

Гришин Дмитрий Юрьевич, доцент
кафедры гражданско-правовых
дисциплин ЛГУ им. А.С. Пушкина,
кандидат юридических наук
2005 год

**О некоторых проблемах применения Федерального закона
«Об обязательном страховании гражданской ответственности
владельцев транспортных средств»**

Вопросы гражданско-правовой ответственности во все времена представлялись крайне актуальными, и в годы великой отечественной войны, и в современной России. Нормальный гражданский оборот возможен только при условии, что любой субъект гражданских отношений чувствует себя защищенным на случай, если ему или его имуществу будет причинен вред.

На современном этапе развития общества особое значение придается вопросам возмещения ущерба, возникающего при использовании объектов, являющихся источниками повышенной опасности, поскольку вероятность причинения ущерба таким источником наиболее высокая. Транспортные средства представляют собой объект, являющийся источником повышенной опасности, получившим крайне широкое распространение. Все это определяет необходимость разработки правовых механизмов, которые позволили бы обеспечить гарантированное возмещение причиненного ущерба пострадавшему лицу.

Решить данную проблему призван Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹ (далее - Закон об ОСАГО), вступивший в силу с 01 июля 2003 года. Важность его принятия переоценить невозможно. Каждый владелец транспортного средства обязан в соответствии с данным законом в обязательном

¹ Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // СЗ РФ. 2002, № 18, ст. 1720.

порядке страховать риск наступления гражданской ответственности, связанной с эксплуатацией своего транспортного средства. Данный Закон содержит все основные положения, необходимые для нормального осуществления обязательного страхования риска наступления ответственности владельцев транспортных средств. Кроме того, в нем четко определены максимальные суммы ответственности, риск наступления которой должен быть застрахован.

Практическое заключение договоров страхования ответственности владельцев транспортных средств осуществляется на основании страховых тарифов и Правил обязательного страхования, разрабатываемых и утверждаемых Правительством РФ в соответствии с названным законом.

Введение в действие Закона об ОСАГО с одной стороны позволило решить часть обозначенных ранее проблем, но в то же время оно породило и некоторые новые правовые и социальные вопросы. К числу социальных вопросов следует отнести недостаточную осведомленность и убежденность участников данных отношений в необходимости принятия данного Закона, а также не до конца проработанные страховые тарифы¹. Представляется, что для полноценной реализации всех предоставляемых им возможностей необходимо, во-первых, сформировать положительное мнение среди владельцев транспортных средств, основных участников создаваемых отношений, и, во-вторых, более точно и «прозрачно» просчитать страховые тарифы. Вызывает некоторое удивление и недоумение ситуация, при которой страховой тариф на заключение договора страхования ответственности владельца транспортного средства, заключенный на схожих условиях в добровольном порядке до введения Закона об ОСАГО предполагал уплату меньшей страховой премии, чем аналогичный договор после введения обязательного страхования риска на-

¹ В течение первого года действия Закона об ОСАГО с 01.07.2003 по 30.06.2004 по данным Росстрахнадзора была получена следующая статистика: было продано почти 25 миллионов полисов на сумму 48,4 миллиарда рублей, а общая сумма страховых выплат за этот период превысила 8,6 миллиарда (почти 18% от сборов). Однако, статистики за 1 год недостаточно, поскольку в первые 2 – 3 года в значительной степени может измениться коэффициент убыточности.

ступления ответственности всех владельцев транспортных средств¹. Сложности также вызывает недостаточная подготовленность органов ГИБДД к резко возросшему количеству обращений со стороны участников ДТП, поскольку ранее часто водители предпочитали самостоятельно урегулировать возникшую ситуацию «на месте» без обращения в соответствующие органы. Это лишь некоторые из вновь возникших социальных проблем, однако нам в большей степени хотелось бы обратить внимание на некоторые правовые вопросы, которые с нашей точки зрения недостаточно точно нашли отражение в Законе об ОСАГО.

В качестве основной принципиальной недоработки Закона об ОСАГО следует выделить его направленность только на «движение от транспортного средства, а не от человека», т.е. возможно застраховать ответственность нескольких лиц, которые могут владеть (управлять – фактически под владением понимается управление) одним транспортным средством. Однако нельзя застраховать ответственность лица на случай управления им любого транспортного средства, отвечающего определенным условиям.

В соответствии с Законом об ОСАГО (ст. 6) лицо обязано застраховать риск наступления гражданской ответственности, которая может возникнуть у него или другого, внесенного в договор в качестве застрахованного, лица при эксплуатации транспортного средства. При этом нормы статьи построены таким образом, что договор заключается в отношении конкретного транспортного средства, а не лица. В некоторых ситуациях это достаточно удобно, поскольку для нескольких лиц, эксплуатирующих одно транспортное средство на всех² это может даже осуществлять некоторую экономию денежных средств, т.к. заключается лишь один договор.

Тем не менее, такой вариант страхования создает серьезные сложности для лица, часто управляющего разными транспортными средствами одного типа.

¹ Автор работы имел возможность убедиться в этом на личном опыте в 2002 – 2003 годах.

² Например, если в семье имеется одно транспортное средство, эксплуатируемое поочередно всеми взрослыми членами этой семьи.

Данное лицо либо должно в обязательном порядке включаться во все договоры ОСАГО, заключенные в отношении каждого из указанных автомобилей, либо эти договоры должны заключаться без ограничения круга лиц, допущенных к управлению. Первый вариант крайне затруднителен, а второй необоснованно дорог, если в обычных условиях предполагается использование транспортного средства только одним или двумя водителями.

Если обратиться к ГК РФ, то можно обнаружить, что статьи 59 построены исходя из ответственности лица, причинившего вред, а не орудия, с помощью которого вред был причинен. В частности, абз. 1 п. 1 ст. 1064 гласит, что вред, причиненный личности физического лица или имуществу физического или юридического лица «подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред»¹. Далее ст. 1079 конкретизирует обязанность лица, причинившего вред в процессе осуществления деятельности, создающей повышенную ответственность для окружающих: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии ...)»². Таким образом можно сделать вывод, что основные нормы ГК РФ устанавливают ответственность лица, осуществляющего определенную деятельность, создающую повышенную опасность или владеющие источником повышенной опасности.

Исходя из содержания статьи 1 Закона об ОСАГО под владельцем понимается лицо, владеющее транспортным средством (фактически управляющее) на каком-либо основании. Если транспортное средство управляется лицом, находящимся в трудовых или служебных отношениях с собственником транспортного средства, то владельцем признается собственник транспортного средства.

¹ ГК РФ // СЗ РФ. 1994. № 32. ст. 3301; СЗ РФ. 1996. № 5. ст. 410; СЗ РФ. 2001. № 49. ст. 4552.

² ГК РФ // СЗ РФ. 1994. № 32. ст. 3301; СЗ РФ. 1996. № 5. ст. 410; СЗ РФ. 2001. № 49. ст. 4552.

Нормы статей 4 и 6 Закона об ОСАГО устанавливают обязанность страховать риск наступления ответственности при использовании транспортного средства. Ни одна норма Закона об ОСАГО явно не указывает на то, что в договоре страхования можно страховать риски при использовании только одного индивидуально определенного транспортного средства, однако фактически договор заключается именно так.

Если рассмотреть сложившуюся ситуацию в другом ракурсе, то мы объективно получаем ситуацию, при которой одни и те же лица часто вынуждены заключать по несколько договоров страхования собственной ответственности в отношении схожих страховых событий¹. В результате лицо страхует один и тот же риск несколько раз, что логично вызывает непонимание со стороны владельцев транспортных средств и дискредитирует сам Закон.

Хочется пожелать законодателям в ближайшее время внести изменения в Закон РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», которые позволят каждому водителю или владельцу транспортного средства в рамках названного Закона выбирать: страховать риск ответственности нескольких водителей, периодически использующих одно транспортное средство, либо один раз застраховать риск наступления его собственной ответственности при управлении любым транспортным средством, отвечающим заранее определенным требованиям.

¹ Например, если одно лицо владеет несколькими транспортными средствами и самостоятельно их использует, то оно вынуждено заключать такое количество договоров страхования, сколько автомобилей ему принадлежит. В то же самое время общее количество проведенного за рулем времени (а значит и объективная вероятность наступления страхового события) будет равной не зависимо от того, в одном транспортном средстве передвигался человек или в нескольких (при условии, что коэффициенты расчета договора страхования ответственности применены наиболее высокие исходя из особенностей характеристик каждого конкретного транспортного средства).