

**Научно-практический
комментарий**

С. В. Дедиков

**ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ
СТРАХОВАНИЕ
АВТОГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

**Ю р и д и ч е с к и й
ц е н т р**

Научно-практический комментарий

Сергей Дедиков

**Обязательное страхование
автогражданской ответственности**

«Юридический центр»

2003

ББК 65.271

Дедиков С. В.

Обязательное страхование автогражданской ответственности /
С. В. Дедиков — «Юридический центр», 2003 — (Научно-
практический комментарий)

В комментарии поясняются статьи Федерального закона, а также тексты основных правовых актов, действующих в этой области; приведен полный текст Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; рассматриваются точки зрения специалистов, высказанные в печати. На основании юридического анализа этих материалов сделаны выводы, которые помогут читателям ориентироваться в спорных вопросах. Книга предназначена для специалистов страховых компаний, юристов, специализирующихся в области страхования, а также для широкого круга читателей, заинтересованных в решении рассматриваемых проблем.

ББК 65.271

© Дедиков С. В., 2003
© Юридический центр, 2003

Содержание

Предисловие	6
Глава I. Общие положения	9
Статья 1. Основные понятия	9
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Сергей Дедиков
Обязательное страхование
автогражданской ответственности

© С. В. Дедиков, 2003

© Изд-во «Юридический центр Пресс», 2003

* * *

Предисловие

Федеральный закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств принят Государственной Думой 3 апреля 2002 года, одобрен Советом Федерации 10 апреля 2002 года.

В целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, настоящий Федеральный закон определяет правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – обязательное страхование).

В преамбуле Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон № 40-ФЗ или Закон) определена его цель – защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании другими лицами транспортных средств.

Существовавшая до вступления в силу комментируемого Закона система возмещения вреда была не способна решить эту задачу эффективно. По экспертным оценкам, до 1 июля 2003 года реально возмещалось менее половины вреда, причиненного гражданам и организациям в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Между тем, например, в 2002 году официально зарегистрировано порядка 172 тыс. ДТП (сколько их происходит на самом деле, сегодня сказать невозможно, так как далеко не все они регистрируются); от транспорта пострадало 224 тыс. человек, из них 33 тыс. погибло; материальный ущерб от ДТП в годовом исчислении по стране превысил 200 млрд рублей.

Низкий уровень возмещения вреда до вступления в действие Закона № 40-ФЗ объясняется, прежде всего, тем, что у многих владельцев транспортных средств, виновных в причинении вреда, нет достаточного имущества для полного покрытия нанесенного другим ущерба; сложностью существующих судебных процедур, а также значительным числом случаев бегства виновных лиц с места ДТП и несовершенством системы поиска таких правонарушителей.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств позволит в значительной мере решить эту проблему, так как у страховых компаний будут аккумулироваться финансовые ресурсы, позволяющие компенсировать потерпевшим существенную часть убытков. Если собранных страховыми компаниями в виде премий по договорам обязательного страхования денежных средств окажется недостаточно для полного возмещения вреда в пределах установленных Законом лимитов, то им придется направить на эти цели иные свои активы. Поэтому страховые выплаты в любом случае будут осуществлены. Следует также учитывать, что данным видом страхования будут заниматься наиболее крупные и финансово устойчивые страховые компании. Кроме того, во многих случаях обязательства страховщиков будут страховаться по договорам перестрахования, что еще более повысит надежность этой услуги.

Защита интересов потерпевших дополнительно гарантируется путем введения запрета на использование транспортных средств, владельцы которых не застраховали свою гражданскую ответственность в рамках настоящего Закона (ст. 32). В ряду мер, направленных на решение основной цели системы обязательного страхования, следует также указать предусмотренные законодателем компенсационные выплаты потерпевшим, когда они не смогут получить страховые выплаты. Значительно упрощается процедура получения компенсации, потому что страховщики лишь в редких случаях, когда обстоятельства происшедшего сомнительны или неочевидны, будут отказывать в страховой выплате. Другими словами, у потерпевших должно стать намного меньше поводов для обращения в суды.

Комментируемый законодательный акт направлен и на усиление защиты материальных интересов самих владельцев транспортных средств через освобождение их, по крайней мере, от части выплат по возмещению причиненного другим лицам вреда при использовании своего транспорта. Однако указанное обстоятельство не следует рассматривать, как это иногда делается, как фактор усиления безнаказанности недисциплинированных водителей. Нарушитель Правил дорожного движения (ПДД) в любом случае понесет соответствующее наказание – уголовное, административное или в виде материальных санкций. При некоторых грубых нарушениях ПДД страховщик получает право предъявить к виновному в причинении вреда лицу регрессные требования, таким образом снимая с него страховую защиту. Следует также учитывать, что внедрение системы обязательного страхования в других государствах не только не привело к увеличению ДТП, а, наоборот, способствовало улучшению обстановки на дорогах.

Хочется надеяться, как это часто подчеркивается в публикациях, посвященных обязательному страхованию гражданской ответственности, что оно будет способствовать улучшению психологического климата и развитию цивилизованных отношений на российских дорогах, в том числе при ДТП, а также исключению достаточно частых в таких ситуациях конфликтов.

Закон № 40-ФЗ устанавливает основную обязанность владельцев транспортных средств – застраховать свою ответственность; права и обязанности участников такого страхования; порядок заключения и существенные условия страховых договоров; правила поведения страхователей при ДТП и т. д. Все это составляет понятие «правовые основы», поскольку для надлежащего функционирования системы обязательного страхования необходимо принять еще ряд нормативных правовых актов, базирующихся на положениях комментируемого закона. В частности, Правительство РФ утвердило Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (в соответствии со ст. 5 Закона), полный текст которых приводится в настоящем комментарии; установило предельные уровни страховых тарифов, их структуру и порядок их применения страховщиками (ст. 8); разработало Правила проведения независимой технической экспертизы поврежденного при эксплуатации транспортного средства имущества (п. 7 ст. 12); утвердило форму страхового полиса обязательного страхования, форму специального знака для застрахованных и порядок его размещения на транспортном средстве, а также форму документа, содержащего сведения о страховании (п. 6 ст. 15). Правительству предстоит еще утвердить порядок компенсации инвалидам части уплаченных ими премий по договорам обязательного страхования (п. 1 ст. 17) и порядок функционирования общедолевой автоматизированной информационной системы (ст. 30).

Министерство финансов России определило порядок уведомления федерального органа исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью о принятии профессиональным объединением страховщиков (ПОС) правил профессиональной деятельности в этой сфере и внесении в них изменений (п. 1 ст. 26), разработало правила формирования специальных резервов, создаваемых страховщиками по договорам обязательного страхования (п. 3 ст. 22). В дальнейшем ему нужно будет ввести правила расчета предельно допустимой маржи страховых компаний по данному виду страхования (п. 2 ст. 22) и утвердить требования в отношении минимальной суммы средств для финансирования выплат, которая должна находиться на расчетном счете ПОС (п. 4 ст. 28).

На положениях комментируемого законодательного акта будут основываться и нормы страховых договоров.

Данный Закон определяет и экономические основы системы обязательного страхования. Это понятие охватывает, в первую очередь, обеспечение необходимого макроэкономического баланса между размером убытков от ДТП по стране в целом и объемом страховых выплат по полисам обязательного страхования с учетом уровня жизни населения, а также основные

положения экономических взаимоотношений страхователей и страховщиков. К ним относятся порядок расчета размера и закрепление структуры страховых тарифов по конкретным договорам страхования, лимитов и структуры страховых выплат, алгоритм изменения этих параметров. Закон установил систему экономических взаимоотношений между страховыми компаниями, работающими в этой сфере, а также между ними и их профессиональным объединением; общие правила формирования и инвестирования страховых резервов по страховым договорам рассматриваемого вида, других страховых фондов; ввел лимит рентабельности деятельности страховых компаний в области обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Согласно положениям исследуемого законодательного акта значительные права в области экономики обязательного страхования имеет ПОС, и принимаемые им решения в этой части будут дополнять и развивать экономические компоненты системы.

Понятие «организационные основы» охватывает широкий комплекс вопросов: организацию ПОС; создание сети филиалов страховых компаний во всех регионах страны либо заключение договоров с другими страховыми структурами о предоставлении услуг по продаже полисов и урегулированию страховых событий в тех административно-территориальных образованиях, где подразделений страховщиков нет; заключение соглашений между ПОС и страховыми компаниями об осуществлении последними компенсационных выплат от имени объединения; получение страховщиками соответствующих лицензий, для чего им необходимо разработать свои стандартные правила страхования, обучить специалистов, подготовить офисы для обслуживания больших потоков потребителей и т. д.

В состав организационных мер по реализации системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств входит также создание общедо- ральной автоматизированной информационной системы, разработка механизма перевода в нее информации от органов ГАИ – ГИБДД и страховых компаний, а также условий пользования находящимися в ней сведениями.

Глава I. Общие положения

Статья 1. Основные понятия

Для целей настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:
транспортное средство – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем;

использование транспортного средства – эксплуатация транспортного средства, связанная с его движением в пределах дорог (дорожном движении), а также на прилегающих к ним и предназначенных для движения транспортных средств территориях (во дворах, в жилых массивах, на стоянках транспортных средств, заправочных станциях и других территориях). Эксплуатация оборудования, установленного на транспортном средстве и непосредственно не связанного с участием транспортного средства в дорожном движении, не является использованием транспортного средства;

владелец транспортного средства – собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и тому подобное). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства;

водитель – лицо, управляющее транспортным средством. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо;

потерпевший – лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании транспортного средства иным лицом;

местожительства (место нахождения) потерпевшего – определенное в соответствии с гражданским законодательством место жительства гражданина или место нахождения юридического лица, признаваемых потерпевшими;

договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее – договор обязательного страхования) – 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 страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы). Договор обязательного страхования заключается в порядке и на условиях, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, и является публичным;

страхователь – лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования;

страховщик – 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;

страховой случай – наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату;

страховые тарифы – ценовые ставки, установленные в соответствии с настоящим Федеральным законом, применяемые страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования и состоящие из базовых ставок и коэффициентов;

компенсационные выплаты – платежи, осуществляемые в соответствии с настоящим Федеральным законом в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, в случаях, если 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 указанного вреда неизвестен;

представитель страховщика в субъекте Российской Федерации (далее – представитель страховщика) – обособленное подразделение страховщика (филиал) в субъекте Российской Федерации, выполняющее в предусмотренных гражданским законодательством пределах полномочия страховщика по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах и их осуществлению, или другой страховщик, выполняющий указанные полномочия за счет заключившего договор обязательного страхования страховщика на основании договора со страховщиком.

1. Слова «для целей настоящего Федерального закона» означают, что основные понятия, раскрытые в комментируемой статье, носят характер операциональных определений и предназначены для использования, главным образом, в рамках отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности. Поэтому вполне допустимы случаи, когда определения понятий, данные здесь, будут отличаться от определений схожих понятий, используемых в других федеральных законах и нормативных правовых актах.

2. В Законе № 40-ФЗ воспроизведено определение транспортных средств, которое ранее уже было дано в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Настоящее определение охватывает как механические средства транспорта, то есть приводимые в движение двигателем (легковые и грузовые автомобили, прицепы к ним, автобусы, троллейбусы, трамваи, трактора и иные самоходные машины, мотоциклы, мотороллеры, мопеды и т. д.), так и гужевые, то есть приводимые в движение при помощи животных (кареты, телеги, фургоны и т. д.), и те, движение которых обеспечивается мускульной силой человека (велосипеды, самокаты и т. д.). Подпункт «а» п. 3 ст. 4 указанного законодательного акта, фактически, уточняет, что речь идет о транспортном средстве, максимальная конструктивная скорость которого превышает 20 км/ч. Поэтому очевидно, что требование об обязательном страховании гражданской ответственности не распространяется, например, на асфальтовые катки, другую специальную технику, скорость движения которой по дорогам не может превышать 20 км/час. Из приведенного неполного перечня, даже с учетом сделанного уточнения, видно, что называть комментируемый Закон, как это почти общепринято, актом об обязательном страховании автогражданской ответственности не совсем корректно, хотя, конечно, автотранспорт составляет абсолютное большинство средств транспорта (всего по стране по состоянию на конец 2002 года их зарегистрировано более 33 млн единиц).

Необходимо также отметить, что данное определение шире понятия транспортного средства, которое применяется в Кодексе РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ). В примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, которая предусматривает административную ответственность за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, указано, что «под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы (имеется в виду гл. 12 Кодекса, посвященная административным правонарушениям в области дорожного движения, – прим.

автора) также трактора, другие самоходные дорожно-строительные и иные машины, трамваи, троллейбусы». Разница в значениях максимальной конструктивной скорости транспортного средства, указанных в Законе № 40-ФЗ и КоАП РФ, фактически означает, что в отношении владельцев транспортных средств, максимальная конструктивная скорость которых находится в интервале между 20 и 50 км/ч (за исключением тракторов, других самоходных дорожно-строительных и иных машин, трамваев и троллейбусов), положения об административной ответственности за неисполнение обязанностей по страхованию своей гражданской ответственности действовать не будут.

Для предупреждения возможных конфликтов между владельцами транспортных средств и правоприменительными органами целесообразно все-таки дать либо в самом Законе, либо в ином нормативном правовом акте исчерпывающий перечень транспортных средств, владельцы которых должны в обязательном порядке страховать свою гражданскую ответственность.

3. Использование транспортного средства признается его эксплуатация во время движения. Основным определяющим признаком здесь является действие ПДД. Если вред третьим лицам причинен в связи с происшествием, имевшим место в гараже или на специально оборудованной стоянке, в авторемонтной мастерской, когда транспортное средство не двигалось (например, вследствие возгорания автомашины, ее падения с подъемника и т. д.), то эти случаи обязательным страхованием гражданской ответственности не охватываются. В то же время есть пограничные состояния. Так, автомобиль в темное время суток остановился на обочине шоссе, но водитель не включил знаки аварийной остановки, и в машину врезалось другое транспортное средство. Или машина загорелась во время движения, водитель экстренно затормозил и в это время взорвался бензобак, причинив повреждения оказавшимся рядом транспортным средствам, иному имуществу третьих лиц. В таких случаях необходимо руководствоваться принципом основной причины происшествия, которая, безусловно, связана с эксплуатацией транспорта во время его движения.

Более сложный вопрос: распространяется ли страховая защита на ситуации, когда вред причинен потерпевшему при приготовлении транспортного средства к движению? Например, автомобиль во время прогрева двигателя загорелся, и огнем были повреждены стоящие рядом автомашины или строения. Формально такой риск обязательным страхованием не охватывается, так как нет признака участия в дорожном движении. В то же время в подобной ситуации страховщику иногда проще выплатить страховое возмещение, чем пытаться найти доказательства того, что загорание произошло еще до начала движения, а не сразу после того, как автомобиль тронулся с места. В таких ситуациях нужно стремиться упрощать отношения сторон, иначе расходы на расследование подобных событий могут оказаться чрезвычайно высокими для страховых организаций.

Закон № 40-ФЗ дает широкий перечень мест, где может эксплуатироваться транспортное средство. Сравнительный анализ этого перечня и понятий «дорога» и «прилегающая территория», которые содержатся в ПДД, показывает практически полную их идентичность. Необходимо отметить, что в ПДД дано развернутое определение понятия «дорога», которым и следует руководствоваться, так как в комментируемом Законе слово «дорога» приведено в совокупности со словосочетанием «дорожное движение», что означает фактическую отсылку к ПДД, где оба термина также применяются в неразрывном единстве. С точки зрения корректного изложения нормы Закона, было бы целесообразно в тексте законодательного акта дать прямую ссылку на ПДД.

Под дорогой в ПДД понимается обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Понятие дорога охватывает одну или несколько проезжих частей, трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Однако следует отметить, что могут

возникнуть трудности при квалификации в качестве страхового случая причинения вреда на едва намеченной проселочной дороге. На наш взгляд, если есть основания рассматривать конкретную полосу земли, как используемую хотя бы и редко для движения транспорта, то ее следует отнести к категории «дорога».

В то же время причинение вреда вне территории, предназначенной для движения транспорта, например в поле, на лугу или на берегу реки, формально действием комментируемого Закона не охватывается и, следовательно, страховщик не должен платить потерпевшему в такой ситуации.

Дорожным движением называется совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог (абз. 2 ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» (такое же определение дано в ПДД). Поэтому в тех случаях, когда вред третьим лицам причиняется при эксплуатации оборудования, установленного на транспортном средстве, например крана, но при этом транспортное средство не участвует в дорожном движении, нормы Закона № 40-ФЗ не действуют. Если такие работы производятся на дороге, то следует признать, что транспортное средство, хотя и пассивно, но участвует в дорожном движении. Поэтому, если, например, стрелой автокрана, производящего ремонтные работы на дороге, повреждено проезжающее транспортное средство или вред причинен водителю либо пассажирам такой автомашины или автобуса, то страховой случай, по нашему мнению, здесь имеет место и страховщики должны оплачивать вред.

С позиций комментируемого Закона термин «использование транспортного средства» должен, на наш взгляд, применяться в широком значении этого понятия, охватывая, как непосредственное управление единицей транспорта (когда сам владелец является водителем), так и эксплуатацию ее в интересах владельца.

4. К числу владельцев транспорта относятся, прежде всего, его собственники, независимо от способов приобретения права собственности. Это лица, купившие транспортные средства и получившие их в дар либо в порядке наследования, а также те, кто стал собственником как изготовитель соответствующего имущества.

Помимо этой категории Закон № 40-ФЗ признает владельцами транспортных средств и других лиц, получивших их в хозяйственное ведение или в оперативное управление, или на основании договора аренды без экипажа. В отношении договора аренды с экипажем ситуация более сложная. В соответствии со ст. 637 ГК РФ обязанность страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен при эксплуатации транспортного средства, переданного по такому договору, возлагается на арендодателя в тех случаях, когда такое страхование является обязательным в силу закона, если договором аренды не предусмотрено иное. Поэтому именно договор аренды в данном случае будет определять обязанного страховать свою гражданскую ответственность владельца транспортного средства применительно к Закону № 40-ФЗ.

Владельцами транспортных средств считаются также лица, получившие от собственника как генеральную, так и обычную доверенность на право управления. Для оформления договора обязательного страхования гражданской ответственности достаточно предъявить простую письменную доверенность, подписанную собственником, иным лицом, владеющим транспортом на основании другого вещного права, или лицом, имеющим генеральную доверенность.

Следует подчеркнуть, что согласно Закону № 40-ФЗ у одного транспортного средства может быть несколько владельцев одновременно. Такая ситуация возникает, когда собственник передал транспорт в хозяйственное ведение или оперативное управление другому лицу, а тот, в свою очередь, предоставил его в аренду. Помимо всего прочего и арендатор вправе заключить договор субаренды. Или более привычная житейская ситуация: собственник передал автомобиль другому лицу по генеральной доверенности, а тот выдал доверенность на управление

ния члену своей семьи. Кто из нескольких владельцев одного транспортного средства должен или кому из них целесообразно выступить в качестве страхователя? Каких-либо предписаний в Законе на этот счет нет. Строго говоря, страхователем может быть любой из нескольких владельцев транспортного средства, поэтому в тех случаях, когда круг этих лиц известен, они, конечно, могут решить этот вопрос по соглашению между собой. При этом следует отметить, что статус страхователя не только ведет к определенным расходам на страхование, но и дает некоторые преимущества в плане выстраивания отношений со страховщиком после наступления страхового случая. Кроме того, целесообразно учитывать следующие факторы.

Доктрина российского гражданского права выделяет два признака владельца источника повышенной опасности, к числу которых относятся и владельцы транспортных средств. Первый – юридический признак, сущность которого состоит в том, что в качестве владельца источника повышенной опасности может рассматриваться лицо, обладающее гражданско-правовыми полномочиями по его использованию. Все вышеперечисленные категории владельцев транспортных средств отвечали этому признаку. Подчеркнем, что передача транспортного средства другому лицу без надлежащего юридического оформления этой сделки не влечет изменения владельца. Им остается титульный владелец – собственник, обладатель иного вещного права и т. д.

Второй признак – материальный. Его суть в том, что субъектом деликтного обязательства, возникающего при причинении вреда в ходе использования транспортного средства, является тот владелец, который реально имеет такой источник в своем владении в момент ДТП. Передача транспортного средства должна означать устранение контроля над ним прежнего владельца и установление такого контроля со стороны нового владельца и, следовательно, его ответственность в случае причинения вреда. Поэтому целесообразно, чтобы в качестве страхователя по договору обязательного страхования гражданской ответственности выступал владелец, отвечающий одновременно двум признакам – и юридическому, и материальному, то есть тот, кто реально владеет и контролирует транспортное средство.

Заключение договора обязательного страхования гражданской ответственности одним владельцем, конечно, не лишает права каждого из всех остальных владельцев этого транспортного средства самостоятельно купить страховой полис на свое имя, если у него есть такое желание или ему так удобней. Оснований считать, что в таком случае возникает двойное страхование, когда один и тот же объект застрахован у двух или нескольких страховщиков, по нашему мнению, нет, так как основным квалифицирующим признаком двойного страхования является не количество полисов, выданных на один и тот же объект, а факт превышения при этом совокупной страховой суммы по ним над страховой стоимостью объекта (п. 4 ст. 951 ГК РФ). Кроме того, такое понятие, как страховая стоимость вообще, в страховании ответственности отсутствует, а страховая сумма определяется либо сторонами договора страхования по их усмотрению (п. 3 ст. 947 ГК РФ), либо Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ст. 7).

Не являются владельцами транспортного средства и, соответственно, не должны покупать на свое имя полисы обязательного страхования лица, управляющие транспортными средствами в связи с исполнением своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником либо иным законным владельцем. Указанные лица не соответствуют юридическому признаку наличия гражданско-правовых полномочий по использованию транспорта, в обязательном порядке присущему владельцу источника повышенной опасности.

В Законе № 40-ФЗ сделан ряд исключений по субъектам страхования гражданской ответственности (ст. 4).

5. Водителем является лицо, управляющее транспортным средством. Водителем может быть как владелец транспортного средства, так и другой человек, в том числе наемный работ-

ник. Когда водителем является страхователь, то первый статус носит приоритетный характер с точки зрения установления факта страхового события – Закон содержит целый ряд исключений из страхового на его основании риска гражданской ответственности в привязке к действиям именно лица, управляющего транспортным средством (ст. 6), а в дальнейшем на первую роль выходит статус стороны договора обязательного страхования, так как он определяет права и обязанности этого лица в рамках указанных страховых отношений.

Закон путем введения специального правила, обычно именуемого юридической фикцией, установил, что во время обучения вождению транспортным средством водителем считается не ученик, сидящий за рулем, а обучающий. Таким образом, здесь все обязанности водителя возлагаются на обучающего. Это совершенно оправданно, так как ученик не обладает достаточным опытом поведения в сложных дорожных ситуациях, может не знать своих обязанностей при ДТП, предусмотренных Законом № 40-ФЗ. Заметим попутно, что, видимо, целесообразно ввести специальный курс изучения данного законодательного акта во всех автошколах. На практике неизбежно возникнет вопрос, можно ли считать обучающим лицом водителя, который занимается обучением вождению автомашины своего родственника или знакомого, не являясь штатным сотрудником автошколы и вообще не занимаясь этим делом профессионально. На наш взгляд, ответ должен быть утвердительным, так как Закон не ограничивает понятие «обучающий» какими-либо формальными признаками.

6. Потерпевший определяется по одновременному наличию двух квалифицирующих признаков: 1) это лицо, жизни, здоровью или имуществу которого нанесен ущерб; 2) вред ему причинен при использовании транспортного средства другим лицом. Отсюда следует принципиальный вывод, что само лицо, которое использовало транспортное средство, не может быть потерпевшим, даже в том случае, когда за рулем находился другой человек. Здесь, на наш взгляд, требуются дополнительные пояснения с учетом данного выше комментария понятия «использование транспортного средства». Например, страхователь, нанял водителя, который возит его. В результате ДТП, совершенного водителем, сам страхователь получил повреждение здоровья. Хотя транспортным средством управлял другой, оно использовалось в интересах владельца – другими словами, использовалось им с помощью нанятого на работу водителя. Другая ситуация – собственник, он же страхователь, передал автомашину другому лицу по генеральной доверенности, то есть, фактически, произвел ее отчуждение, а также отдал ему свой страховой полис. И лицо, управляющее машиной, случайно совершило наезд на него или повредило его имущество, например, неудачно выезжая из гаража. В данном случае транспортное средство используется другим лицом и, что совершенно очевидно, не в интересах собственника. Здесь уже имеются формальные основания для признания страхователя потерпевшим, но такой вывод в достаточной степени абсурден. Получается, что лицо застраховало свою гражданскую ответственность и ответственность иных законных владельцев (см. п. 2 ст. 15 Закона) своего транспортного средства от причинения вреда самому себе. Исходя из общих принципов страхования гражданской ответственности, такой вариант исключается полностью. Так, в п. 1 ст. 931 ГК РФ прямо говорится, что «по договору страхования риска ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу *других лиц* (выделено автором), может быть застрахован риск ответственности самого страхователя или иного лица, на которое такая ответственность может быть возложена». В преамбуле комментируемого Закона также говорится о вреде, причиненном другим лицам. В силу этого, по нашему мнению, ни страхователь, ни иной законный полисодержатель не могут признаваться потерпевшими в рамках настоящего Закона.

Потерпевшим может быть как физическое, так и юридическое лицо. Гражданин будет считаться потерпевшим, когда в результате ДТП причинен вред его жизни, здоровью (человек получил травму, рану или увечье) или принадлежащему ему имуществу.

Потерпевшим может стать пешеход, водитель другого транспортного средства, пассажиры. Правовой статус потерпевшего будет распространен и на лиц, которые понесли ущерб в результате смерти кормильца погибшего гражданина, на наследников потерпевших и других лиц, которые в соответствии с гражданским законодательством имеют право на возмещение ущерба, понесенного в результате ДТП, но формально потерпевшими эти граждане признаны не будут (см. комментарий п. 4 ст. 11). Если произошло столкновение двух и более транспортных средств, то потерпевшими будут те владельцы транспортных средств, чьей вины в ДТП нет. Когда в происшествии виноваты все участники, то они одновременно будут являться как виновными лицами, так и потерпевшими.

Причинение вреда имуществу, находящемуся в долевой собственности двух и более лиц (то есть когда определены доли каждого в общем имуществе (п. 2 ст. 244 ГК РФ), означает, что все эти лица являются потерпевшими в своих долях. Если одним из собственников поврежденного имущества является владелец транспортного средства, то он в число потерпевших не входит.

Более сложным является вопрос о потерпевших, когда нанесен ущерб общей совместной собственности нескольких лиц. Общая совместная собственность, в отличие от долевой, может возникнуть лишь в случаях, прямо предусмотренных законом. В ГК РФ закреплены два вида совместной собственности – имущество супругов, нажитое во время брака, и имущество членов крестьянского (фермерского) хозяйства. Такой статус имущества означает, что доли в совместном имуществе не определены и все собственники владеют, пользуются и распоряжаются им сообща. Поскольку распределение долей собственников такого поврежденного в результате ДТП имущества в рамках отношений по обязательному страхованию невозможно, то потерпевшими необходимо признать всех его собственников. Если одним из собственников поврежденного имущества является владелец транспортного средства, то он в число потерпевших не входит.

Особую сложность для определения потерпевшего представляют случаи, когда владелец транспортного средства причинил вред жизни или здоровью членам своей семьи, либо имуществу своей семьи, либо членов своей семьи. В стандартных правилах добровольного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств обычно делаются специальные исключения на этот случай: «Событие не признается страховым, и возникшие при этом убытки не возмещаются, если вред был причинен... личности и (или) имуществу членов семьи страхователя (застрахованного лица), иждивенцев, иных граждан, ведущих общее хозяйство со страхователем (застрахованным лицом), если страхователь (застрахованное лицо) является физическим лицом». В законодательстве об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств такого рода исключения отсутствуют. Поэтому в подобных ситуациях следует руководствоваться общим правилом, что в соответствии с Законом № 40-ФЗ страхуется гражданская ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу других лиц, то есть любых лиц, кроме самого страхователя. Кстати, заметим, что подобный подход свойственен законодательству большинства государств, где введена система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Следует также подчеркнуть, что традиционное для добровольного страхования исключение из числа потерпевших пассажиров транспортного средства, которым управлял страхователь или застрахованное лицо, здесь также не действует. Пассажиры транспортного средства, гражданская ответственность владельца которого застрахована на основании комментируемого Закона, если они пострадали при ДТП, должны признаваться потерпевшими.

Возможно ли включение в договор или стандартные правила обязательного страхования положений, исключающих ответственность страховщика в отношении указанных выше лиц? Нет, так как риски, от которых производится обязательное страхование, и, соответственно,

все возможные исключения из них определяются федеральным законом (п. 3 ст. 936 ГК РФ), а договоры и стандартные правила страхования не могут противоречить федеральному законодательству.

Когда речь идет об имуществе семьи, то необходимо учитывать его правовой статус. Имущество, нажитое супругами в период брака, как уже указывалось, является их совместной собственностью (п. 1 ст. 256 ГК РФ, п. 1 ст. 34 СК РФ) при условии, что оно не было разделено в порядке, установленном ст. 38 СК РФ, – по соглашению супругов, требованию одного из них или по требованию кредитора с целью обращения взыскания на долю одного из супругов. Имущество, принадлежавшее каждому из супругов до вступления в брак, а также полученное во время брака в дар, в порядке наследования или по иным безвозмездным сделкам, является его собственностью (п. 2 ст. 256 ГК РФ, п. 1 ст. 36 СК РФ). Вещи индивидуального пользования (одежда, обувь, туалетные принадлежности и т. п.) – собственность того супруга, который ими пользовался или пользуется (абз. 2 п. 2 ст. 256 ГК РФ, п. 2 ст. 36 СК РФ). Однако закон делает исключение из этого правила для предметов роскоши и драгоценностей, которые относятся к совместной собственности мужа и жены. Имущество каждого из супругов может перейти в их общую собственность, если в период брака за счет общего имущества семьи или имущества другого супруга были произведены вложения (например, был произведен капитальный ремонт или реконструкция, переоборудование и т. п.), значительно увеличивающие его стоимость (абз. 3 п. 2 ст. 256 ГК РФ). Наконец, принадлежность нажитого в период брака конкретного имущества одному из супругов может быть установлена и брачным контрактом (п. 1 ст. 42 СК РФ). Таким образом, если вред причинен имуществу, принадлежащему другому супругу, то тот должен признаваться потерпевшим в рамках отношений по обязательному страхованию гражданской ответственности. Если повреждено или уничтожено имущество, находящееся в собственности супруга виновного владельца транспортного средства, то он будет потерпевшим по общим правилам; если ущерб причинен имуществу, находящемуся в общей долевой собственности супругов, то второй супруг будет потерпевшим в части своей доли. Когда ущерб причинен совместному имуществу супругов, второй супруг также является потерпевшим. Правда, в данном случае возникает практический вопрос, в какой доле поврежденного имущества он должен признаваться потерпевшим? При ответе на этот вопрос, как мы полагаем, следует руководствоваться положениями п. 1 ст. 39 СК РФ, где говорится, что при разделе общего имущества супругов и определении долей в нем их доли признаются равными, если иное не предусмотрено договором между ними. Поэтому при отсутствии договора второй супруг будет считаться потерпевшим в размере половины поврежденного имущества, а при наличии такого договора – в доле, установленной его условиями. Следует иметь в виду, что страховщики будут принимать во внимание лишь те брачные контракты, которые заключены и удостоверены у нотариуса до момента наступления страхового события.

Единственным исключением из этих правил для всех случаев причинения вреда общему (как долевого, так и совместному) имуществу является ситуация, когда ущерб нанесен управляемому водителем транспортному средству, перевозимому на нем грузу или установленному на нем оборудованию, находящемуся в общей собственности, – здесь другие собственники и сособственники данного имущества потерпевшими считаться не будут (см. комментарий ст. 6).

Если владелец транспортного средства при его эксплуатации причинил вред своему имуществу, то он потерпевшим не становится.

Юридическое лицо признается потерпевшим при условии, что причинен вред его имуществу. Когда в результате ДТП пострадал учредитель-физическое лицо или сотрудник юридического лица, то потерпевшими будут эти граждане, а не организация, даже если юридическое лицо и понесет при этом убытки.

7. В соответствии с п. 1 ст. 20 ГК РФ местом жительства гражданина признается место, где гражданин постоянно или преимущественно проживает. С учетом этого место регистрации не является с точки зрения гражданского законодательства единственным возможным местом жительства. Если лицо зарегистрировано по одному адресу, а фактически постоянно проживает по другому адресу, то при соответствующей доказанности данного обстоятельства (показания свидетелей, документы, свидетельствующие об оплате коммунальных услуг по второму адресу, телефонных разговоров, о поступлении почты) суд признает местом жительства второй адрес.

Местом нахождения организации (юридического лица) считается место его государственной регистрации, если в соответствии с законом в его учредительных документах не предусмотрено иное (п. 2. ст. 54 ГК РФ). Место нахождения юридического лица указывается в его уставе. Пункт 2 ст. 8 ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц» уточняет, что государственная регистрация юридического лица осуществляется по месту нахождения указанного учредителями в заявлении о регистрации постоянно действующего исполнительного органа, а в случае его отсутствия – по месту нахождения иного органа или лица, имеющих право действовать от имени юридического лица без доверенности.

На практике нередко встречаются ситуации, когда в учредительных документах организации указан так называемый юридический адрес, то есть адрес, по которому она зарегистрирована, а ее офис располагается в ином месте (так называемый почтовый адрес). В таком случае за основу берется именно юридический адрес. А вот документы следует адресовать по фактическому месту нахождения организации, по юридическому же адресу целесообразно обращаться, когда другой адрес не известен либо организация фактически уже не действует и требуется лишь соблюсти определенные законодательством процедуры (направление претензии или требования об изменении либо расторжении договора) до обращения в суд.

У юридического лица может быть несколько адресов, по которым расположены его различные подразделения. Официальную переписку при прочих равных условиях целесообразно вести по месту нахождения центрального офиса компании. В то же время, если в страховом полисе указан адрес офиса конкретного подразделения, занимающегося соответствующим видом страхования или выполняющего определенную функцию, например регулирующего страховые случаи, то следует пользоваться именно этим адресом. В настоящее время Минфин России требует от страховых компаний совмещать юридический адрес и адрес фактического места нахождения их центральных офисов (см. письмо Минфина России от 22 августа 2002 года № 24–01/24 «О переписке со страховыми организациями (страховыми брокерами)»).

8. Определение договора обязательного страхования носит достаточно традиционный характер. По своей сути он является соглашением между страхователем и страховщиком, но в силу того, что речь идет об обязательном страховании, большинство его условий уже predeterminedены Законом. В определении отражены основные характеристики договора.

Он является поименованным, так как в Законе закреплено его индивидуальное наименование – «договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Он относится к числу возмездных сделок, так как страхователь обязан уплатить страховую премию за предоставленные ему страховые услуги. Его следует охарактеризовать как разновидность так называемых алеаторных, то есть рискованных договоров, поскольку страховщик обязан при реализации предусмотренных Законом страховых рисков, то есть при наступлении страхового случая, осуществить выплату страхового возмещения (когда ущерб причинен имуществу потерпевшего) или страховую сумму (когда вред нанесен жизни или здоровью другого лица). Рисковость договора обусловлена также тем, что страховщику, получившему относительно небольшую страховую премию, возможно придется выплатить всю страховую сумму. Для страхователя алеаторность договора выражается

в том, что страховщик может отказать в страховой выплате и тогда страхователю самому придется возмещать потерпевшему причиненный вред.

Страховая выплата производится в пределах определенной договором суммы. На самом деле сейчас не собственно договор определяет страховую сумму, а Закон (ст. 7). Однако п. 3 ст. 936 ГК РФ содержит общее правило, что закон об обязательном страховании устанавливает лишь минимальный размер страховой суммы. Поэтому нельзя исключить, что по мере развития обязательного страхования гражданской ответственности стороны такого договора смогут договариваться о страховых суммах, превышающих установленный законом размер.

В силу того, что обе стороны принимают на себя определенные обязательства, договор носит двусторонний характер.

Любой гражданско-правовой договор считается заключенным в момент согласования всех существенных условий, к числу которых законодательство относит предмет договора; условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для сделок данного вида, а также все те условия, в отношении которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение (п. 1 ст. 432 ГК РФ). В данном случае все существенные условия договора обязательного страхования установлены Законом № 40-ФЗ и, таким образом, казалось бы, отсутствует главный признак заключения договора – их согласование сторонами. На самом деле, стороны, подписывая договор, тем самым выражают свое согласие с включенными в него в соответствии с требованиями законодательства условиями.

Факт волеизъявления сторон проявляется в выборе владельцем транспортного средства конкретной страховой компании и достижении сторонами договоренностей по тем условиям, которые оставлены законодателем на их усмотрение. Чтобы придать последним значение существенных, недостаточно просто включить их в договор – судебная практика исходит из того, что заинтересованная сторона должна заявить о необходимости согласования соответствующего условия под угрозой отказа от заключения договора. Такое заявление должно быть сделано в письменной форме, чтобы в дальнейшем, в случае спора, заинтересованное лицо могло доказать статус условия договора как существенного. В договоре обязательного страхования такое право принадлежит только страхователю. Страховщик может настаивать на включении в договор дополнительных, по сравнению с предусмотренными Законом, конкретных положений лишь при условии, что такие правила наличествуют во всех заключаемых им договорах обязательного страхования гражданской ответственности (см. об этом подробнее комментарий положения о публичности данного договора).

Обычно договор страхования носит реальный характер и вступает в силу после оплаты страхователем страховой премии или ее первого взноса (п. 1 ст. 957 ГК РФ). В Законе № 40-ФЗ этот вопрос не урегулирован, поэтому здесь опираться на норму п. 1 ст. 957 ГК РФ. Правилами обязательно страхования предусмотрено, что страховая премия уплачивается до начала действия договора и сразу за весь период страхования. Однако рассматривать это положение как запрет на преобразование договора в консенсуальный нельзя, потому что любые ограничения гражданских прав субъектов хозяйственного оборота в силу п. 3 ст. 55 Конституции РФ возможны лишь путем принятия федерального закона, а не подзаконных актов. Другое дело, если сами страховщики договорятся о недопустимости такого рода действий. В этом случае никто не может заставить их соглашаться на невыгодные для себя условия.

Таким образом, договоры обязательного страхования будут вступать в силу после оплаты страховой премии или ее первого взноса, если стороны не договорятся об ином. Такой подход в наибольшей степени отвечает экономической природе страхования, которое согласно ст. 2 Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» представляет собой отношения по защите имущественных интересов физических и юридических лиц при наступлении определенных событий (страховых случаев) за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых ими страховых взносов. Если стороны договорятся о преобразовании дого-

вора в консенсуальный, когда он вступит в действие с момента подписания обоими участниками и независимо от уплаты страхователем страховой премии или ее первого взноса, то в таком договоре в обязательном порядке должны быть указаны сроки, в течение которых страхователь обязуется произвести оплату страховой услуги. В случае неисполнения им этой обязанности в установленные сроки страховщик имеет право ставить перед судом вопрос о взыскании задолженности со страхователя и уплаты им процентов соответственно ст. 395 ГК РФ или о досрочном прекращении договора в связи с существенным нарушением его условий другой стороной (п. 2 ст. 450 ГК РФ). Учитывая массовый характер обязательного страхования, подобные условия будут либо очень редки, либо вообще не будут применяться из-за несогласия страховых компаний.

Данный договор является классическим вариантом договора в пользу третьего лица (п. 1 ст. 430 ГК РФ). В определении прямо говорится, что страховщик, являющийся в страховом правоотношении должником, обязан произвести исполнение не кредитору (страхователю), а третьему лицу – потерпевшему, имеющему право требовать исполнения в свою пользу (хотя такое лицо в самом договоре не указывается).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.