходимость его применения, безусловно, оправдана, в связи с тем что основная профессиональная деятельность данной группы страхователей связана непосредственно с жизнью и здоровьем граждан.

Страхование ответственности авиаперевозчика перед пассажирами является общепринятым мировым трендом и в первую очередь связано с тяжестью последствий авиационных происшествий.

Согласно положениям Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» №225-ФЗ от 27 июля 2010 г., владельцы опасных объектов обязаны с 1 января 2012 г. за свой счет страховать гражданскую ответственность за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц. Исключением являются опасные объекты, являющиеся государственным или муниципальным имуществом, финансирование эксплуатации которых полностью или частично осуществляется за счет средств соответствующих бюджетов. Ввод в эксплуатацию опасного объекта не будет допускаться в случае неисполнения владельцем данного объекта обязанности по такому страхованию.

Необходимость принятия закона об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств начала обсуждаться специалистами и учеными в середине 1970-х годов с появлением автомобилей в личном пользовании граждан СССР. Но на стороне противников закона выступили профсоюзы, поскольку, по их мнению, виновная сторона по суду обязана все возместить потерпевшему, так что страхование будет лишь неоправданным дополнительным налогом. В последнее десятилетие спор о законе перешел в более конструктивную плоскость: о том, как сделать этот закон эффективным и одновременно социально ориентированным экономическим механизмом [3, с. 127–129].

В различных странах страхование личного автотранспорта имеет свои особенности, обусловленные спецификой развития экономических отношений. Страхование автомобилей от гибели или кражи осуществляется в зарубежных странах, как правило, на добровольной основе, а страхование автогражданской ответственности принято в обязательной форме [4, с. 91–94]. Основные характеристики страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в зарубежных странах приведены в табл. 2.

Таблица 2

Сравнительный анализ характеристик страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в различных странах

Страна	Обязательность	Размер предела ответственности, тыс. р.	Фиксированность тарифа	Год введения	Бонус-малус	Виды риска
Россия	+	400	+	2003	+	Ущерб, здоровье, жизнь
США	В зависимости от штата	Варьируется	–	1925	+	Ущерб, здоровье
Великобритания	+	35000	–	1930	+	Ущерб, здоровье, жизнь
Япония	+	Не ограничен	+	1956	–	Ущерб
Страны ЕС	+	Не ограничен	–	1981	+	Ущерб, здоровье, жизнь
Страны Балтии	+	850	+	1999	+	Ущерб, здоровье, жизнь
Восточная Европа	+	1250	–	1998	–	Ущерб, здоровье, жизнь
Хорватия, Словения	+	Не ограничен	+	1995	–	Здоровье, жизнь

Проведенный сопоставительный анализ опыта развития страхования в странах Западной и Восточной Европы, США и Японии позволил сделать следующие выводы.

К основным особенностям ОСАГО за рубежом относятся:

- установление перечня требований для автомобилей, участвующих в страховании;
- обоснование уровня страхового обеспечения;

- определение размеров тарифных ставок;
- применение системы франшиз для снижения тарифов;
- использование системы санкций, которая учитывает условия страхования для водителей, виновных в возникновении дорожно-транспортных происшествий;
- активное использование системы льгот для водителей, которые за определенный период не допустили аварий.

В целом зарубежный опыт был принят во внимание при формировании концепции развития системы страхования в России. При этом были учтены национальные различия моделей страхования и сделаны некоторые поправки на низкий уровень доходов населения и непопулярность страхования [5, с. 77–82].

Субъектами страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства являются страхователь, страховщик и выгодоприобретатель.

Среди субъектов особо можно выделить Российский союз автостраховщиков (РСА), являющийся некоммерческой организацией, представляющей собой единое общероссийское профессиональное объединение, основанное на принципе обязательного членства страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и действующее в целях обеспечения их взаимодействия и формирования правил профессиональной деятельности при осуществлении обязательного страхования. РСА учрежден 8 августа 2002 г. 48 крупнейшими страховыми компаниями страны и имеет государственную регистрацию от 14 октября 2002 г. РСА осуществляет свою деятельность в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. №40-ФЗ.

В процессе исследования отмечена особая важность выделения субъектов ОСАГО и определения видов их взаимосвязи. На рис. 2 приведена составленная автором схема взаимодействия субъектов ОСАГО.

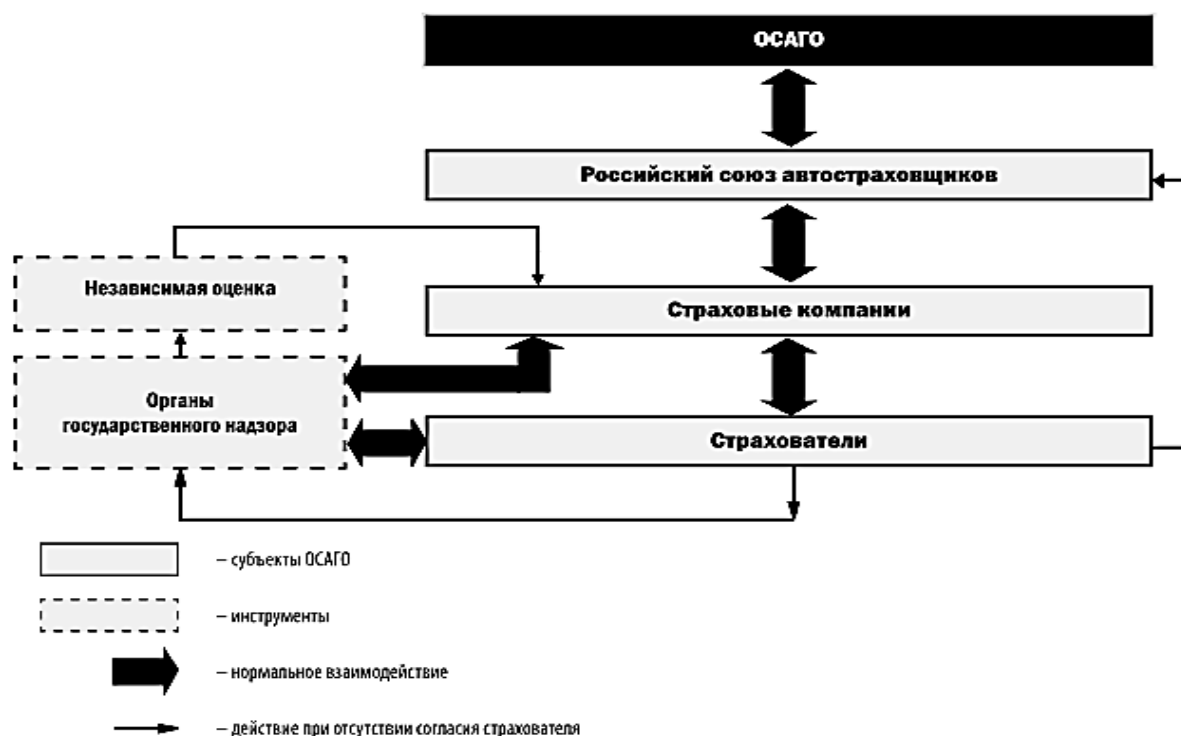


Рис. 2. Схема взаимодействия субъектов ОСАГО

На первом уровне находится взаимодействие Российского союза автостраховщиков и системы ОСАГО. Данное взаимодействие носит двусторонний характер в силу того, что РСА является субъектом, определяющим и утверждающим правила страхования, в то же время его статус определяется государством в системе ОСАГО.

Второй уровень взаимоотношений представлен взаимными действиями страховщиков и РСА. Страховщики представляют отчет о своей деятельности, РСА регулирует нормативными актами условия их работы.

По нашему мнению, закон об ОСАГО необходим как элемент правового регулирования гражданского оборота собственности, гарантирующего защиту экономических и социальных интересов участников дорожного движения от рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий. Добровольное или имущественное страхование не может обеспечить такое регулирование из-за неполноты охвата участников, случаев регистрации ДТП, высокой затратности и длительности альтернативных судебных процедур установления вины и размера ущерба.

Список литературы

1. Гвозденко А.А. Страхование. – М.: ТК Велби; Проспект, 2006.
2. Страхование: экономика, организация, управление: Учеб. для вузов: В 2 т. / СПбГУ, экон. факультет; под ред. Г.В. Черновой. – М.: Экономика, 2010.
3. Кругляк В.П. Ингосстрах. Опыт практической работы. – М., 1999.
4. Плешков А.П. Очерки зарубежного страхования. – М.: Анкил, 1997.
5. Матвеева И.Ю. Современные тенденции обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (опыт России и ЕС). – М.: Анкил, 2008.