Шевчук Валерий Андреевич. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Москва, 1998 120 c. РГБ ОД, 61:98-8/725-0

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ И ЗНАЧЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ 5

1.1. Возникновение и развитие новой отрасли страхования -страхования ответственности и ее социально-экономическое содержание. .5

1.2. Определение понятия "страхование ответственности" и классификация видов страхования этой отрасли , 14

1.3. Место и значение страхования гражданской ответственности владельцев средств транспорта среди других видов страхования ответственности 24

ГЛАВА 2. СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЗАРУЖЕБНЫХ СТР АНАХ.... 30

2.1. Этапы правового развития страхования автогражданской ответственности 30

2.2. Страхование гражданской ответственности владельцев легковых автомобилей 33

2.2.1. Существующие виды страхования и факторы, влияющие на размер страхового взноса 33

2.2.2. Построение и калькуляция тарифных ставок 59

2.2.3. Срок действия и другие особенности страховых полисов 67

2.2.4. Размер страхового возмещения и страхового обеспечения потерпевшим. Лимиты страхового покрытия 70

2.3. Страхование ответственности владельцев мотоциклов, мотороллеров и мотоколясок 74

2.4. Страхование ответственности и система "зеленой карты" 80

Глава 3. Основные условия проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в российской федерации 87

3.1. Необходимость введения обязательного страхования автогражданской ответственности в России 87

3.2. Основные условия проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автомототранспортных средств 92

3.3. Требования и значение к проектам федерального закона "об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автомототранспортных средств" 109

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 115

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

**Введение к работе**

Страхование гражданской ответственности владельцев

автотранспортных средств, являясь одним из представителей недавно появившейся у нас новой отрасли страхования — страхования ответственности, относится также к автотранспортному страхованию.

Автотранспортное страхование — понятие емкое, включающее в себя комплекс видов страхования, относящихся к различным его отраслям и объединенных общим признаком — предоставлением обеспечения участникам дорожного движения, пострадавшим в результате ДТП. В зарубежных странах автострахование подразделяют обычно на такие виды страхования, как:

• страхование самого транспортного средства (авто-каско);

• комбинированное страхование, включающее страхование транспортного средства, находящего в нем багажа, водителя и пассажиров (авто-комби);

• страхование перевозимых грузов;

• страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Предметом данного исследования является обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Поскольку в России страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в обязательной форме до сих пор нет, в диссертации представлена зарубежная практика проведения этого страхования, которая насчитывает уже десятки лет.

Ущерб здоровью, жизни и имуществу лиц, связанный с использованием автотранспорта, и необходимость страхования ответственности с целью дать пострадавшему возможность получить компенсацию — эти проблемы занимали умы законодателей в течение

многих десятилетий. На основе различных правовых решений и практических действий мировое сообщество выработало универсальное средство по возмещению вреда личности и имуществу потерпевших (юридических и физических лиц) пострадавших при ДТП. Возмещение покрывает убытки, причиненные не только участникам дорожного движения, но и третьим лицам. Все это достигается с помощью страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, объектом которого является ответственность за ущерб, который может быть причинен третьим лицам при использовании транспорта его владельцем или водителем.

Страхование автотранспортных рисков прежде всего связано с экономическими и социальными изменениями, происходящими в связи с ростом парка автомобилей и интенсивности дорожного движения, массовой автомобилизацией населения, следствием чего является увеличение дорожно-транспортных происшествий и несчастных случаев на дорогах, а следовательно, и увеличение числа пострадавших.

Данный вид страхования стал быстро развиваться с того момента, когда появился новый вид транспортного сообщения — автомобильный. Чрезвычайное скопление населения и транспортных средств в городах, затрудняющее уличное движение, в значительной мере увеличило риск причинения вреда личности и имуществу третьих лиц (пешеходов, владельцев других средств транспорта, животным и т.д.), не состоящих ни в каких договорных отношениях ни со страховщиком, ни со страхователями — владельцами транспортных средств. При этом интенсивность автомобильного движения во многом определяет судьбу развития автотранспортного страхования. В последние годы моторизация, например, в Федеративной Республике Германии развивалась быстро и она еще не закончилась, хотя в будущем этот рост, вероятно, замедлится. Сегодня каждый второй житель Германии уже имеет тот или иной вид транспорта. Если в I960 году число автомобилей в Германии составляло миллионов единиц, в 1968 — 35 миллионов, то в 1995 году оно превысило 50 миллионов.1 Однако и в этих условиях плотность автотранспорта не достигла еще своей абсолютной точки. Это ожидается к рубежу нового столетия.

Доход каждого седьмого трудящегося в Германии так или иначе непосредственно связан с автомобилем. В последние годы плотность автотранспорта возрастала сильнее, чем пространство для сообщений. Правда, Германия располагает намного большей, чем другие страны Европы сетью автострад, но в ней отмечается также наивысшая каждодневная загрузка дороги на 1 километр. Во всяком случае, большинство несчастных случаев на транспорте объясняется человеческим фактором.

Страхование автомобилей — существенный фактор не только для экономики самого страхования, но и народного хозяйства в целом. В 1990 году все договоры страхования, связанные с эксплуатацией автомобилей, дали поступления брутто — взносов в сумме 25 миллиардов марок ФРГ (все отрасли страхования — 127 миллиардов) против брутто — затрат на возмещение в размере 22 миллиардов немецких марок. Поступления по видам автотранспортного страхования составили:

• страхование гражданской ответственности — 67%;

• страхование каско машин — 30%;

• страхование от несчастных случаев на автотранспорте — около 3% от общей суммы поступивших взносов.

Ежегодно полицейскими в Германии фиксируются более чем 2,3

миллиона ДТП, число погибших достигает 8 тысяч человек и около 450

тысяч получают травмы. Следует отметить, что на Россию приходится 12 % от общего количества ДТП во всем мире несмотря на то, что по количеству

автомобилей на душу населения мы пока значительно отстаем как от развитых стран Западной Европы, так и от бывших стран соцлагеря. Зато по объему автомобильных грузовых перевозок по территории России страна занимает ведущее положение в мире.

.4

Одновременно увеличиваются автобусные перевозки, экскурсионные и туристические автобусные рейсы, растет международный туризм — все это обусловливает рост дорожно-транспортных происшествий.

Принимая во внимание состояние и перспективы роста автомобильного транспорта в нашей стране, можно утверждать, что автотранспортное страхование в ближайшие годы займет одно из ведущих направлений в развитии страхового рынка.

Поскольку в нашей стране страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств возникло совсем недавно и проводится только в добровольной форме, автор более подробно проанализировал опыт Германии, где страховыми компаниями накоплен большой опыт ведения страхового бизнеса. Такой подход позволил с

4J и

учетом российских условии подготовить соответствующие предложения по ведению в нашей стране обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автомототранспортных средств.

При написании диссертации автор использовал законодательные акты, нормативные документы, статистические данные и другие источники, включая Гражданский Кодекс РФ, комментарии к нему, публикации ученых, материалы НИ ФИ Минфина Российской Федерации, а также соответствующую юридическую и экономическую литературу и статистические данные по Германии и другим зарубежным странам.

## Возникновение и развитие новой отрасли страхования -страхования ответственности и ее социально-экономическое содержание.

В настоящее время страхование ответственности — важная отрасль страхового бизнеса в странах с рыночной экономикой. В последние годы интерес к проблемам страхования ответственности заметно возрос.

Экономическая основа данной отрасли страхования в условиях жестких законов рыночной экономики связана с постоянной денежной ответственностью граждан или юридических лиц (организаций, компаний, фирм, акционерных обществ) за свои действия.

Многие виды деятельности, необходимые для нормального функционирования общества, таят в себе одновременно угрозу безопасности и здоровью граждан, вероятность нанесения ущерба третьим лицам. В соответствии с общепринятой мировой практикой причините ль при этом обязан полностью компенсировать ущерб, причиненный третьей стороне, даже если ущерб носил невиновный или случайный характер.

В этой ситуации договор страхования ответственности, заключенный страхователем со страховой организацией, с одной стороны, защищает страхователя от финансовых потерь, которые он может понести в результате предъявления к нему по решению суда исков о погашении ущерба, причиненного третьей стороне. С другой стороны, система страхования ответственности защищает имущественные интересы и третьих лиц, поскольку у виновной в нанесении ущерба стороны может попросту не оказаться достаточно средств, чтобы оплатить убытки. Поэтому к числу обязательных видов страхования в большинстве стран относится, в первую очередь, страхование ответственности владельцев автотранспортных средств перед третьими лицами. И это понятно, поскольку именно дорожно-транспортные происшествия могут иметь серьезные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой организации. Главное, что должно быть в наличии — это страховой ПОЛИС.

Страхование ответственности, как самостоятельная отрасль страхового дела, появилась с установлением в законодательстве капиталистических стран института общей гражданской ответственности.

Эти нововведения знаменовали собой существенные перемены в правосознании, в особенности, в части понимания юридической ответственности, вызванные социальными сдвигами под влиянием промышленной революции XIX в.: невиданным расширением производства, вовлечением в него громадных масс населения, механизацией производственных процессов и транспорта.

## Этапы правового развития страхования автогражданской ответственности

В Словаре страховых терминов и Финансово-кредитном словаре дается современное определение этого понятия, которое имеет два значения: 1. означает название отрасли страхования и 2. кратко раскрывает сущность и цель этой отрасли страхового дела.

Итак, страхование ответственности — отрасль страхования, где объектом выступает ответственность перед третьими (физическими и юридическими) лицами, которым может быть причинен ущерб (вред) вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя. В отличие от имущественного страхования и личного страхования, непосредственная цель страхования гражданской ответственности — страховая защита имущественных интересов возможных причинителей вреда, которые в каждом данном страховом случае находят свое конкретное денежное выражение..."10

Немецкий ученый А. Манес так описывал "страхование законной ответственности": " страхование от законной ответственности имеет задачей предоставить страхователю вознаграждение за уплату, которую он обязан произвести на основании предъявленных к нему законных требований за убытки, нанесенные лицу или чужому имуществу и отклонить от страхователя незакономерные претензии к его ответственности".1 В этом определении акцент делается на предоставлении страхователю вознаграждения, но не в связи с утратой его имущества в результате случайных обстоятельств и не в связи с наступлением в его жизни определенных событий, (как это происходит в имущественном и личном страховании), а в связи с выплатой за ущерб, причиненный страхователем третьему лицу. Таким образом, целью данного страхования является защита имущественных интересов причините лей вреда.

Во французской страховой литературе дается аналогичное толкование страхования ответственности: "При помощи страхования гражданской ответственности страхователь обеспечивает себя от последствий ущерба, который может возникнуть для его имущества от последствий его виновных действий либо фактов, влекущих его ответственность перед третьими лицами".12

## Необходимость введения обязательного страхования автогражданской ответственности в России

К 1953 г. большинство государств Европы ввели у себя обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Более того, подписав договор о взаимопризнании национальных страховых полисов, они создали систему "Зеленой карты", решив тем самым одну из очень важных проблем для населения европейских стран, — проблему возмещения личного и имущественного вреда (ущерба) пострадавшим в ДТП как в пределах собственной страны-проживания, так и за рубежом.

В Российской Федерации в данный момент страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств проводится в добровольном порядке, хотя в других бывших республиках СССР — в Украине, Молдавии, Эстонии и Казахстане — введены соответствующие законы об обязательном страховании автогражданской ответственности.

В Украине с 1 января 1995 г. специальный Указ" обязал всех владельцев транспортных средств страховать свою гражданскую ответственность, но по ряду причин это нововведение своевременно не было одобрено, в том числе и оппозицией в парламенте Украины. Однако несмотря на это, с 1 января 1997 г. кабинет Министров Украины ввел обязательную форму страхования автогражданской ответственности. На 68 лет позже Австрии, на 67 позже Англии, на 58 лет — Германии, однако раньше России.

В нашей стране существует реальная необходимость введения гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в обязательном порядке и распространением его на все автотранспортные средства, независимо от форм собственности.

Начиная с 1968 года в бывшем Главном управлении Госстраха СССР совместно с НИФИ Министерства финансов СССР проводилась работа в целях введения этого страхования. Были подготовлены все необходимые документы, произведены расчеты тарифных ставок, основанных на фактических данных о возмещении вреда, полученных от судебных органов всех союзных республик, данных о количестве и марках средств транспорта, принадлежащих гражданам (тогда о распространении этого страхования на юридических лиц — владельцев транспортных средств речь не шла), а также материалах ГАИ и Института безопасности движения МВД СССР. Наряду с этим был подготовлен проект Инструкции о проведении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев механизированных средств транспорта.