

**ИНСТИТУТ ЮРИДИЧЕСКИХ, ПОЛИТИЧЕСКИХ И
СОЦИОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ**

На правах рукописи
С.З.У.: 347.763(478)(043.3)

СИЧИНСКИЙ КОНСТАНТИН

**ДОГОВОРЫ ДОБРОВОЛЬНОГО
И ОБЯЗАТЕЛЬНОГО АВТОСТРАХОВАНИЯ
В ПЕРСПЕКТИВЕ ИХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В
РЕСПУБЛИКЕ МОЛДОВА**

553.01 – Гражданское право

Диссертация на соискание ученой степени доктора права

Научный руководитель:

Сосна Борис,
доктор права, конф. унив.

Автор:

КИШИНЭУ, 2019

INSTITUTUL DE CERCETĂRI JURIDICE, POLITICE ȘI SOCIOLOGICE

Cu titlu de manuscris
C.Z.U.: 347.763(478)(043.3)

SICINSKI CONSTANTIN

**CONTRACTELE DE ASIGURARE AUTO
FACULTATIVĂ ȘI OBLIGATORIE DIN PERSPECTIVA
PERFECTIONĂRII ACESTORA
ÎN REPUBLICA MOLDOVA**

553.01 – Drept civil

Teza de doctor în drept

Conducător științific:

Sosna Boris,
doctor în drept, conf. univ.,

Autor:

CHIȘINĂU, 2019

© Сичинский Константин Александрович, 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ:

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	9 -
ВВЕДЕНИЕ	10 -
1. АНАЛИЗ СИТУАЦИИ В ОБЛАСТИ АВТОСТРАХОВАНИЯ И ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРОБЛЕМ ИССЛЕДОВАНИЯ	17 -
1.1. Основные научно-правовые доктрины о страховании	17 -
1.2. Научно-правовое исследование страхования на современном этапе	25 -
1.3. Идентификация и общая характеристика международных и национальных нормативно-правовых источников в области автострахования	34 -
1.4. Формулирование проблемы исследования, идентификация цели и определение задач исследования	40 -
1.5. Выводы к первой главе	43 -
2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОСТРАХОВЫХ ДОГОВОРОВ	45 -
2.1. Общие предпосылки сравнительно-правового анализа договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО	45 -
2.2. Договор как инструмент регулирования и охраны в правоотношениях по автострахованию	51 -
2.3. Предмет, объект и правовая цель автостраховых договоров	72 -
2.4. Понятие страхового риска	75 -
2.5. Участники автостраховых правоотношений	84 -
2.6. Выводы ко второй главе	102 -
3. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОРЯДКА ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ АВТОСТРАХОВЫХ ДОГОВОРОВ	105 -
3.1. Существенные условия автостраховых договоров	105 -
3.2. Нормативно-правовые и практические особенности процедуры заключения автостраховых договоров	112 -
3.3. Специфические условия договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО. «Условия страхования»	122 -
3.4. Страховой случай	129 -
3.5. Содержание автостраховых договоров в части их исполнения до наступления страхового случая	132 -
3.6. Исполнение автостраховых договоров после наступления страхового случая	138 -
3.7. Последствия исполнения и неисполнения автостраховых договоров	156 -
3.8. Выводы к третьей главе	168 -

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	171 -
БИБЛИОГРАФИЯ	175 -
ПРИЛОЖЕНИЯ:	189 -
Приложение № 1. Proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative -	189 -
Приложение № 2. Проект Закона о внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты.....	193 -
Приложение № 3. Доказательства представления Проекта уполномоченным органам-	197 -
Приложение № 4. Гид страхователя (застрахованного) в договорах страхования авто- КАСКО и ОСАГО.....	199 -
Приложение № 5. Гид потерпевшего в договоре ОСАГО	204 -
Приложение № 6. Рост числа автомобилей в Республике Молдова за 2004-2017 г.г. ..	207 -
Приложение № 7. Количество лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Молдова	208 -
Приложение № 8. Эволюция количества страховых компаний и страховых и перестраховочных брокеров.....	209 -

ADNOTARE

Sicinski Constantin „Contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie din perspectiva perfecționării acestora în Republica Moldova”.

Teza de doctor în drept. Specialitatea: 553.01 – Drept civil, Chișinău, 2019.

Structura tezei: teza este compusă din: adnotare (în trei limbi), lista abrevierilor utilizate în teză, introducere, 3 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 258 de titluri, 5 anexe, declarație privind asumarea răspunderii, CV-ul autorului, 174 de pagini text de bază. Rezultatele cercetării au fost publicate în 10 articole științifice.

Cuvinte-cheie: asigurare facultativă auto, asigurare obligatorie auto, CASCO, AORCA, condiții de asigurare, poliță de asigurare, prima de asigurare, prejudiciu, despăgubire de asigurare, persoană păgubită.

Domeniul de studiu: drept civil: cercetarea raporturilor contractuale, apărute din asigurare facultativă de autovehicule și de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto.

Scopul tezei: efectuarea cercetării teoretice de drept a instituțiilor de asigurare auto CASCO și RCA, caracterizarea specificului acestora în baza legislației în vigoare și formularea propunerilor (recomandărilor) referitor la perfecționarea reglementării juridice raporturilor de asigurare auto în Republica Moldova, cât și interpretării normelor respective.

Obiectivele lucrării: analiza doctrinei, a actelor normative și a practicii de aplicare a acestora în domeniul asigurării; analiza comparativă și juridică a conținutului instituției de asigurare auto în comparație cu alte tipuri de asigurare; cercetarea esenței și a naturii juridice ale contractului de asigurare auto CASCO; analiza comparativă de drept a scopului, semnelor și elementelor contractelor de asigurare auto CASCO și RCA; cercetarea statutului juridic al subiecților raporturilor de asigurare auto, a noțiunilor de risc și caz asigurat, și a regulilor și modului de calculare a primei și a despăgubirii de asigurare în contracte de asigurare auto; analiza comparativă de drept a clauzelor esențiale și specifice ale contractelor de asigurare auto, cât și a formei și procedurii de încheiere a acestor contracte; determinarea procedurii de executare a contractelor de asigurare auto până și după producerea cazului asigurat, și depistarea problemelor în procesul executării acestora și a căilor de rezolvare a acestor probleme; determinarea posibilității de aplicare prin analogie/implementării normelor de drept care reglementează RCA în sistemul de reglementare a asigurării auto CASCO; formularea unor propuneri concrete, întemeiate teoretic și aplicativ referitor la modificarea legislației naționale în domeniul asigurării auto.

Problema științifică soluționată: determinarea și fundamentarea științifică a caracteristicilor generale și specifice ale contractelor de asigurare auto CASCO și RCA, ceea ce creează o bază teoretică pentru elaborarea și perfecționarea sistemului de norme juridice care reglementează raporturi de asigurare auto facultativă, prin implementarea în acest sistem a normelor juridice adecvate care reglementează raporturile juridice în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto.

Semnificația teoretică a lucrării rezidă în abordarea integră a cercetării problemelor în realizarea reglementării juridice a raporturilor de asigurare auto atât la nivelul legislației în vigoare și al practicii judiciare, cât și la nivelul de sistematizare a rezultatelor concepțiilor științifice din domeniul respectiv, precum și de formularea în baza rezultatelor cercetării a unui șir de noțiuni, idei și ipoteze, care pot servi drept bază teoretică pentru perfecționarea reglementării juridice a raporturilor de asigurări auto în Republica Moldova.

Valoarea aplicativă a lucrării: concluziile și materialele cercetării pot fi utilizate ca propuneri pentru perfectarea reglementării juridice a asigurării auto; ca „ghid” pentru consumatorii de servicii de asigurare auto; ca bază teoretică pentru efectuarea cercetării normelor de drept civil care reglementează raporturile ce țin de domeniul de asigurare auto; pentru interpretarea sistematică a normelor de drept, care reglementează raporturile din domeniul respectiv; în procesul de instruire la predarea disciplinelor respective.

Implementarea rezultatelor științifice: unele dispoziții teoretice și practice din teză au fost prezentate de autor și au fost discutate la conferințele științifico-practice naționale și internaționale, iar materialele științifice au fost utilizate în procesul educațional la Facultatea de Drept a Universității Slavone. În afară de aceasta, toate propunerile de completare și modificare a legislației de asigurare, formulate în baza cercetării, au fost prezentate în Parlamentul Republicii Moldova și la Ministerul Justiției, și au fost apreciate ca „prezentând interes pentru modernizarea legislației”.

АННОТАЦИЯ

Сичинский Константин «Договоры добровольного и обязательного автострахования в перспективе их совершенствования в Республике Молдова».

Диссертация на соискание ученой степени доктора права по специальности 553.01 –

Гражданское право, Кишинэу, 2019 г.

Структура: работа состоит из: аннотации (на трех языках), списка сокращений, введения, 3-х глав, общих выводов и предложений, библиографии из 258 источников, 5 приложений, декларации об ответственности, CV автора, 174 с. основного текста. Результаты исследования были опубликованы в виде 10-ти научных статей.

Ключевые слова: добровольное автострахование, обязательное автострахование, договор, КАСКО, ОСАГО, условия страхования, страховой полис, страховая премия, ущерб, страховое возмещение, потерпевший.

Область исследования: гражданское право: договорные отношения, возникающие при имущественном автостраховании и страховании автогражданской ответственности.

Цель работы: проведение теоретико-правового исследования институтов страхования авто-КАСКО и ОСАГО, характеристика их специфики на базе современного законодательства и внесение предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования в Республике Молдова и по толкованию соответствующих норм.

Задачи исследования: анализ национальной и зарубежной доктрины, нормативных источников и практики в области страхования; анализ особенностей содержания института автострахования по отношению к другим видам страхования; раскрытие сущности договора страхования авто-КАСКО; сравнительно-правовой анализ цели, признаков и элементов договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО; исследование субъектов автострахования, страхового риска и страхового случая, порядка расчета страховой премии и страхового возмещения в автостраховых договорах; сравнительно-правовой анализ существенных и специфических условий автостраховых договоров, их формы и порядка их заключения; определение процедуры исполнения автостраховых договоров до и после наступления страхового случая, выявление возникающих при этом проблем и разработка путей их решения; определение возможности применения по аналогии/имплементации правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, к договору страхования авто-КАСКО; формулирование теоретически обоснованных и практически применимых предложений по совершенствованию национального законодательства, регулирующего автострахование.

Решенная научная проблема: определение и научное обоснование общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, что создает теоретическую базу для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет имплементации в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

Научно-теоретическое значение заключается в комплексном исследовании проблем правового регулирования автострахования, как на уровне действующего законодательства и судебной практики, так и на уровне систематизации результатов научной мысли в данной сфере, а также выдвижении на основании результатов такого исследования ряда понятий, идей и гипотез, которые могут послужить теоретической базой для совершенствования системы правового регулирования автострахования в Республике Молдова.

Научно-практическое значение: теоретические положения и материалы исследования могут быть использованы в качестве предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования, руководства для потребителя автостраховых услуг, теоретической базы при осуществлении системного методического толкования правовых норм в области автострахования, а также теоретического пособия в процессе преподавания соответствующих дисциплин.

Внедрение научных результатов: Отдельные теоретические и практические положения диссертации были представлены и обсуждались на национальных и международных научно-практических конференциях, а сами научные материалы применялись в образовательном процессе на Юридическом факультете Славянского Университета Молдовы. Кроме того, все предложения по изменению и дополнению страхового законодательства, выдвинутые по результатам настоящего исследования были, представлены в Парламент и Министерство юстиции, которые оценили их как «представляющие интерес для модернизации законодательства».

ANNOTATION

Sicinski Constantin “Voluntary and compulsory motor insurance contracts in perspective of their improvement in the Republic of Moldova”.

Dissertation for a degree of Doctor of Law. Speciality: 553.01 – Civil Law. Chisinau, 2019.

Dissertation’s structure: the summary (in three languages), the list of abbreviations, Introduction, 3 Chapters, General conclusions and suggestions, Bibliography composed of 258 references, 5 Annexes, List of abbreviations, 174 pages of basic text. The results of this research have been published in the form of 10 scientific articles.

Key-words: voluntary motor insurance, compulsory motor insurance, fully comprehensive insurance (CASCO), CTP insurance, Special insurance conditions, insurance police, insurance premium, insurance compensation, damage, injured party.

The field of research: Civil Law: contractual relationships, risen from the comprehensive motor insurance and civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle.

The purpose of research is to succeed a comprehensive scientific analysis of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT insurance contract and to propose suggestions on the improvements in legal regulations of the motor insurance relationships in the Republic of Moldova.

The tasks of research: to analyze the doctrine, regulatory sources and law enforcement practice in the field of insurance; to make a comparative legal analysis of the content of the institute of auto insurance in relation to other types of insurance; to disclose the essence and legal nature of the fully comprehensive motor insurance contract; to make a comparative legal analysis of the legal purpose, features, elements and essential terms of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT contract; to study the legal status of subjects of motor insurance legal relations, the concepts of insured risk and insured events, the rules and procedures for calculating insurance premiums and insurance compensation; to make a comparative legal analysis of the essential and specific conditions of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT insurance contract, of their form and the procedure of their concluding; to determine the procedure for actions of auto insurance contract subjects before and after the occurrence of the insured event, and to identify the problems arising during the execution of motor insurance contracts and to develop the ways of their solving; to determine the possibility of applying by analogy / implementation of the legal rules governing the CTP contract to the fully comprehensive motor insurance contract; to formulate the theoretically based and practically applicable proposals for making specific changes to the national legislation governing motor insurance.

The solved scientific problem consists in the determination and scientific foundation of the common traits and specifics of the fully comprehensive insurance contract and the CPT insurance contract. As a result, it creates a theoretical base for the development of suggestions on the improvements in legal regulations of the fully comprehensive insurance contract (CASCO), by the implementation in this system of the respective legal regulations referred to the CPT insurance contract.

The theoretical significance is determined by the author's integrated approach to the research of the problems of the legal regulation of motor insurance in Republic of Moldova, by the systematization of the results of scientific thought existing both in the Republic of Moldova and in some foreign countries in the field of the motor insurance and also by the formulating new notions, ideas and hypotheses that create a theoretical base for suggestions on the improvements in legal regulations of motor insurance in Republic of Moldova.

The practical significance: the conclusions and materials of this research can be used several ways as propositions to improve legal regulations of property insurance; as a ‘guide’ of a sort for fully comprehensive motor insurance services consumers; as a theoretical base in researches concerning norms of civil legislation, regulating legal relations connected with fully comprehensive motor insurance; as a systematic methodological interpretation of legal norms regulating relations in motor insurance field; as a theoretical manual in teaching process.

Implementation of the scientific results: several theoretical and practical points of the thesis were presented by the author and discussed at national and international scientific conferences, and research materials have been introduced into the educational process in the preparation of law students of the Slavonic University of Moldova. In addition, all suggestions for complementation and amendments to the insurance legislated formulated in base of this research have been presented to Parliament and Ministry of Justice, that have found that these amendments “are of interest for the legislation modernisation”.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

1. Бюро – Национальное Страхование Бюро, Национальное Бюро Автостраховщиков или другая аналогичная организация
2. ВСП – Высшая судебная палата
3. ГК – Гражданский кодекс
4. ГКдм – Гражданский кодекс в редакции до модернизации
5. Глава «Страхование» – Глава XXV «Страхование» Раздела III Книги третьей Гражданского кодекса
6. ООН – Организация Объединенных Наций
7. ЕС – Европейский Союз
8. ЕСПЧ – Европейский Суд по правам человека
9. ЕЭС – Европейское Экономическое Сообщество
10. Закон о модернизации ГК – Закон о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты
11. Закон об ОСАГО – Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами
12. Коллегии ГАД – Коллегия по гражданским и административным делам
13. Коллегия ГКАД – Коллегия по гражданским, коммерческим и административным делам
14. НБМ – Национальный банк Молдовы
15. НКФР – Национальная Комиссия по Финансовому Рынку
16. ОСАГО – обязательное страхования автогражданской ответственности / обязательное страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами;
17. п. – пункт
18. РМ – Республика Молдова
19. УССР – Украинская Советская Социалистическая Республика
20. РФ – Российская Федерация
21. СССР – Союз Советских Социалистических Республик
22. см. - смотрите
23. ст. – статья
24. страхование авто-КАСКО – добровольное имущественное автострахование КАСКО
25. ФЗ – федеральный закон
26. ч. – часть

ВВЕДЕНИЕ

Значимость и актуальность исследования.

Актуальность настоящего исследования обусловлена двумя ключевыми факторами.

Первый из них касается непосредственно автострахования и обусловлен неуклонным ростом популярности услуг по автострахованию, который вызван ростом популярности самого автомобильного транспорта, число которого в мире превышает 1 миллиард автомобилей [130]. В полной мере следует мировым тенденциям и Республика Молдова, в которой количество автомобилей, зарегистрированных на 1 июня 2004 г., составляло 400 тысяч [226], тогда как на 1 мая 2019 г. уже превысило 1 миллион [233].

С развитием системы автострахования стала очевидной необходимость ее последующей классификации, в результате чего **автострахование** было подразделено на:

- 1) добровольное страхование интересов, связанных с автотранспортными средствами как объектами имущества, также известное как «авто-КАСКО»;
- 2) страхование ответственности собственников автотранспортных средств за причиненный ими ущерб, также известное как «ОСАГО»;
- 3) страхование ответственности перевозчика перед пассажирами (в части автотранспортных перевозок);
- 4) страхование грузов, также известное как «страхование-CARGO» (в части автотранспортных перевозок).

При этом следует оговориться, что объектом настоящего исследования являются только *первые два вида автострахования*. Это обусловлено тем, что, во-первых, только данные виды представляют собой автострахование «в чистом виде», тогда как страхование грузов и страхование ответственности перевозчика перед пассажирами охватывает все виды транспортных перевозок вообще (см., например, [113, ст. 4]), а во-вторых, именно в случае страхования КАСКО и ОСАГО нарушенные интересы, как правило, связаны с причинением вреда непосредственно (или в том числе) автотранспортному средству, в то время как в остальных названных видах вред причиняется физическому здоровью человека и/или имуществу отличному от автотранспортного средства (груз, багаж).

Вместе с тем, отечественный законодатель, уделяя значительное внимание страхованию автогражданской ответственности (которое регулируется специальным нормативным актом – Законом об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами (далее «Закон об ОСАГО»)) [112]), фактически не осуществляет специальное регулирование добровольного

имущественного автострахования КАСКО.

Такая позиция законодателя представляется неблагоприятной, т.к. владение транспортным средством и его эксплуатация связаны с большими рисками, чем владение другим имуществом. При этом данные риски в меньшей степени поддаются снижению.

Вместе с тем, отсутствие специального нормативного регулирования и сложность института страхования авто-КАСКО (расчет страховых взносов и выплат, порядок и процедура действий при наступлении страхового случая и т.д.) для потребителя, не являющегося специалистом в области страхования, ставят его в заведомо уязвимое положение при заключении и исполнении данного договора. Кроме того, ситуация еще более усугубляется тем, что, как сам договор страхования, так и прилагаемый к нему документ, именуемый «Условиями страхования», относятся к группе договоров с индивидуально не согласованными *стандартными условиями* [80, ст. 1069].

Таким образом, в сложившейся ситуации возникает **острая необходимость** в освещении **юридических аспектов и особенностей заключения и исполнения договора страхования авто-КАСКО, прав и обязанностей его сторон (субъектов), порядка подтверждения страхового случая и оплаты страховых выплат и т.д.,** что обуславливает **актуальность и даже необходимость проведения настоящего исследования.**

В то же время, нельзя забывать о схожести, о «родственности» правовых институтов договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО, как и о том, что их сравнительно-правовой анализ может помочь выявить как их общие черты, а следовательно, и те регулирующие ОСАГО правовые нормы, **которые можно и должно имплементировать для регулирования страхования авто-КАСКО,** так и те существенные особенности последнего, которые, с одной стороны, позволяют говорить о нем как о самостоятельном правовом институте, а с другой стороны, обуславливают настоятельную необходимость если не в специальном правовом регулировании, то, по крайней мере, в создании самостоятельной правоприменительной практики.

Вторым же фактором, обуславливающим актуальность настоящей работы, является то, что в ней подробно исследован целый ряд **новейших** изменений в области страхования вообще и автострахования в частности, внесенных в Гражданский кодекс Республики Молдова [102], Закон о страховании и Закон об ОСАГО [94, 95, 96] **в конце 2018 года и в 2019 году.** При этом именно в области страхования исследование данных изменений является особенно актуальным, т.к. Глава XXV «Страхование» (ст.ст. 1822-1916) Раздела III Книги третьей ГК (далее Глава «Страхование») является единственной

составной частью модернизированного кодекса, которая вступит в силу только с 1 января 2020 г. и заменит пока еще действующие положения Главы XXVI «Страхование» (ст.ст. 1301-1330) Раздела III Книги третьей ГК и Главы II «Договор страхования» (ст.ст. 13-19) Закона о страховании [102, п. 1 ст. II и ч. (2) ст. XVII; 92, ст. 7]. Как следствие, выводы, сделанные в результате настоящего исследования, были основаны не только на сравнительно-правовом анализе договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, но и на сравнительно-правовом анализе пока еще действующего и нового, модернизированного страхового законодательства, а сформулированные в настоящей работе предложения по его совершенствованию могут быть эффективно имплементированы еще до вступления в силу новых правовых норм.

Цель и задачи исследования.

Целью настоящего исследования является проведение теоретико-правового исследования институтов страхования авто-КАСКО и ОСАГО, характеристика их специфики на базе современного законодательства **и внесение предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования в Республике Молдова** и по толкованию соответствующих норм.

Для достижения поставленной цели был сформулирован ряд конкретных **задач**, подлежащих разрешению в ходе настоящего исследования, таких как:

- анализ национальной и зарубежной доктрины, нормативных источников и правоприменительной практики в области страхования;
- сравнительно-правовой анализ особенностей содержания современного правового института автострахования по отношению к другим видам страхования;
- раскрытие сущности и правовой природы договора добровольного имущественного автострахования КАСКО;
- сравнительно-правовой анализ правовой цели, признаков и элементов договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО;
- исследование субъектов автострахования, особенностей страхового риска и страхового случая, правил и порядка расчета страховой премии и страхового возмещения в автостраховых договорах;
- сравнительно-правовой анализ существенных и специфических условий автостраховых договоров, их формы и порядка их заключения;
- определение процедуры исполнения автостраховых договоров до и после наступления страхового случая, выявление проблем, возникающих при исполнении этих договоров и разработка путей их решения;

- определение возможности применения по аналогии/имплементации правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, к договору страхования авто-КАСКО;

- формулирование теоретически обоснованных и практически применимых предложений по совершенствованию национального законодательства, регулирующего автострахование.

Решенная научная проблема.

Решенная научная проблема состоит в *определении и научном обосновании* общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, что *создает теоретическую базу* для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет *имплементации* в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

Методика исследования и используемые методы.

Проведение настоящего исследования осуществлялось, в первую очередь, на **основе философских и общенаучных методов** исследования:

- так, на эмпирическом уровне активно использовались *эмпирические методы*: *статистический, отбора текстовой информации, контент-анализа* (на этапе сбора фактической (статистической), нормативной и теоретической информации), *сравнительные методы* (на этапе обработки и первичного «отшелушивания» данных) и *диалектические приемы выделения ключевых моментов развития* (для оценки тенденций формирования законодательства об автостраховании);

- на уровне же теоретического обобщения практической информации в исследовании применялись *метод терминологического анализа и метод операционализации понятий* (как для определения уже существующих понятий, так и в целях выведения новых понятий и терминов), *общелогические методы*, и, в первую очередь, *метод восхождения от конкретного к абстрактному*, базирующийся на активном применении сочетания *синтез-аналитических методов*, а также *абстрагирование, метод индукции* (для обобщения практических (эмпирических) данных по конкретным казусам и выделения общей (единой) картины исследования) и, как следствие, *метод дедукции* (для последующего практического применения выведенных общих законов в частности для определения специфики порядка заключения договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО).

Кроме того, использовались и такие **частнонаучные (частноправовые) методы**, как *формально-правовой и структурно-нормативный* (для установления содержания исследуемых правовых институтов и конкретных правовых норм, а также их соотношения),

метод толкования права (для выявления особенностей правоприменительной практики), *сравнительно-правовой метод* (для сравнительного анализа договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО) и *метод правового моделирования* (для синтеза на основании проведенного анализа определенных норм, призванных заполнить существующие пробелы), что, в свою очередь, обусловило применение *лингвистическо-юридических* и *техничко-законодательных методов* (в процессе формулирования конкретных законодательных предложений).

Теоретическая и практическая значимость исследования.

Научно-теоретическое значение настоящей работы заключается в комплексном исследовании проблем правового регулирования автострахования в Республике Молдова, как на уровне действующего законодательства и судебной практики, так и на уровне систематизации результатов научной мысли в данной сфере, а также выдвижении на основании результатов такого исследования ряда понятий, идей и гипотез, которые могут послужить теоретической базой для совершенствования системы правового регулирования автострахования в Республике Молдова.

Одновременно, **научно-практическое значение** состоит в том, что теоретические положения и материалы исследования могут быть использованы в качестве:

- предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования;
- руководства («гида») для потребителя автостраховых услуг;
- теоретической базы при осуществлении системного методического толкования правовых норм в области автострахования;
- теоретического пособия в процессе преподавания соответствующих дисциплин.

Апробация результатов исследования.

Исследование было проведено в Институте Юридических и Политических Исследований. Диссертационная работа была рассмотрена 23.06.2016 г. на заседании Центра юридических исследований Института Юридических, Политических и Социологических Исследований АНМ, в процессе которого были изложены и приняты синтезированные научные результаты исследования. В результате обсуждения работа была рекомендована для рассмотрения на профильном Научном семинаре по специальности 553.01 – Гражданское право. 16.06.2017 г. диссертационная работа была рассмотрена на профильном Научном семинаре по специальности 553.01 – Гражданское право, Решением которого работа была рекомендована для защиты на Специализированном Научном Совете.

Некоторые из результатов настоящего исследования были предложены национальным и зарубежным научно-правовым изданиям и были опубликованы в виде 10

научных статей, а также были изложены в виде докладов и тезисов, представленных на следующих национальных и международных научных конференциях: Научная конференция Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2014» (Кишинэу, 11.04.2014 г.); Международная научная конференция «Abordări europene în cercetări și inovare» (Кишинэу, 09-12.10.2014 г.); Научная конференция Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2015» (Кишинэу, 07.05.2015 г.); Международная научно-практическая конференция «O nouă perspectivă a proceselor de integrare Europeană a Moldovei și Ucrainei: aspectul juridic» (Кишинэу, 25-26.03.2016 г.); Научная конференция Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2016» (Кишинэу, 14-15.04.2016 г.).

Структура исследования.

По своей внутренней структуре настоящая диссертационная работа состоит из Содержания, Списка аббревиатур и сокращений, Введения, 3-х глав, состоящих из параграфов, Общих выводов и предложений, Библиографии.

В **1-ой главе** был осуществлен анализ существующей ситуации в научно-правовом исследовании автострахования и его нормативно-правовом регулировании. В этих целях были подвергнуты критическому анализу основные доктрины о страховании, были рассмотрены положительные черты и недостатки каждой из доктрин, на основании чего в работе изложена собственная позиция относительно страхования как правовой категории. Кроме того, были исследованы научно-правовые работы, а также национальное и международное законодательство непосредственно в области автострахования. В результате данного исследования были сформулированы проблема и цель исследования, а также определены и раскрыты конкретные задачи, за счет разрешения которых может быть достигнута эта цель.

Во **2-ой главе** были исследованы теоретические аспекты возникновения и правового регулирования договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО. Особое внимание было уделено выявлению и исследованию тех предпосылок, что делают в принципе возможным сравнительно-правовой анализ договоров. В результате, впервые было дано определению понятию договору страхования авто-КАСКО, а также исследовано понятие договора ОСАГО и сделаны предложения по его совершенствованию. Были определены общие черты и особенности каждого из исследуемых договоров в отношении их правовой цели, признаков, предмета, объекта и страховых рисков. Детально были исследованы понятие и правовой статус участников исследуемых договорных правоотношений, причем

особое внимание было уделено тем изменениям, которые произойдут в отношении их понятия и правового статуса с момента вступления в силу новой редакции Главы «Страхование». На основании проведенного анализа был выявлен ряд законодательных пробелов и коллизий в отношении понятия страхового риска, а также в отношении субъектов исследуемых договоров и был сформулирован ряд конкретных предложений о совершенствовании законодательства в данной области.

В главе 3-й проведено исследование существенных условий договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО (и в первую очередь, их цены), а также особенностей согласования данных условий, иными словами – особенностей процедуры заключения данных договоров. При этом особое внимание уделялось моменту заключения и вступления в силу договоров, что обусловило детальное исследование формы договоров, а также особого документа, присущего исключительно страховым правоотношениям – страхового полиса. Кроме того, в данной главе были исследованы те специфичные условия, которые отличают автостраховые договоры от других видов страховых договоров, и могут быть закреплены как в самом договоре, так и в отдельном документе – «Условиях страхования». Особое место в главе занимает исследование процедуры исполнения договоров, которое осуществлялось не только и не столько на основе нормативных источников, сколько на основе образцов действующих договоров и «Условий» автострахования и судебной практики по автостраховым спорам. При этом особое внимание уделялось вопросам установления ущерба и определения и порядка выплаты страхового возмещения, а также последствиям надлежащего и ненадлежащего исполнения (неисполнения) договоров. В данном контексте был определен ряд положительных нововведений в законодательство, равно, как и ряд существенных недостатков, ведущих к серьезному ущемлению прав более «слабой» стороны договоров (страхователя) и сделаны предложения по совершенствованию законодательства в данной области.

Наконец, в завершающей главе «**Общие выводы и предложения**» были подведены итоги исследования и в наиболее сжатом виде изложены общие выводы, ставшие его результатом, а также сделаны рекомендации по совершенствованию правового регулирования в автостраховании, в том числе сформулированы конкретные предложения по изменению законодательства.

1. АНАЛИЗ СИТУАЦИИ В ОБЛАСТИ АВТОСТРАХОВАНИЯ И ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПРОБЛЕМ ИССЛЕДОВАНИЯ

1.1. Основные научно-правовые доктрины о страховании

По мнению профессора Абрамова В.Ю., можно утверждать, что *подлинное* страхование возникает лишь в VIII-X вв., и именно применительно к данному историческому периоду можно говорить о первом этапе развития страхования [49, с. 16].

Данную позицию, однако, не поддерживал профессор В.Р. Идельсон, который полагал, что, хотя на этом этапе и возникла идея распределения известных потерь отдельных людей среди целых групп, но второй основной элемент страхования – нарочито созданная организация – в этот период еще отсутствовала [115, с. 3]. Подобной точки зрения придерживались А. Манэс, французские юристы Эренберг, Эмар и Гаген, бельгийский юрист Эк, известный российский правовед профессор Г.Ф. Шершеневич. Вместе с тем изложенная позиция вовсе не являлась единственной. В частности, французский ученый Эмеригон, один из крупнейших европейских знатоков страхового дела, считал *подлинным* страхование, существовавшее в древности [49, с. 5].

Аналогичной точки зрения придерживался и Петру Дан Жоандря-Мога, который отмечал, что идея страхования появилась как выражение заботы человека о завтрашнем дне в связи с необходимостью в безопасности и уверенности еще у истока цивилизации [33, с. 17], и В.К. Райхер, который уточнял, что страхование существовало и в феодальном, и даже в рабовладельческом обществе – настоящее, *подлинное* страхование [202, с. 34],

Вместе с тем, хотя в средневековый период и начинают складываться основы современной системы страхования, данный вид правоотношений еще не занимал в общественной (как экономической, так и правовой) жизни достаточно весомое место для того, чтобы заинтересовать ученых-правоведов.

Первые направленные научные исследования страхования были осуществлены в XVIII – начале XIX в.в. Именно к этому времени относится появление научных трудов в области финансов и страхования А.Л. Ордин-Нащекина, В.Н. Татищева [241].

Однако ученые-правоведы заинтересовались сферой страхования несколько позднее, лишь во второй половине XIX в. Именно в этот период были опубликованы научно-правовые работы А. Вицына «Договор морского страхования по русскому праву» (1865 г.) [68] и И.И. Степанова «Опыт теории страхового договора» (1875 г.) [228], которых по праву считают родоначальниками российской науки страхового права.

Тем не менее, на данном этапе научные исследования в области страхования носили

еще скорее единичный, нежели системный характер, и как следствие, было еще невозможно говорить о существовании отдельных научно-правовых доктрин о страховании или, тем более, самостоятельных «школ» страховой науки.

Ситуация, однако, изменилась в конце XIX – первой половине XX веков, когда страхование стало притягивать интересы все большего числа правоведов.

Именно к этому периоду относятся работы крупных немецких исследователей А. Манэса («Основы страхового дела» – 1906 г. [137]), Киша («Частное страховое право» – 1920 г. [256]) и Гагена («Страховое право» 1927 г. [255]), которые предопределили развитие не только немецкой страховой школы, но и всего континентального страхового права на многие десятилетия вперед.

В первой половине XX века осуществляет свою научную деятельность и автор почти двух десятков работ, посвященных вопросам страхования, – профессор Владимир Иванович Серебровский. Особое место среди его трудов по страховому праву занимают две монографические работы – «Очерки советского страхового права» (1926 г.) [209] и «Страхование» (1927 г.) [210], в которых заложен теоретический фундамент изучения понятия страхования как института гражданского права.

К этому же периоду относятся работы Г.Ф. Шершеневича «Курс торгового права» (1908 г.) [243], В.К. Райхера «Государственное страхование в СССР» (1938 г.) [203] и «Общественно-исторические типы страхования» (1947 г.) [202].

В первой половине XX века к вопросам страхования обращаются и румынские исследователи. Однако следует заметить, что в данный период их исследования еще носят специфический, а не общестраховой характер, будучи направленными на наиболее актуальную для Румынии того времени область – страхование в сельском хозяйстве. Именно такой является научная статья Г. Драгоша «Сельскохозяйственное страхование в Румынии» («Asigurările agricole în România») (1932 г.) [21].

В этот же период проводил свои исследования один из крупнейших румынских ученых первой половины XX века Н. Гюля. Среди десятков его научных работ значительная часть посвящена именно вопросу страхования (хотя, в большинстве своем, также страхованию сельскохозяйственному). В первую очередь, следует отметить монографию «Сельскохозяйственное страхование» («Asigurările agricole») (1930 г.) [26]. Однако свой вклад в развитие страховой науки внесли и многочисленные научные статьи автора: «Организация страхования посредством кооперации» («Organizarea asigurărilor agricole prin cooperatie») (1919 г.) [30], «Социальное страхование и сельскохозяйственные профсоюзы» («Asigurările sociale și sindicatele agricole») (1928 г.) [27], «Сельскохозяйственное

страхование и хозяйственные общества» («Asigurările agricole și societățile comerciale») (1928 г.) [25], «Борьба за организацию сельскохозяйственного страхования во Франции» («Lupta pentru organizarea asigurărilor agricole în Franța») (1928 г.) [28], «Национализация страхования» («Naționalizarea asigurărilor») (1928 г.) [29].

Не ослабевал интерес к вопросам страхового права и в начале второй половины XX века, когда увидели свет многочисленные работы советских, румынских и европейских исследователей в области страхового права: К.А. Граве и Л.А. Лунц «Страхование» (1960 г.) [73]; В.В. Лонгин «Правовой режим государственного страхования» («Regimul juridic al asigurărilor de stat») (1962 г.) [37]; Фр. Дяк «Регрессный иск органов государственного социального страхования – способ защиты социалистической собственности» («Acțiunea în regres a organelor asigurărilor sociale de stat – mijloc de apărare a proprietății socialiste») (1962) [12]; И. Лашку и А. Мунтяну «Договор страхования имущества и суброгация прав страхователя страховщику» («Contractul de asigurare de bunuri și subrogarea asigurătorului în drepturile asiguratului») (1966 г.) [42]; В.А. Мусин «О природе страховых правоотношений» (1970 г.) [143], «Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву» (1971 г.) [145], «Суброгация в советском гражданском праве» (1976 г.) [144]; В.А. Ойгензихт «Проблема риска в гражданском праве» (1972 г.) [147]; Т.С. Мартынова «Страхование жизни и здоровья граждан по договорам» (1980 г.) [138]; Д. Маковей и И. Попеску «Договор страхования» («Contractul de asigurare») (1982 г.) [38]; Ю.М. Журавлев «Иностранное страхование в СССР. (Теория и практика.)» (1983 г.) [90].

Таким образом, именно в конце первой и начале второй половины XX века исследование страхования (как экономическое, так и научно-правовое) приобрело уже достаточно систематический характер, чтобы можно было выделять в нем определенные направления: теории, доктрины, школы.

Хронологически первой в страховой науке стала теория, согласно которой назначение страхования состоит в обеспечении будущей потребности в деньгах, предназначенных для устранения последствий вреда. Данное суждение в теории получило название **«теория эвентуальной потребности»**, основоположником которой был представитель итальянской экономической школы Гобби [49, с. 15]. Теории Гобби, состоит в том, что страхование призвано прежде всего удовлетворять определенные имущественные или денежные потребности физических и юридических лиц, возникающие при наступлении определенных случайных обстоятельств. Но фундаментальной идеей Гобби является та мысль, что страхование имеет целью покрытие эвентуальной потребности: страхование является распределением между множеством лиц будущей, неизвестной и случайной

потребности [254, с. 34, цит. по 208, с. 431]. Отсюда и название теории: от лат. *eventualis* – «случайный».

Сторонником данной теории был А. Манэс, который считал, что страхование призвано служить удовлетворению случайно возникающих имущественных или денежных потребностей страхователей посредством взаимных взносов многих лиц [137, с. 8].

Теории эвентуальной потребности придерживались и В.И. Серебровский, который рассматривал в качестве фундаментальной идею Гобби о том, что основной целью страхования является удовлетворение случайной потребности [210, с. 9], и В.Р. Идельсон, который писал: «Присмотримся внимательнее к современному хозяйству: последнее на каждом шагу должно считаться с различными потребностями, из которых масса случайных – их совершенно невозможно предвидеть. С другой стороны, могут возникнуть потребности, обуславливающие определенные денежные затраты.» [115, с. 3]

Объединяя и кристаллизуя взгляды Гобби, А. Манэса, В.И. Серебровского и В.Р. Идельсона, можно заключить, что суть теории эвентуальной потребности состоит в том, что ее приверженцы усматривают основную цель в удовлетворении имущественных потребностей страхователя, возникающих в связи с наступлением неких *случайных* обстоятельств. Причем именно «случайный» характер этих обстоятельств, который предопределяет алеаторный (рисковый) характер страхования, и является, по мнению представителей теории *эвентуальной потребности*, квалифицирующим признаком, позволяющим рассматривать такой способ удовлетворения потребностей именно как страховое возмещение. В противном случае [отмечает В.Ю. Абрамов] отпала бы надобность в применении института страхования, так как удовлетворить указанные потребности можно иными способами, которые уже издавна существуют в обществе [49, с. 16].

Параллельно с теорией эвентуальной потребности в страховой доктрине развивалась и **теория страхового фонда**, фундаментальной идеей которой является определение страхования как централизованного фонда, за счет которого на принципе *возмездности* происходит удовлетворение эвентуальной потребности [202, с. 18].

Наиболее яркими представителями данной теории являлись К.Г. Воблый [69], В.К. Райхер [202], К.А. Граве и Л.А. Лунц [73].

Принцип *возмездности*, по мнению представителей данной теории, состоит в том, что заинтересованные физические и/или юридические лица, за счет взносов, осуществляемых из собственных средств, создают специальный (страховой) фонд, который в дальнейшем может использоваться исключительно для возмещения потерь, вызванных случайными

факторами и понесенных лицами, данный фонд сформировавшими [69, с. 24]. Следовательно, считали они, именно «принцип *возмездности* является экономической основой страховых отношений, за счет наличия определенных денежных средств обеспечивающей реализацию тех функций, которые призвано выполнять страхование» [49, с. 18].

Главным достижением сторонников теории страхового фонда является их вывод о том, что наряду с потребностью в возмещении, должна существовать также и заблаговременно созданная система, которая позволит удовлетворить данную потребность за счет денежных средств или иного имущества. Причем такая система, по их мнению, должна состоять из специального имущественного фонда (страхового фонда), формируемого за счет средств потенциально заинтересованных лиц, и специализированной организации, им управляющей (страховое общество) [73, с. 3]. На практике формирование фонда происходит за счет передачи этих средств специальной управляющей организации. В то же время, лицо, передавая денежные средства, должно быть уверено, что они будут направлены именно на указанную цель. А это, в свою очередь, требует специализированной направленности как формируемого фонда, так и управляющей им организации.

Таким образом, формирование страхового фонда за счет взносов заинтересованного лица преследует двойную цель: «во-первых, это лицо уже заранее откладывает деньги на случай наступления каких-либо несчастий, и, во-вторых, у него в связи с этим возникает право требовать у страховой организации возмещения потерь, возникших в результате несчастных случаев» [49, с. 18].

Вместе с тем, как показывает практика, заинтересованность в обеспечении эвентуальной потребности возникает у значительно большего числа лиц, чем те, у которых возникает сама эвентуальная потребность. В результате, в фонде происходит накопление денежного запаса и формирование излишка, что, в свою очередь, позволяет снизить размер взноса по сравнению с размером возмещения. По мнению В.К. Райхера, такая форма организации страхового фонда и есть страхование в его наиболее развитом виде. Взносы, делаемые в такой фонд, – страховые платежи. Организации и лица, производящие эти платежи, – страхователи. Учреждение, в которое эти платежи вносятся в таком децентрализованном порядке и в котором они превращаются в централизованный, управляемый данным учреждением страховой фонд, – страховщик [202, с. 18].

Как следствие, В.К. Райхером даже был сделан вывод, что «страхование может быть определено как форма организации централизованного (в том или ином масштабе) страхового фонда за счет децентрализованных источников: из взносов, делаемых в этот

фонд его участниками» [202, с. 19].

Однако данная теория не может не быть подвергнута и некоторой критике, поскольку, хотя страховой фонд и является экономической базой для организации страхового дела, определение страхования в целом как формы организации страхового фонда значительно сужает его понятие и лишает его телеологической наполненности, которая состоит прежде всего в восстановлении утраченных материальных благ при наступлении случайных и непредвиденных обстоятельств.

В свою очередь, участие неограниченного круга страхователей в формировании специального страхового фонда для удовлетворения эвентуальной потребности каждого из них привело к появлению в страховой доктрине направления, сторонники которого считали, что целью страхования является удовлетворение случайных потребностей с **помощью и на началах взаимности** [49, с. 23]. Так, А. Манэс видел сущность страхования в том, что оно представляет собой вид экономической предусмотрительности и в то же время является организацией, основанной на самопомощи, так как в страховании вклад каждого одновременно предназначается для покрытия могущих возникнуть требований со стороны всякого другого участвующего лица [137, с. 8].

Вместе с тем, принцип взаимности нельзя назвать основным, конститутивным признаком страхования. Он относится скорее его к «технической стороне», т.е. является способом реализации цели страхования, но никак не ею самой. В действительности удовлетворение эвентуальной потребности в равной степени зависит как от наличия страхового фонда (в т.ч. сформированного на принципе взаимности), так и от воздействия внешних факторов, способных повлечь негативные последствия, для ликвидации которых и происходит накопление средств в фонде, – т.е. самой эвентуальной потребности. В противном случае существование страхового фонда было бы лишено смысла.

Подобная логическая цепь привела к возникновению в страховой доктрине **теории возмещения вреда**, в основе которой лежит восприятие страхования «как способа борьбы с отрицательными материальными последствиями случайных опасностей» [49, с. 20]. А поскольку такая борьба ведется посредством компенсации негативных последствий за счет заблаговременно созданного денежного фонда, то именно борьба с возможными негативными последствиями и является главной целью его создания.

Наряду с теорией возмещения вреда, отдельными учеными высказывались и идеи о том, что целью страхования является не возмещение вреда, а его *предотвращение*, что привело к возникновению **теории предотвращения убытков**.

Вместе с тем, обе указанные теории подвергались серьезной критике, поскольку при

страховании лица (жизни, здоровья и т.д.) материальные убытки хотя и присутствуют (в виде дополнительных расходов на лечение либо на погребение застрахованного лица), однако носят вторичный характер по сравнению с причинением вреда жизни или здоровью, а сумма страхового возмещения значительно превышает стоимость данных расходов.

В то же время, выводом из подобной точки зрения могло быть только полное разделение страхования на два абсолютно самостоятельных института: страхование имущества, при котором наступает прямой вред, и страхование лица, при котором наступает вред косвенный. Однако такое разделение означало бы отрицание всех остальных конститутивных признаков страхования как единой экономической и правовой категории.

Как следствие, ни позиция представителей доктрины возмещения вреда или предотвращения убытков, ни позиция их оппонентов не получили полного одобрения и признания среди исследователей страхового дела.

На смену им пришла **теория страхового риска**, которая была разработана учеными-экономистами, поставившими своей целью создание единой теории, которая в равной мере могла бы применяться ко всем видам страхования.

Данная теория по праву является объединяющим направлением в общей доктрине страхования, без которого невозможно существование современного страхования, так как риск, связанный с возможными в будущем вредоносными для страхователей опасностями, побуждает последних вступать в страховые отношения [49, с. 20].

Аналогом теории страхового риска в правовой сфере, можно считать вклад ученых-цивилистов, пытавшихся дать единое общее понятие страхования, которое объединило бы все его виды. Именно представители правовой науки впервые дали определение институту страхования как гражданско-правовому *договору*.

Одним из первых подобную идею высказал профессор Г.Ф. Шершеневич, который в своей работе «Курс торгового права» отмечал, что страхование представляет собой договор, в силу которого одно лицо – страховщик – за условленную плату обязуется возместить другому лицу – страхователю – убытки, какие может понести имущество последнего от предусмотренного соглашением несчастья [243, с. 322].

Главной целью, которую ставили перед собой представители **доктрины страхового договора**, было, с одной стороны, учесть и объединить все конститутивные признаки страхования в рамках единой теории, а с другой стороны, – выявить и продемонстрировать принципиальное различие между самострахованием и собственно страхованием (или, как его называли представители данной доктрины, *подлинным страхованием*). Они отталкивались от идеи об эвентуальной потребности и необходимости заблаговременного

создания имущественного или денежного запаса для ее удовлетворения. В то же время, они соглашались и с представителями теории страхового фонда, что, «если бы каждый отдельно взятый собственник попытался возместить ущерб за собственный счет, то он был бы вынужден создавать материальные или денежные резервы, равные по величине полной стоимости собственного имущества, что естественно, разорительно» [59, с. 70].

В результате, возникает необходимость «возмещения материального ущерба путем его предварительной солидарной раскладки между заинтересованными владельцами имущества» [132] за счет формирования единого страхового фонда. При этом представители теории страхового договора акцентировали свое внимание на том факте, что как накопление средств страхового фонда, так и их распределение для удовлетворения эвентуальной потребности представляют собой особый вид отношений, возникающих между заинтересованным лицом и организацией, распоряжающейся страховым фондом.

Так, один из основателей данной доктрины профессор И.И. Степанов писал, что «понятие всякого договора должно быть выводимо из той хозяйственной деятельности, выражением которой он служит... Страховой договор – не только способ передачи риска, но и способ отклонения последствий несчастья, т.е. не только договор, но и акт хозяйственной деятельности» [228, с. 9-10].

В то же время, именно *договорной* характер страхования предусматривает участие в отношении двух сторон, что, в свою очередь, предполагает взаимную заинтересованность каждой из них. Иначе говоря, страхование должно осуществляться на возмездной основе. Причем принцип возмездности сводится не только к тому, что на вторую сторону договора – страховщика – возлагается обязанность по возмещению страхователю случайных убытков за счет страховых взносов, но и в том, что страховщик получает за это от страхователя определенную плату – страховую премию [206, с. 13].

При этом поскольку возникающие отношения между страховщиком и страхователем, носят денежный характер, возникает необходимость в создании системы их регулирования или саморегулирования. Иначе говоря, страхование превращается в *правоотношение*.

Однако смена системы социальных и экономических ценностей, произошедшая с Октябрьской Революцией и формированием социалистического государства, отказавшегося от частной собственности и рыночных механизмов регулирования экономики, привела к утрате практического значения теории страхового договора применительно к страховой реальности соответствующего периода.

Наконец, развитие страховой науки в XX веке привело к тому, что точки зрения различных теоретических школ и направлений легли в основу **единой страховой**

доктрины, определившей сущность страхования, его цели и задачи. При этом были учтены экономические, юридические, социальные и, в некотором роде, публичные особенности и признаки, присущие страхованию [49, с. 24].

1.2. Научно-правовое исследование страхования на современном этапе

Следующий, т.е. новейший, этап исследования страхового договора пришелся на рубеж XX и XXI в. и ознаменовал собой не просто очередной этап, но новый виток в развитии отечественной науки страхового права.

Как известно, любая научная деятельность наиболее активно развивается именно тогда, когда общество начинает испытывать настоятельную потребность в ее достижениях. А это, в свою очередь, происходит, когда повышается общественная роль предмета исследования соответствующей науки.

90-е годы XX века для всех бывших Союзных Республик ознаменовались построением собственных отдельных правовых систем и переходом от административно-плановой к рыночной экономике. Как первое, так и второе прямо требовало наиболее активной и эффективной деятельности юристов. При этом хотя, в первую очередь, речь шла о законотворческой деятельности, необходимо осознавать, что никакая практическая правовая деятельность, и, тем более, деятельность правотворческая, не могут осуществляться без серьезного и глубокого теоретического обоснования, которое не только предопределяет деятельность юриста-практика, но и является для нее фундаментальным базисом. Именно поэтому, на территории всего постсоветского пространства конец XX века ознаменовался расцветом юриспруденции и появлением целой плеяды ученых-правоведов, чьи имена по праву будут вписаны в анналы отечественной правовой науки.

Особенно ярко данная ситуация проявилась в *цивилистике*. И это не случайно. Ведь именно на ее развитие влияли в равной степени оба названных выше фактора.

По всей территории бывшего Советского Союза одна система экономических и социальных ценностей сменялась другой. Ч. (3) ст. 9 Конституции Республики Молдова провозгласила, что рынок, свободная экономическая инициатива, добросовестная конкуренция являются основополагающими факторами экономики [133].

В то же время, переход к рыночным механизмам регулирования экономики требовал реформирования отношений собственности и, прежде всего, кардинального, часто даже противонаправленного реформирования их правового регулирования. Те отношения, регулирование которых «еще вчера» осуществлялось с позиции жесткой регламентации, «сегодня» признавались свободными и диспозитивными, а их участники, которые при

административно-плановой экономике находились в системе строгой иерархичности, при экономике рыночной становились не только равноправными участниками, но и «творцами» самого механизма регулирования возникающих правоотношений.

Это происходило потому, что в силу основополагающих принципов диспозитивности и свободы в гражданских правоотношениях правовую норму как основной источник регулирования сменил *договор*, и именно в страховании данная «смена ценностей» проявилась особенно ярко.

На протяжении более 70-ти лет административно-плановой экономики на территории нашего государства существовала лишь одна форма страхования – страхование государственное, которое жестко регламентировалось Положением о Госстрахе [160], и страховые правоотношения были лишены одного из главных своих элементов, выделяемого сторонниками теории страхового договора, а именно *принципа возмездности*, предполагающего взаимную заинтересованность сторон правоотношения. Не случайно, яркий представитель советской страховой школы В.К. Райхер абсолютно справедливо для своего времени полагал все страхование нормативно урегулированной формой создания и распределения страхового фонда [202, с. 19].

Вместе с тем, новые принципы собственности и рыночные механизмы регулирования экономики привели к тому, что распоряжение фондами вновь было передано «в руки» частных субъектов права, а сама деятельность по их накоплению и распоряжению, став возмездной, вновь приобрела черты конкурентной экономической деятельности. Как следствие, основным регулятором страховых правоотношений вновь становится не жесткая, не всегда отвечающая требованиям общества и, тем более, воле конкретных лиц правовая норма, а более гибкий, легко индивидуализируемый *договор страхования*.

Таким образом, конец XX – начало XXI века ознаменовали собой новый этап в развитии в науке страхового права *теории страхового договора* – становление **доктринальной школы страхового права**, яркими представителями которой являются М.И. Брагинский, Ю.Б. Фогельсон и А.И. Худяков, чья активная работа пришлась на рубеж XX и XXI в. [49, с. 439], а также профессор В.Ю. Абрамов.

В данном контексте, сразу необходимо отметить, что вышеописанная ситуация являлась наиболее характерной для стран бывшего Советского Союза, одной из которых является и наша Республика.

Похожая ситуация сложилась и в соседней Румынии, которая, хотя и не являлась советской республикой, тем не менее входила в группу стран бывшего «соцлагеря», и для нее были характерны те же черты в экономике и правовом регулировании, что и для других

социалистических стран.

Вместе с тем, хотя правовое изучение страхования в Румынии с момента ее перехода к рыночной экономике также осуществило серьезный рывок, к сожалению, его результаты менее применимы к реалиям Республики Молдова, чем результаты научных изысканий правоведов СНГ. Это связано, в первую очередь, с тем, что как старый (принятый еще в 1865 г. [8]), так и новый Гражданский кодекс Румынии [10] в отличие от Гражданского кодекса Республики Молдова и стран СНГ построены по институциональному, а не пандектному принципу, а само частное право Румынии относится не к германской, а к французской ветви. Более того, до 1 октября 2011 г. [35] в Румынии действовал Торговый кодекс [9], т.е. для системы частного права Румынии был характерен дуализм частного права.

Именно по данной причине, хотя румынские научные источники в области частного права вообще и страхового права в частности исследовались и использовались при написании настоящей работы в равной мере с источниками стран СНГ, однако, будучи менее применимыми к частно-правовым страховым отношениям в Республике Молдова, в меньшей степени отражены (цитированы) в тексте настоящей работы.

Один из крупнейших российских цивилистов второй половины XX века, профессор М.И. Брагинский всегда проявлял особый интерес именно к договору как основному механизму гражданского права. Неслучайно его совместный труд с профессором В.В. Витрянским – пятитомник «Договорное право» [65, 66] – является едва ли не крупнейшим исследованием института договора (и отдельных его видов) за всю историю его исследований, начиная с первых работ римских юристов и до наших дней.

В 90-е годы XX века профессор М.И. Брагинский заинтересовался страховыми правоотношениями, что не в последнюю очередь связано с триумфальным приходом в них договора. В 1998 г. он опубликовал работу «Договор имущественного страхования» [63], а в 2000 г. увидела свет его монография «Договор страхования» [64]. Кроме того, не меньшего внимания заслуживает и глава, посвященная договору страхования в томе 3 «Договорного права» [66], которая по объему и глубине исследования не уступает большинству самостоятельных научно-правовых работ, посвященных страхованию.

Как уже упоминалось ранее, М.И. Брагинский был приверженцем теории страхового договора, однако при этом он воздержался от определения единого понятия этого договора. В своих исследованиях он придерживался концепции ученых, утверждавших, что одним определением невозможно одновременно охватить все признаки двух разновидностей договоров страхования (страхования имущественного и личного). По данному поводу сам

профессор цитировал составителей проекта Гражданского уложения России, которые отмечая, что представлялось бы правильным с теоретической точки зрения в начале статей о договоре страхования поставить его единое общее определение, тем не менее от такого общего определения воздержались, поскольку убедились, что страхованию имущества и страхованию лиц должны быть посвящены отдельные определения [64, с. 71-74].

При этом нельзя не обратить внимание на тот факт, что именно взгляды профессора М.И. Брагинского, который являлся одним из составителей действующего ГК РФ, были одним из решающих факторов, которые привели к тому, что в отличие от ГК РМ, ГК РФ отказался от единого определения договора страхования, давая два различных определения для договора имущественного и договора личного страхования [82, ст. 929, 934].

Другим ярким представителем современной правовой науки является профессор Ю.Б. Фогельсон. Его перу принадлежат десятки научных статей и других исследований в области страхового права, которые он обобщил в своих крупных научных работах, посвященных страхованию: «Введение в страховое право. Просто о сложном» (2001 г.) [236], «Комментарий к страховому законодательству» (2001 г.) [238] и «Страховое право: теоретические основы и практика применения» (2010 г.) [239].

Говоря о правовых взглядах Ю.Б. Фогельсона, следует отметить, что он, как и М.И. Брагинский, является сторонником теории страхового договора. Именно «Договор страхования в российском гражданском праве» был выбран им в качестве темы диссертации на соискание ученой степени доктора наук [237].

Вместе с тем, как и М.И. Брагинский (хотя и по другим причинам), Ю.Б. Фогельсон отказался от единого доктринального определения договора страхования. Также, как в свое время В.И. Серебровский [208, с. 333], Ю.Б. Фогельсон раскрывает понятие договора страхования через следующие четыре признака, характеризующие страхование как самостоятельную гражданско-правовую сделку: 1) защита интереса, имеющегося у одного из участников отношений, которая осуществляется путем уплаты денежной суммы; 2) события, на случай наступления которых предоставляется защита, обладают признаками случайности и вероятности наступления; 3) платность услуги по предоставлению защиты; 4) наличие специально формируемых денежных фондов, за счет средств которых в основном и обеспечивается защита [237, с. 70].

Более последовательным в отстаивании позиций теории страхового договора можно считать А.И. Худякова, который в своей работе «Страховое право», не ограничиваясь раскрытием основных признаков страхового правоотношения, дал определение договору страхования, полагая, что договор страхования представляет собой соглашение, в

соответствии с которым одна сторона (страховщик) обязуется за установленную плату (страховая премия) предоставить страховую защиту другой стороне (страхователь) или предусмотренному договором третьему лицу (застрахованный) [240, с. 546].

Несколько сложнее определить правовые взгляды и приверженность к какой-либо из теорий профессора В.Ю. Абрамова. Автор более сотни научных работ в области страхования, он в большинстве своих работ уделяет значительное внимание обзору существующих научных точек зрения на исследуемую проблему, стремится выделить положительные черты и недостатки каждой из теорий и, в результате их сравнительного анализа, сформировать окончательную, объединяющую достижения каждого из исследователей точку зрения. Особенно ярко это проявилось в диссертационном исследовании на соискание ученой степени доктора наук «Проблемы правового регулирования страховой деятельности в Российской Федерации» (2011 г.) [50], а также в его крупном теоретическом труде «Страхование: теория и практика» (2007 г.) [49].

Вместе с тем, детальное изучение работ В.Ю. Абрамова, все же позволяет говорить о нем как о представителе теории страхового договора. Такой вывод в частности можно вывести из его замечания, что, по его мнению, наиболее полным и в то же время лаконичным, содержащим в себе все признаки, присущие страховому обязательству, является определение, предложенное А. Вицыным (в его работе «Договор морского страхования» [68]). Во всяком случае, данное определение, несмотря на то, что было предложено автором во второй половине XIX в., в полной мере соответствует современному легальному определению договора страхования [49, с. 441].

Кроме того, в последние годы проблемы страхового права начинают привлекать внимание все большего числа цивилистов, которые посвящают им как отдельные статьи, так и более глубокие исследования. Так, с 2000 г. по настоящее время проблемами правового регулирования страховой деятельности занимаются В.С. Белых и И.В. Кривошеев [62, 61], С.В. Дедиков [87, 277], Л.Н. Клоченко [52, 126], С.В. Михайлов [141] и А.К. Шихов [244].

Кроме того, за последние годы по страховому праву в Российской Федерации были защищены диссертации А.Г. Архиповой [57], Е.П. Долгополовой [89], К.Д. Ишо [118], И.А. Митричева [140], Ю.Б. Фогельсона [237], В.Ю. Абрамова [50].

К сожалению, отечественные цивилисты значительно реже обращают свое внимание на проблему страхового права.

Среди отечественных исследователей-правоведов данному вопросу уделяли свое внимание Б. Сосна [223], Г. Кибак, А. Бэйешу, А. Ротарь и О. Ефрим [4, 5], Т. Мишина [124,

142]. Заслуживают внимания также и работы Н. Кодряну [128], А. Иксарь [116], Ю. Михалаке [40, 41, 44] и О. Чобану [6]. Вместе с тем, все указанные исследования представляют собой либо научные статьи, посвященные лишь отдельным аспектам страхования, либо главы в учебниках, которые преследуют скорее образовательную, нежели исследовательскую цель.

Наконец, вопросы транспортного страхования затрагивались и в диссертационных исследованиях Нины Гарштя «Правовой режим автотранспортной деятельности в Республике Молдова» (Garștea N. «Regimul juridic al activității de transport auto în Republica Moldova», 2015 год) [24] и Юрия Михалаке «Гражданская ответственность перевозчика за ущерб, причиненный при воздушной перевозке» (Mihalache Iu. «Răspunderea juridică civilă a cărăușului pentru prejudiciu în cazul transportului aerian» 2010 год) [42], а также основанной на данном диссертационном исследовании монографии «Гражданская ответственность за ущерб, причиненный при воздушной перевозке» («Răspunderea juridică civilă pentru prejudiciu în cazul transportului aerian») [43]. Однако объектом данных исследований являлись (как следует даже из самих наименований) вопросы несколько иные, нежели автострахование или страхование вообще, и как следствие, данные правоотношения, лишь вскользь затрагивая сферу научных интересов авторов, рассматривались в диссертационных работах только косвенно.

Таким образом, на момент написания настоящей работы в научно-правовом исследовании проблем страхового права в Республике Молдова наблюдается ощутимая нехватка крупных теоретико-правовых исследований, посвященных вопросам автострахования. Одной из главных причин этого являются те фактические проблемы, которые возникают в самом процессе научного исследования автострахования.

Первой из них является тот факт, что автострахование, равно как и страхование вообще, не являются исключительно или преимущественно правовыми институтами. Страхование – **это и правовая, и экономическая категория**, которая, таким образом, существует на стыке этих наук.

В чем же собственно проблема, трудность сложившейся ситуации для научного исследования? Проблема состоит в том, что ни исследователь-правовед, ни исследователь-экономист не смогут в силу недостатка специальных знаний в другой области охватить всю проблематику страхования или хотя бы автострахования в целом, будучи вынуждены ограничиваться лишь исследованием той его части, которая охватывается соответствующей наукой. Более того, даже если, объединившись, они и смогут создать всеобъемлющий труд, то его, без сомнения, огромная научная ценность на практике будет значительно снижаться

уже в силу того, что читающие его, как правило, будут обладать необходимыми для его полноценного понимания специальными знаниями лишь в одной из областей.

Тем не менее, даже оставаясь в правовой сфере исследуемого вопроса нельзя игнорировать научные исследования и достижения представителей экономико-страховой науки, которые также послужили эмпирической основой для настоящего исследования.

Вторая проблема является особенно характерной непосредственно для *автострахования* и состоит в **слабой научно-правовой разработанности** данной проблематики. Так, если в сфере правового исследования страхования можно назвать десятков-полтора по-настоящему «громких» имен и отметить примерно столько же крупных теоретических работ, то в сфере автострахования ситуация обстоит значительно хуже.

Так, в национальной правовой доктрине можно отметить лишь отдельные научные статьи, посвященные некоторым вопросам исследуемой проблемы. Вместе с тем, большинство подобных статей носит скорее обзорный, нежели исследовательский характер, и даже совместно они не могут заменить собой полноценного научного исследования.

Тем не менее, представляется не только необходимым, но и возможным (в т.ч. ввиду их небольшого количества) изложить в настоящей работе краткий обзор отечественных правовых исследований в области автострахования.

Одним из первых правовых исследований в области автострахования в нашей стране была опубликованная в 2002 г. статья О. Чобану «Договор обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный в результате автотранспортных происшествий» («Contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse în urma accidentelor auto») [6]. Следует отметить, что указанная работа писалась О. Чобану еще до вступления в силу нового Закона о страховании [109] и Закона об ОСАГО [112] (2007 год). Именно это объясняет использование в названии работы вместо привычной нам сегодня синтагмы «ущерб, причиненный автотранспортными средствами» – синтагмы «ущерб, причиненный в результате автотранспортных происшествий», поскольку именно подобная формулировка использовалась в ст. 37 Закона о страховании 1993 г. [108]. Вместе с тем, поскольку данная статья носит в большей степени обзорный характер, лишь кратко освещая (или даже, скорее, очерчивая) признаки договора, его форму и порядок заключения, оплату страховых взносов и выплату страхового возмещения без детального исследования данных вопросов и даже без ссылок на соответствующие правовые нормы, изменение действующего законодательства в области страхования фактически не повлияло на актуальность работы.

Как следствие, статья О. Чобану и сегодня может использоваться в качестве первого ознакомительного шага в правовом исследовании ОСАГО.

В октябре 2007 г. увидела свет статья доктора права Б.И. Сосны «О некоторых вопросах страхования в Республике Молдова» [223]. Несмотря на то, что исследование осуществлялось в отношении отдельных вопросов из различных областей страхования, значительная часть работы посвящена особенностям ОСАГО. При этом следует отметить, что на момент опубликования статья отличалась максимальной актуальностью, поскольку была представлена читателю спустя всего лишь месяц с момента вступления в силу нового Закона об ОСАГО (9 сентября 2007 г.). В своей работе Б.И. Сосна уделил значительное внимание именно разъяснению порядка применения страхового законодательства с учетом вступления в силу нового закона и основным изменениям, связанным с этим. Кроме того, в работе было проведено теоретическое исследование (подкрепленное практическими примерами) института регресса в обязательном страховании автогражданской ответственности.

Наконец, заслуживает внимания и опубликованная в 2011 г. статья Ю. Михалаке «Отдельные вопросы судебной практики относительно обязательного и добровольного страхования автотранспортных средств» («Aspecte ale practicii judiciare cu privire la asigurarea obligatorie și facultativă din transportul auto») [40]. В своей статье Ю. Михалаке проводит исследование отдельных вопросов автострахования, имеющих наибольшее практическое значение, иначе говоря наиболее часто порождающих споры между сторонами договора и, соответственно, наиболее часто рассматриваемых судебными инстанциями. К таким вопросам Ю. Михалаке отнес объект страхования и страховые риски, форму договора и порядок его заключения, порядок определения и выплаты страхового возмещения. Особое внимание уделил исследователь вопросам регресса и суброгации. При этом практическая направленность исследования обусловила активное использование конкретных примеров судебной практики для иллюстрации той или иной позиции, отстаиваемой ученым.

Кроме того, нельзя не обратить внимание, что исследование проводилось Ю. Михалаке почти за два года до принятия Постановления Пленума ВСП о применении судебными инстанциями законодательства об обязательном и добровольном (факультативном) страховании автомобильного транспорта № 11 от 16.12.2013 г. (далее – «Постановление Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013 г.») [194], и фактически было одним из первых исследований института страхования авто-КАСКО в нашей Республике.

Как следствие, настоящее исследование имело значение и для формирования

судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из страхования авто-КАСКО, т.к. ее промежуточные результаты, посвященные отдельным элементам исследования публиковались в виде научных статей в национальных и международных правовых изданиях [212-222].

Ненамного лучше обстоит научная ситуация и в Российской Федерации.

Так, впервые, крупные исследования автострахования стали проводиться на ее территории лишь в 2000–2010-е годы. Однако и они представлены всего лишь несколькими работами, а большинство из этих исследований носит экономический, а не правовой характер, хотя это и не исключает их научной ценности и для исследователя-правоведа.

Так, заслуживают внимания труды В.А. Шевчук и Плешкова А.П., посвященные проблемам формирования теоретико-методологической базы ОСАГО и фактически заложившие его теоретический фундамент в России (например, «Автотранспортное страхование. (От истоков до современности)» [159]) и учебное пособие П.Н. Васина «Страхование транспорта (КАСКО) и автогражданской ответственности (ОСАГО)» [67].

Кроме того, нельзя не отметить и ряд диссертационных исследований на соискание степени кандидата экономических наук, проведенных в последнее десятилетие: И.О. Алимова «Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (2005 г.) [55], А.А. Климов «Страхование личного автотранспорта в Российской Федерации» (2005 г.) [125], Л.Д. Бакланова «Обязательное страхование автогражданской ответственности в условиях его развития в России Специальность» (2006 г.) [58], И.Ю. Матвеева «Современные тенденции обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: опыт ЕС и России» (2008 г.) [139], А.В. Козлов «Влияние автострахования на эффективность деятельности страховой компании» (2011 г.) [129].

Среди крупных **правовых** исследований, посвященных непосредственно автострахованию, можно отметить лишь главу, посвященную автострахованию, в монографии О.В. Кузнецовой «Добровольное страхование: практическое пособие» [136].

Вместе с тем, свидетельством того, что данная тематика, все же начинает будоражить умы цивилистов, может служить тот факт, что за последнее десятилетие в Российской Федерации было защищено несколько диссертаций на соискание ученой степени кандидата юридических наук, посвященных именно вопросам автострахования. Среди них можно отметить работы О.А. Посох «Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (2005 г.) [161], Н.М. Копылковой «Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности

владельцев транспортных средств» (2006 г.) [134], К.Д. Ишо «Правовые проблемы применения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации» (2008 г.) [118], С.Е. Герштейн «Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения» (2015 г.) [71].

Среди правовых исследований в данной области, проведенных на территории Румынии можно отметить диссертационную работу Дойны Кэлин (Преоту) «Иски о возмещении ущерба к страховщикам гражданской ответственности» (Călin (Preotu) Doina „Acțiunea în despăgubiri contra asigurătorului de răspundere civilă”) (2014 г.) [3].

В то же время, все указанные работы посвящены именно вопросам обязательного страхования автогражданской ответственности и фактически не затрагивают наименее изученной и наименее регулируемой отрасли автострахования – *добровольного имущественного страхования автотранспортных средств*.

Фактически правовое исследование добровольного имущественного страхования автотранспортных средств заинтересовало лишь П.Н. Гущина, защитившего в 2012 г. диссертацию на соискание ученой степени кандидата юридических наук «Гражданско-правовая защита страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств» [86]. При этом теоретическая и практическая значимость данного исследования определяется тем, что в ней, с одной стороны, обоснован именно гражданско-правовой подход к проблеме совершенствования защиты страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств, а с другой стороны, отчетливо выражен прикладной характер предложенных П.Н. Гущиным рекомендаций.

1.3. Идентификация и общая характеристика международных и национальных нормативно-правовых источников в области автострахования

В предыдущем параграфе были отмечены две основные проблемы в научно-теоретическом исследовании автострахования. Однако кроме них существует и третья проблема – это ранее отмеченная во Введении *проблема недостаточного правового регулирования автострахования и, в особенности, добровольного автострахования*.

Причем, данная проблема является актуальной не только для Республики Молдова, но и для зарубежных государств, и для международного правового регулирования.

Именно на международном уровне и было осуществлено первое в истории правовое регулирование автострахования: 25.01.1949 г. Подкомитет по автомобильному транспорту

Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций принял Рекомендацию № 5 [249], которая была направлена правительствам-участникам в качестве предложения страховщикам автогражданской ответственности заключить соглашения об унифицированных и целесообразных условиях с тем, чтобы автомобилисты при въезде в другие страны, где страхование от вышеупомянутых рисков является обязательным, имели необходимое страховое покрытие [246, ч. (1) Преамбулы].

А уже в ноябре 1951 г. на основании данной Рекомендации представители страховщиков из европейских государств заложили основу взаимоотношений, утвердив текст Типового Соглашения между Бюро [248].

Таким образом, в Европе была создана система, известная как «система Зеленой Карты», – т.е. система трансграничного страхования автогражданской ответственности в соответствии с критериями, требуемыми в стране въезда, и гарантирующего в случаях аварий компенсации пострадавшим в соответствии с национальным законодательством и нормативными актами данной страны [246, ч. (4) Преамбулы].

В дальнейшем, для еще большего упрощения прохождения международных транспортных потоков Советом ЕЭС 24 апреля 1972 г. была утверждена Директива № 72/166/СЕЕ о сближении законодательств государств-членов касательно страхования гражданской ответственности владельцев автомобилей и обязанности страховать такую ответственность. Фактически данная Директива, хотя и определяла ряд таких основных понятий как *«автотранспортное средство»*, *«потерпевшая сторона»*, *«национальное бюро страховщиков»*, *«Зеленая карта»*, однако была направлена, еще не столько на регулирование основ системы обязательного страхования автогражданской ответственности в пределах Европейских сообществ, сколько на создание законодательной базы для применения на данной территории норм и правил системы «Зеленой карты» без необходимости заключения Соглашения между Национальными Бюро стран-участниц и даже без оформления собственно «Зеленой карты» [14, ст. 1]. Кроме того, именно данной Директивой впервые на законодательном уровне был закреплён и *обязательный характер страхования автоответственности* [14, ст. 3].

30.12.1983 г. Советом ЕЭС была принята Вторая Директива о сближении законодательств государств-членов касательно страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 84/5/СЕЕ [15]. Главным ее достижением стало введение *нормативно-установленных минимальных пределов ответственности страховщика*, которые должны были составлять для государств-

участников не менее 350 тыс. ЭКЮ на одного человека в случае причинения вреда здоровью и не менее 100 тыс. ЭКЮ в случае материального ущерба [15, ст. 1].

Присоединение к ЕЭС новых государств-участников привело к объективной необходимости внесения ряда изменений в систему автострахования, в результате чего 14.05.1990 г. была принята Третья Директива Совета ЕЭС о сближении законодательств государств-членов касательно страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 90/232/СЕЕ [16]. Наряду с техническими вопросами, связанными с имплементацией системы европейского автострахования в новых государствах-участниках, Третья Директива содержала и новационное правило о *единовременной уплате страховой премии* при заключении договора ОСАГО [16, ст. 2].

В то же время, параллельно с развитием системы ОСАГО в рамках ЕЭС, продолжалось и развитие системы Зеленой карты, к которой присоединялись Бюро других европейских государств, в результате чего возникла необходимость собрать все заключенные двусторонние соглашения в единый документ. Такой документ под названием «Многостороннее соглашение о гарантиях», был подписан 15 марта 1991 г. и несколько раз пересматривался Советом Бюро – на сегодняшний день действует версия, утвержденная 29 мая 2008 г. на Генеральной Ассамблее в Лиссабоне [245].

С течением времени возникла необходимость более детального регламентирования системы ОСАГО как в рамках Европейских сообществ, так и на общеевропейском уровне.

На уровне ЕС, такое регламентирование было осуществлено путем принятия 16.05.2000 г. Советом ЕС совместно с Европейским Парламентом Директивы № 2000/26/СЕ о сближении законодательств государств-членов касательно страхования автогражданской ответственности и о внесении изменений в Директивы Совета № 73/239/СЕЕ и № 88/357/СЕЕ [17]. Данная Директива хотя и продолжала основываться на принципах системы «Зеленой карты», однако ввела в систему обязательного автострахования ЕС ряд новых, независимых понятий и институтов, таких как: *право потерпевшего на «прямой иск» к страховщику; представитель страховщика, уполномоченный разрешать заявления о выплате возмещения; орган по информированию и орган по возмещению, а также порядок деятельности этих органов (в т.ч. числе процедуру подачи и рассмотрения заявлений о возмещении и порядок его выплаты)* [17, ст. 2-6]. Как следствие, именно данная Директива заложила основы современной европейской системы страхования автогражданской ответственности. Более того, впервые ею было прямо предусмотрено не просто «обеспечение государствами-участниками мер по соответствию положениям Директивы», как это было ранее [14, ст. 8; 15, ст. 5; 16, ст. 6], но *имплементация («перенос») положений*

Директивы во внутреннее право государств-участников посредством принятия специальных законодательных и административных актов [17, ст. 10].

В то же время, параллельно с развитием системы автострахования в ЕС, в Европе происходило и развитие системы «Зеленой карты». 30.05.2002 г. в городе Ретумно (о. Крит) Советом Бюро на Генеральной Ассамблее был принят Внутренний регламент [246] (далее – «Внутренний Регламент»), представляющий собой единый кодифицированный документ, устанавливающий основы системы «Зеленой карты» и регулирующий не только отношения между бюро, но и сами автостраховые правоотношения, возникающие между их участниками (страхователем, страховщиком и потерпевшим). При этом нельзя не отметить, что по своему содержанию Внутренний регламент сближается с Директивой № 2000/26/СЕ, устанавливая в системе «Зеленой карты» нормы и принципы, схожие с вышеперечисленными нововведениями Директивы (например, ст. 2-6 Директивы № 2000/26/СЕ в сравнении со ст. 2-6 Внутреннего регламента).

Вместе с тем, вскоре становится очевидно, что практическое применение Внутреннего регламента сталкивается с рядом различных проблем, вызванных, в первую очередь, различным пониманием и толкованием его положений Бюро и страховщиками разных государств. Как следствие, был разработан проект так называемого «Пояснительного меморандума», представляющего собой по сути комментарий к Внутреннему регламенту, Текст Меморандума был официально одобрен Советом Бюро на Генеральной Ассамблее в Лионе в 2003 году [247]. При этом ни Внутренний регламент, ни Пояснительный меморандум не являются статичными документами и в полной мере соответствуют актуальным требованиям европейского автострахования: так, принятые в 2002/2003 г. они были пересмотрены 29.05.2008 на Генеральной Ассамблее в Лиссабоне, 23.05.2013 – на Генеральной Ассамблее в Стамбуле и, наконец, 02.06.2016 г. – на Генеральной Ассамблее в Таллине. На сегодняшний день действующая на основании Внутреннего регламента система «Зеленой карты» объединяет 42 европейских государства (в том числе и Республику Молдова), а также Азербайджан, Израиль, Иран, Марокко и Тунис [224].

Одновременно с этим продолжала развиваться и система обязательного автострахования в Европейском Союзе. Вначале, это проявилось в виде внесения очередных изменений в действующие Директивы [18]. Данные изменения, касались в большей степени порядка применения системы автострахования и положений Директив государствами-членами, чем самих автостраховых правоотношений, однако в т.ч. ими был увеличен *минимальные пределы ответственности страховщика* до 1-го миллиона евро на человека в случае причинения вреда здоровью (но не более 5 миллионов независимо от

количества потерпевших) и 1-го миллиона евро в случае материального ущерба [18, ст. 2].

А спустя еще несколько лет система регулирования ОСАГО на территории ЕС была реформирована посредством принятия 16.09.2009 г. Европейским Парламентом и Советом единого кодифицированного акта нормативного характера – Директивы № 2009/103/СЕ о страховании автогражданской ответственности и контроле обязательства по страхованию данной ответственности [19], заменившей вышеназванные пять Директив в области автострахования. Именно директива № 2009/103/СЕ на сегодняшний день является основным документом, регулирующим систему автострахования на территории ЕС. В то же время, данная Директива представляет собой реформирование именно системы регулирования автострахования, но никак не самой системы ОСАГО, поскольку представляет собой не самостоятельный новый документ, а результат синтеза и кодификации положений Директив, действовавших до ее принятия [см. 19, Приложение II].

Что касается нормативного регулирования автострахования на территории Республики Молдова, то впервые оно было осуществлено 15.09.1994 г., когда вступил в силу Закон о страховании № 1508-XII от 15.06.1993 г., который содержал Главу IV «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств», устанавливающую основы ОСАГО на территории Республики Молдова, в т.ч. его обязательный характер, объект и субъектов страхования, виды ущерба, подлежащего возмещению и его размеры, порядок и сроки уплаты страховой премии и т.д. [108].

А уже 28.12.1994 г. Правительством Республики Молдова было принято Постановление об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и городского электрического транспорта № 956 [196], которым помимо размера страховых взносов и единой формы страхового сертификата, также создавался и Фонд помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий, а также специализированный орган в области автострахования – Национальное агентство страховщиков гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и городского электрического транспорта «ARCA» [196, п. 3, Приложения № 1 и 2].

С вступлением в силу 12.06.2003 г. Гражданского кодекса, включающего отдельную Главу «Страхование», была заложена принципиально новая основа страховых отношений на территории Республики Молдова.

Как следствие, 21.12.2006 г. Парламентом был принят новый Закон о страховании № 407, который вступил в силу 06.04.2007 г. [109]. Вместе с тем, хотя данный Закон и устанавливал новые общие принципы в регулирования страховых правоотношений, он, однако, не осуществлял специального регулирования отношений по ОСАГО (за

исключением общих условий о договорах гражданской ответственности [109, ст. 16]) и в этой части продолжал действовать Закон о страховании 1993 г. [109, ч. (1) ст. 58].

Специальный закон, посвященный непосредственно ОСАГО, а именно Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 414-XVI был принят Парламентом уже на следующий день – 22.12.2006 г. [112], что ознаменовало очередной этап в развитии национального законодательства в области автострахования. Именно данный закон, вступивший в силу 09.09.2007 г. и являющийся первым специализированным законодательным актом в области автострахования, регулирует отношения по ОСАГО в РМ и на сегодняшний день (хотя, в связи с существенными изменениями, внесенными 29.12.2015 г., он и был перепубликован в новой редакции в Официальном мониторе Республики Молдова от 26.02.2016 г.). При этом данным законом не только провозглашаются основные принципы, на которых основывается система ОСАГО в РМ, но, и предусматриваются все нормативно-установленные правила в отношении данного вида страховых правоотношений.

Кроме того, в нашей Республике действует и ряд подзаконных нормативных актов в области ОСАГО, принятых как Правительством, так и специализированным органом по регулированию страхового рынка – Национальной комиссией по финансовому рынку [103, ст. 4, 6, 8], среди которых, можно выделить следующие:

1) Постановление Правительства об утверждении Методологии расчета базовой страховой премии и корректирующих коэффициентов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный транспортными средствами № 318 от 17.03.2008 г. [197];

2) Постановления НКФР о страховых премиях обязательной автогражданской ответственности № 26/10 от 13.06.2013 и № 57/13 от 28.12.2018 [186, 187];

3) Постановление НКФР об утверждении Положения о применении системы „bonus-malus” при обязательном страховании автогражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 22/3 от 29.04.2015 г. [189];

4) Постановление НКФР об электронной обработке документов по обязательному страхованию автогражданской ответственности № 50/8 от 30.11.2012 г. [192];

5) Постановление НКФР об утверждении формы и содержания заявлений о страховании, страховых договоров и страховых полисов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 20/5 от 16.05.2008 г. [191];

6) Постановление НКФР об утверждении Положения о требованиях к содержанию

условий страхования по добровольным классам страхования № 55/6 от 08.11.2007 [190];

7) Постановление НКФР об утверждении Положения о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам № 13/1 от 03.04.2008 г. [188], – которое хотя и потеряло практическую значимость в связи с изменениями внесенными в Закон об ОСАГО в декабре 2015 г. [92], тем не менее, играло ключевое значение в процессе определения размера страхового возмещения в период 2008-2016 г.г.

Вместе с тем, если система ОСАГО получила достаточно детальное правовое регулирование как на международном, так и национальном уровне, то отношения по добровольному автострахованию не было уделено внимание ни национальным законодателем, ни международным сообществом. Так, фактически как на международном, так и на национальном уровне **полностью отсутствует** какое-либо специальное правовое регулирование данного вида страховых правоотношений, в результате чего происходит их полное саморегулирование сторонами на договорной основе.

Вместе с тем, как уже неоднократно отмечалось ранее, договор страхования авто-КАСКО представляет собой договор со стандартными условиями, т.е. страховщик использует собственный, разработанный им самим проект, в который лишь включает данные о страхователе и страхуемом автотранспортном средстве, размер страховой премии и страховой суммы, а также согласованные срок и территорию действия договора. При этом единственным правовым ограничителем для страховщика могут служить лишь общие нормы о договорах добровольного имущественного страхования установленные Гражданским кодексом, Законом о страховании, а также Положением НКФР о требованиях к содержанию условий страхования по добровольным классам страхования.

1.4. Формулирование проблемы исследования, идентификация цели и определение задач исследования

Проблема настоящего исследования состоит *в определении и научном обосновании* общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, что *создает теоретическую базу* для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет *имплементации* в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

Данная проблема является актуальной для отечественной правовой науки, т.к. теоретико-правовые исследования страхования осуществляются значительно реже, чем исследования в других областях гражданского права, а научно-правовое исследование

автострахования, и в особенности добровольного имущественного автострахования авто-КАСКО находится в настоящее время лишь на этапе зарождения.

Проблема исследования может быть разрешена за счет:

- комплексного научного-правового анализа теоретических и нормативных источников в области страхования вообще и автострахования в частности, в т.ч. сравнительно-правового анализа национальной (действующей и модернизированной), зарубежной и международной системы правового регулирования отношений по автострахованию, а также страховой и судебной практики;

- выявлении общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО за счет сравнительно-правового исследования данных правовых институтов и их на основе современного законодательства;

- формулирования ряда конкретных выводов и предложений по совершенствованию системы правового регулирования автострахования в Республике Молдова, в первую очередь, за счет имплементации в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

Таким образом, **цель исследования** состоит в проведении теоретико-правового исследования институтов страхования авто-КАСКО и ОСАГО, характеристики их специфики на базе современного законодательства **и внесении предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования в Республике Молдова** и по толкованию соответствующих норм.

Достижение поставленной цели может быть осуществлено за счет разрешения в ходе настоящего исследования следующих конкретных **задач**:

1. *Анализ национальной и зарубежной доктрины, нормативных источников и правоприменительной практики в области страхования.* Для выполнения данной задачи, в первую очередь, был определен общий круг национальных и зарубежных (международных) теоретико-правовых и нормативно-правовых источников в области страхования вообще, и автострахования в частности была дана их общая характеристика и определена практика их определения страховыми компаниями и судами. После чего, на основании детального (в т.ч. сравнительно-правового) анализа данного круга источников будет осуществлено уже непосредственное исследование договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО.

2. *Сравнительно-правовой анализ особенностей содержания современного правового института автострахования по отношению к другим видам страхования.* Для выполнения данной задачи будет проведен теоретико-правовой анализ сущности

автострахования, что позволит выявить и определить те существенные признаки и черты, которые отличают автострахование от других видов страхования и позволяют говорить о нем как об отдельном институте, требующем самостоятельного правового регулирования.

3. *Раскрытие сущности и правовой природы договора добровольного имущественного автострахования КАСКО.* В связи с тем, что договор страхования авто-КАСКО не имеет самостоятельного правового регулирования, данная задача будет выполняться, в первую очередь, за счет правового исследования страховой и судебной практики в области автострахования, а также теоретико-правового анализа сущности данного договора как гражданско-правового договора вообще и как договора страхования имущества в частности.

4. *Сравнительно-правовой анализ правовой цели, признаков и элементов договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО.* Для разрешения данной задачи будет проведен сравнительно-правовой анализ нормативных и теоретико-правовых источников в отношении договора ОСАГО и страховой и судебной практики в области имущественного автострахования. В результате могут быть установлены общие черты и специфика каждого из автостраховых договоров.

5. *Исследование субъектов автострахования, особенностей страхового риска и страхового случая, правил и порядка расчета страховой премии и страхового возмещения в автостраховых договорах.* При разрешении данной задачи, во-первых, будут исследованы концептуальные изменения в национальном законодательстве в отношении правового статуса субъектов автостраховых договоров. Во-вторых, разрешение данной задачи напрямую затрагивает именно те особенности института страхования авто-КАСКО, которые являются специфическими по отношению к другим договорам страхования и, на наш взгляд, требуют дополнительного правового регулирования.

6. *Сравнительно-правовой анализ существенных и специфических условий автостраховых договоров, их формы и порядка их заключения.* Разрешение данной задачи предполагает исследование в большей степени страховой практики, нежели правовой теории, а именно проектов договоров и Условий страхования крупнейших страховых компаний, а также судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из заключения и исполнения (неисполнения) автостраховых договоров.

7. *Определение процедуры исполнения автостраховых договоров до и после наступления страхового случая, выявление проблем, возникающих при исполнении этих договоров и разработка способов их решения.* Выполнение данной задачи позволяет определить те составные части автострахового правоотношения, которые наиболее

нуждаются в совершенствовании правового регулирования, т.к. именно их практическая реализации связана с наибольшим количеством проблем и споров.

8. *Определение возможности применения по аналогии/имплементации правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, к договору страхования авто-КАСКО.* Разрешение данной задачи может быть достигнуто за счет использования результатов разрешения 5-й, 6-й и 7-й задач и определения на основании полученных результатов тех правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, которые могут быть применены по аналогии или, по обстоятельствам, имплементированы для регулирования правоотношений по добровольному имущественному автострахованию.

8. *Формулирование теоретически обоснованных и практически применимых предложений по совершенствованию национального законодательства, регулирующего автострахование.* Разрешение данной задачи является финальным результатом всего исследования и может быть достигнуто за счет использования результатов разрешения всех вышеназванных задач и синтеза на их основании ряда предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования (и, в первую очередь, добровольного имущественного автострахования) или, по обстоятельствам, страхования в целом, что позволяет сформулировать конкретные предложения по изменению действующего законодательства.

1.5. Выводы к первой главе

Подводя итог настоящей главе, можно заключить, что, хотя история правовых исследований института страхования насчитывает уже более полутора веков, научное наследие, оставленное нам в данной области учеными-правоведами, представляется достаточно «бедным» по сравнению с другими областями гражданского права. Не в последнюю очередь это обусловлено тем фактом, что на протяжении более чем 70-ти лет на территории нашей страны существовала государственная монополия на страхование. С одной стороны, это ослабляло к нему интерес ученых-цивилистов, поскольку выводило страхование из гражданско-правовой отрасли, а с другой стороны, лишило должной актуальности те отдельные крупные исследования, которые все же проводились в данной области в советский период. Так, например, книга К.А. Граве и Л.А. Лунца «Страхование» (1960 г.) [72] явилась итогом исследований за *тридцатилетний* период, однако поскольку отправной точкой всех рассуждений в ней являлась государственная монополия на страхование, для сегодняшнего коммерческого и конкурентного страхования данное исследование представляет, главным образом, лишь научный интерес.

Особенно ярко проблема отсутствия теоретической разработанности предстает применительно к автострахованию, научно-правовое исследование которого находится в настоящее время лишь на этапе зарождения. Возможно, данный факт обусловлен еще и тем, что и сам законодатель не уделил данному правовому институту должного внимания, осуществляя нормативное регулирование ОСАГО, но, практически, игнорируя добровольное имущественное страхование автотранспортных средств.

Так, научно-правовая картина автострахования (и в особенности страхования авто-КАСКО) представлена лишь отдельными статьями по близкой проблематике, которые носят скорее обзорный характер и никак не могут компенсировать ни отсутствие нормативной базы, ни отсутствие крупных научно-правовых исследований.

Сложившаяся ситуация представляется неблагоприятной, т.к. владение автотранспортным средством и его эксплуатация связаны с большими рисками, чем владение другим имуществом, а сами риски в меньшей степени поддаются снижению. В то же время, отсутствие детального нормативного регулирования и сложность института страхования авто-КАСКО для потребителя, не являющегося специалистом в области права или страхования, ставят его в заведомо уязвимое положение.

Таким образом, сравнительный анализ научных и нормативно-правовых источников в области страхования вообще и автострахования в частности в полной мере подтвердил отмеченную во Введении недостаточную правовую исследованность и нормативную урегулированность института автострахования в целом, и в особенности, правоотношений по добровольному имущественному автострахованию.

Как следствие, **проблема настоящего исследования** состоит в *определении и научном обосновании* общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, что *создает теоретическую базу* для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет *имплементации* в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

Цель же исследования состоит в проведении теоретико-правового исследования институтов страхования авто-КАСКО и ОСАГО, характеристики их специфики на базе современного законодательства **и внесении предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования в Республике Молдова** и по толкованию соответствующих норм.

2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОСТРАХОВЫХ ДОГОВОРОВ

2.1. Общие предпосылки сравнительно-правового анализа договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО

Прежде, чем приступить непосредственно к сравнительно-правовому анализу исследуемых договоров, представляется целесообразным определить, **почему подобный анализ вообще является возможным.**

Ранее в настоящей работе уже неоднократно указывалось на сходство, на близкий, «родственный» характер исследуемых правовых институтов, равно как и упоминалось об их принципиальном различии.

Теперь же настал момент более подробно исследовать как первое, так и второе.

Что касается сходства, близости исследуемых институтов, то из самого наименования с очевидностью вытекают те три основных элемента, которые и роднят их:

- во-первых, оба исследуемых правовых института являются договорами;
- во-вторых, они являются не просто договорами, но договорами страхования;
- в-третьих, в обоих случаях риски связаны с *автотранспортным средством*.

В соответствии со ст. 5 Кодекса автомобильного транспорта Республики Молдова, принятого Законом № 150 от 17.07.2014, под **автотранспортным средством** понимается самоходное дорожное транспортное средство на колесной, гусеничной или скользящей подвеске, предназначенное для автотранспортной перевозки пассажиров или грузов либо для производства работ [127].

Почти аналогичное понятие дано и в ст. 2 Закона об ОСАГО, согласно которой, **автотранспортное средство** – *самодвижущаяся наземная механическая система, за исключением передвигающейся по рельсовым путям, служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов или выполняющая любые иные работы и услуги, связанные с перевозками: легковой автомобиль, автобус, микроавтобус, троллейбус, грузовой автомобиль (в том числе специализированный), мотоцикл, трактор. Согласно настоящему закону прицепы, полуприцепы и другие их виды, иные самоходные механизмы, допущенные к эксплуатации согласно действующему законодательству или зарегистрированные за рубежом компетентными органами, включаются в категорию автотранспортных средств.*

Следует отметить, что определения «автотранспортного средства», данные в национальном законодательстве полностью соответствуют понятиям, используемым в международной (европейской) практике.

Так, в соответствии с положениями ст. 2 Внутреннего Регламента, а также ч. 1 ст. 1 Совместной Директивы Европейского Парламента и Совета № 2009/103/СЕ, *«автотранспортное средство»* означает любое (нерельсовое) средство транспорта, снабжённое двигателем, предназначенное для передвижения по суше (земле), и приводимое в движение при помощи механической энергии, а также любой прицеп, сцепленный или нет.

Как можно заметить, законодательство предъявляет следующие критерии определения автотранспортного средства: а) механическая система; б) служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов; в) самодвижущаяся; г) наземная; д) передвигающаяся по безрельсовым путям.

Очевидно, что первые два критерия служат для определения транспортного средства, тогда как третий критерий предопределяет обязательное наличие мотора.

Иначе говоря, под **автотранспортным средством** понимается *наземное моторное транспортное средство, за исключением передвигающихся по рельсовым путям*, и именно для страхования рисков, связанных с ним и служат оба исследуемых договора.

Различие же между исследуемыми правовыми институтами состоит, во-первых, в *характере* того связанного с автотранспортным средством риска, который и является объектом страхования, а, во-вторых, в *форме государственного регулирования* соответствующих правоотношений.

Одним из фундаментальных правил в страховании, по словам Удря Н.М., является существование *интереса*, который оправдывает страхование имущества, лица или ответственности [48, с. 37]. А В.И. Серебровский уточнял, что именно **в зависимости от интереса, который страхуется**, страхование подразделяется на виды. Прежде всего, выделяются два крупных вида страхования *имущественное и личное* [208, с. 478-479].

Они принципиально различаются по двум признакам:

- **во-первых**, как следует из названия, при имущественном страховании страхуемый интерес должен быть связан с определенным имуществом, а при личном страховании интерес связан не с имуществом, а с личностью застрахованного лица;

- **во-вторых**, при имущественном страховании защита предоставляется на случай причинения такого вреда страхуемому интересу, который может быть оценен в деньгах, а при личном страховании для предоставления защиты не требуется, чтобы причиненный вред имел денежную оценку, а нужно лишь, чтобы наступило определенное событие, т.е. *имущественное страхование имеет характер возмещения причиненного вреда, а личное - характер обеспечения* [236].

Однако ГК (как в редакции, действующей на сегодняшний день, так и

модернизированный), осуществляя, по сути, классификацию договоров страхования по тому же признаку, использует несколько отличные термины. Так, в соответствии со ст. 1302 ГКдм, страхование подразделяется на *личное* страхование и страхование *от вреда*. Согласно ст.ст. 1303-1304 ГКдм, по договору **личного страхования** страхуются жизнь и здоровье (в т.ч. психическое) страхователя, в то время, как **страхование от вреда** обеспечивает страхователя от последствий события, могущего нанести ущерб его имуществу. В свою очередь, *страхование от вреда*, согласно ч. (2) ст. 1304 ГКдм, включает **имущественное страхование и страхование гражданской ответственности**.

Данная классификация нашла свое развитие в Законе о страховании, статьи 14-16 которого закрепляют специальные условия договоров страхования *жизни, имущества и гражданской ответственности* соответственно.

Одновременно, в новой редакции Главы «Страхование» законодатель разделил страхование на *общее*, в которое входят *страхование убытков* и *страхование от несчастных случаев*, и *страхование жизни* [80, ст. 1857, 1888, 1889]. В свою очередь, *страхование убытков* включает в себя *страхование имущества, страхование ответственности*, страхование здоровья, страхование кредитов, гарантий и финансовых потерь и другие виды страхования [80, ч. (5) ст. 1858].

Таким образом, различие между исследуемыми договором страхования авто-КАСКО и договором ОСАГО состоит в том, что, в первом случае, страхуются имущественные интересы страхователя в отношении собственного автотранспортного средства, тогда как во втором случае – гражданская ответственность собственника, связанная с использованием автомобиля.

Как следствие, возникает необходимость более подробно исследовать понятия «страхование имущества» и «страхование гражданской ответственности».

Раскрывая понятие имущественного страхования, Ю.Б. Фогельсон отмечает, что *страхование имущества* выделяется из других видов имущественного страхования двумя отличительными признаками. Первое – у того, в чью пользу производится страхование [...] должен существовать основанный на законе, других правовых актах или договоре интерес в сохранении этого имущества. [...] Второе – страхование имущества производится на случай его утраты, недостачи или повреждения, т.е. интерес в отношении имущества, которое страхуется, должен к моменту заключения договора страхования реально иметься у того, чей интерес страхуется, и интерес должен состоять именно в его сохранении [236].

В то же время, *страхование ответственности* – отрасль страхования, где объектом выступает ответственность перед физическими и юридическими лицами, которым может

быть причинен ущерб (вред) вследствие какого-либо действия или бездействия страхователя [56, с. 313]. Объектом страхования здесь выступает ответственность страхователя по закону или в силу договорного обязательства перед третьими лицами за причинение им вреда (имеется в виду вред, причиненный личности или имуществу данных третьих лиц). В силу возникающих страховых правоотношений, страховщик принимает на себя риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда со стороны страхователя (физического или юридического лица) жизни, здоровью или имуществу третьих лиц [242, с. 174].

При этом страховые правоотношения, в которых объектом страхования является *гражданская* ответственность, также обладают своей спецификой, предопределенной особенностями самой *гражданской ответственности*.

ГК в ст. 35 и ст. 184 устанавливает, что физическое лицо и юридическое лицо отвечают по своим обязательствам всем своим имуществом.

Одновременно, ч. (1) ст. 1998 ГК предусматривает, что лицо, которое виновно совершило неправомерные действия по отношению к другому лицу, обязано возместить *имущественный* вред, а в предусмотренных законом случаях – также и моральный вред, причиненные действием или бездействием.

Наконец, в соответствии со ст. 19 ГК, лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненного ему в связи с этим имущественного или неимущественного ущерба. Под имущественным ущербом понимаются расходы, которые ущемленное лицо произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права или законного интереса, уничтожение или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученная прибыль, которую это лицо получило бы, если бы его право или законный интерес не были нарушены (упущенная выгода). Под неимущественным ущербом (моральным вредом) понимаются физические и нравственные страдания, а также ухудшение качества жизни. В случае повреждения здоровья неимущественный ущерб включает также утрату или снижение возможностей человеческого организма (биологический ущерб).

Как следствие, можно сделать вывод, что ГК провозглашает принцип *имущественной ответственности физического и юридического лица*, иначе говоря, **гражданская ответственность носит имущественный характер**.

Данный вывод, полностью подтверждается и позицией ведущих ученых-цивилистов. Так, например, профессор Е.А. Суханов отмечает, что поскольку преобладающую массу отношений, регулируемых гражданским правом, составляют имущественные (или

связанные с ними неимущественные) отношения, гражданско-правовая ответственность, как и большинство других гражданско-правовых мер защиты, тоже носит имущественный характер [229, с. 41].

Таким образом, гражданская ответственность носит имущественный характер и состоит в том, что лицо, причинившее ущерб, обязано полностью возместить убытки потерпевшему третьему лицу, чьи права были нарушены. И именно данная обязанность и «перекладывается» на страховщика через заключение договора страхования гражданской ответственности.

Данное разделение (на «страхование имущества» и «страхование гражданской ответственности») прослеживается и в регулировании автостраховых правоотношений.

Так, Приложением № 1 к Закону о страховании, прямо предусмотрены следующие классы общего страхования:

- Класс 3. Страхование средств наземного транспорта (иного, чем железнодорожный), которое покрывает:
 - а) ущерб, причиненный средству наземного транспорта с мотором.
- Класс 10. Страхование автогражданской ответственности, которое покрывает:
 - ущерб, причиненный в результате использования автотранспортного средства (включая ответственность перевозчика).

Исходя из этого, можно сделать вывод, что принципиальное различие между договорами страхования авто-КАСКО и ОСАГО, состоит именно в страхуемом **интересе**, которым в первом случае, являются *имущественные интересы* страхователя в отношении собственного *автотранспортного средства*, тогда как во втором случае – его *гражданская ответственность* за тот потенциальный вред (ущерб), который он может причинить третьим лицам в результате *использования автотранспортного средства*.

Другими словами, объектом страховой охраны договоров страхования авто-КАСКО являются *собственные имущественные интересы* страхователя, которые могут пострадать в результате причинения вреда его имуществу – автотранспортному средству, в то время как объектом страховой охраны договора ОСАГО являются *имущественные интересы третьих лиц*, которым вред может быть причинен уже самим страхователем (застрахованным лицом), его действиями по использованию автотранспортного средства.

В то же время, не следует забывать, что использование автотранспортного средства в значительно большей степени, чем использование другого имущества, связано как с риском причинения вреда этому имуществу, так и с риском причинения вреда третьим лицам. Не случайно, законодатель в ч. (1) ст. 2013 ГК прямо указывает, что *эксплуатация*

транспортных средств является деятельностью, связанной с *повышенной опасностью* для окружающих, а само транспортное средство называет *источником повышенной опасности*.

Как следствие, если в первом случае (при страховании собственного интереса) лицо вполне способно, в соответствии с принципами диспозитивности и невмешательства государства в частные дела, *самостоятельно* определить, нуждаются ли его имущественные интересы в страховом обеспечении, то во втором случае, государство считает необходимым *дополнительно* защитить находящиеся под угрозой имущественные интересы третьих лиц, в императивном порядке устанавливая их *обязательную страховую защиту*. Данной позиции придерживается и Конституционный Суд РМ, который отметил: «Учитывая, что страхование по своей сути является неотъемлемой частью всеобщих прав человека на жизнь, охрану здоровья и частной собственности, государство учредило институт обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств» [163, п. 2].

Более того, преследуя данную цель, законодатель в отдельных случаях может устанавливать правовые нормы, которые по своей природе выходят за рамки *собственно страхования ответственности*, будучи направлены на достижение **приоритетной** цели – защиты третьих лиц [20, с. 12]. Так, несмотря на то, что, по общему правилу, в ОСАГО застрахованными считаются *только* риски лиц, указанных в договоре, п. а) ч. (1) ст. 15 Закона об ОСАГО прямо устанавливает, что страховщик возмещает ущерб в случае, если он был причинен по вине страхователя или пользователя автотранспортного средства, в том числе, если на день происшествия **пользователь не внесен в договор страхования**, заключенный между собственником или пользователем и страховщиком.

И именно **степень вмешательства государства в отношения по автострахованию** и является вторым критерием, по которому различаются исследуемые правовые институты.

Так, по своей юридической природе страхование распадается на 2 вида:

I. Страхование добровольное, [которое] возникает из свободного соглашения сторон – страхового договора.

II. Страхование обязательное, [которое] возникает непосредственно в силу закона или по принуждению со стороны закона [208, с. 467, с. 469].

Добровольное страхование характеризуется тем, что права и обязанности сторон, как и все прочие договорные условия, устанавливаются сторонами (с соблюдением общих условий действительности) страхования. Как следствие, договор страхования является исключительным выражением воли сторон. *Обязательное* страхование (в силу закона) является формой страхования, в которой в отличие от страхования добровольного,

субъекты обязательного страхования, права и обязанности сторон, размер страховых премий, срок их оплаты и другие условия устанавливаются законом [4, с. 449].

Приведенная классификация полностью подтверждается и национальными правовыми источниками. Так, статья 5 Закона о страховании предусматривает, что по способу осуществления различаются две формы страхования: *обязательное* и *добровольное (факультативное)*. При этом несмотря на то, что национальное законодательство в данном случае оперирует термином «форма», а не «вид» страхования, в современных страховых реалиях представляется все же более обоснованным говорить, скорее о его «видах», чем о «формах», поскольку, как утверждал профессор М.И. Брагинский, обязательное страхование означает лишь то, что указанные в нем лица обязаны заключать в качестве страхователей договоры со страховщиками в определенных законом случаях. **Таким образом, [...] именно договоры составляют главную правовую форму страхового отношения** [66, с. 566].

И действительно, в правовой практике, *обязательное* страхование ни в коей мере не исключает заключения между сторонами **страхового договора**, поскольку закон, устанавливая обязанность вступить в определенные (в данном случае страховые) правоотношения и создавая для этого минимально необходимый правовой базис, не должен (да и не может) осуществлять в то же время и достаточно детальное нормативное регулирование этих отношений, оставляя его на долю заключаемого между сторонами страхового договора.

Именно поэтому целая глава Закона об ОСАГО, посвящена именно *договору ОСАГО* (Глава II: ст. 8-10)

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать вывод, что дальнейший сравнительно-правовой анализ исследуемых институтов предопределен тем, что, с одной стороны, оба правовых института представляют собой договоры страхования интересов, связанных с автотранспортными средствами, а с другой стороны, их принципиальное различие состоит, во-первых, в направленности страховой защиты (интересы самого собственника автотранспортного средства или третьих лиц), и, во-вторых, в степени вмешательства государства в возникновение и регулирование соответствующих правоотношений (добровольный или обязательный характер страхования).

2.2. Договор как инструмент регулирования и охраны в правоотношениях по автострахованию

2.2.1. Значение и функции договора в регулятивных и охранительных автостраховых отношениях

Договор – одна из наиболее древних правовых конструкций [65, с. 9].

Развитие различных форм общения между людьми выдвинуло потребность в предоставлении им возможности по согласованной сторонами воле использовать предложенные законодателем или самим создать правовые модели [65, с. 9].

С течением времени основной из всех возможных моделей стал гражданско-правовой договор, под которым в наиболее широком смысле понимается соглашение, посредством которого несколько лиц взаимно обязуются совершать или не совершать какие-либо (юридически значимые) действия.

Это было обусловлено, в первую очередь, тем, что с помощью договоров происходит наиболее эффективное регулирование экономических отношений – их саморегулирование, – поскольку именно в этом случае основным стимулом надлежащего поведения их участников становится само исполнение договора и достижение, таким образом, его сторонами своих собственных, частных интересов.

Именно гражданско-правовой договор дает своим участникам возможность свободно согласовать свои интересы и цели и определить необходимые действия по их достижению. Вместе с тем он придает результатам такого согласования общеобязательную для сторон юридическую силу, при необходимости обеспечивающую его принудительную реализацию [230, с. 171].

Данное свойство договора, обычно упоминаемое в юридической литературе как *«pacta sunt servanda»*, нашло свое отражение, например, в ч. 1 ст. 1134 ГК Франции и ст. 1372 ГК Италии, которые гласят что *«законно заключенные соглашения занимают место закона для тех, кто их заключил»* [252, 253].

Как результат, именно договор становится наиболее эффективным способом организации взаимоотношений его сторон, поскольку, с одной стороны, позволяет сторонам максимально учесть их обоюдные интересы, не будучи ограниченными жесткими предустановленными рамками правовой нормы, а, с другой стороны, установленные в договоре самими сторонами правила (нормы) позволяют в случае их нарушения прибегнуть для защиты нарушенных интересов к принудительной силе государства.

Подчеркивая возросшее значение договора, французский философ и социолог А. Фуллье еще в XIX веке отмечал, что «договор занимает девять десятых действующих кодексов, а когда-нибудь ему будут посвящены в кодексах все статьи от первой до последней» [цит. по 51, с. 105].

В современном гражданском праве само понятие договора стало многозначным.

Во-первых, договор рассматривается как совпадающее волеизъявление (соглашение) его участников (сторон), направленное на установление либо изменение или прекращение определенных прав и обязанностей [230, с. 172]. Именно подобное понимание договора отражено в ч. (1) ст. 992 ГК, согласно которой договором признается соглашение двух или более лиц об установлении, изменении или прекращении правоотношений. С этой точки зрения договор является сделкой, юридическим фактом, представляя собой главное основание возникновения обязательственных правоотношений. Причем ч. (2) ст. 992 ГК, прямо закрепляет данный вывод, указывая, что к договорам применяются нормы о сделках.

Подобной позиции придерживается не только отечественный законодатель.

Так, в ст. 1101 ГК Франции договором признается «соглашение, посредством которого одно лицо или несколько лиц обязываются перед другим лицом или перед несколькими другими лицами дать что-либо, сделать что-либо или не делать чего-либо».

Согласно положениям Единообразного Торгового кодекса США, под договором понимается «правовое обязательство в целом, вытекающее из соглашения сторон в соответствии с настоящим Законом и иными подлежащими применению нормами права», при этом под «соглашением» имеется в виду «фактически совершенная сделка сторон, наличие которой вытекает из их заявлений или иных обстоятельств» [250].

Наконец, ГК Нидерландов признает, что договором является «многосторонняя сделка, в которой одна или несколько сторон принимают на себя обязательства по отношению к одной или нескольким другим сторонам» [251].

Как следствие, можно сделать вывод, что как в научно-правовой литературе, так и в законодательстве большинства развитых стран под договором, как правило, подразумевается именно сделка как согласное волеизъявление двух или более лиц.

Вместе с тем, следует иметь ввиду, что как в научных источниках, так и нормативных актах можно встретить и другое (производное) понимание договора:

- как правоотношения, возникшего в результате заключения договора (сделки);
- как формы выражения соглашения (сделки) – документа, фиксирующего права и обязанности сторон.

Как уже упоминалось в предыдущем параграфе, по своей юридической природе страхование распадается на 2 вида: страхование *добровольное (факультативное, договорное)* и страхование *обязательное*.

Интересно, что, несмотря на развитость системы добровольного договорного

страхования в Республике Молдова, законодатель уделяет **большее внимание страхованию обязательному**, посвящая ему отдельный специализированный нормативный акт – Закон об ОСАГО № 414-XVI от 22.12.2006 г., в то время как **добровольное страхование** на протяжении длительного периода регулировалась на законодательном уровне только **общими положениями о страховании** Гражданского кодекса и Закона о страховании. Ситуация несколько изменилась с принятием Закона о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты № 133 от 15.11.2018 (далее «Закон о модернизации ГК») [102], т.к. новая редакция Главы «Страхование» содержит не только общие положения о страховании, но и специальные нормы, регулирующие основы отдельных видов страхования, которые в нашей стране являются добровольными [16, ст. 1857-1871, 1884-1908].

Наряду с этим в развитых европейских государствах «добровольное страхование (договорное) играет доминирующую роль; страхование же обязательное применяется реже; этим, между прочим, объясняется тот факт, что именно договорное страхование и является предметом особых забот законодателя (герм., австр. и швейцарский законы о страховом договоре)» [208, с. 467].

При этом договор, представляя собой одновременно и основание возникновения правоотношения, и само правоотношение, и правовую форму его выражения, играет в страховых правоотношениях определяющую роль.

Причем, в последнем случае (в качестве правовой формы выражения страхового правоотношения), договор, который как в добровольном, так и в обязательном страховании носит для сторон обязательный характер, приобретает, таким образом, в отношении них статус нормы права, выполняя обе ее функции: *регулятивную* и *охранительную*.

Регулятивная функция автострахового договора состоит в том, что предусмотренные им условия стремятся наиболее полно регламентировать надлежащее поведение сторон, имеющее своей целью достижение правового результата сделки, а также максимально обеспечить такое поведение путем установления конкретных способов обеспечения страхового обязательства (например, неустойка) либо последствий его неисполнения (например, расторжение договора, освобождение от ответственности страховщика и пр.).

В отношении же *охранительной функции* автостраховых договоров представляется справедливой точка зрения П.Н. Гущина, который в своем диссертационном исследовании «Гражданско-правовая защита страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств», пришел к выводу, что факт наступления страхового случая является началом действия защитной функции договора добровольного страхования,

которая заканчивается в момент исполнения обязанности страховщика по выплате суммы страхового возмещения страхователю. После исполнения такой обязанности продолжается течение охранительной функции договора добровольного страхования [86].

Таким образом, принимая во внимание, что страховая охрана права имеет длящийся характер и предшествует защите права, вытекающего непосредственно из автострахового договора, можно сделать вывод, что *охранительная* функция автостраховых договоров состоит как в предоставлении страхователю (в добровольном имущественном автостраховании) или третьим лицам (в страховании автогражданской ответственности) определенных имущественных гарантий в отношении их частноправовых интересов, так и в предоставлении им эффективного средства правовой защиты в случае, если эти интересы нарушаются в результате наступления страхового случая.

2.2.2. Понятие договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО

Определив роль, значение и функции автостраховых договоров в системе правоотношений по автострахованию, представляется возможным перейти к сравнительно-правовому анализу понятия и признаков договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО.

Как правило, исследователя-правоведа интересует, в первую очередь, *легальное* определение исследуемого правового института.

Однако, как уже упоминалось выше, из двух исследуемых договоров лишь один получил достаточное нормативное регулирование, включающее, в том числе, и его легальное определение.

Закон об ОСАГО, давая определение соответствующего договора, оперирует двумя терминами:

- а) договор обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами;
- б) договор обязательного страхования автогражданской ответственности.

Вместе с тем, указанные термины являются полными и равнозначными синонимами, поскольку в ст. 2 указанного Закона законодатель прямо делает оговорку, что *«обязательное страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами»* далее по тексту будет именоваться *«обязательным страхованием автогражданской ответственности»*.

Согласно той же статье, под договором обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами (договором

ОСАГО) понимается договор страхования, удостоверенный страховым полисом АГО (автогражданской ответственности) и/или страховым сертификатом “Зеленая карта”, согласно которому страховщик, получивший в соответствии с настоящим законом лицензию на осуществление деятельности в области ОСАГО, за определенную сумму премии, уплаченную страхователем, обязуется возместить ущерб, причиненный автотранспортным происшествием в течение срока действия договора страхования.

Следовательно, уже само легальное определение договора ОСАГО позволяет сделать вывод относительно некоторых его черт (признаков, элементов), которые и подлежат исследованию. Так, можно выделить следующие характерные черты данного договора:

- 1) является одним из видов договоров страхования;
- 2) заключение договора дополнительно удостоверяется специальными, предусмотренными законом документами (страховым полисом или сертификатом);
- 3) является возмездным;
- 4) является срочным;
- 5) является двусторонним;
- 6) является обязательным для заключения;
- 7) одной из сторон договора (страховщиком) является лицо, лицензированное на осуществление соответствующей деятельности;
- 8) объектом договора является риск причинения ущерба третьим лицам в результате автотранспортного происшествия;
- 9) целью договора служит одновременно защита имущественных интересов третьих лиц и страхователя (собственника автотранспортного средства).

Вместе с тем, необходимо сразу оговориться, что изложенный выше список, приведен лишь в целях демонстрации важности для правоведа определения исследуемого правового института, и, в первую очередь, его легального определения.

Несколько сложнее обстоит ситуация с определением договора страхования авто-КАСКО. Это связано, в первую очередь, с тем, что законодательство Республики Молдова, не осуществляя специальное нормативное регулирование данного вида правоотношений, как следствие, не содержит и его легального определения.

Таким образом, возникает необходимость самостоятельно на основе источников правовой доктрины и с учетом практики страховых компаний *вывести и определить* понятие договора страхования авто-КАСКО.

Непосредственно термин «КАСКО» («CASCO») происходит от испанского «casco» – *шлем*, или нидерландского «casco» – *корпус, остов судна*, и применяется как для

определения понятия страхования автотранспортных средств (авто-КАСКО), так и других средств транспорта (судов, самолётов, вагонов) от ущерба, хищения или угона [91, с. 64].

Анализ договоров страхования и «Условий страхования» различных страховых компаний (как отечественных, так и зарубежных) позволил выделить следующие определения договора страхования авто-КАСКО.

В соответствии со Специальными условиями добровольного страхования транспортных средств SIA «MOLDASIG» SA, договором страхования транспортных средств является соглашение между страховщиком и страхователем, в силу которого страховщик обязуется за обусловленную договором страхования плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), причиненный вследствие этого случая ущерб в застрахованном имуществе [146].

Согласно Условиям (Правилам) страхования ОАО «Росгосстрах», в соответствии с договором страхования АВТОКАСКО, страховщик обязуется за обусловленную договором страхования плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре страхования события (страхового случая) выплатить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор страхования, в пределах определенной договором страхования суммы (страховой суммы) страховое возмещение по рискам, связанным с утратой (гибелью), недостачей или повреждением транспортного средства и дополнительного оборудования, установленного на транспортном средстве [200].

Белорусская страховая компания АО «ТАСК», указывает, что договор КАСКО, заключается между страхователем и страховой компанией в целях страхования имущественных интересов страхователя (выгодоприобретателя), не противоречащих законодательству Республики Беларусь и связанных с утратой (гибелью) или порчей застрахованного транспортного средства или дополнительного оборудования, находящегося во владении, пользовании, распоряжении страхователя (выгодоприобретателя) в результате аварии, пожара, стихийного бедствия, угона, порчи и других неприятностей [205].

Родоначалник российского страхового права профессор И.И. Степанов в своей замечательной работе «Опыт теории страхового договора» на основе глубокого анализа и исследования элементов страхования впервые дал правовое понятие договора страхования. В частности, договор страхования он определил следующим образом: **страховой договор есть соглашение, по которому одно лицо, за известное вознаграждение, обязуется**

устранить вместо другого гибель какого-либо физического предмета, если таковая произойдет в условленный срок от действия определенной разрушительной силы [228, с. 12].

Интересными представляются выводы профессора В.И. Серебровского, который после более чем полувекового исследования страхования, пришел к выводу о невозможности дать единое определение договора страхования, и выразил его через совокупность признаков. «Попытки дать определение страхованию [цитирует он по данному поводу Мюллер-Эрцбаха] оказались бесплодными: как только описание становится всеобъемлющим, оно делается бесцветным и ничего не говорящим» [208, с. 332].

В соответствии со ст. 1301 ГКдм, по договору страхования одна сторона (страхователь) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию), а страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового риска выплатить страхователю или третьему лицу (выгодоприобретателю страхования) страховую сумму или страховое возмещение в размере и в сроки, обусловленные договором. Почти аналогичное определение дано и в ст. 1822 ГК, согласно которой, по договору страхования одна сторона (страхователь) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховую премию, а страховщик обязуется предоставить застрахованному, выгодоприобретателю страхования или, по обстоятельствам, потерпевшему третьему лицу денежное исполнение (страховую компенсацию или страховое возмещение) при наступлении страхового случая в период страхования.

Следует, однако, отметить, что позиция отечественного законодателя относительно единого общего определения договора страхования не является единственной.

Например, ГК РФ отказался от единой конструкции договора страхования. Вместо этого в нем приведены отдельно определения двух его разновидностей: договора имущественного страхования (ст. 930) и договора личного страхования (ст. 934).

Данная позиция российского законодателя основана, в том числе, и на традициях российской цивилистики. Так в частности таким же образом поступили и составители проекта Гражданского уложения России. Обоснование ими соответствующего решения, сохраняющее интерес и теперь, сводится к следующему:

«Представлялось бы не только возможным, но с теоретической точки зрения правильным в начале статей о договоре страхования поставить одно общее определение его. Воздерживаясь от такого общего определения, Редакционная Комиссия руководствовалась следующими соображениями. Определение договора только в том

случае может иметь значение, если, с одной стороны, оно обнимает все разновидности данного договора, а с другой - дает действительно возможность отличить данный договор от всех других договоров, т.е. если оно не страдает чрезмерной отвлеченностью. Комиссия убедилась, что все бывшие в виду ее определения договора страхования не удовлетворяют одновременно указанным двум требованиям, и поэтому полагала, что, исходя из желания придать отдельным правилам уложения возможно конкретную редакцию, надлежит в отношении определения договора страхования прийти к тому заключению, что страхованию имущества и страхованию лиц должны быть посвящены отдельные определения» [85, с. 15].

Аналогичной позиции придерживались и авторы Гражданских кодексов Армении [77, ст. 985, 990], Беларуси [78, ст. 819-820], Кыргызстана [75, ст. 923, 926], Узбекистана [81, ст. 915, 921].

Данная была отражена позиция и в ГК МССР 1964 г (как и остальных Гражданских кодексах Советских Республик). Так, ст. 460, давая определение договора страхования, предусматривала, что по договору добровольного страхования страховая организация обязуется при наступлении указанного в договоре события (страхового случая):

1) по имущественному страхованию – возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб (выплатить страховое возмещение) в пределах обусловленной по договору суммы (страховой суммы), а когда имущество застраховано не в полной стоимости, – соответствующую часть ущерба, если иное не предусмотрено правилами страхования;

2) по личному страхованию – уплатить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, обусловленную по договору страховую сумму, независимо от причитающихся ему сумм по государственному социальному страхованию, социальному обеспечению и сумм, причитающихся в порядке возмещения вреда [76].

Однако иной позиции придерживались авторы новых ГК Грузии [74, ст. 799], Казахстана [79, ст. 803] и Туркменистана [83, ст. 841], которые напротив, как и авторы ГК РМ, включают лишь определения договора страхования как такового; при этом в кодексах Грузии и Туркменистана деление страхования на имущественное и личное вообще отсутствует.

Как уже было рассмотрено в предыдущем параграфе, для договора добровольного автострахования КАСКО характерны (по сравнению с договором страхования вообще) такие особенности как:

- добровольный (не обязательный) характер заключения;

- страхование имущественных интересов страхователя;
- связь имущественных интересов страхователя с особым имуществом (вещью) особого рода – автотранспортным средством.

Таким образом, под договором страхования авто-КАСКО (договором автострахования КАСКО, договором имущественного страхования автотранспортных средств и т.д.) понимается *договор, по которому одна сторона (страхователь) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию), а страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового риска, выраженного в причинении ущерба автотранспортному средству страхователя, выплатить страхователю страховое возмещение в размере и в сроки, обусловленные договором.*

Вместе с тем, как и в случае с договором ОСАГО, из определения договора страхования авто-КАСКО можно вывести его основные черты (признаки, элементы), которые будут в дальнейшем подробно исследованы в ходе настоящей работы.

Так, можно выделить следующие характерные черты данного договора:

- 1) является договором страхования;
- 2) является возмездным;
- 3) является срочным;
- 4) является двусторонним;
- 5) заключение договора является добровольным (факультативным), иначе говоря, определяется исключительно волей страхователя;
- 6) одной из сторон договора (страховщиком) является лицо, лицензированное на осуществление соответствующей деятельности;
- 7) объектом договора является риск причинения ущерба особому имуществу страхователя – автотранспортному средству;
- 8) целью договора служит защита имущественных интересов страхователя.

Вместе с тем, как уже упоминалось ранее, изложенный выше список, приведен лишь в целях демонстрации и не может исключать более детального анализа признаков и элементов исследуемых договоров.

2.2.3. Признаки договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО

В предыдущем параграфе уже упоминалась точка зрения профессора В.И. Серебровского, состоящая в определении договора страхования через совокупность его признаков. В частности, такими признаками, по мнению В.И. Серебровского, являются:

- самостоятельность договора;

- его двусторонний характер;
 - рисковый характер договора;
 - ограниченность ответственности страховщика;
 - срочный характер этой ответственности;
 - случайный характер события, предусмотренного договором;
 - возмездность договора;
 - цель договора, направленная к обеспечению страхователя или выгодоприобретателя от возможного вреда и недостатка;
- заключение договора с планомерно организованным страховым предприятием [208, с. 438-458].

Вместе с тем, полагаем, что приведенный список, с одной стороны, содержит некоторые черты (особенности), которые не могут быть отнесены к *признакам* договора страхования *в чистом виде*, а, с другой стороны, упускает некоторые существенные, как с теоретической, так и с практической точки зрения, признаки как договора страхования автоКАСКО, так и договора ОСАГО.

Кроме того, страхование не стоит на месте, и за десятилетия, что прошли с момента составления списка профессором В.И. Серебровским, договор страхования не мог остаться неизменным (особенно, если учитывать специфику советского права).

Таким образом, является целесообразным провести системный сравнительно-правовой анализ характера исследуемых договоров с целью выявления как их общих актуальных признаков (как договоров автострахования), так и признаков, специфичных для каждого из рассматриваемых видов договоров.

В вопросе о признаках, характеризующих договор страхования, до принятия действующего ГК господствовала точка зрения, согласно которой он должен быть отнесен к возмездным, двусторонним и реальным договорам [66, с. 570].

Однако с изменением законодательства менялась и точка зрения ученых: были высказаны идеи о возможном консенсуальном характере договора страхования. Были отвергнуты идеи о договоре страхования как об условной сделке и подчеркнут его алеаторный характер.

Чтобы определить, какими признаками, в действительности, на сегодняшний день и исходя из действующего законодательства обладают договоры автострахования, представляется целесообразным кратко осветить существующие в научном мире точки зрения относительно его признаков и соотнести их с положениями действующего

законодательства Республики Молдова.

Профессор М.И. Брагинский подчеркивал, что рассматриваемый договор, несомненно, всегда являлся и является **возмездным**. Эта его особенность составляет один из конститутивных признаков договора, достаточно четко выраженный в легальном определении [66, с. 570]. Данная точка зрения абсолютно справедлива и для Республики Молдова.

Как уже упоминалось ранее, ст. 1301 ГКдм и ст. 1822 ГК, давая определение договору страхования, указывают в качестве одной из его характеристик обязанность одной стороны (страхователя) уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию). При этом п. а) ч. (1) ст. 18 Закона о страховании гласит, что договор страхования **прекращается** в случае неуплаты страхователем страховой премии своевременно и в установленном размере.

Наконец, и приведенное выше определение договора ОСАГО, данное в ст. 2 Закона об ОСАГО, также содержит указание, что страховщик принимает на себя обязательства за *определенную сумму премии, уплаченную страхователем*.

Как следствие, **возмездный характер** данного договора не оставляет сомнений.

Сложности возникают, главным образом, при необходимости решить, следует ли относить исследуемые договоры к *реальным* или *консенсуальным*.

Напомним, что *консенсуальные сделки* (от лат. consensus – соглашение) – это такие сделки, которые порождают гражданские права и обязанности с момента достижения их сторонами соглашения. Последующая передача вещи или совершение иного действия осуществляется с целью их исполнения. Для совершения *реальной сделки* (от лат. res – вещь) одного соглашения между ее сторонами недостаточно. Необходима еще передача вещи или совершение иного действия [229, с. 223].

Интересно, что на протяжении времени позиция законодателя относительно реального либо консенсуального характера договора страхования претерпевала значительные изменения.

Так, в период действия на территории современной Республики Молдова ГК УССР 1922 г. ключевое значение должна была иметь его ст. 389. Она предусматривала, что страхователь обязан уплачивать страховщику в установленные сроки и в установленном месте страховую премию. До уплаты премии (первого взноса) договор страхования не вступал в силу, если иное не было предусмотрено в договоре [84].

Буквальный смысл приведенной нормы мог быть истолкован единственным образом: договор страхования предполагается реальным, но может быть построен и как

консенсуальный [63, с. 548].

ГК МССР 1964 г. ограничился включением в определение соответствующего договора указания на то, что «страхователь обязуется вносить установленные договором страхования платежи» [76, ст. 460].

Как видно, данная норма уже не давала основания толковать ее как признание того, что «договор страхования является реальным. Он считается заключенным с момента уплаты первого взноса» [131, с. 466].

Однако, если в приведенных нормативных актах позиция законодателя достаточно ясна, то точка авторов действующего ГК является не столь однозначной.

Так, если действующий ГК РФ вернулся к позиции ГК 1922 г., и пункт 1 ст. 957 прямо связывает вступление договора страхования в силу с моментом уплаты страховой премии или первого ее взноса (что позволило А.А. Иванову и С.С. Алексееву справедливо считать, что договор страхования по общему правилу должен считаться реальным [207, с. 501, 54, с. 265]), то отечественный законодатель, на наш взгляд, оставил над данной проблемой вопросительный знак.

Одним из классических «ключей» для определения *консенсуального* либо *реального* характера договора является лексическое построение правовой нормы, дающей его определение. Так, в случае, если в норме обязанность стороны выражается глаголом в настоящем времени (передает, осуществляет, выполняет и т.п.) речь, как правило, идет о реальном договоре. Если же в диспозиции нормы содержатся слова (синтагмы) «обязуется», «принимает на себя обязательство», скорее всего в ней дано определение договора *консенсуального*.

Исключением из данного «правила» является ситуация, когда законом напрямую указано, что моментом заключения договора является момент передачи вещи (например, при заключении договора дарения без соблюдения нотариальной формы – ст. 1200 ГК).

ГКдм, давая в ст. 1301 определение договора страхования, оперирует терминами «обязуется уплатить другой стороне» и «берет на себя обязанность при наступлении страхового риска выплатить».

Подобная законодательная формулировка привела к тому, что в национальном и румынской правовой доктрине договор страхования, как правило, рассматривается как **консенсуальный** [124, с. 320; 4, с. 452; 220, с. 370-372, 22, с. 486, 45, с. 367].

Такое понимание договора страхования подтверждается и позицией профессора М.И. Брагинского, полагающего, что в виде общего правила любой договор презюмируется как *консенсуальный*, а значит, соответственно, реальным он может считаться лишь при

наличии прямого указания на этот счет в законе [см.: 66, с. 571-572].

Вместе с тем, национальное законодательство содержит ряд правовых норм, которые не позволяют согласиться с изложенной выше позицией.

На первый взгляд, оспаривать *консенсуальный* характер договора страхования кажется совершенно бессмысленным.

Ведь ч. (1) ст. 1322 ГКдм и ч. (1) ст. 1846 ГК четко указывают, что страхователь обязан уплатить страховой взнос лишь после выдачи ему страхового полиса, а именно страховой полис и является одним из главных подтверждений заключения договора страхования.

Однако, если это так, то возникает обоснованный вопрос: а каковы будут юридические последствия неуплаты страхователем *первого взноса*?

Может ли страховщик обратиться в судебную инстанцию с требованием об обязывании страхователя исполнить принятые обязательства?

Если ответить на этот вопрос положительно, то налицо будет ущемление прав более слабой стороны (страхователя) в угоду имущественным интересам более сильной (страховщика).

Ведь страховщик, в отличие от страхователя, заключив договор и приняв на себя обязательства, тем самым еще не получает какого-либо имущественного убытка, покрытие которого служило бы исполнением встречной обязанности страхователем. Одновременно, страхователь, в случае утраты им интереса в страховании (в том числе и страховании автотранспортных средств по договору страхования авто-КАСКО), например, вследствие исчезновения или уменьшения риска причинения вреда, должен оплатить то, что им, со всей очевидностью, получено не будет (так как не существует уже самого риска, принятие которого он оплачивает).

Очевидно, что это уже не только ущемляет положение страхователя, но и противоречит самому смыслу договора страхования.

И законодатель, осознавая это, предусматривает в части (2) цитированных статей, что, если не существует страховой интерес на дату начала страхования либо не возник будущий интерес, страхователь освобождается от обязанности уплаты страхового взноса.

Эти положения подтверждаются и ст. 18 Закона о страховании, ч. (1) которой предусматривает, что договор страхования прекращается по соглашению сторон, а также в случае неуплаты страхователем страховой премии своевременно и в установленном размере.

Наконец, совершенно определенно звучат положения ч. (1) ст. 9 Закона об ОСАГО, согласно которым *страхование является действительным при условии уплаты*

страхователем страховых премий за период страхования, соответствующий сроку действия договора.

Более того, ответом на поставленный выше вопрос (о возможности для страховщика обязать страхователя исполнить принятые на себя заключением договора обязательства по уплате страховой премии) являются положения ч. (3) ст. 18 Закона о страховании, прямо предусматривающие, что в случае, *если договор страхования имущества или договор страхования гражданской ответственности расторгается не по вине страховщика* [т.е. в том числе и по причине неуплаты в полном объеме страховых взносов страхователем] *страховщик возвращает страхователю или его наследникам страховую премию за полные месяцы, оставшиеся до истечения срока действия договора, с удержанием суммы реально понесенных расходов на ведение дела в соответствии с классом страхования.*

Следовательно, в случае, если не был внесен даже первый взнос, какой бы то ни было ответственности, кроме утраты юридической силы договора, страхователь не несет.

В подтверждение изложенного можно привести Определение Высшей судебной палаты Республики Молдова, которая, рассматривая дело о принудительном взыскании со страхователя страховой премии по заключенному договору страхования авто-КАСКО, отметила: «...Размер, место и сроки оплаты страховой премии составляют обязательные условия договора и, согласно положениям [...] ст.ст. 1308-1309 ГК, должны быть указаны в обязательном порядке в страховом договоре и полисе, который подтверждает заключение договора. В соответствии с ч.ч. (5-6) ст. 20 Закона о страховании (*здесь и далее в Определении ВСП имеется ввиду Закон о страховании № 1508-XII от 15.06.1993 [30]*), договор страхования вступает в силу в день оплаты страховой премии, если законом или договором не предусмотрено иное. Ответственность за риск может предшествовать уплате страховой премии, только в случае если при заключении договора было заключено специальное соглашение. Это же правило установлено и в ч. (1) ст. 1313 ГК, которая предусматривает, что страхование начинается с момента уплаты страхового взноса или внесения его первого платежа и прекращается в двадцать четыре часа последнего дня установленного для страхования срока, если законом или договором не предусмотрено иное. Последствием неуплаты страховой премии, как следует из ч. (1) ст. 27 Закона о страховании 1993 г. является прекращение договора страхования. Предшествующий характер страховой премии был также закреплен в п. 7.1. и 7.4. условий страхования, а в качестве последствия неисполнения обязанности по уплате страховой премии п. 7.7. условий страхования предусматривал прекращение договора страхования с 24 часов следующего дня после последнего дня для оплаты. Одновременно, принудительное

взыскание страховой премии возможно только в отношении договоров обязательного страхования» [154]. На основании приведенных доводов Высшая судебная палата отказала истцу-страховой компании в принудительном взыскании страховой премии.

Наконец, в соответствии с ч. (1) ст. 1313 ГКДм, **страхование начинается с момента уплаты страхового взноса или внесения его первого платежа** и прекращается в двадцать четыре часа последнего дня установленного для страхования срока, если законом или договором не предусмотрено иное.

Разъясняя порядок применения указанной нормы в отношении договора страхования авто-КАСКО, Пленум ВСП в п. 12 своего Постановления № 11 от 16.12.2013 г. прямо указал, что срок действия договора страхования КАСКО начинается с момента оплаты страховой премии или первого страхового взноса и прекращается в 24 часа последнего дня согласованного срока страхования.

Анализ вышеизложенных норм позволяет считать, что их содержание свидетельствует скорее о **реальном**, нежели о *консенсуальном* характере договора страхования вообще, и договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО в частности, в действующем законодательстве Республики Молдова.

Что касается позиции отечественного законодателя, отраженной в новой редакции Главы «Страхование», она, на наш взгляд, носит несколько противоречивый характер. Так, с одной стороны, законодатель не только сохранил положения относительно освобождения страхователя от обязанности уплаты страхового взноса, если на дату начала страхования не существует страховой интерес [80, ч. (2) ст. 1846], но и прямо установил, что договор страхования может содержать оговорку, согласно которой уплата страховой премии или уплата первой части страховой премии составляет отлагательное условие вступления в силу договора или условие начала периода страхования [80, ч. (1) ст. 1847].

С другой же стороны, законодатель пусть и косвенно, но предоставил страховщику право взыскать неуплаченную страховую премию, установив в ч. (3) ст. 1849, что расторжение страхования происходит автоматически, если страховщик не предъявляет иск о *принудительной уплате страховой премии* или ее части в двухмесячный срок по истечении срока, предусмотренного п. b) ч. (1) ст. 1847, – т.е. даже в случае, когда уплата премии является отлагательным условием вступления в силу договора. Данная норма (с 01.01.2020 г., когда она должна вступить в силу), позволяла бы говорить уже не о реальном, а о консенсуальном характере договора страхования, т.к. страховщику предоставляется право требовать принудительного исполнения страхователем того самого обязательства, с исполнением которого действующий закон связывает начало действия договора.

Вместе с тем, на наш взгляд, данная норма вступает в прямое противоречие одновременно и с нормами ГК, регулирующими порядок уплаты страховой премии, и с нормами, регулирующими порядок применения отлагательных условий:

- *во-первых*, ч. (2) ст. 1846 (как это уже отмечалось ранее) прямо устанавливает, что, если не существует страховой интерес на дату начала страхования либо не возник будущий интерес, страхователь *освобождается* от обязанности уплаты страхового взноса, – а следовательно, страховщик не вправе требовать принудительного исполнения данного обязательства страхователем;

- *во-вторых*, согласно ч. (1) ст. 352, юридические последствия, зависящие от отлагательного условия, *создаются в момент наступления этого условия*, – т.е., применительно к рассматриваемой ситуации, только с момента уплаты страховой премии договор страхования вступает в силу и у страховщика возникает право требовать исполнения договора страхователем. При этом ч. (5) ст. 352 прямо предусматривает, что, если отлагательное условие не наступило, к исполнению, осуществленным под этим условием, применяются правовые положения о неосновательном обогащении, а не правовые последствия договора, что вновь доказывает невозможность для страховщика в этом случае требовать принудительного исполнения договора страхователем.

Как следствие, на наш взгляд, синтагма *«пунктом b) части (1) статьи 1847 или, по обстоятельствам,»* подлежит исключению из статьи 1849 ГК, а *реальный характер* договоров страхования, таким образом, сохраняется и в новой редакции Гражданского кодекса.

Одновременно, необходимо подчеркнуть, что именно *реальный характер* договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, с одной стороны, в большей мере соответствует их целям, а, с другой стороны, позволяет хотя бы немного уравнивать положение страхователя и страховщика, основанное на стандартных договорных условиях.

Вместе с тем, следует оговориться, что сделанный вывод о реальном характере исследуемых договоров применим в случае, если их условия предусматривают разовую оплату страховой премии, которая, как замечал профессор В.И. Серебровский, происходит от слова – *primo* – прежде: [т.е.] уплата премии должна предшествовать заключению страхования [208, с. 511]. И поскольку, по общему правилу, договор вступает в силу в момент уплаты страховой премии, при данных условиях договор страхования будет *реальным* [54, с. 268].

Ad vosем, в данном контексте уточнял свою позицию и профессор Брагинский М.И., подчеркивая, что, если страховая премия носит разовый характер, договор страхования

признается *реальным* и соответственно вступающим в силу с момента ее внесения. Иначе говоря, нет страховой премии – нет и самого договора [66, с. 563].

В заключение, необходимо отметить, что вышеприведенная полемика носит, в отношении договора автострахования КАСКО, в большей степени теоретический характер, т.к. на практике подавляющее большинство страховых компаний включает в договоры автострахования или в «Условия страхования» условие, согласно которому *договор автострахования (страховой полис) вступает в силу при уплате страховой премии или первого ее взноса* [146], что, бесспорно, указывает на **реальный** характер исследуемых договоров.

Отнесение страхового договора к числу реальных или, напротив, консенсуальных должно в известной мере предопределять и вывод относительно другого деления: на *одно- и двусторонние договоры* [66, с. 572], т.е. договоры, порождающие обязанности только для одной из сторон или для обеих.

По мнению М.И. Брагинского, «в тех случаях, когда страхователь, как это характерно для реального действия страхования, к моменту заключения договора выплатил полностью всю сумму страховой премии, на его стороне уже не остается никаких обязанностей. А это означает, что двусторонним может быть лишь консенсуальный договор страхования» [66, с. 572]. Вместе с тем, на наш взгляд, автор упускает из виду ряд таких обязанностей страхователя, как, извещение страховщика о других договорах страхования, заключаемых в отношении соответствующего объекта, принятие зависящих от него мер для предотвращения наступления страхового случая или для уменьшения ущерба вследствие его наступления, сообщение страховщику о страховом случае и прочее (ст. 1316 ГКдм, ст. 1841, 1842, 1851 ГК).

Как следствие, представляется, что договор страхования (в том числе и договоры автострахования) следует все же относить к категории **двусторонних договоров**.

А *propos*, отметим, что до недавнего времени отечественный законодатель подразделял договоры на *односторонние* (т.е. порождающие обязанности только для одной из сторон) и *синаллагматические* (ч. (3) ст. 666 ГКдм). Однако подобная классификация договоров, исходя из положений ч. (1) ст. 704 ГКдм «Понятие синаллагматического договора», нарушала логические законы классификации. Как следствие, действующий ГК отказался от подобной классификации договоров, выделяя *синаллагматический (встречный)* характер обязанностей в качестве отдельного независимого критерия (ч. (2) ст. 779).

Согласно ч. (1) ст. 779 ГК, обязательство лица является встречным по отношению к

обязательству, возложенному на другое лицо, в одной из следующих ситуаций:

- а) исполнение обязательства происходит взамен исполнения другого обязательства;
- б) оно состоит в обязанности по оказанию содействия в исполнении или принятию исполнения другого обязательства;
- с) обязательство настолько явно связано с другим обязательством или его предметом, что исполнение одного обязательства разумно понимается как зависящее от исполнения другого обязательства.

Исходя из данных положений, можно заключить, что *синаллагматический* характер договора страхования очевиден, поскольку обе его стороны принимают на себя друг перед другом обязанности: страхователь – сообщить сведения об изменении страхового риска, уплачивать страховые взносы, если страховая премия не была уплачена полностью уже при заключении договора, уведомить страховщика о наступлении страхового случая, а страховщик – произвести страховую выплату и т.п. [124, с. 320], при этом неисполнение одной из сторон своих обязанностей может являться основанием для освобождения второй стороны от встречного исполнения.

Нельзя однозначно ответить и на вопрос, являются ли исследуемые договоры автострахования договорами *с единовременным либо последовательным исполнением*.

Однако в данном случае неоднозначность вызвана не существующими дискуссиями либо пробелами и коллизиями в законодательстве, а тем, что данный признак является одной из отличительных черт договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО.

Так, устанавливая общее правило в отношении договоров страхования, законодатель прибегает к диспозитивному регулированию, используя в ст. 1323 ГКдм синтагму «в случае неуплаты одного из периодических страховых взносов, **если была установлена плата по частям**». Аналогичное правило установлено и в новой редакции Гражданского кодекса, ст.ст 1831, 1847-1848 которого содержат такие синтагмы как «уплата страховщику страховой премии или какой-либо ее части», «уплата страховой премии или уплата первой части страховой премии», «пока страховая премия или ее часть не будут уплачены».

Очевидно, что данные нормы диспозитивно позволяют сторонам самим определить, будет ли страховая премия разбита на периодические платежи – страховые взносы, либо будет уплачена единовременным платежом.

При этом страховая практика в отношении договора страхования авто-КАСКО пошла по пути предложенному законодателем, также отказываясь от **стандартного условия о единовременной либо периодической выплате страховой премии (взносов)**, и предоставляет страхователю возможность самостоятельно выбрать любой из вариантов,

определяя, таким образом, будет ли заключаемый договор характеризоваться *единовременным* либо *последовательным* исполнением.

Иначе обстоит ситуация с договором ОСАГО, по которому страховая премия должна быть выплачена единовременно и в полном размере за весь период страхования.

Данный вывод можно сделать, во-первых, из самого определения договора ОСАГО, содержащегося в ст. 2 Закона об ОСАГО, согласно которому страховщик принимает на себя обязательства за *определенную сумму премии, уплаченную страхователем*. Как видно из содержания нормы, предполагается, что на момент принятия на себя страховщиком обязательства **страховая премия уже является уплаченной**.

Во-вторых, *единовременный* характер уплаты страховой премии прямо отражен в ч. (1) ст. 13 Закона об ОСАГО, согласно которой страховая премия уплачивается полностью за весь период страхования.

Наконец, указанное различие подчеркивает и Пленум ВСП, который в п. 11 Постановления № 11 от 16.12.2013г. обращает внимание судебных инстанций, что в случае договоров страхования КАСКО законодательство допускает оплату страховой премии путем периодической оплаты страховых взносов в сроки, установленные в договоре, тогда как в случае договоров ОСАГО страховая премия оплачивается полностью при заключении договора страхования за весь период на который выдается страховой полис.

Аналогичная ситуация существует и в отношении обязательств страховщика.

Так, по общему правилу, установленному в п. с) ч. (1) ст. 18 Закона о страховании, договор страхования прекращается в случае выполнения страховщиком договорных обязательств, что указывает на *единовременное исполнение* договора со стороны страховщика. Вместе с тем, поскольку закон не уточняет, что подразумевается под «*выполнением страховщиком договорных обязательств*», стороны, как правило, разрешают данный вопрос **диспозитивно**, устанавливая в договоре страхования авто-КАСКО («Условиях страхования»), что договор прекращается лишь в случае исполнения со стороны страховщика по страховым случаям, влекущим существенный ущерб, тогда как в случае мелкого ущерба или мелких краж может быть согласовано продление действие договора при условии соответствующей доплаты страхователем страховых платежей [146].

Однако в отношении конкретно договора ОСАГО законодатель придерживается прямо противоположной позиции, в императивном порядке устанавливая в ч. (2) ст. 10 Закона об ОСАГО, что договор страхования **не прекращается** в случае наступления страхового риска и выплаты страхового возмещения.

Все это позволило отечественным исследователям сделать вывод о *последовательном*

характере договора [4, с. 452].

Более того, напомним, что с 1 января 2020 г. ст. 18 Закона о страховании утратит силу, а новая редакция Главы «Страхование» вообще не содержит такого основания прекращения договора как его исполнение страховщиком.

Как следствие, можно сделать вывод, что признак *единовременного* или *последовательного* исполнения договора страхования авто-КАСКО как со стороны страхователя, так и со стороны страховщика диспозитивно определяется сторонами договора при его заключении.

В то же время, для договора ОСАГО это признак императивно установлен законодателем, а сам договор характеризуется *единовременным* исполнением со стороны *страхователя* и *последовательным* – со стороны *страховщика*.

Наконец, в научной литературе существуют мнение о необходимости причисления договора страхования к *условным сделкам* [228, с. 14].

Так, в частности отмечалось, что право страхователя требовать от страховщика возмещения убытков (уплаты страховой суммы) возникает только с момента наступления страхового случая и *только при условии его наступления*. Тем самым договор страхования приобретает черты условной сделки.

В.И. Серебровский выдвинул два соображения против такого утверждения: «во-первых, основная обязанность, лежащая на страхователе, уплата страховой премии, не находится в зависимости от какого-либо условия или срока; по общему правилу страхователь должен уплатить премию при самом заключении договора страхования, если не установлены рассрочка или иные сроки. Во-вторых, «наступление предусмотренного в договоре события есть не случайная, добавочная часть страхового договора, а часть договора существенная, необходимая (*essentiale negotii*)» [208, с. 339].

Еще на одно обстоятельство в этой же связи обратил внимание О.С. Иоффе: «ненаступление предусмотренного события приводит только к одному последствию: у страховщика не появляются обязанности уплатить страховое возмещение (страховую сумму). Все же другие последствия, возникшие из установленного обязательства (например, сохранение за страховщиком права на полученные платежи) остаются неприкосновенными» [117, с. 736].

Таким образом, очевидно, что договор страхования **условной сделкой не является**.

Вместе с тем, нельзя отрицать тот факт, что «на момент заключения договора, неизвестно наступит или не наступит событие, причиняющее вред страхователю» [2, с. 43], и, соответственно, ни страховщик, ни страхователь не имеют возможности определить при

заключении договора, принесет ли он в результате имущественную выгоду либо убытки. Такие договоры, в которых «каждая из сторон как имеет шанс получить выгоду, так и принимает на себя риск потерь, между которыми существует взаимность, поскольку одно и то же событие определяет выгоду одной стороны и потери другой» [39, с. 531] носят в правовой доктрине наименование «рисковых» или *«алеаторных»* – «от латинского *«alea»*, что можно перевести как риск, шанс, неопределенность, непредвиденное событие» [46, с. 13].

Обязанность страховщика произвести страховую выплату [утверждают профессора А.П. Сергеев и Ю.К. Толстой] реализуется далеко не сразу и далеко не во всех договорах страхования, а лишь при наступлении страховых случаев. Соответственно, страховщик в одних случаях получает доход на неэквивалентной основе, а, в других, – должен произвести выплату, размеры которой существенно превышают полученное им вознаграждение. В этом и состоит рисковый характер договора страхования [207, с. 501].

2.3. Предмет, объект и правовая цель автостраховых договоров

В научной литературе долгое время продолжается спор, следует ли отождествлять предмет и объект договора, либо они являются различными понятиями [см. например, 232, с. 39 в сравнении с 207, с. 591].

Следуя специфике договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО, необходимо все же **различать** их *предмет* и *объект*.

Как следствие, в настоящей работе под **предметом** договора следует понимать **то основное, сущностное правоотношение, на создание которого, собственно, и направлен договор**, в то время как **объектом** договора являются **те реальные материальные блага, на использование или охрану которых направлены субъективные права и юридические обязанности** [53, с. 181-182, 235, с. 439-443].

Предметом страхования (утверждает Т. Мишина) является особого рода услуга, которую страховщик оказывает страхователю. Предмет страхования включает в себя две части: *страховой взнос (страховую премию)* – вносимые страхователем платежи, и *страховую сумму (страховое возмещение)*, выплачиваемую страхователю страховщиком при наступлении обусловленного события, обстоятельства, опасности [124, с. 323].

Соглашаясь в целом с приведенной позицией, необходимо все же уточнить ее с учетом специфики исследуемых видов страховых договоров. Так, напомним, что, являясь договорами, по которыми страхуется интерес страхователя, связанный с принадлежащим ему автотранспортным средством, они тем не менее, служат разным правовым целям:

- договор страхования авто-КАСКО, являясь договором страхования *имущества*, преследует цель *защиты имущественных интересов страхователя*, связанных с принадлежащим ему автотранспортным средством;

- договор ОСАГО, будучи договором страхования *гражданской ответственности*, преследует двойную цель:

- а) *защиты интересов третьих лиц*, которые могут быть нарушены в результате использования страхователем автотранспортного средства;
- б) *защиты имущественных интересов собственника* от негативных последствий в виде несения им гражданской ответственности за вред, причиненный в результате использования принадлежащего ему автотранспортного средства.

Таким образом, под **предметом договора страхования авто-КАСКО** следует понимать возмездное принятие на себя страховщиком риска причинения **оговоренного** имущественного вреда автотранспортному средству страхователя, либо (конкретизируя положения закона) возмездное принятие страховщиком на себя обязанности при наступлении страхового риска причинения ущерба автотранспортному средству страхователя выплатить страхователю страховую сумму или страховое возмещение.

Предметом же договора ОСАГО является возмездное принятие на себя страховщиком риска несения гражданской ответственности (возмещения ущерба) за вред, причиненный третьему лицу в результате использования страхователем (застрахованным лицом) принадлежащего ему автотранспортного средства.

Что касается **объекта страхования**, то в научной литературе существуют различные точки зрения относительно того, что следует считать объектом. Позицию российской доктрины сформировал В.И. Серебровский, который, считал объектом страхования «интерес, связанный с имуществом», поскольку «когда страховщик заключает страхование, то он не принимает на себя обязательство восстанавливать ту или иную вещь..., а обязуется только возместить тот ущерб, который понес страхователь» [208, с. 399]. Румынские авторы, напротив, как правило, понимают под объектом страхования непосредственные имущественные или неимущественные ценности, подвергающиеся опасности [45, с. 365]. В страховании имущества объектом страхования является определенное имущество (утверждают В. Гурицану и А. Присак), а в случае страхования гражданской ответственности объектом страхования является определенная имущественная стоимость равная возмещению, которое должен заплатить страхователь третьему лицу [31, с. 10].

Более обоснованным представляется считать **объектом договора страхования** именно *имущественный интерес*. Данный вывод связан, в первую очередь, с тем, что

согласно ст. 3 Закона о страховании, объектом страхования являются имущественные интересы, не противоречащие законодательству РМ, связанные с имуществом, кредитами и гарантиями, финансовыми потерями физических и юридических лиц (*имущественное страхование*) или с ответственностью страхователя перед физическими или юридическими лицами за причиненный им ущерб (*страхование гражданской ответственности*).

Следовательно, **объектом договора страхования авто-КАСКО** является «имущественный интерес», связанный с застрахованным автотранспортным средством, тогда как **объектом договора ОСАГО** – «имущественный интерес» третьего лица и страхователя, возникающий в связи с несением последним гражданской ответственности за причиненный вред, т.е. *возмещением ущерба*. Данная позиция нашла свое отражение и в положениях Закона об ОСАГО, в статье третьей которого законодатель прямо указывает, что *объектом ОСАГО* является *гражданская ответственность* владельца и пользователя автотранспортного средства *за любой ущерб или телесное повреждение*, причиненные в результате автотранспортного происшествия.

Что же касается приведенной выше позиции В. Гурицану и А. Присак [31, с. 10], представляется, что более целесообразным в этом случае было бы говорить не просто об объекте, но о **материальном объекте договора**, под которым следует понимать вещь (имущество), в отношении которой и был непосредственно заключен договор.

Так, для договора страхования авто-КАСКО характерен особый, присущий только ему **материальный объект**, а именно *автотранспортное средство* (как оно было определено в параграфе 2.1. настоящей работы).

Однако, если в случае договора страхования авто-КАСКО, ответ на вопрос о *материальном объекте* договора является очевидным, то в случае договора ОСАГО ситуация обстоит значительно сложнее.

С одной стороны, как вытекает из самого определения договора, страхуемый интерес непосредственно связан с использованием *автотранспортного средства*.

С другой стороны, как уже было продемонстрировано ранее, объектом договора ОСАГО является «имущественный интерес», который носит двойственный характер:

- а) *имущественный интерес третьего лица*, состоящий в получении им **возмещения за вред** (ущерб или телесное повреждение), причиненный в результате использования застрахованного автотранспортного средства;
- б) *имущественный интерес собственника автотранспортного средства*, состоящий в **освобождении от расходов по возмещению вреда (ущерба)**, причиненного третьему лицу.

При этом под **ущербом** в ст. 2 Закона об ОСАГО, понимается *отрицательный эффект, понесенный потерпевшим физическим или юридическим лицом при наступлении риска, покрытого договором ОСАГО.*

Как следствие, хотя автотранспортное средство и представляет собой существенный элемент страхового правоотношения, фактический страхуемый имущественный интерес, тот имущественный интерес, в отношении которого непосредственно существует страховой риск, связан не с автотранспортным средством, а с возможным ущербом, который может быть причинен его использованием, а еще точнее, с его *возмещением*, которое как уже упоминалось выше, в гражданских правоотношениях всегда носит имущественный характер.

Это подтверждается и положениями ч. (1) ст. 28 Закона об ОСАГО, согласно которым страховщик обязан произвести *выплату* страхового возмещения в течение 10 календарных дней с даты закрытия дела об ущербе. Страховщик обязан принять заявление потерпевшего о способе выплаты возмещения, которое может быть произведено: а) наличными; б) путем перечисления на банковский счет; с) путем перечисления на банковский счет специализированной организации, осуществившей ремонт.

Таким образом, можно сделать вывод, что **материальным объектом** договора ОСАГО является *выраженное в денежной форме возмещение за вред (ущерб или телесное повреждение), причиненный третьему лицу в результате использования застрахованного автотранспортного средства.*

2.4. Понятие страхового риска

Как было установлено в предыдущем параграфе, предметом договора страхования является принятие страховщиком на себя обязанности *при наступлении страхового риска* выплатить страхователю страховую сумму или страховое возмещение. Вместе с тем, данное определение ни в коей мере не может объяснить, что же именно следует понимать под предметом договора страхования, пока не будет разъяснено и исследовано само понятие **страхового риска**.

Страховой риск — фундаментальная категория, «цементирующая все здание страхования» [211, с. 192]. Если бы не существовало риска, не существовало бы и страхования [11, с. 29].

Понятия «**риска**» и «**страхового риска**» закреплены в ГК и в Законе о страховании: так, в соответствии с ч. (1) ст. 1307 ГКдм и ч. (1) ст. 1829 ГК, страховым риском является одно или несколько предусмотренных договором страхования будущих вероятных, но

неопределенных событий или явлений, которым подвергаются жизнь, здоровье или имущество лица.

Закон о страховании дает фактически аналогичное определению **риску** (риск – будущее вероятное событие, которое может причинить ущерб имуществу, трудоспособности, жизни или здоровью лица), подчеркивая, что под **страховым риском** следует понимать – **феномен, событие или группа феноменов или событий, предусмотренных в договоре страхования, которые, наступив, могут причинить ущерб застрахованному имуществу или лицу.**

Аналогичное определение страхового риска дано и в национальной доктрине, в которой его определяют как будущее, вероятное, но неопределенное событие, которое может причинить личный или имущественный ущерб лицу, и которое, в случае наступления, повлечет обязательство страховщика выплатить страховое возмещение [4, с. 447]. Но наряду с этим доктрина страхового права и страховая практика оперируют понятием страхового риска во множестве различных терминологических значений: отдельного страхования, объекта страхования, величины и вида страховых выплат и т.д. [70, с. 89-98].

Вместе с тем, несмотря на закреплённость четкого понятия «риск» в ГК и в Законе о страховании анализ этих правовых актов позволяет сделать вывод, что и отечественный законодатель в некоторых случаях использует термин «риск» в различном понимании.

Казалось бы, что тут неясного, когда говорят «страхование риска убытков от неисполнения обязательств партнером», «страхование риска утраты имущества от пожара?» – спрашивает профессор Ю.Б. Фогельсон [236]. Сравним теперь эти выражения с такими – «страхование риска похищения автомашины», «страхование риска невозврата долга» [предлагает он далее] или с таким – «во время действия договора страхования страховой риск увеличился» [236]. На первый взгляд кажется, что везде смысл использования термина «риск» одинаков. Однако, если вдуматься, то мы обнаружим три разных значения, которые придаются в этих высказываниях термину «риск».

Первый вариант – *убытки, утрата имущества*. Здесь риск – **это последствия наступления страхового события**. В первом случае страховым событием является возможное неисполнение обязательств, во втором – возможный пожар. Т.е. в этих текстах понятие «риск» используется в значении неблагоприятных последствий наступления страхового события.

Второй вариант – похищение автомашины, невозврат долга. Здесь – это **сами страховые события** и термин «риск» используется уже в другом смысле, в значении

события, на случай наступления которого производится страхование.

Третий вариант – *увеличение риска*. Здесь термин «риск» используется в значении **вероятности того, что страховое событие произойдет [236].**

Три понимания понятия «**риск**» предложил и В.И. Серебровский:

Во-первых, риск может быть понимаем, как **событие**, от наступления которого находится в зависимости выполнение страховщиком своей основной обязанности – уплаты страхового вознаграждения [254, с. 7, цит. по 208, с. 498]. В договоре страхования авто-КАСКО таким событием выступает повреждение или хищение автотранспортного средства, а в договоре ОСАГО – причинение третьему лицу вреда в результате автотранспортного происшествия. Именно данное понимание и закреплено законодателем в приведенных выше легальных определениях страхового риска, данных в ст. 1307 ГКдм, 1829 ГК и ст. 1 Закона о страховании.

Следует отметить, что хотя в данном смысле риск и «сближается с понятием «страхового случая», под коим разумеется наступление предусмотренного страхованием события» [254, с. 561, цит. по 208, с. 498], сближение указанных понятий не приводит, однако, к их отождествлению... между ними имеется все же, хотя и тонкое, но тем не менее существенное отличие [208, с. 498]. Когда говорят о страховом случае, то имеют в виду событие, уже наступившее, с понятием же риска связывается представление об опасности, которая еще только угрожает, еще только может наступить [254, с. 9, цит. по 208, с. 498]. Таким образом, если страховой случай – это уже наступившее обстоятельство, то страховой риск – это только возможность его наступления [135].

В качестве примера, можно привести Определение Высшей судебной палаты Республики Молдова по конкретному делу о принудительном взыскании страхового возмещения по договору страхования авто-КАСКО, в котором судебная инстанция использует как формулировку «*наступление страхового риска*», так и формулировки «*страховой случай*», «*наступление страхового случая*». При этом синтагма «*наступление страхового риска*» употребляется в контексте описания условий договора, в то время как термин «*страховой случай*» использовался при описании конкретного автотранспортного происшествия, повлекшего ущерб застрахованному автомобилю [152].

Во-вторых, риск понимается также как **возможность или вероятность наступления события**, угрожающего лицу или имуществу (риск пожара, преждевременной смерти и т. п.) [254, с. 385, цит. по 208, с. 502].

В этом значении понятие риска употребляется, например, в ст. 1321 ГКдм («повышающее степень риска»), ст.ст. 1843 и 1844 ГК («увеличение риска»), ст. 1845 ГК

(«снижение риска»).

В данном смысле термин «риск» используется и судебными инстанциями. Так, в Определении по конкретному делу о принудительном взыскании страхового возмещения (по ОСАГО) за вред, причиненный автотранспортным происшествием, Высшая судебная палата РМ указала: «... гражданская ответственность П.А. и «М» SRL за возможный ущерб, причиненный в результате управления автотранспортным средством «...» не была застрахована, поскольку указанное автотранспортное средство использовалась для перевозки пассажиров, что представляет **собой повышенный риск**» [150].

В-третьих, можно понимать риск и как **необходимость нести невыгодные последствия** возможного, неизвестного события [208, с. 503].

В этом смысле применяет термин «риск» законодатель в частности в ст. 1 Закона о страховании («передача возможного риска»), ст. 1847 ГК («риск не принимается страховщиком»).

Использование термина «страховой риск» в данном понимании можно встретить и в практике судебных инстанций. В Определении о признании недействительным договора ОСАГО, Высшая судебная палата Республики Молдова отметила: «... Так, Ответчик был обязан проинформировать страховщика обо всех известных обстоятельствах, которые имели значение для **принятия страхового риска**...» [149]. Аналогичную формулировку «принятие страхового риска» можно встретить и в других Определениях Высшей судебной палаты [153, 156, 157].

Необходимо отметить, что такое понимание риска ближе всего стоит к пониманию риска в его *экономическом значении*. Тем не менее, если при рассмотрении вопроса с экономической точки зрения, можно говорить о перенесении риска, о делении риска и пр., то, с точки зрения юридической, использование подобной терминологии как в законодательстве Республики Молдова, так и в судебной практике представляется неточным.

Приведя **различные точки зрения** относительно понятия «*риск*», «*страховой риск*», тем не менее считаем, что при наличии четко закрепленного определения понятия «страхового риска» исходить необходимо именно из его понимания в качестве **вероятного, но неопределенного события**, которое в случае наступления может причинить ущерб интересам страхователя. Именно в данном понимании будет далее использоваться термин «риск» в настоящей работе.

Более того, в целях **приведения в соответствие с закрепленным определением** всех правовых норм, предлагаем **изменить формулировку** как приведенных выше в качестве

примера статей, так и остальных противоречащих ему норм.

Для этого, предлагается для начала дополнить **ст. 1 Закона о страховании** следующими понятиями:

- *«степень риска (страхового риска) – вероятность наступления риска (страхового риска);»* / *«gradul de risc (risc asigurat) – probabilitatea producerii riscului (riscului asigurat);»*;

- *«страховое бремя – несение негативных последствий страхового риска;»* / *«sarcină asigurată – suportarea consecințelor negative ale riscului asigurat;»*.

После чего, используя данные термины внести следующие изменения и дополнения в следующие правовые нормы:

а) в Гражданский кодекс:

- в **ч. (1) ст. 1826** слова «покрывают один и тот же риск» заменить словами *«покрывают одно и то же страховое бремя»*;

- в **ст. 1843** по всему тексту слова «увеличение риска» заменить словами *«увеличение степени риска»*, а слова «увеличение страхового риска» – словами *«увеличение степени страхового риска»* в соответствующем падеже;

- в **ст. 1844** по всему тексту слова «увеличение риска» заменить словами *«увеличение степени риска»*, слова «увеличение страхового риска» – словами *«увеличение степени страхового риска»*, а слова «увеличенный риск» – словами *«риск с увеличенной степенью»* в соответствующем падеже;

- в **ст. 1845** по всему тексту слова «снижение риска» заменить словами *«снижение степени риска»*, а слова «снижение страхового риска» – словами *«снижение степени страхового риска»* в соответствующем падеже;

- в **п. а) ч. (1) ст. 1847** слова «риск не принимается» заменить словами *«страховое бремя не принимается»*;

- в **ч. (2) ст. 1871** слова «переходит риск застрахованного имущества» заменить словами *«переходят риски в отношении застрахованного имущества»*;

- в **ст. 1900** по всему тексту слова «увеличение риска» заменить словами *«увеличение степени риска»* в соответствующем падеже;

- в **ч. (2) ст. 1912** слова «риск которых увеличился» заменить словами *«степень риска которых увеличилась»*;

б) в Закон о страховании:

- в **статье 1:**

➤ понятие **«страхование»** изложить в следующей редакции: **«страхование –**

возмездная передача страхователем страховщику в соответствии с договором страхования страхового бремени по конкретным согласованным рискам, в том числе финансовых потерь и/или материального ущерба;»

➤ в понятии **«ассистанс»** слова «наступления страхового риска» заменить словами *«наступления страхового случая»;*

➤ в понятии **«сосстрахование»** слова «принимают на себя один и тот же риск» заменить словами *«принимают на себя страховое бремя по одному и тому же страховому риску»*, а слова «долю риска» – словами *«долю страхового бремени»;*

➤ в понятии **«перестрахование»** слова «передача частично или в полном объеме страховых рисков, принятых» заменить словами *«передача частично или в полном объеме страхового бремени, принятого»;*

➤ в понятии **«пропорциональное перестрахование»** слова «распределению риска» заменить словами *«распределению страхового бремени»;*

➤ в понятии **«собственное удержание»** слова «часть риска» заменить словами *«часть страхового бремени»*, а слова «передачи риска» – словами *«передачи страхового риска»;*

- в **ч. (4) ст. 5** слова «наступления страховых рисков» заменить словами *«реализации страховых рисков»;*

- в **ст. 6¹** слова «наступления страховых рисков» заменить словами *«наступления страховых случаев»;*

- в **ч. (1) ст. 7** слова «в обмен на принятые страховщиком страховые риски» заменить словами *«в обмен на принятие страховщиком страхового бремени по согласованным страховым рискам»;*

- в **ч. (1¹) ст. 10** слова «принятия некоторых рисков» заменить словами *«принятия страхового бремени по некоторым страховым рискам»;*

- в **ч. (4) ст. 10** слова «передает риск» заменить словами *«передает страховой риск»;*

- в **ст. 11** слова «цессия рисков» заменить словами *«цессия страховых рисков»;*

- в **ч. (6) ст. 15** слова «наступление риска» заменить словами *«наступлении страхового случая»;*

- в **ч. (3) ст. 17** слова «наступления страхового риска» заменить словами *«наступления страхового случая»;*

- в **ч. (11) ст. 24** слова «принятие дополнительных рисков» заменить словами *«принятие страхового бремени по дополнительным рискам»;*

в) в Закон об ОСАГО:

- в ст. 2 в понятии «*ущерб*» слова «при наступлении риска» заменить словами «*при реализации риска*».

- в ч. (2) ст. 10 слова «наступление страхового риска» заменить словами «*наступление страхового случая*».

Определив понятие термина «страховой риск», считаем необходимым исследовать и его основные признаки.

Как следует из приведенного легального определения, закрепленного в ч. (1) ст. 1829 ГК и ст. 1 Закона о страховании, признаками, характеризующими будущее событие в качестве страхового риска, являются его *вероятность*, *неопределенность* и *закрепленность в страховом договоре*.

Вероятность означает прежде всего возможность наступления соответствующего события. По этой причине за пределами риска находится случай, наступление которого абсолютно исключено [66, с. 540]. Элементарным примером может служить, например, страхование от хищения уже украденного автомобиля.

Неопределенность «**исключает** отнесение к страховым рискам событий, во-первых, *непрерывных*, т.е. таких, которые произойдут неизбежно или, по крайней мере, в точно обозначенное время» [66, с. 540] (так, например, не может быть застраховано от ущерба автотранспортное средство, которое должно использоваться в съемке кинофильма, сценарий которого, предусматривает его повреждение или уничтожение); во-вторых, **не может производиться** страхование событий, которые, напротив, *произойти не могут* [66, с. 540] (например, страхования автотранспортного средства от вреда, причиненного инопланетными пришельцами, либо вреда, причиненного при помощи сверхъестественных сил (имеется в виду, по крайней мере, представление современной науки).

Таким образом, соотносительность указанных понятий «выражается в том, что страховой риск должен непременно находиться между ними, подобно тому, как жизнь и все, что к ней относится, находится между рождением и смертью» [66, с. 540].

Как следствие, предусматриваемый в обязательстве по страхованию (в страховом договоре) страховой риск должен быть таким обстоятельством, наступление которого *возможно* (заранее известная невозможность наступления того или иного обстоятельства делает страхование бессмысленным), *однако сторонам неизвестно, превратится ли эта возможность в действительность*.

Исходя из изложенного, профессор Суханов Е.А. считает, что страховой риск – это обстоятельство (юридический факт) – событие или действие – вероятное и случайное, от последствий наступления которого проводится страхование и указание на которое

составляет конститутивный элемент страхового обязательства [231, с. 345].

При отсутствии «вероятности» и «неопределенности» («случайности») отношения страхования по общему правилу возникнуть не могут.

Аналогичной точки зрения придерживается и отечественный законодатель. Так, поскольку страховщик не располагает возможностью количественно определить *вероятность* наступления страхового риска (отсутствует соответствующая информация или специальные сведения об объекте страхования), ст.ст. 1317-1318 ГКдм и 1837-1838 ГК предусматривают, что при заключении договора страхования страхователь обязан указать страховщику все известные ему обстоятельства, которые могут иметь значение для принятия страхового риска. В случае, если хотя бы одно из имеющих значение обстоятельств не указано либо указано неточно, страховщик вправе расторгнуть договор. Договор может быть расторгнут им также в случае, когда имеющее значение обстоятельство не указано в силу того, что страхователю оно не известно по причинам, которые могут быть вменены ему в вину.

Другим доказательством может служить ч. (2) ст. 1313 ГКдм и ч. (2) ст. 1835 ГК, предусматривающая, что, если действие договора страхования распространяется на период, предшествующий внесению страхового взноса, такое страхование действительно при условии ненаступления случая на момент заключения страхования, поскольку в противном случае, о событии было бы уже известно, что оно наступило, а, следовательно, отсутствовал бы критерий *неопределенности*. По этому поводу Франциск Дяк (Francisc Deak) замечал: «Нет риска, а соответственно, действительного договора страхования его наступления, если риск наступил до заключения контракта или его наступление невозможно» [13, с. 451].

Что же касается предъявляемого законом о страховании требования о *закрепленности в договоре страхования*, оно представляется вполне обоснованным и отвечающим специфике страхования.

Очевидно, что понятие «риска» или «страхового риска вообще» значительно шире той группы событий (рисков), при наступлении которых страховщик обязуется выплатить страховое возмещение. Вместе с тем сам термин «*страховой*» указывает именно на неразрывную связь между риском и существующим (порождаемым) страховым правоотношением. Как следствие, действительно «**страховым**» может быть только тот риск, в отношении которого в договоре прямо указана обязанность страховщика произвести исполнение.

В договоре ОСАГО таким страховым риском является *автотранспортное происшествие*, под которым, согласно ст. 2 Закона об ОСАГО, понимается

непредвиденное, случайное событие, вызванное одним или более автотранспортными средствами, которое причинило ущерб некоторым лицам и которое может повлечь притязания на возмещение.

При этом в подтверждение вышеизложенного вывода относительно обязательности указания страхового риска в договоре, ч. (2)¹ ст. 8 указанного закона предусматривает, что в случае договора с указанием лиц, допущенных к пользованию автотранспортным средством, *не считается* застрахованным риск пользователя автотранспортного средства, *не включенного в договор страхования.*

Значительно более широким спектром страховых рисков характеризуется договор страхования авто-КАСКО. В практике страховых компаний принято объединять эти риски в, так называемые, «*группы рисков*». Таких групп существует три: а) «*ущерб*»; б) «*хищение*»; в) собственно «*авто-КАСКО*» или «*полное КАСКО*». Кроме того, некоторые компании выделяют также отдельную группу рисков «*дополнительное оборудование*» [146].

Анализ образцов договоров и «Условий страхования» авто-КАСКО позволяет раскрыть каждую из указанных групп [146].

Так, **группа «ущерб»** представляет собой группу событий, влекущих материальный ущерб, нанесенный страхователю путем повреждения или уничтожения автотранспортного средства, в результате:

- **дорожно-транспортного происшествия (ДТП)**, а также коллизий, столкновений, ударов, опрокидываний, нанесений царапин, наезда (удара) на автотранспортные средства и/или на движущиеся или неподвижные предметы, на людей и/или животных, находившихся вне застрахованного автотранспортного средства, падений автотранспортного средства, падений предметов (камней, льда, веток деревьев, столбов, других предметов и др.) на автотранспортное средство, удара об автотранспортное средство предметов, вылетевших из-под колес других транспортных средств;

- **стихийных бедствий**, а также ливневых дождей, града, наводнения, обильного снегопада, лавин, тяжести веса снега или льда, механических воздействий проточных вод или плавучих по воде предметов, охвата водой места, где было припарковано или стояло автотранспортное средство (в том числе гараж), бури, урагана, торнадо, молнии, землетрясения, обвала, оползня, а также прямое или косвенное их действие;

- **пожара, тушения пожара**, а также взрыва, дыма, появления пятен, обугливания или других повреждений, явившихся результатом пожара по причине короткого замыкания и/или взрыва двигателя и/или других агрегатов автотранспортного средства и/или в результате пожара или взрыва, произошедших на расстоянии от застрахованного

автотранспортного средства, при условии, что взрыв или пожар находятся в прямой причинной связи с произошедшим повреждением.

К группе рисков «хищение» относят такие события, как:

- кража (угон, хищение), грабеж, разбой, то есть незаконное изъятие автотранспортного средства или его составных частей, а также причинение любого ущерба в результате данных действий.

К группе рисков «дополнительное оборудование» относят:

- хищение, повреждение, уничтожение дополнительного оборудования застрахованного автотранспортного средства в результате событий, перечисленных в группах «ущерб» и «хищение».

Наконец, группа «авто-КАСКО» – это «полный пакет», включающий все риски из групп «ущерб» и «хищение» и, по обстоятельствам, «дополнительное оборудование».

Также необходимо отметить, что законом и договорами выделяются определенные события (либо их негативные последствия), которые не являются страховыми случаями по всем рискам (более подробно данный вопрос будет исследован в параграфе 3.3.).

2.5. Участники автостраховых правоотношений

Прежде чем перейти непосредственно к исследованию правового статуса страхователя и застрахованного, необходимо отметить, что законодательство Республики Молдова претерпело значительные изменения в отношении определения не только правового статуса, но и самого понятия, и даже определения, той стороны, или точнее даже сторон договора страхования, права и обязанности которых являются встречными по отношению к страховщику.

Так, в правовой теории договор страхования считается двусторонним, а его сторонами являются, соответственно, **страхователь** и **страховщик**. Одновременно, в случае страхования гражданской ответственности (в т.ч. ОСАГО) в правоотношении может участвовать еще один субъект, не являющийся субъектом самого договора, – *потерпевший*.

Вместе с тем, как правовая теория, так и законодательство Республики Молдова также определяют правовой статус еще одного субъекта страхового договора, права и обязанности которого (также, как и страхователя) являются встречными по отношению к страховщику. При этом на разных этапах эволюции национального законодательства данный субъект носил различное наименование и обладал различным правовым статусом, что будет более подробно исследовано далее.

Исходя из легального определения договора страхования, закрепленного в пока еще

действующей ст. 1301 ГКдм, **страхователем («asiguratul»)** является сторона страхового договора, которая обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию).

Поскольку страхователь *«обязуется»*, т.е. *принимает на себя обязанность*, вытекающую из договора страхования, можно сделать вывод, что **страхователь** является *лицом, заключающим договор страхования со страховщиком*. При этом вовсе не обязательно, чтобы защищались интересы самого страхователя; именно страхователь получал страховую выплату; страховой взнос платил именно страхователь; страховой случай произошел со страхователем. Не наличие страхового интереса, не страховой случай и даже не уплата страхового взноса, а именно участие в согласовании условий договора и только оно делает лицо страхователем [236].

Аналогичной позиции придерживаются и ГК РФ (ст.ст. 927, 929), и ГК Украины [258, ст. 979], а до 20.07.2012 г. она была отражена и в Законе о страховании, ст. 1 которого определяла **страхователя** как *лицо, заключившее договор страхования со страховщиком*.

Как правило (как верно отмечает Н.М. Удря), страхователь является и лицом, которое заключает договор страхования, и лицом, которое имеет право на получение возмещения, будучи, таким образом и выгодоприобретателем страхования. Однако существуют и ситуации, в которых страхователь и выгодоприобретателем страхования могут выступать как отдельные и независимые стороны [48, с. 35].

Данный вывод ведет к необходимости выделять наряду со страхователем еще одного субъекта страхового договора. Однако подход к определению правового статуса данного субъекта является различным.

Так, например, уже приведенные выше ст. 929 ГК РФ и ст. 979 ГК Украины устанавливают специальный правовой статус для определенного лица, которое, не участвуя в заключении договора страхования, тем не менее приобретает все имущественные права (а также ряд неимущественных обязанностей) страхователя. Данную позицию разделяли и авторы Гражданского кодекса РМ до его модернизации, установив в ст. 1301 (которая продолжит действовать до 01.01.2020 г.), что страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового риска выплатить страхователю или *третьему лицу (выгодоприобретателю страхования)* страховую сумму или страховое возмещение. Следовательно, исходя из положений ст. 1301 ГКдм, таким третьим лицом, обладающим специальным статусом, является **выгодоприобретатель страхования**.

Учитывая, что в случае наличия в договоре страхования такого субъекта как **выгодоприобретатель**, договор заключается в *его пользу*, т.е. в пользу третьего лица, к

такому договору и самому выгодоприобретателю в полной мере применимы положения ст. 724 ГКдм и ст. 1096 ГК, согласно которой стороны договора могут установить, что должник обязан произвести исполнение не кредитору, а указанному или не указанному в договоре третьему лицу, которое получает непосредственное право требовать производства исполнения в свою пользу. При этом единственное условие, предъявляемое законом к **выгодоприобретателю страхования**, – это наличие у выгодоприобретателя *страхового интереса*, поскольку ч. (1) ст. 1308 ГКдм прямо устанавливает, что для заключения договора страхования страхователь должен представить страховщику предложение в письменной форме (заявление), в котором указывает свой интерес и интерес выгодоприобретателя страхования.

По другому пути пошел румынский законодатель, установив в ч (1) ст. 2199 ГК Румынии, что лицо, заключающее договор страхования (*«contractantul asigurării»*) **или** страхователь (*«asiguratul»*) обязуется оплатить премию страховщику, а последний обязуется в случае реализации страхового риска выплатить возмещение, по обстоятельствам, страхователю (*«asiguratului»*), выгодоприобретателю (*«beneficiarului»*) или потерпевшему третьему лицу.

Как видно, из данной нормы, помимо страхователя (*«asiguratul»*) румынский законодатель указывает еще одно лицо, у которого может возникнуть аналогичная со страхователем обязанность (оплатить премию), однако без возникновения права на получение возмещения, – **лицо, заключающее договор страхования** (*«contractantul asigurării»*). При этом ч. (2) статьи поясняет, что *лицо, заключающее договор страхования* (*«contractantul asigurării»*) – это лицо, которое заключает договор страхования в отношении рисков другого лица и обязуется перед страховщиком оплатить страховую премию.

Подобная позиция нашла свое отражение во вступившем в силу 20.07.2012 г. Законе об изменении, дополнении и признании утратившими силу некоторых законодательных актов № 94 от 26.04.2012 г. [110], которым были внесены изменения в Закон о страховании и была утверждена новая концепция относительно правового статуса *страхователя*. Так, согласно новой редакции ст. 1 Закона о страховании, **страхователь** (*«asigurat»*) был определен как *лицо, которое заключило или в пользу которого заключен договор страхования* со страховщиком, т.е. именно к страхователю новый закон предъявляет требование о наличии страхового интереса, независимо от того заключает ли данное лицо договор страхования само, либо договор заключается третьим лицом в его пользу.

Одновременно, в ст. 1 было введено новое понятие – **«лицо, заключающее договор страхования»** (*«contractant al asigurării»*), – под которым понимается лицо, заключающее

договор страхования по страхованию риска в *отношении другого лица* и обязующееся выплачивать страховщику страховую премию *без получения статуса страхователя*, иначе говоря, лицо, которое, хотя и участвует в заключение договора страхования, однако само страхового интереса не имеет.

Таким образом, исходя из определений понятий «*страхователь*» и «*лицо, заключающее договор страхования*», можно сделать вывод, что действующий Закон о страховании Республики Молдова отказался от определения **страхователя («asigurat»)** как лица, участвующего в согласовании условий договора страхования, выделяя теперь в качестве основного критерия *приобретение таким лицом прав, вытекающих из договора*.

Как следствие, новое определение понятия «*страхователь*» («*asigurat*»), данное в Законе о страховании, поглощает понятие «выгодоприобретателя страхования», что ведет к отсутствию необходимости выделять его в качестве субъекта страхования, обладающего отдельным правовым статусом.

В то же время, возникает необходимость выделять в качестве субъекта страхования с отдельным правовым статусом – «**лицо, заключающее договор страхования («contractant al asigurării»)**». Вместе с тем, комплексный анализ положений Закона о страховании, Гражданского кодекса (в пока еще действующей редакции) и Закона об ОСАГО (в редакции, действовавшей до 08.03.2019 г.), позволял заключить, что вышеизложенный вывод был верен лишь для *договоров страхования имущества*.

Так, несмотря на внесение вышеуказанных изменений (понятия «страхователя» и «лица, заключающего договор страхования») в Закон о страховании еще в 2012 г., в Закон об ОСАГО на протяжении почти 7-ми лет (до 08.03.2019 г.) **не вносились соответствующие изменения**, и ст. 2 данного Закона по-прежнему устанавливала, что **страхователем** является физическое или юридическое лицо, **заключившее договор ОСАГО**, а понятие «*лица, заключающего договор страхования*» в Законе отсутствовало. Как следствие, в указанный период в отношении определения правового статуса данного субъекта между Законом о страховании и Законом об ОСАГО возникала правовая коллизия, которая подлежала разрешению в порядке, предусмотренном вначале Законом о законодательных актах № 780 от 27.12.2001 [98, ст. 6], а затем Законом о нормативных актах № 100 от 22.12.2017 г., т.е. в случае противоречия между общей нормой и специальной нормой, которые содержатся в нормативных актах одного уровня, применяется специальная норма [105, ст. 5] – в данном случае – Закона об ОСАГО. Таким образом, можно заключить, что до 08.03.2019 г. в договорах ОСАГО **страхователем всегда** являлось лишь лицо, *непосредственно заключающее страховой договор*.

Ситуация, однако, изменилась 08.03.2019 г., когда вступил в силу Закон о внесении изменений в некоторые законодательные акты № 16 от 15.02.2019 г., которым понятию **«страхователь» («asigurat»)** в Законе об ОСАГО было определено как *собственник или пользователь автотранспортного средства*, гражданская ответственность которого принята на договорной основе страховщиком на основании договора обязательного страхования автогражданской ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам автотранспортными происшествиями. Очевидно, что подобная формулировка привела понятие **«страхователь» («asigurat»)** в соответствие с Законом о страховании, выводя на первый план критерий наличия страхового интереса, а не критерий участия в заключении договора. При этом понятие *«лица, заключающее договор страхования» («contractant al asigurării»)* в Закон об ОСАГО так и не было внесено.

Однако и на этом эволюция национального законодательства в отношении правового статуса данных субъектов страхового договора не завершилась.

Так, на сегодняшний день, исходя из действующей редакции Гражданского кодекса (до его модернизации), Закона о страховании и Закона об ОСАГО, закон определяет правовой статус:

- **«страхователя» («asigurat»)** – лица, которое страхует собственный страховой интерес, или чей страховой интерес застрахован третьим лицом;
- **«лица, заключающего договор страхования» («contractant al asigurării»)** – лица, страхующего страховой интерес третьего лица без получения статуса страхователя.

Однако новая редакция Главы «Страхование» оперирует уже несколькими отличными терминами. Так, ст. 1822 ГК определяет договор страхования как договор, по которому одна сторона (**страхователь («contractantul asigurării»)**) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховую премию, а страховщик обязуется предоставить **застрахованному («asiguratului»)**, выгодоприобретателю страхования или, по обстоятельствам, потерпевшему третьему лицу денежное исполнение (страховую компенсацию или страховое возмещение) при наступлении страхового случая в период страхования.

Исходя из положений данной статьи, можно заключить, что законодатель последовательно отразил позицию, изложенную в Законе о страховании, также и в новой редакции ГК, четко разделив правовой статус лица, принимающего на себя обязательства по уплате страховой премии (иначе говоря, заключающего договор страхования), и лица, чей страховой интерес страхуется.

Однако, если в редакции кодекса на государственном языке использованная законодателем формулировка является логичным продолжением эволюции

законодательства в данной области, а используемые понятия – «*contractantul asigurării*» и «*asigurat*», – наконец, и на уровне ГК приводятся в соответствие со своим лексическим значением, то редакцию на русском языке можно считать серьезной новацией. Во-первых, законодатель вновь полностью изменяет смысловое содержание понятия «**страхователь**», возвращая его к определению «лица, заключающего договор страхования», однако уже не как перевод на русский язык термина «*asigurat*», а как перевод понятия «*contractantul asigurării*». А во-вторых, вводит новое понятие – «**застрахованный**» (как перевод понятия «*asigurat*»), – под которым понимается лицо, чей страховой интерес страхуется.

Данный вывод подтверждается и положениями ст. 1858, 1868 и 1872 ГК, согласно которым в случае страхования убытков, имущества и гражданской ответственности страховщик обязан выплатить возмещение за ущерб, причиненный *застрахованному* («*asiguratului*»), или, соответственно, за причинение которого несет ответственность *застрахованный* («*asigurat*»).

Что же касается такого субъекта договора страхования как «*выгодоприобретатель*», то из комплексного исследования положений ст. 3, 6 и 14 Закона о страховании и ст. 1824, 1888 и 1890 ГК, можно заключить, что под *выгодоприобретателем* понимается лицо, назначенное страхователем в договорах страхования от несчастных случаев и договорах страхования жизни, которому подлежит выплата страховая компенсация в случае смерти застрахованного лица. Таким образом, поскольку в соответствии с положениями модернизированного Гражданского кодекса **выгодоприобретатель страхования** участвует *исключительно* в договорах страхования жизни (личного страхования), он не является субъектом ни договора страхования авто-КАСКО, ни договора ОСАГО.

Кроме того, комплексный сравнительный анализ положений новой редакции Главы «Страхование», Закона о страховании и Закона об ОСАГО позволяет сделать вывод, что законодатель пока не завершил процесс приведения законодательства в области страхования в соответствие с заново определенными терминами.

Так, например, в соответствии с ч. (2) ст. 1858 ГК, одно и то же лицо может быть одновременно страхователем и застрахованным, а согласно, ч. (2) ст. 1872 ГК, стороны могут включить в договор страхования и гражданскую ответственность иного лица (застрахованного), чем страхователь. Данные положения вполне логично вытекают из определений данных законодателем страхователю исключительно как лицу, заключающему договор, и застрахованному – как лицу, чей интерес страхуется, поскольку в большинстве случаев лицо, заключая договор страхования убытков, страхует свой собственный интерес. В то же время, несмотря на то, что одно лицо, может обладать двумя

правовыми статусами одновременно, это ни в коей мере не должно вести к объединению либо пересечению самих правовых статусов. Иными словами, следует четко разделять права и обязанности, которые данное лицо несет как страхователь, и которые оно несет как застрахованный. Как следствие, представляется совершенно излишним использование законодателем формулировки «страхователь или, по обстоятельствам, застрахованный» применительно к праву данного лица на получение страхового возмещения (см., например, ст. 1862 ГК), т.к. данное право принадлежит лицу именно и *исключительно* как **застрахованному**, даже если это лицо и является одновременно и страхователем. По этим же причинам, является совершенно излишним и сделанное в ч. (1) ст. 1864 ГК указание, что «в случае страхования, заключенного страхователем в пользу другого лица (застрахованного), при наступлении страхового случая застрахованный имеет право на получение причитающихся со страховщика сумм», т.к. данное право застрахованного вытекает уже из самого его понятия, отраженного в ст. 1822 и ст. 1858 ГК.

Как следствие, в целях избежания двойного толкования и недопущения неясности относительно правового статуса субъектов страховых отношений, считаем целесообразным с момента вступления в силу новой редакции Главы «Страхование» внести ряд изменений и дополнений в действующее законодательство, а именно:

а) в Гражданский кодекс:

- в **ст. 1825** (исключительно в тексте на государственном языке): слова «*asigurați, beneficiari sau persoane asigurate*» заменить словами «*contractanți, beneficiari sau asigurați*»;

- в **ст. 1827** (исключительно в тексте на государственном языке): по всему тексту статьи слово «*reasigurat*» заменить словами «*contractant al reasigurării*» в соответствующей грамматической форме;

- в **ст. 1834** (исключительно в тексте на государственном языке): слово «*asiguratului*» заменить словами «*posesorului al poliței*»;

- в ст. 1862:

➤ в **ч. (1)** синтагму «Страхователь или, по обстоятельствам,» исключить;

➤ **первое предложение ч. (2)** изложить в следующей редакции «Застрахованный имеет право на страховое возмещение, хотя бы ущерб и был причинен по небрежности его действиями или бездействием или действиями или бездействием страхователя»;

- **ч. (2) ст. 1872** изложить в следующей редакции: «В договорах страхования гражданской ответственности страхователем и застрахованным является одно и то же лицо, однако стороны могут дополнительно включить в договор страхования и гражданскую ответственность иного лица, чем страхователь.»;

- в ч. (1) ст. 1874, ч. (1) ст. 1875 и ч. (2) ст. 1880 синтагму «страхователь или, по обстоятельствам,» исключить;

б) в Закон о страховании:

- по всему тексту статей 4, 5, 35, 43, 46 и в п. d) ч. (6⁵) ст. 49 слово «страхователь» заменить словами «*страхователь, застрахованный*» в соответствующем числе и падеже;

- в остальном по всему тексту Закона за исключением понятий «страхование», «страховой и/или перестраховочный брокер» и «брокерское поручение» из ст. 1, а также ст. 7, ч. (5) ст. 10, ст.ст. 28, 31, ч.ч. (3)-(3¹) ст. 47, ст. 48, ч. (6¹) ст. 49 и ст. 53 слово «страхователь» заменить словом «*застрахованный*» в соответствующем числе и падеже;

- в ст. 1:

➤ понятие «*страхование*» изложить в следующей редакции: «*страхование* – возмездное принятие страховщиком в соответствии с договором страхования, заключенным со страхователем, страхового бремени по конкретным согласованным рискам застрахованного, в том числе финансовых потерь и/или материального ущерба;»;

➤ понятие «*страхователь*» исключить (исключительно в тексте на русском языке);

➤ дополнить статью новым понятием «*застрахованный* – лицо, в отношении страховых рисков которого заключается договор страхования;»;

➤ дополнить статью новым понятием «*выгодоприобретатель страхования* – назначенное страхователем в договоре страхования жизни или установленное законом лицо, которому выплачивается страховая компенсация в случае смерти застрахованного;»;

➤ понятие «лицо, заключающее договор страхования» (исключительно в тексте на русском языке) заменить понятием «*страхователь* – лицо, заключающее договор страхования и обязующееся выплачивать страховщику страховую премию;»;

в) в Закон об ОСАГО:

- в ст. 1, ч. (4³) ст. 8 и п. b) ч. (1) ст. 10 слово «страхователь» заменить словами «*страхователь, застрахованный*» в соответствующем числе и падеже;

- в остальном по всему тексту Закона за исключением понятия «обязательное страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» из ст. 2, а также ч. (4²) ст. 8, ч. (1) ст. 9, ч. (3) ст. 10, ч. (2) ст. 11, ч. (4), ст. 12 ст. 13, и ч. (5) ст. 40 слово «страхователь» заменить словом «*застрахованный*» в соответствующем числе и падеже;

- в ст. 2:

➤ дополнить статью новым понятием «*страхователь* – лицо, заключающее договор

обязательного страхования автогражданской ответственности;».

Определив общий правовой статус *страхователя и застрахованного* в договорах имущественного страхования и страхования автогражданской ответственности, является возможным перейти к более подробному правовому исследованию *данного субъекта* непосредственно в договоре страхования авто-КАСКО и договоре ОСАГО.

Законодательство Республики Молдова не предъявляет каких-либо специальных требований к лицу, которое может быть страхователем. Иначе говоря, в качестве **страхователя** может выступать *любое физическое или юридическое лицо*, отвечающее общим требованиям о правосубъектности участников гражданских правоотношений. Напротив, ст. 1828 ГК прямо устанавливает, что пол, раса, цвет кожи, национальность, этническое происхождение, язык, религия или убеждения, политические взгляды или политическая принадлежность не могут быть факторами, ведущими к невозможности заключения договора страхования либо различиям в получаемых от физических лиц страховых премиях и в причитающихся им выплатах.

Вместе с тем, как уже было продемонстрировано выше, существуют некоторые дополнительные требования, которые закон предъявляет уже непосредственно к *страхователю или застрахованному в определенном виде страхования*.

Так, *страхователем* (в том смысле, который данное понятие имеет на сегодняшний день, т.е. до вступления в силу новой редакции Главы «Страхование» и утраты силы Главой II Закона о страховании, – т.е. *лицом в пользу которого заключен договор*) по договору страхования авто-КАСКО, по общему правилу, может выступать только *собственник* автотранспортного средства.

Данный вывод вытекает из ч. (1) ст. 15 Закона о страховании, согласно которой, страхование имущества может быть осуществлено только в пользу собственника имущества, если законом или договором не предусмотрено иное.

При этом, исходя из действующей редакции Закона о страховании, вовсе не обязательно, что страхователь сам заключал договор страхования авто-КАСКО. Для иллюстрации можно привести пример лизинга. Согласно п. h) ч. (1) ст. 7 и п. e) ч. (1) ст. 13 Закона Республики Молдова о лизинге № 59-XVI от 28.04.2005 (который действовал до 01.03.2019 г.), обязанность по страхованию предмета лизинга лежит на *лизингополучателе* [101], который, естественно, собственником данного имущества не является, и обладает таким образом статусом *лица, заключающего договор страхования*.

Данный вывод подтверждается и судебной практикой. Так, рассматривая гражданское дело по исковому заявлению о признании недействительным договора автострахования

КАСКО, заключенного между лизингополучателем и страховой компанией в пользу лизингодателя, Суд Вулкэнешть пришел к следующему выводу:

«Согласно п. 5.2.5. договора лизинга, лизингополучатель обязался оплатить все расходы по страхованию. Согласно п. 9.1 договора, лизингодатель был обязан ежегодно страховать автомобиль за счет лизингополучателя. Из пояснений сторон вытекает, что первый ежегодный договор страхования КАСКО автомобиля истек в 2008 г., и лизингодатель – в нарушение условий договора лизинга, – в 2008 г. не заключил новый договор страхования. Ч. (1) ст. 15 Закона о страховании предусматривает, что страхование осуществляется только в пользу собственника. Данным законом не запрещается заключение договора страхования и другими лицами. Главное условие, чтобы он был заключен в пользу собственника. Поскольку лизингополучатель при заключении договора страхования автомобиля данное условие не нарушил, суд пришел к выводу, что он законно заключил договор страхования КАСКО находящегося у него в пользовании автотранспортного средства в пользу собственника автомобиля» [204].

Фактически не изменится ситуация и со вступлением в силу новой редакции Главы «Страхование» и, соответственно, утратой силы Главой II Закона о страховании, с той лишь разнице, что с этого момента указанное выше требование будет предъявляться уже не к страхователю, а к *застрахованному* лицу, т.к. ч. (2) ст. 1868 ГК четко устанавливает, что в страховании имущества *застрахованный* должен иметь законный интерес в отношении застрахованного имущества. К слову, и ст. 1324 ГК (заменившая цитированные выше положения Закона о лизинге), устанавливает, что независимо от того, с кем заключен договор страхования вещи от рисков – с лизингодателем или лизингополучателем, страхователь должен указать лизингодателя или кредитора лизингодателя в качестве приоритетного застрахованного для получения страхового возмещения и лизингополучателя в качестве альтернативного застрахованного.

Вместе с тем, учитывая оговорку об *автономии воли* («если договором не предусмотрено иное») в ст. 15 Закона о страховании, не существует никаких действительных препятствий ни для выступления в качестве *страхователя* лица иного, нежели собственник, ни для множественности лиц на стороне *страхователя*. Однако на практике участники правовых отношений избегают изменения вышеуказанного ограничения. Так, например, в случае залога автотранспортного средства, стороны устанавливают для залогодателя обязанность по страхованию предмета залога. Вместе с тем, они не устанавливают залогодержателя в качестве *страхователя* (или *выгодоприобретателя страхования*, как это могло быть до изменения Закона о

страховании), а идут по пути распространения залога на страховое возмещение. Подобной позиции придерживается и законодатель, установив в действовавшей до 01.03.2019 г. ч. (2) ст. 9 Закона о залоге [99] и заменившей ее ч. (2) ст. 679 ГК, что залог распространяется на страховое возмещение, за исключением ситуации, когда страховой случай имел место по вине залогодержателя, или если договором о залоге предусмотрено иное.

Кроме того, следует отметить, что использованная законодателем в ч. (2) ст. 1868 ГК формулировка «иметь законный интерес» является более широкой, чем формулировка «в пользу собственника», использованная в ч. (1) ст. 15 Закона о страховании, поскольку, согласно ч. (3) ст. 1858 ГК, считается, что любое лицо, имеющее *любого рода право* на имущество, заинтересовано в защите его от убытков.

Аналогичное требование об обладании правами на автотранспортное средство предъявляется законом и в случае *застрахованного* по договору ОСАГО (ст. 1872 ГК, ст. 3 Закона об ОСАГО). При этом следует учитывать, что в случае договора ОСАГО *застрахованным* может быть только лицо, чьи права на автотранспортное средство влекут его ответственность за ущерб, причиненный в связи с использованием это средства.

Определить круг таких можно, во-первых, исходя из положений ч. (2) ст. 2013 ГК, устанавливающей, что обязанность возмещения вреда возлагается на лицо, которое владеет источником повышенной опасности на праве собственности или на другом законном основании, либо на лицо, которое взяло на себя обязанность охраны этого источника. А во-вторых, из положений ст. 2 и 3 Закона об ОСАГО, согласно которым объектом страхования является ОСАГО является гражданская ответственность собственника и/или пользователя автотранспортного средства, причем под *пользователем* понимается лицо, владеющее/пользующееся автотранспортным средством, в том числе на основе договора имущественного найма, договора лизинга или иных документов, предусмотренных законодательством; другие лица, управляющие автотранспортным средством с ведома или без ведома собственника.

Кроме того, немаловажной особенностью договора ОСАГО является то, что как на современном этапе, так и после вступления в силу новой редакции Главы «Страхование» и утраты силы Главой II Закона о страховании, требование о наличии страхового интереса предъявляется законодателем не только к застрахованному лицу, но и к страхователю.

Данный вывод вытекает из пока еще действующей ч. (1) ст. 16 Закона о страховании, согласно которой, в случае страхования гражданской ответственности страховщик обязан выплатить *возмещение за ущерб, ответственность за причинение которого несет страхователь* и за судебные расходы, понесенные страхователем в гражданском деле.

Вместе с тем, законодатель не ограничивает право страхователя *дополнительно к собственной* застраховать и гражданскую ответственность третьих лиц [109, ч. (2) ст. 16]. Аналогичное требование предъявляется к страхователю («contractantul asigurării») и ч. (2) ст. 1872 ГК, в соответствии которой, стороны могут включить в договор страхования **и** гражданскую ответственность иного лица (застрахованного), чем страхователь. Лексический анализ данной нормы позволяет сделать вывод, что, хотя в договор страхования гражданской ответственности и может быть включена ответственность иных лиц, чем страхователь, она может быть включена в договор исключительно *наряду* с ответственностью самого страхователя, который в обязательном порядке должен обладать по данному договору и статусом застрахованного.

Наконец, отметим, что законодательство о страховании устанавливает и специальные правила на случай, если вышеуказанному требованию о наличии страхового интереса начинает соответствовать другое лицо, чем застрахованный.

Так, в случае договора страхования авто-КАСКО, на настоящий момент подлежат применению положения частей (8)-(9) ст. 15 Закона о страховании, согласно которым, в случае отчуждения застрахованного имущества **приобретатель** имеет право выбора между *продлением* срока действия или *расторжением* договора страхования. А с 01.01.2020 г. будет применяться ст. 1871 ГК, которая предусматривает, что в случае передачи права собственности на застрахованное имущество, наступает расторжение страхования по праву, за исключением случая, когда договор страхования был заключен в пользу будущего приобретателя (т.е. он имел статус застрахованного), передача права собственности произошла в порядке наследования или страховщик, страхователь и приобретатель имущества прямо согласились об ином.

В случае же договора ОСАГО надлежит руководствоваться положениями ч. (4¹) ст. 8 Закона об ОСАГО, которая предусматривает, что при отчуждении автотранспортного средства *приобретатель* имеет возможность *изменить* страховой договор либо, если риск приобретателя застрахован на основе данного договора, *сохранить* его.

Вторым участником автострахового правоотношения и одновременно второй стороной самого договора является **страховщик**.

Страховщик занимает особое место в страховом правоотношении, поскольку именно с его действиями связано достижение основной цели, ради которой возникает страховое правоотношение, – выплаты определенной суммы в размере и в случаях, предусмотренных в договоре, а при недоговорном страховом обязательстве – в законе [66, с. 523].

Закон о страховании в ст. 1 определяет **страховщика** как *юридическое лицо*,

зарегистрированное в Республике Молдова, которое в соответствии с настоящим законом обладает лицензией на осуществление страховой деятельности.

В отличие от страхователя, к страховщику законом предъявляются крайне жесткие требования.

Во-первых, страховщиком может быть только *юридическое лицо*.

Во-вторых, ч. (1) ст. 20 Закона о страховании устанавливает лишь *одну организационно-правовую форму*, в которой юридическое лицо может осуществлять страховую деятельность – это *акционерное общество*.

А прогос, позиция национального законодателя по данному вопросу является значительно более жесткой, чем принятая в международной практике. Так, в соответствии с разъяснением к п. 2.2. Внутреннего Регламента, данным в Пояснительном Меморандуме, действующая страховая организация может принимать *любую* разрешенную законом организационно-правовую форму, включая форму, аналогичную Ллойд.

В-третьих, исходя из требований ст. 18 Закона Республики Молдова об инвестициях в предпринимательскую деятельность № 81-XV от 18.03.2004 [111] (как и положений ст. 1 Закона о страховании), страховщиком может быть только *юридическое лицо, зарегистрированное в Республике Молдова*.

Единственным исключением из данного правила является ситуация, когда запрашиваемые виды страхования не практикуются на внутреннем рынке (ст. 1306 ГКдм и ст. 9¹ Закона о страховании). В этом случае страхователь-резидент Республики Молдова может заключить договор со страховым обществом, не являющимся национальным резидентом.

В то же время, Закон о страховании в ст. 20 прямо предусматривает возможность формирования уставного капитала за счет иностранных инвестиций. Примером такой страховой компании могут служить «Grawe Carat Asigurări» SA, SIA «Moldasig» SA и др.

В-четвертых, поскольку в конечном счете все обязанности страховщика сводятся к одной – выплате денег, законодатель уделяет большое внимание созданию необходимых гарантий получения соответствующей суммы от страховщика. Необходимость в указанной гарантии связана уже с тем, что круг возможных участников оборота ограничен рамками, которые способны обеспечить финансовую надежность страховщика [66, с. 523].

В этих целях законодатель устанавливает требование, согласно которому для приобретения статуса страховщика необходимо соблюдение требований о *минимальном размере внесенного уставного капитала*, сформированного за счет денежных средств. Для общего страхования (страхование имущества и ответственности) этот размер составляет 15

миллионов леев (ч. (1) ст. 22 Закона о страховании).

Наконец, *в-пятых*, страховщиком может стать лишь акционерное общество, получившее лицензию на занятие данным видом деятельности (ч. (1) ст. 24 Закона о страховании). Данное требование имеет принципиальное значение для обеспечения строгой упорядоченности создания профессиональных участников страхового рынка и одновременно большей гарантированности прав страхователей как потребителей страховых услуг.

Это прямо подтверждается и положениями ст. 4 Основных принципов страхования (обязанность соблюдения которых Республика Молдова приняла на себя в ч. (3) ст. 234 Соглашения об ассоциации [1]), согласно которым, прежде чем юридическое лицо сможет работать в пределах юрисдикции, оно должно быть лицензировано, если оно намеревается заниматься страховой деятельностью [158].

Лицензирование страховой деятельности представляет собой публично-правовую сторону страхования [231, с. 332] и осуществляется, в соответствии с п. 19 Приложения № 1 к Закону о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения № 160 от 22.07.2011 г. [107], Национальной комиссией по финансовому рынку. Лицензия является документом, удостоверяющим право ее владельца на осуществление страховой деятельности на территории Республики Молдова, и, согласно ч. (2) ст. 24 Закона о страховании, выдается на неограниченный срок. Вместе с тем, в случае нарушений страховщиками требований страхового законодательства орган надзора (в настоящее время – Национальная комиссия по финансовому рынку) может, на основании ст.ст. 25-26 Закона о страховании, приостановить либо отозвать лицензию.

Все вышеизложенное в полной мере относится и к **страховщику** по договору страхования авто-КАСКО.

В то же время, правовой статус **страховщика** по договору ОСАГО отличается определенной спецификой. Подобная ситуация обусловлена двумя факторами:

- 1) приоритетом защиты интересов третьих лиц, которым может быть причинен ущерб в результате автотранспортного происшествия;
- 2) правом национальных страховщиков на заключение международных договоров ОСАГО по системе «Зеленая карта».

Таким образом, и особые (дополнительные) требования, предъявляемые законодателем к **страховщику** автогражданской ответственности, также следует разделить на две группы, в зависимости от вида деятельности страховщика:

I. дополнительные требования, предъявляемые законодателем к страховщику,

осуществляющему деятельность по *внутреннему* ОСАГО;

II. дополнительные требования, предъявляемые законодателем к страховщику, осуществляющему деятельность по *внешнему* ОСАГО.

К *первой* группе относятся следующие условия:

а) располагает не менее чем *одним представителем по ущербу* в каждом *муниципии* Республики Молдова, а также в каждом *филиале и/или представительстве*;

б) располагает вычислительной техникой, соответствующим программным обеспечением и персоналом, позволяющими вести *детальный учет страховых документов и обобщать информацию* и/или накопленные данные и одновременно *передавать* эту информацию по электронной почте *единой информационной системе*;

с) не находится в процессе финансового оздоровления или несостоятельности (ч. (1) ст. 5 Закона об ОСАГО).

Вторая группа включает такие условия как:

а) участие собственными денежными средствами в первоначальном взносе Фонда компенсации;

б) участие собственными денежными средствами в формировании внешней финансовой гарантии (ч. (2) ст. 5 Закона об ОСАГО).

Как правило, в договорном страховом правоотношении страхователю противостоит один страховщик. Однако допускается и заключение договора по поводу страхования одного и того же объекта, в котором участвуют несколько страховщиков. В соответствии со ст. 1 Закона о страховании, такая ситуация именуется «сострахованием».

Кроме того, представляется целесообразным отметить, что на момент написания настоящей работы на страховом рынке Республики Молдова действуют 14 страховых компаний: „Acord-Grup” S.A., „Asterra Grup” S.A., „Auto-Siguranta” S.A., „Donaris Vienna Insurance Group” S.A., „Galas” S.A., „Garanție” S.A., „General Asigurări” S.A., „Grawe Carat Asigurări” S.A., „Intact Asigurări Generale” S.A., „Klassika Asigurări” S.A., „Moldasig” S.A., „Moldcargo” S.A., „Moldova –Astrovaz” S.A., „Transelit” S.A. [225].

Кроме того, необходимо отметить, что, если по договору *внешнего* ОСАГО наступает страховой случай место страховщика в правоотношении занимает особый субъект – *Национальное Бюро страховщиков автотранспортных средств* (ч. (2) ст. 20 Закона об ОСАГО), создание которого в каждом из государств системы «Зеленая карта» было предусмотрено ст. 2, 3 Внутреннего Регламента и получило свое развитие в национальном законодательстве (ч. (1) ст. 30 Закона об ОСАГО).

Вместе с тем, поскольку в договорных отношениях по страхованию Национальное

бюро страховщиков автотранспортных средств не обладает отдельным правовым статусом и даже не является их субъектом, за исключением случая, когда действует от имени и в интересах иностранного страховщика, более подробное исследование данного лица в рамках настоящей работы не является целесообразным.

Наконец, как уже было отмечено выше, для договоров страхования ответственности, является характерным участие в страховом правоотношении еще одного лица помимо субъектов самого договора – **потерпевшего (потерпевшего третьего лица)**.

Данный вывод следует, в первую очередь, из самого определения договора страхования, согласно которому страховщик обязуется предоставить денежное исполнение застрахованному, выгодоприобретателю страхования или, по обстоятельствам, *потерпевшему третьему лицу* (ч. (1) ст. 1822 ГК), а также из понятия страхования гражданской ответственности, согласно которому страховщик обязуется выплатить возмещение за ущерб, ответственность за причинение которого несет на основании закона застрахованный *перед потерпевшими третьими лицами* (ч. (1) ст. 1872 ГК).

Данный вывод полностью подтверждаются и в отечественной и зарубежной научной литературе, где подчеркивается, что объектом страхования гражданской ответственности является стоимость возмещения, которое должен выплатить страхователь в результате *причинения вреда третьему лицу* (например, в результате дорожно-транспортного происшествия) [4, с. 449]. Таким образом, в реализации данного вида страхования участвует также *третье лицо, жертва*, которое получает специальную защиту со стороны закона [47, с. 339].

В соответствии со ст. 2 Закона об ОСАГО, *потерпевшее лицо* – любое лицо, имеющее право на страховое возмещение за ущерб или телесные повреждения, причиненные в результате автотранспортного происшествия.

Фактически аналогичное понятие используется и в международной практике ОСАГО. Так, в соответствии с п. 2.7. Внутреннего Регламента и ч. 2 ст. 1 Директивы № 2009/103/СЕ, под «*потерпевшей стороной*» (“*injured party*”) понимается любое лицо, имеющее право на возмещение ущерба или вреда здоровью при использовании средства транспорта.

При этом Пояснительный Меморандум к Внутреннему Регламенту (Internal Regulations Explanatory Memorandum; далее – «Пояснительный Меморандум») уточняет, что определение «*потерпевшая сторона*» основывается на **праве получения компенсации за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу**.

Таким образом, как национальным законодательством, так и международными актами к *потерпевшему* предъявляется лишь одно единственное требование – ему должен быть

причинен ущерб в результате использования застрахованного автотранспортного средства. При этом не имеет никакого значения, обладает ли данное лицо полной дееспособностью, является ли гражданином Республики Молдова, является ли собственником или водителем какого-либо другого автотранспортного средства, находится ли в родственной связи с лицом, гражданская ответственность которого наступила в связи с автотранспортным происшествием (ч. (3) ст. 15 Закона об ОСАГО) и т.д.

Более того, для получения правового статуса *потерпевшего лица* не имеет значения даже вид причиненного ущерба, поскольку как международное регулирование (процитированное ранее разъяснение из Пояснительного Меморандума), так и национальные правовые нормы (ст. 3 и 15 Закона об ОСАГО) охватывают все виды ущерба, которые могут быть причинены в результате использования автотранспортного средства (автотранспортного происшествия), а именно:

1. *имущественный ущерб* – который охватывает не только ущерб, причиненный другому автотранспортному средству, но и любой ущерб любому имуществу третьих лиц, причиненный в результате автотранспортного происшествия;

2. *телесные повреждения* – любые телесные повреждения, причиненные любым третьим лицам, если потерпевшее лицо осталось в живых;

3. *смерть* – смерть любого третьего физического лица, наступившая в результате автотранспортного происшествия.

При этом под *третьим лицом* понимается **любое** лицо, кроме собственника или пользователя застрахованного автотранспортного средства, в том числе лица, находящиеся в момент совершения происшествия в данном автотранспортном средстве.

Данное правило закреплено в ч.ч. (2)-(4) ст. 15 Закона об ОСАГО, согласно которым:

- в случае *телесных повреждений или смерти* – страховое возмещение выплачивается как лицам, находящимся *вне* автотранспортного средства, совершившего происшествие, так и лицам, находящимся *в* данном автотранспортном средстве, *за исключением его пользователя*;

- в случае уничтожения или повреждения имущества – страховое возмещение выплачивается за имущество, находящееся *вне* автотранспортного средства, совершившего происшествие, а также за имущество, находящееся *непосредственно в автотранспортном средстве*, если его транспортировка *не осуществлялась на основе договорных отношений*, а также если *имущество не принадлежало собственнику или пользователю* автотранспортного средства, ответственного за совершение происшествия.

Исключением из данного правила является только три случая:

а. телесные повреждения или смерть **пассажира** либо причинение ущерба имуществу (багажу) **пассажира**, заключившего с владельцем или пользователем автотранспортного средства *договор перевозки пассажиров и багажа* (за исключением внутригородских и пригородных перевозок) – поскольку в данном случае возникает особый вид ответственности – ответственность перевозчика перед пассажиром, которая порождает отдельный вид правоотношений (в том числе страховых) и регулируется специальным нормативным актом – Законом об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами;

б. ущерб *грузу* – имуществу, в отношении которого с владельцем либо пользователем автотранспортного средства заключен *договор перевозки груза (вещей)* – поскольку в данном случае возникает гражданская ответственность перевозчика перед владельцем груза, которая регулируется специальными нормами ГК – ст. 1448-1461 – и Правилами автотранспортных перевозок грузов, утвержденными Постановлением Правительства № 773 от 20.06.2016 г. [198] и может быть добровольно застрахована на основании *договора страхования груза* или, так называемого, договора страхования CARGO (от англ. «груз»);

с. потерпевшее лицо на день совершения автотранспортного происшествия имеет действующий *договор страхования в отношении имущества*, поврежденного или уничтоженного в результате происшествия (например, договор страхования авто-КАСКО) – в этом случае владелец имущества (потерпевшее лицо) получает возмещение на основании данного договора (ч. (11) ст. 22 Закона об ОСАГО).

Вместе с тем, нельзя ограничивать понятие *потерпевшего лица* – «лицом, которому в результате автотранспортного происшествия причинен ущерб», поскольку существует ситуации, когда, лицо, *непосредственно* пострадавшее в результате автотранспортного происшествия и лицо, имеющее право на страховое возмещение (компенсацию) – это два **разных** лица. Как правило, такая ситуация возникает в случае смерти пострадавшего лица: так, в соответствии с ч. (3) ст. 25 Закона об ОСАГО, в случае смерти третьего лица, определение размера страхового возмещения достигается соглашением между страхователем, *наследниками пострадавшего лица* и страховщиком.

Аналогичные положения применяются и в международной практике. Так, Пояснительный Меморандум в комментарии к п. 2.7. уточняет, что жертва аварии и потерпевший, согласно определению, данному Внутренним регламентом, могут быть двумя разными лицами: как правило, это потерпевший, получивший смертельную травму, чьи оставшиеся в живых родственники будут иметь право требовать компенсацию.

Подводя итог настоящему параграфу, можно сделать вывод, что **потерпевшим**

лицом является **любое лицо**, у которого возникает право требовать возмещение (компенсацию) за ущерб (имуществу, здоровью или жизни), причиненный ему (или другому лицу) в результате автотранспортного происшествия, причем это его право не регулируется специальными правовыми нормами, представляя, таким образом, *право на получение страхового возмещения (компенсации) по договору ОСАГО*.

При этом отметим, что одной из новых тенденцией национального законодательства в области обязательного страхования автогражданской ответственности является расширение прав потерпевшего и, главное, обеспечение ему эффективной возможности их реализации. Так, 05.02.2016 г. вступил в силу Закон о внесении изменений и дополнений в Закон об ОСАГО № 414-ХVI от 22 декабря 2006 года № 239 от 29.12.2015 г. [92], которым были внесены существенные изменения, направленные на предоставление потерпевшему лицу возможности (права) самостоятельно осуществлять те юридически значимые действия, связанные с наступившим страховым случаем, которые, по общему правилу, должны исполняться страхователем (как, например, право на сбор и подачу страховщику всех документов, необходимых для закрытия дела об ущербе) (п.п. 9-12 ст. I).

Кроме того, п. 11. ст. I Закона № 239 от 29.12.2015 г. было введено еще одно важнейшее изменение в правовом статусе потерпевшего, а именно признание потерпевшего единственным лицом, инициирующим исполнение договора в случае наступления страхового случая.

2.6. Выводы ко второй главе

Подвести итог настоящей главе и изложить результаты проведенного в ней исследования в наиболее сжатом виде можно при помощи следующих выводов:

1. Поставленная цель по разрешению проблемы недостаточного правового регулирования договора страхования авто-КАСКО может быть достигнута за счет **сравнительно-правового** анализа договоров страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО. Это предопределено тем, что, с одной стороны, оба правовых института, действительно, носят «родственный» характер, представляя собой договоры страхования интересов, связанных с автотранспортными средствами. А с другой стороны, между ними существует и принципиальное различие, состоящее, во-первых, в направленности страховой защиты (интересы самого собственника автотранспортного средства или третьих лиц), и, во-вторых, в степени вмешательства государства в возникновение и регулирование данных правоотношений (добровольный или обязательный характер страхования).

2. Сравнительно-правовой анализ исследуемых институтов, равно как и детальный

анализ правовой доктрины в области страхования, а также практики страховых компаний, позволили вывести следующее определение договора страхования авто-КАСКО:

договор страхования авто-КАСКО (договор автострахования КАСКО, договор имущественного страхования автотранспортных средств и т.д.) – договор, по которому одна сторона (страхователь) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию), а страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового риска, выраженного в причинении ущерба автотранспортному средству страхователя, выплатить страхователю страховое возмещение в размере и в сроки, обусловленные договором.

3. Как договор страхования авто-КАСКО, так и договор ОСАГО обладают следующими общими признаками: *возмездность, реальность, двусторонний (синаллагматический) характер, алеаторность*. В то же время, **последовательность** либо **единовременность исполнения** является их отличительным признаком, поскольку в случае договора страхования авто-КАСКО он **определяется сторонами договора диспозитивно**, тогда как договор ОСАГО характеризуется **единовременным** исполнением со стороны *страхователя* и **последовательным** – со стороны *страховщика*.

4. **Предметом** обоих договоров является возмездное принятие на себя страховщиком риска причинения имущественного вреда страхователю в связи с использованием автотранспортного средства. Однако, если в случае *договора страхования авто-КАСКО* принимается риск причинения вреда самому автотранспортному средству страхователя, то в случае *договора ОСАГО* риск причинения вреда имущественным интересам страхователя состоит в возможном возложении на него гражданской ответственности за вред, причиненный третьему лицу в результате использования автотранспортного средства.

5. Различен **материальный объект** договоров, которым в *случае договора страхования авто-КАСКО* является автотранспортное средство, тогда как в *случае договора ОСАГО* – выраженное в денежной форме возмещение за вред, причиненный третьему лицу в результате использования застрахованного автотранспортного средства.

6. Хотя для каждого из исследуемых договоров характерны собственные **страховые риски**, общее понимание и применение термина *страховой риск (риск)* является единым для обоих исследуемых договоров. Однако, как законодатель, так и судебные инстанции, и страховые компании используют термин «*риск*» в различных пониманиях:

- событие, в зависимости от наступления которого производится уплата страхового возмещения;
- возможность или вероятность наступления события, угрожающего лицу или

имуществу;

- необходимость нести невыгодные последствия возможного, неизвестного события.

Считаем, что при наличии четко закрепленного легального определения понятия «страховой риск» в качестве *вероятного, но неопределенного события*, необходимо **изменить формулировку** ряда правовых норм Гражданского кодекса, Закона о страховании и Закона об ОСАГО, использующих данное понятие в других смыслах.

7. Из трех исследованных **участников** договора правовой статус лишь одного – *страховщика* – фактически идентичен в договоре страхования авто-КАСКО и ОСАГО.

Что же касается *страхователя, лица, заключающего договор страхования и застрахованного*, то в отношении них можно сделать следующие выводы:

– во-первых, в свете последней редакции Закона о страховании, Закона об ОСАГО и действующей редакции Гражданского кодекса понятие и правовой статус страхователя в договоре страхования авто-КАСКО и договоре ОСАГО хотя и являются близкими по своему содержанию, тем не менее, не идентичны, т.к., в силу специфики договора ОСАГО, страхователем по нему всегда выступает собственник или пользователь автотранспортного средства, а следовательно, отсутствует необходимость выделения отдельного субъекта – *лица, заключающего договор страхования* (без приобретения статуса страхователя);

– во-вторых, с 1 января 2020 г., когда вступит в силу новая редакция Главы «Страхование» и утратит силу Глава II Закона о страховании, понятие и правовой статус страхователя («contractantul asigurării») изменятся, и под ним будет пониматься исключительно лицо, заключающее договор страхования и обязующееся уплатить страховую премию, независимо от того, в чью пользу заключается договор. При этом, лицо, чей страховой интерес страхуется будет называться «застрахованным» («asigurat»);

– а в-третьих, комплексный анализ положений ГК, Закона о страховании и Закона об ОСАГО позволил сделать вывод, что законодатель пока не завершил процесс приведения законодательства в области страхования в соответствие с заново определенными терминами. Как следствие, в целях избежания двойного толкования и недопущения неясности относительно правового статуса субъектов страховых отношений, предлагается с момента вступления в силу новой редакции Главы «Страхование» внести ряд изменений и дополнений в Гражданский кодекс, Закон о страховании и Закон об ОСАГО.

Кроме того, было установлено, что особенностью договора ОСАГО является наличие специального, характерного для него как для договора страхования ответственности участника, обладающего собственным правовым статусом, – *потерпевшего*.

3. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОРЯДКА ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ АВТОСТРАХОВЫХ ДОГОВОРОВ

3.1. Существенные условия автостраховых договоров

Порядок заключения договора страхования подчиняется общему для всех гражданско-правовых договоров положению, закрепленному в ст. 1027 ГК, т.е. договор страхования считается заключенным с момента достижения между сторонами соглашения по всем **существенным условиям договора**.

Статья 1308 ГКдм и ст. 13 Закона о страховании определяют условия, признаваемые существенными для договора страхования. Исходя из содержания указанных статей, *существенными условиями договора страхования* являются:

- а) имя или наименование, государственный идентификационный номер, место жительства или место нахождения сторон договора;
- б) объект страхования;
- в) страхуемые риски;
- г) начало и срок страхования;
- д) размер страховой суммы;
- е) размер страховой премии, место и сроки ее уплаты;
- ж) порядок изменения, расторжения и прекращения действия договора;
- з) условия выплаты страхового возмещения и/или страховой компенсации;
- и) права и обязанности сторон;
- й) ответственность сторон.

Предусмотренный выше перечень представляет собой лишь обязательный минимум непременно подлежащих согласованию условий. По этой причине в ст. 1027 ГК содержится указание на то, что помимо условий, которые определены как существенные законом, к существенным условиям относятся условия, которые вытекают из существа договора и условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. В случаях, когда какое-либо из условий, которое должно быть признано существенным, не было в действительности согласовано сторонами, это служит основанием для того, чтобы рассматривать такой договор как незаключенный.

Вместе с тем, позиция законодателя, отраженная в модернизированном ГК несколько изменилась. Так, ст. 1830 ГК («Заключение договора страхования»), которая заменит пока еще действующую ст. 1308 ГКдм, не содержит ни минимального перечня существенных условий, ни обязанности их согласования. Напротив, согласно ч. (3) данной статьи

указывает, что договор страхования состоит из заявления страхователя, страхового полиса, выданного страховщиком, и применимых общих условий страхования, а также других договорных условий, включенных в договор в соответствии с законом.

Как следствие, можно сделать вывод, что законодатель еще более явно отнес договор страхования к категории договоров со стандартными (не согласованными индивидуально) условиями (ст. 1069 ГК). Это подтверждается также и положениями ст. 1831 ГК («Страховой полис»), из которой следует, что страховой полис, выдаваемый страховщиком должен содержать фактически все те сведения, которые ст. 1308 ГКдм указываются как существенные условия договора страхования. Иначе говоря, законодатель исключил элемент обязательного согласования данных условий, т.к. страховой полис, в отличие от договора, *выдается* страховщиком, а не *согласуется* сторонами.

Вместе с тем, данный вывод носит скорее теоретический, нежели практический характер, а сам процесс заключения договора страхования фактически не претерпит изменений. Данный вывод следует, во-первых, из положений ч. (4) ст. 1830 ГК, согласно которой положения части (3) данной статьи не влияют на право сторон составить единый документ, который будет охватывать весь договор страхования.

Во-вторых, на практике условия договора страхования в зависимости от возможности сторон влиять на их содержание можно разделить на три следующие группы:

- условия, определяемые страхователем (объект страхования, страховые риски, срок (период), территория страхования);
- условия, определяемые страховщиком на основе данных страхователя (размер и, по обстоятельствам, порядок уплаты страховой премии);
- стандартные условия страховщика (к которым относятся все прочие условия договора).

Что касается условий *первой группы*, то, поскольку объект страхования и страховые риски в автостраховых договорах были подробно исследованы ранее, в данном параграфе осталось исследовать только *срок* и *территорию* страхования. Вместе с тем, поскольку *территория страхования* относится к условиям, специфичным именно для автостраховых договоров, данное условие будет исследовано в параграфе 3.3.

Автор Т. Мишина отмечает, что **срок договора страхования** является существенным условием договора и представляет собой период времени, в течение которого действует договор. Срок договора страхования влияет на степень риска, принимаемого на себя страховщиком. Именно поэтому достижение соглашения о сроке действия договора страхования и относится к его существенным условиям [124, с. 323].

Законом не устанавливается какой-либо срок для *договоров добровольного страхования*. Вместе с тем, ст. 1313 ГКдм и 1835 ГК закрепляют основные правила о порядке установления и исчисления срока страхования:

а) страхование начинается с момента уплаты страхового взноса или внесения его первого платежа (ст. 1313 ГКдм) / с первого часа первого дня (ст. 1835 ГК) и прекращается в двадцать четыре часа последнего дня установленного для страхования срока, если законом или договором не предусмотрено иное.

б) если договор страхования заключен на срок более пяти лет, по истечении пятого года или любого из последующих лет стороны могут расторгнуть договор с соблюдением трехмесячного срока предварительного уведомления.

с) в случае заключения договора на неограниченный срок обе стороны вправе расторгнуть договор с соблюдением срока предварительного уведомления, составляющего не менее одного и не более трех месяцев.

д) соглашение, на основании которого договор страхования считается продленным по умолчанию на период более одного года, признается недействительным.

Анализ условий конкретных страховых договоров и «Условий страхования» различных страховых компаний, позволяет сделать вывод, что договоры страхования автоКАСКО, как правило, заключаются на срок от 2-х месяцев до 1-го года [146]. При этом неполный месяц принимается за полный, а к исчислению срока применяются вышеизложенные правила, предусмотренные ст. 1313 ГКдм и 1835 ГК.

Это подтверждается и п. 12 Постановления Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013г., в котором подчеркивается, что срок действия договора страхования КАСКО начинается с момента оплаты страховой премии или первого страхового взноса и прекращается в 24 часа последнего дня согласованного срока страхования.

Вместе с тем, как это уже не раз наблюдалось ранее, правовое регулирование *договора ОСАГО* в отношении его *срока* осуществляется не общей, а специальной нормой.

Так, в соответствии со ст. 9 Закона об ОСАГО, договор ОСАГО, по общему правилу, заключается *на срок 12 месяцев*. Однако закон допускает и несколько исключений, предусматривая, что на срок *менее 12 месяцев* могут заключаться договоры:

- 1) в отношении *специализированных автотранспортных средств*, оснащенных заводом-изготовителем или переоснащенных на законном основании устройствами и установками для *сезонных сельскохозяйственных, снегоуборочных* или аналогичных работ;
- 2) *внешнего ОСАГО* (однако их срок не может составлять менее 15-ти дней);
- 3) в отношении автотранспортных средств, используемых на территории

Республики Молдова, но *зарегистрированных за рубежом*, если они *не застрахованы* или срок их *страхования истекает во время нахождения на территории Республики Молдова*. В этом случае договор заключается при въезде автотранспортного средства на территорию Республики Молдова или, самое позднее, в последний день истечения срока действия страховых документов в получивших разрешение офисах страховщика. Договоры заключаются на *весь период нахождения на территории Республики Молдова, но не менее чем на 15 дней* (ст. 9 Закона об ОСАГО).

При этом следует помнить, что какой бы договор (добровольного или обязательного автострахования) ни заключался и каким бы ни был его срок, он (срок) в обязательном порядке отражается в тексте договора и страховом полисе, и именно и только в течение этого срока будет действовать само страхование.

Ко *второй группе условий*, т.е. к условиям, которые *определяется страховщиком*, и от согласования или несогласования которых страхователем зависит заключение договора, в первую очередь, относится **размер страховой премии**.

Как уже отмечалось ранее, как договор страхования авто-КАСКО, так и договор ОСАГО являются возмездными, и, соответственно, *цена* договора является его существенным условием. Поскольку экономический смысл страхования состоит в том, что «собственник обеспечивает свое имущество, недвижимое или движимое, от разных случайностей посредством периодического платежа известной суммы денег» [119, с. 201], *ценой договора страхования* является вознаграждение, уплачиваемое страхователем страховщику за принятие им на себя риска [208, с. 510], иначе говоря **страховая премия** (ч. (1) ст. 1301 ГКдм, ч. (1) ст. 1822 ГК и ч. (1) ст. 7 Закона о страховании).

В то же время, подход законодателя к нормативному регулированию цены договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО значительно различается.

Так, в случае *страхования авто-КАСКО*, закон в императивном порядке устанавливает только саму *возмездность* договора, предоставляя сторонам самостоятельно определять способ, порядок и сроки ее уплаты. Согласно закону, размер страховой премии индивидуален и определяется на основании страхового тарифа, конкретный размер которого устанавливается договором страхования по соглашению сторон [109, ч. (3), (5) ст. 7].

Однако, на практике, страхователь не имеет какой-либо возможности повлиять на размер данного платежа, поскольку страховые тарифы определяются страховщиком самостоятельно, исходя из себестоимости оказываемой страховщиком услуги и вероятности наступления того или иного страхового риска, и представляются страхователю в готовом виде. Наиболее существенными факторами, оказывающими влияние на размер

страхового тарифа (премии) являются: цена автомобиля, его марка и модель, год выпуска, наличие и качество дополнительного оборудования, состояние автомобиля, его пробег, тип потребляемого топлива, количество и сущность проведенных ремонтных работ (полученных ранее повреждений), круг лиц, допущенный к управлению автомобилем и прочие. Кроме того, на интернет-сайтах многих страховых компаний (брокеров) существует специальная программа, так называемый «калькулятор-КАСКО», которая после ввода в нее ряда требуемых данных рассчитывает размер страховой премии [120, 121, 122, 123]. Естественно, данная программа не выдаст точный размер суммы, подлежащей уплате, однако может дать представление о примерной стоимости страхования.

Совершенно иначе поступил законодатель в отношении цены *договора ОСАГО*.

Так, страховая премия в ОСАГО рассчитывается на основе *базовой страховой премии* с применением *корректировочных коэффициентов* и системы *«bonus-malus»* (ч. (4) ст. 7 Закона о страховании и ст. 11 Закона об ОСАГО). Размер базовой страховой премии и корректировочных коэффициентов, а также методология расчета страховой премии на сегодняшний день устанавливаются НКФР (Постановление о страховых премиях обязательной автогражданской ответственности № 26/10 от 13.06.2013 г. на основании Методологии расчета, утвержденной Постановлением Правительства № 318 от 17.03.2008. Однако уже с 01.07.2019 г. они будут устанавливаться самими страховщиками [92, п. 5 ст. I и ч. (1) ст. II] на основании расчетов, произведенных в соответствии методологией, утвержденной Постановлением НКФР о страховых премиях обязательной автогражданской ответственности № 57/13 от 28.12.2018 [187].

Одновременно, согласно ст. 2 Закона об ОСАГО, под *системой «bonus-malus»* понимается система скидок и надбавок к страховым премиям ОСАГО, применяемая в зависимости от обстоятельств причинения ущерба, правила применения которой детально изложены в ст. 12 данного Закона, Положении о применении системы „bonus-malus” при обязательном страховании автогражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами (в новой редакции), утвержденном Постановлением НКФР № 22/3 от 29.04.2015 [189], а также в выше названных Постановлениях Правительства и НКФР [197, 196, 186, 187]. При этом следует отметить, что на практике применение подобной системы возможно лишь при условии существования единой информационной базы данных, доступом к которой обладают все страховщики – в противном случае, она может действовать лишь при последовательном заключении договоров ОСАГО у одного и того же страховщика. Это прямо подтверждается и ч. (5) ст. 12 Закона об ОСАГО, согласно которой, в целях применения системы „bonus-malus” страховщики получают доступ к

информации об истории ущербов страхователей и пользователей автотранспортных средств из единой информационной системы, созданной органом надзора. Как следствие, эффективное применение системы „bonus-malus” началось только в 2013 г., когда на основании Постановления Правительства № 133 от 27 февраля 2012 г. [199] и Постановления НКФР № 50/8 от 30.11.2012 г. [192] была создана государственная автоматизированная информационная система RCA Data.

Таким образом, в отличие от страхования авто-КАСКО, в ОСАГО законодатель устанавливает цену договора *императивно* – путем установления единых и общеобязательных правил ее расчета.

Кроме того, законодательство также предусматривает и особые правила относительно увеличения или, по обстоятельствам уменьшения, размера страховой премии.

Так, согласно ст. 1314 ГКдм и ст. 1836 ГК, в случае увеличения страховщиком страхового взноса на основании условия договора об актуализации страхового взноса страхователь вправе расторгнуть договор с соблюдением срока предварительного уведомления, составляющего один месяц. Таким образом, действующее законодательство прямо установило, что после заключения договора страхования страховая премия может быть увеличена только при совокупном выполнении следующих условий:

- а) увеличение премии носит характер ее актуализации к изменившимся условиям – т.е. должно быть мотивированным;
- б) условие об актуализации было прямо согласовано сторонами в договоре;
- в) страхователь в течение месяца с момента уведомления об увеличении страховой премии не воспользовался правом на расторжение договора.

Исключением из данной ситуации являются т.н. «несущественные увеличения». При этом действующая редакция ГК и редакция, которая вступит в силу 01.01.2020 г. применяют несколько разный подход к данному вопросу. Так, ст. 1314 ГКдм просто определяла, что несущественные увеличения не дают права на расторжение. Вместе с тем, в ст. 1836 ГК законодатель, во-первых, конкретизировал размер данного «несущественного» увеличения, ограничивая его 10-ю процентами от страховой премии. А во-вторых, уточнил, что такое увеличение не дает права на расторжение страхования, только если страхователь является *профессионалом*, под которым, согласно ч. (2) ст. 3 ГК, понимается является любое физическое лицо или юридическое лицо публичного или частного права, действующее в рамках гражданских правоотношений в целях, связанных с предпринимательской или профессиональной деятельностью.

Кроме того, новая редакция Главы «Страхование» предусматривает и возможность

снижения размера страховой премии. Данное правило закреплено в ч. (1) ст. 1845 ГК, согласно которой, если имело место существенное снижение страхового риска, страхователь имеет право потребовать пропорционального уменьшения страховой премии за неистекший период страхования.

При этом, на наш взгляд, применительно к исследуемым договорам как увеличение, так и снижение размера страховой премии может иметь место только в отношении договора страхования авто-КАСКО. Данный вывод, вытекает, во-первых, из того, что ни Закон об ОСАГО, ни положения приведенных выше Постановлений Правительства и НКФР, регулирующих порядок определения страховой премии, не предусматривают возможность ее изменения после заключения договора. А во-вторых, как это уже отмечалось ранее и будет рассмотрено далее, в договорах ОСАГО уплата страховой премии всегда носит разовый характер, в то время как, положения об изменении страховой премии практически применимы лишь в случае периодической уплаты страховых взносов.

Что касается непосредственно **порядка уплаты страховой премии** по исследуемым договорам, то и здесь подход законодателя является различным.

Так, по общему правилу, закрепленному в ч. (2) ст. 7 Закона о страховании, и применяемому в отношении *договора страхования авто-КАСКО*, уплата страховой премии производится, по договоренности сторон, в полном размере или в рассрочку в сроки, предусмотренные договором, если в договоре страхования не предусмотрено иное.

Вместе с тем, порядок уплаты страховой премии по договору ОСАГО регулируется специальной нормой, согласно которой страховая премия *уплачивается полностью за весь период страхования*, указанный в страховом полисе АГО и/или страховом сертификате «Зеленая карта» (ст. 13 Закона об ОСАГО), иначе говоря носит *разовый характер*.

Данный факт нашел свое отражение и в судебной практике. Так, в п. 11 Постановления № 11 от 16.12.2013 г. Пленум ВСП подчеркнул, что судебные инстанции должны принимать во внимание, что в случае договоров страхования авто-КАСКО действующее законодательство позволяет уплату страховой премии по частям (в рассрочку) в сроки, указанные договором, в то время как в случае договоров ОСАГО, – страховая премия оплачивается полностью при заключении договора страхования за весь период.

В случае, когда сторонами договора страхования авто-КАСКО была согласована выплата страховой премии *в рассрочку*. части страховой премии, подлежащие периодической уплате, именуются *страховыми взносами*, а их уплата входит в *содержание* уже заключенного договора. Специальные правила на этот счет содержатся в ст. 1323 ГКдм ст. 1848 ГК, которые предусматривают, что в случае неуплаты одного из периодических

страховых взносов, страховщик должен установить для страхователя дополнительный двухнедельный срок для внесения платы.

При этом одним из возможных последствий просрочки уплаты взносов является освобождение страховщика от исполнения обязанности провести страховые выплаты (ч. (2) ст. 1323 ГКдм и ч. (1) ст. 1848 ГК).

Другим возможным последствием является расторжение договора. Причем, если действующее законодательство (ст. 1324 ГКдм) подходит к данному вопросу диспозитивно, устанавливая, что в случае просрочки уплаты страхователем периодического страхового взноса страховщик *может* расторгнуть договор с соблюдением месячного срока предварительного уведомления, то новая редакция Главы «Страхование» устанавливает расторжение уже как императивное следствие просрочки в оплате страхового взноса. Так, согласно ч. (3) ст. 1849 ГК, расторжение страхования происходит автоматически, если страховщик не предъявляет иск о принудительной уплате страховой премии или ее части в двухмесячный срок по истечении срока, предусмотренного пунктом b) части (1) статьи 1847 или, по обстоятельствам, пунктом а) части (1) статьи 1848.

Единственным исключением из данного правила, как следует из текста статьи, является случай, когда страховщик предъявляет иск о принудительной уплате страховой премии или ее части.

Наконец, *третья группа* (к которой относятся все прочие условия договора, как общие для всех страховых договоров, так и специфичные для договоров автострахования) представляет собой **стандартные** условия страховщика. Данные условия могут быть включены как в сам страховой договор, так и в отдельный документ, называемый «Условиях страхования». Однако, поскольку, с одной стороны, *стандартным* считается условие, которое было разработано предварительно для множества договоров и *не было согласовано индивидуально* (ч. (5) ст. 1069 ГК), а с другой стороны, ст. 1830 ГК не содержит ни минимального перечня существенных условий, ни обязанности их согласования, *стандартные условия* страховщика не подпадают под понятие существенных условий, данное в ст. 1027 ГК, и соответственно, будут исследованы в параграфе 3.3.

3.2. Нормативно-правовые и практические особенности процедуры заключения автостраховых договоров

Как уже было отмечено в предыдущем параграфе, автостраховой договор считается заключенным с момента достижения его сторонами (страхователем и страховщиком)

согласия относительно существенных условий договора. При этом что особенностью заключения договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО является фактическое отсутствие этапов разработки и согласования данных. В. Чурел замечал по данному поводу, что «договор страхования состоит из двух главных частей. Первая часть сформирована заранее напечатанными условиями, которые являются выдержками из общих условий, которые регулируют отношения между страхователем и страховщиком. Вторая часть сформирована из ненапечатанных частей документа, которые определяют стороны: наименование рисков, премия, страховая сумма и срок действия» [7, с. 195].

В случае договора ОСАГО это объясняется тем фактом, что существует единая общеобязательная нормативно установленная форма договора, заполнение которой осуществляется на основании данных, внесенных в поданное страхователем заявление, и в строгом соответствии с предусмотренной законом процедурой.

Аналогична и процедура заключения договора страхования авто-КАСКО, с той лишь разницей, что вместо нормативно-установленного типового договора страховщик использует собственный, разработанный им самим проект, в который включает *определенные страхователем* условия (объект страхования, страховые риски, срок (период), территория страхования), а также рассчитанные на основе этих данных размер страховой премии и страховой суммы.

При этом закон устанавливает и специальный порядок передачи сторонами друг другу данных условий.

Что касается условий, *определяемых страхователем*, они, согласно ч. (1) ст. 1308 ГКдм, так и ч. (1) ст. 1830, они должны быть включены в *предложение* в письменной форме (*заявление*), которое страхователь должен представить страховщику для заключения договора страхования. Причем, именно данное заявление страхователя и выступает в качестве оферты, в то время как рекламные заявления, образцы договоров и даже типовые бланки страховщика представляют собой не что иное, как публичную оферту, которая, согласно ч. (3) ст. 1029 ГК, рассматривается как приглашение делать оферты.

Как следствие, как действующее законодательство, так и новая редакция Главы «Страхование», предполагают, что согласование существенных условий договора страхования происходят не путем их действительного согласования (как процесса), а путем взаимного принятия: страховщиком – условий, определенных страхователем и указанных им в заявлении, а страхователем – всех прочих условий договора, определенных страховщиком и отраженных им в договоре страхования как едином документе или, по обстоятельствам, страховом полисе и общих для всех страхователей условиях страхования.

Кроме того, в качестве меры защиты ст. 1310 ГКдм устанавливает, что страховщик обязан передать вместе со страховым полисом копии предложений, представленных в письменной форме страхователем или от его имени, а при наличии расхождений между содержанием страхового полиса и содержанием предложений последние обладают преимуществом, за исключением случая, когда страховщик в отдельном документе указал страхователю в письменной форме элементы, по которым имеются разногласия.

Данная мера сохранилась и в новой редакции Главы «Страхование». Так, согласно ст. 1832, если условия страхового полиса отличаются от условий в заявлении страхователя, в случае, когда страховщик уведомил страхователя жирным шрифтом о его праве представить возражения по поводу содержащихся в полисе отличий, будет считаться, что страхователь согласен с отличиями, прямо указанными в полисе, если он не представил возражений в месячный срок после получения полиса. Вместе с тем, можно заметить, что защитный характер данной меры несколько ослаблен внесенной в статью презумпцией согласия страхователя на внесение в полис отличий (*«будет считаться, что страхователь согласен ...если он не представил возражений в месячный срок»*).

Переходя непосредственно к исследуемым договорам, отметим, что в случае договора ОСАГО типовая форма и порядок заполнения заявления являются едиными и общеобязательными и установлены Постановлением НКФР об утверждении формы и содержания заявлений о страховании, страховых договоров и страховых полисов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 20/5 от 16.05.2008. К основным данным, которые подлежат внесению страхователем в заявление относятся:

- а) техническая информация об автотранспортном средстве (тип, марка, модель, год производства, состояние, технические характеристики);
- б) юридическая информация об автотранспортном средстве (место регистрации, регистрационный номер, номер сертификата регистрации);
- с) информация о правах на автотранспортное средство и правоустанавливающих документах (право собственности, владение, имущественный наем, лизинг, залог и т.д.);
- д) состояния автотранспортного средства;
- е) способ и территория эксплуатации;
- ф) лица, допущенные к вождению автотранспортного средства (если договор заключается в отношении ограниченного круга лиц) (п. 2 Приложения № 1).

Что же касается договора *страхования авто-КАСКО*, то форма заявления, равно как и его содержание носят, с точки зрения закона, диспозитивный характер. Однако на

практике страховщики разрабатывают собственные типовые формы заявлений, а поскольку в договоре страхования авто-КАСКО также, как и в договоре ОСАГО, наступление страхового случая является результатом автотранспортного происшествия, то и их форма, и содержание, как правило, если и не аналогичны, то достаточно схожи.

Что касается **момента заключения договора**, то в соответствии со ст. 1047 ГК, договор считается заключенным с момента получения акцепта оферентом. Вместе с тем, в соответствии со ст. 680 ГКдм и ст. 1028 ГК, если для действительности договора законом установлена определенная форма, он считается заключенным с момента придания ему условленной **формы**.

ГК до его модернизации устанавливал в ст. 208 три возможных формы, в которых могут заключаться сделки (договоры): устная, простая письменная и нотариально удостоверенная. Кроме того, особой формой договора, предусмотренной законодательством Республики Молдова (хотя и отсутствующей в положениях ГК до его модернизации), являлась электронная форма (или так называемый «электронный договор»), установленная Законом об электронной торговле № 284 от 22.07.2004 г. [114].

После модернизации ГК данная форма была внесена в кодекс, и на сегодняшний день ч. (1) ст. 316 ГК устанавливает, что сделки могут совершаться устно, в электронной форме, в письменной или нотариальной форме.

Ч. (3) ст. 1308 ГКдм и ч. (2) ст. 1830 ГК предъявляет к договору страхования требование о заключении его в письменной форме. Как следствие, Т. Мишина считает, что несоблюдение указанной нормы влечет, по общему правилу, недействительность договора [124, с. 324]. Однако данному утверждению, не находится законодательного подтверждения.

Так, в соответствии с ч. (2) ст. 208 ГКдм и ч. (2) ст. 316 ГК, соблюдение формы сделки является условием ее действительности *только* в случаях, прямо предусмотренных законом. При этом ч. (2) ст. 211 ГКдм и ч. (2) ст. 322 ГК уточняют, что несоблюдение письменной влечет недействительность сделки *только*, если это последствие прямо предусмотрено законом или соглашением сторон. В то же время, ни ГК, ни Закон о страховании такого основания недействительности договора страхования, как *несоблюдение письменной формы*, не предусматривают, а следовательно, нет и законных оснований считать такой договор недействительным.

Вместе, в свете положений ст. 680 ГКдм и ст. 1028 ГК, является правомерным рассмотрение вопроса, будет ли считаться такой договор заключенным и, соответственно, влекущим юридические последствия.

Согласно ч. (1) ст. 211 ГКДм и ч. (1) ст. 322 ГК, несоблюдение письменной формы сделки лишает стороны права требовать в случае спора подтверждения сделки посредством свидетельских показаний. Данные положения уточняются ч. (5) ст. 1308 ГКДм. и ч. (5) ст. 1830, согласно которым доказательством заключения договора страхования не являются свидетельские показания, *хотя бы и частично подтвержденные письменными доказательствами.*

В то же время, закон прямо указывает ряд письменных доказательств, которыми может быть подтверждено заключение договора страхования, даже при отсутствии соблюдения письменной формы. Так, ч. (6) ст. 1308 ГКДм прямо указывает, что доказательством заключения договора страхования признается также предъявление страховых документов, таких как страховой полис (страховое свидетельство), требование уплаты страхового взноса или документ, подтверждающий получение этого платежа, либо любой документ, из которого следует факт заключения договора. Однако с модернизацией ГК данный список был ограничен и ч. (7) ст. 1830 ГК (которая вступит в силу 01.01.2020 г.) из всего данного списка признает доказательством заключения уже исключительно страховой полисом или страховой сертификат.

Таким образом, представляется, что законом созданы все необходимые предпосылки для *признания* договора страхования авто-КАСКО заключенным даже в случае несоблюдения письменной формы (либо отсутствия доказательств ее соблюдения), *при условии наличия* у лица одного из документов, перечисленных в ч. (6) ст. 1308 ГКДм (на сегодняшний день) либо *при условии наличия* страхового полиса (с 01.01.2020 г.).

Вместе с тем, если в отношении формы договора добровольного имущественного автострахования и выдаваемого на его основании страхового полиса закон устанавливает только наиболее общие правила, то форма договора и страхового полиса *ОСАГО* регламентируется наиболее детальным из всех возможных способом – путем утверждения общеобязательного для всех страховщиков *типового договора*.

Разработка и утверждение типового договора, в соответствии с ч. (5) ст. 8 Закона об ОСАГО, входят в компетенцию органа надзора – НКФР – и установлены (на момент написания настоящей работы) ее Постановлением об утверждении формы и содержания заявлений о страховании, страховых договоров и страховых полисов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 20/5 от 16.05.2008.

Кроме того, как уже упоминалось выше, особой формой договора, предусмотренной законодательством Республики Молдова является *электронная форма*.

Впервые данная форма была введена ст. 4 Закона об электронной торговле № 284 от 22.07.2004 г., согласно которой *электронным договором* признается совокупность электронных документов, представляющих собой гражданско-правовой договор, направленный на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей, предметом которого могут быть вещь, работа или услуга.

Данные положения нашли свое развитие в модернизированных положениях ГК, а именно в ст. 318 ГК, согласно которой, сделка имеет *электронную форму*, если она содержится в электронном документе, удовлетворяющем требованиям закона, при этом она приравнивается к сделке в письменной форме при условии, что включает предусмотренную законом электронную подпись любого вида лица, совершившего сделку. Одновременно, ст. 319 ГК уточняет, что в случае если сделка совершена с использованием любого электронного средства, а лицо не заключило ее своей электронной подписью, согласие предполагается принадлежащим этому лицу до тех пор, пока лицо не оспаривает его наличие.

Следует отметить, что, хотя предпосылки для заключения договоров автострахования, а точнее договоров ОСАГО, в электронной форме были созданы еще в 2013 г., когда была создана государственная автоматизированная информационная система RCA Data [199, 192], однако вплоть до 2016 г. данная система могла использоваться лишь в качестве дублирующей базы данных для документов на бумажных носителях.

Ситуация изменилась 05.02.2016 г. с вступлением в силу Закона № 239 от 29.12.2015 г. Так, пунктом 3 ст. I данного закона, ч. (1) ст. 8 Закона об ОСАГО, которая на тот момент предусматривала, что «Обязательное страхование автогражданской ответственности осуществляется непосредственно путем заключения договора страхования между владельцем автотранспортного средства и страховщиком, владеющим лицензией на осуществление деятельности в области обязательного страхования автогражданской ответственности», была дополнена словами «, который составляется на бумаге *и/или* с использованием онлайн-электронных технических средств в порядке, установленном нормативными актами органа надзора».

Грамматико-логический анализ внесенных в закон изменений позволяет сделать вывод, что ими прямо предусмотрено как составление договора в двух формах (на *бумаге* и с использованием *онлайн-электронных технических средств*), так и только в одной из форм: на *бумаге* или с использованием *онлайн-электронных технических средств*.

Можно сделать вывод, что фактически впервые в национальном законодательстве была прямо предусмотрена возможность заключения конкретного вида договора

исключительно в электронной форме без его дублирования на бумажном носителе.

Вместе с тем, не следует путать с электронным договором, договор страхования, заключаемый *«на расстоянии»*, или, так называемый, *«дистанционный договор»*.

Понятие *дистанционного договора* было впервые введено в национальное законодательство ст. 3 Закона о заключении и исполнении договоров на расстоянии о потребительских финансовых услугах № 157 от 18.07.2014 г., под *договором на расстоянии* (договором, заключенным через дистанционные средства связи) – понимается договор между поставщиком и потребителем об оказании потребительских финансовых услуг на расстоянии посредством организованной схемы продаж или предоставления услуг на расстоянии, управляемой поставщиком, использующим исключительно одно или несколько средств дистанционной связи для заключения договора [97]. Фактически аналогичное определение в дальнейшем была внесено в ст. 3 Закона о правах потребителей при заключении договоров № 8 от 26.02.2016 г. [106], а затем и в ст. 1013 ГК, согласно которой *дистанционным договором* является любой договор, согласованный и заключенный между профессионалом и потребителем в рамках организованной системы дистанционных продаж вещей или оказания услуг без необходимости одновременного физического присутствия профессионала и потребителя, с исключительным использованием одного или нескольких средств дистанционной связи до и в момент заключения договора, включая любой заказ, сделанный потребителем и создающий обязательные последствия для него

В свою очередь, под *средством дистанционной связи* понимается любое средство, которое без одновременного физического присутствия обеих сторон – потребителя и поставщика – может использоваться для продажи на расстоянии потребительской финансовой услуги, а именно: электронная почта (e-mail), телефон с вмешательством человека (голосовая телефония), телефон без вмешательства человека (аппарат автоматического дозвона, аудиотекст), видеофон (телефон с изображением), видеотекст (микроординатор, ТВ экран с клавиатурой или сенсорный экран), аппарат факсимильной связи (факс), телевидение (телемагазин), печатная реклама с закупочным талоном, SMS, услуги Интернета по отправке сообщений [97, ст. 3, Приложение].

Таким образом, поскольку в данном случае, заключение договора производится в полном соответствии с положениями ч. (2) ст. 1036 ГК об оферте, обращенной отсутствующему лицу, с той лишь особенностью, что для передачи оферты и акцепта используются средства дистанционной связи, а не физическая передача (пересылка) бумажных носителей, представляется, что *дистанционный договор* (в том числе и договор

страхования) следует признавать скорее особым видом **письменной формы** договора, но никак не электронным договором.

Таким образом, заключение как договора страхования авто-КАСКО, так и договора ОСАГО, независимо от формы договора (письменная или электронная), а также а от способа заключения (в присутствии страхователя или на расстоянии) происходит путем подписания проекта договора, подготовленного страховщиком на основании единого нормативно-установленного либо разработанного им самим проекта, а фактическим *моментом заключения договора* страхования является момент подписания сторонами договора с уже внесенными в него данными.

Кроме того, рассматривая вопрос о форме договора страхования, нельзя не исследовать и такой особый, присущий только для страховых отношений правовой документ, как ***страховой полис***.

Высказываясь относительно формы договора страхования, профессор Е.А. Суханов отмечает, что поскольку к договору страхования применяются все общие правила о гражданско-правовых договорах, в том числе и о форме, он может заключаться в традиционной форме – путем составления одного документа, подписанного обеими сторонами. Однако в процессе исторического развития института страхования выработалась специфическая – непосредственно «страховая» – его форма: страховой полис (свидетельство, сертификат, квитанция) [231, с. 323].

Вместе с тем, положения действующего законодательства Республики Молдова не позволяют согласиться с изложенной позицией.

Страховой полис не является формой договора страхования, но является **отдельным самостоятельным документом**, который является основным доказательством факта заключения договора страхования.

Профессор В.И. Серебровский писал по данному поводу: «Страховой полис, выдаваемый в подтверждение заключения договора страхования, является односторонним документом, подписанным страховщиком, и представляет собою обещание страховщика уплатить известную сумму денег в случае наступления в течение установленного срока, предусмотренного договором события. Полис, таким образом, является только удостоверением (доказательством) состоявшегося договора» [208, с. 408].

Данная позиция подтверждается также и положениями ст.ст. 1308-1309 ГКдм и ст.ст. 13, 24 Закона о страховании, из содержания которых очевидно, что договор страхования и страховой полис представляют собой именно два отдельных документа. Вместе с тем, законодатель, закрепляя страховой полис в качестве достаточного доказательства

заключения договора страхования, устанавливает и минимальные требования относительно его формы и содержания, которые подлежат применению и в отношении договора страхования авто-КАСКО.

Исходя из изложенного, **страховой полис** — это документ, выдаваемый страховщиком, подтверждающий достигнутое между страховщиком и страхователем соглашение о заключении договора страхования, а также удостоверяющий (легитимирующий) личность страхователя (выгодоприобретателя) для получения страховых выплат в связи с наступившим страховым случаем [231, с. 326].

Изложенная позиция, однако, перестанет являться такой однозначной, начиная с 01.01.2020 г., когда положения ст.ст. 1308-1309 ГКдм будут заменены положениями ст.ст. 1830-1831 ГК, т.к. согласно ч. (3)-(4) ст. 1830 ГК, договор страхования состоит из заявления страхователя, страхового полиса, выданного страховщиком, и применимых общих условий страхования, а также других договорных условий, включенных в договор в соответствии с законом, что не лишает сторон права составить единый документ, который будет охватывать весь договор страхования. При этом, как уже было указано выше, офертой в свете ч. (1) ст. 1830 ГК будет считаться письменное заявление страхователя, в то время, как акцептом, исходя из положений ч. (7) данной статьи, следует считать подписание и передачу страховщиком страхового полиса.

Таким образом, можно заключить, что с момента вступления в силу новой редакции Главы «Страхование», в случае, когда стороны отказались от составления единого документа в письменной форме, страховой полис может являться составляющей частью страхового договора (а не только доказательством его заключения), а *моментом заключения договора* будет считаться момент его передачи страхователю.

Данный вывод поддерживается не только большинством исследователей [66, с. 608; 207, с. 591; 208, с. 515; 231, с. 323; 239, с. 202], но и международной практикой. Так, в соответствии с п. 4.2.-4.3. Типового Договора «Зеленой карты», он *считается заключенным путем выдачи страхового сертификата Зеленая Карта*.

Основные требования к форме и содержанию страхового полиса закреплены в ст. 1309 ГКдм и ст. 1831 ГК, согласно которым, он должен быть подписан страховщиком и содержать, как минимум:

- а) имя или наименование, место жительства или место нахождения сторон договора;
- б) объект страхования: имущество, лицо, гражданская ответственность;
- в) риск, который страхуется;
- г) срок и период страхования;

- е) размер страховой суммы;
- ф) размер страховой премии, место и сроки его уплаты.

Данные положения подлежат применению и в случае страхового полиса по договору *страхования авто-КАСКО*.

В то же время, в отношении страхового полиса по договору *ОСАГО*, как и в отношении самого договора, действуют значительно более жесткие нормы.

Кроме того, необходимо сразу оговориться, что с 20.07.2012 г. (момента вступления в силу ранее упомянутого Закона об изменении, дополнении и признании утратившими силу некоторых законодательных актов № 94 от 26.04.2012 г.) документ, представляющий по своей сути *страховой полис*, носит в случае договоров внутреннего и внешнего (международного) *ОСАГО* *различные наименования*:

- в случае *внутреннего* страхования – **страховой полис АГО**;
- в случае *внешнего* страхования – **страховой сертификат «Зеленая карта»**, под которым понимается международный документ страхования, выданный на имя Национального бюро, подтверждающий наличие *ОСАГО* и действительный за пределами страны-эмитента в соответствии с Рекомендацией № 5 от 25 января 1949 года [248].

Так, типовая форма страхового полиса АГО и страхового сертификата «Зеленая карта» (как и типовая форма договора), а также правила их заполнения установлены Постановлением НКФР об утверждении формы и содержания заявлений о страховании, страховых договоров и страховых полисов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 20/5 от 16.05.2008.

При этом необходимо подчеркнуть, что подобная практика является общепринятой в международной системе автострахования. Так, вопросу заполнения, печати и выдачи международного сертификата *ОСАГО* «Зеленая карта» посвящена отдельная статья Внутреннего регламента, а ее разъяснение, данное в Пояснительном Меморандуме занимает около 5-ти страниц текста.

Наконец, следует отметить, что момент *заключения* договора вовсе не обязательно будет совпадать с моментом *его вступления в силу*.

Так, напомним, что в предыдущей главе была высказана позиция относительно *реального* характера договора страхования и, соответственно, его вступления в силу только после оплаты страховой премии или ее первой части. Данный вывод прямо подтверждается как страховой практикой, так и судебной практикой. Так, большинство страховщиков включает в договор страхования авто-КАСКО условие, согласно *он вступает в силу с*

момента уплаты страховой премии или первого страхового взноса [146], в то время как Пленум ВСП в п. 12 своего Постановления № 11 от 16.12.2013 г. прямо указывает, что *срок действия договора* страхования КАСКО начинается с *момента оплаты страховой премии или первого страхового взноса* и прекращается в 24 часа последнего дня согласованного срока страхования.

Данная позиция справедлива и для новой редакции Главы «Страхование», т.к. ч. (3) ст. 1831 ГК определяет, что в случае, предусмотренном частью (3) статьи 1830, именно уплата страховщику страховой премии или какой-либо ее части считается *согласием* страхователя на заключение договора страхования. Более того, в данном контексте, национальное законодательство сближается с позицией профессора М.И. Брагинского, который рассматривал заявление страхователя в качестве вызова на оферту, полис, подписанный страховщиком, – в качестве оферты, а принятие полиса страхователем – в качестве акцепта [66, с. 609]. А следовательно, в случае, предусмотренном в ч. (3) ст. 1831 ГК, можно говорить уже даже не о вступлении в силу, а о самом *заключении* договора страхования с момента уплаты первой части страховой премии.

3.3. Специфические условия договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО. «Условия страхования»

В предыдущем параграфе были исследованы условия договора страхования, которые законодатель считает существенными. Вместе с тем, данная группа условий относится ко всем видам договоров страхования и не может отразить специфику договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО.

Именно поэтому мы посчитали необходимым уделить особое внимание условиям, **специфичным** именно для данных договоров.

Особенность договора *страхования авто-КАСКО* определяется двумя его характерными чертами:

- он относится к группе договоров добровольного страхования имущества;
- для него характерен особый объект страхования – автотранспортное средство.

Именно указанными особенностями и объясняется включение страховыми компаниями в договоры страхования авто-КАСКО следующих групп специфических, **характерных только для данного вида** договора условий [146]:

I) **объект:** имущественные интересы, связанные с владением, пользованием и распоряжением автотранспортным средством;

II) **страховые риски:**

- a. дорожно-транспортное происшествие;
- b. угон;
- c. хищение дополнительного оборудования;

III) **исключения** из страховых случаев и основания **освобождения** страховщика от ответственности:

- a. хищение регистрационных знаков застрахованного транспортного средства;
- b. выход из строя деталей, узлов и агрегатов застрахованного транспортного средства в результате его эксплуатации;
- c. *повреждение шин, если при этом не повреждены другие узлы и детали транспортного средства;*
- d. *кража транспортного средства вместе с оставленными в нем свидетельством о регистрации и/или ключами, за исключением случаев разбойного нападения;*
- e. события, произошедшие при управлении транспортным средством лицом:
 - *не допущенным к управлению застрахованным транспортным средством по договору страхования или не имеющим путевого листа;*
 - не имеющим соответствующей категории на право управления транспортным средством;
 - не имеющим соответствующего водительского стажа по управлению транспортным средством соответствующей категории, если ограничение по стажу оговорено в договоре страхования;
 - *находившимся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения либо скрывшимся с места ДТП или отказавшимся пройти медицинское освидетельствование;*
- f. страховые случаи, наступившие при использовании застрахованного транспортного средства в соревнованиях, испытаниях или для обучения вождению;
- g. события, произошедшие в результате умышленного грубого нарушения страхователем или лицом, допущенным к управлению застрахованным транспортным средством, Правил дорожного движения;
- h. *события, произошедшие при погрузке, выгрузке или транспортировке застрахованного транспортного средства любого вида.*

IV) наличие специфического круга **субъектов, допущенных к вождению**;

V) **обязанности страхователя**:

- a. сообщать Страховщику о снятии транспортного средства с учета;
- b. *не оставлять учетные документы ключи от транспортного средства и брелоки от противоугонных систем в застрахованном транспортном средстве;*

с. покидая транспортное средство, использовать (приводить в действие) все противоугонные системы, установленные на транспортном средстве.

Здесь приведен лишь краткий перечень специфических условий договора страхования авто-КАСКО, которые наиболее ярко подчеркивает его отличие от других видов договоров имущественного страхования.

Одновременно, следует подчеркнуть, что вышеперечисленные условия закрепляются страховыми компаниями не только непосредственно в договорах, но и в так называемых «Условиях страхования» (известных также как «Правила страхования»). Данные **Условия страхования** представляют собой перечень условий страхования, разрабатываемых страховщиком и, в силу ч. (5) ст. 13 Закона о страховании и ч. (3) ст. 1830 ГК, носят обязательный характер для страхователя.

Главной особенностью данных Условий страхования является невозможность для страхователя внести в них какое-либо изменение.

Предпосылкой для их создания стали положения ч. (3) ст. 666 и ч. (1) ст. 712 ГКдм и ст. 1069-1071 ГК, разрешающей, в отступление от общего правила о свободном выражении воли и формировании договорных условий, заключение в Республике Молдова договоров, условия которых *не согласованы индивидуально*, т.е. условий, предложенных одной стороной, на которые другая сторона не могла повлиять на его содержание в частности вследствие того, что оно было разработано предварительно, в т.ч. *стандартных условий*, т.е. условий, разработанных предварительно для множества договоров.

Указанные положения получили свое развитие в п. а) ч. (2) ст. 31 Закона о страховании, в соответствии с которым, страховщик, осуществляющий добровольное страхование, должен разработать собственные условия страхования с соблюдением положений законодательства, касающихся договора страхования.

Как следствие Национальной комиссией по финансовому рынку было разработано и утверждено Положение о требованиях к содержанию условий страхования по добровольным классам страхования (далее – «Положение о требованиях к содержанию условий») [190].

Указанное Положение о требованиях к содержанию условий, во-первых, предусматривает примерное содержание Условий страхования, устанавливая перечень обязательных для изложения условий (п. 7). А во-вторых, Положением о требованиях к содержанию условий предъявляются и определенные требования к форме изложения Условий страхования, согласно которым они должны быть сформулированы при помощи единой профильной терминологии, соответствующей используемой в законодательстве,

таким образом, чтобы быть понятными, ясными, грамматически верными и не допускать двойного толкования (п. 7¹).

Одновременно, законодатель счел необходимым особым образом защитить интересы более слабой стороны в договоре. Это выражается прежде всего в том, что ч. (5) ст. 13 Закона о страховании и п. 8 Положения о требованиях к содержанию условий предусматривают что, в случае, если Условия страхования не включены в текст договора или не отпечатаны на его обратной стороне, а выражены в форме приложений, факт их вручения страховщиком страхователю отмечается в тексте договора, а в случае нарушения при заключении договора указанного правила, Условия страхования признаются необязательными для страхователя.

Другим шагом по защите страхователей является пункт б) ч. (1) ст. 31 Закона о страховании, согласно которому страховщик обязан разработать собственные оговорки о страховании, которые могут привести к изменению условий страхования, по своему выбору или по выбору страхователя.

Как видно из содержания данной нормы, она призвана обеспечить для страхователя возможность влиять на содержание Условий страхования. Вместе с тем, вынуждены заметить, что на практике положения как ч. (5) ст. 13, так и п. б) ч. (1) ст. 31 Закона о страховании нередко нарушаются.

Также нередко нарушается и правило, закрепленное в п. 8 Положения о требованиях к содержанию условий, согласно которому являются обязательными для страхователя только условия страхования, соответствующие действующему законодательству.

Читающие настоящую работу могли обратить внимание, что в списке специфичных условий страхования авто-КАСКО некоторые из них выделены *курсивом*. По нашему мнению, данные условия как раз и являются противоречащими закону и до недавнего на подлежали признанию недействительными основании ст. 220 ГКдм.

Так, если проанализировать выделенные условия, можно заметить, что большая их часть в той или иной мере, связана с возрастанием вероятности наступления страхового случая. Как следствие, страховщики считают, что данные условия подпадают под действие ст.ст. 1317-1319 ГКдм, освобождающих страховщика от ответственности в случае нарушения страхователем обязанности по информированию, т.к. в данном случае вероятность наступления страхового случая возрастает по сравнению с «выявленной» на момент заключения договора. Вместе с тем, необходимо подчеркнуть, что действующая (немодернизированная) редакция Глава «Страхование» отказалась от существовавшей ранее нормы, обязывающей страхователя сообщать страховщику о любых изменениях в

страховом риске, оставив существование подобной обязанности лишь **до момента заключения договора**. Ввиду чего уже сам факт включения подобной обязанности страховщиками в договор страхования является спорным.

Более того, даже наличие в договоре подобной обязанности страхователя не могло, в случае ее нарушения, создать для страховщика новое, не предусмотренное ни ГК, ни Законом о страховании основание освобождения от ответственности, поскольку ст. 17 Закона о страховании (в редакции до 22.01.2019 г.) давала исчерпывающий список случаев, когда страховщик **вправе** отказать страхователю в выплате полностью или частично страхового возмещения по имущественному страхованию:

а) ущерб был причинен в результате умышленных действий страхователя или выгодоприобретателя, направленных на провоцирование или приближение наступления страхового случая, за исключением действий, связанных с выполнением ими своего гражданского долга или с защитой жизни, здоровья, чести и достоинства;

б) ущерб явился результатом совершения страхователем или выгодоприобретателем страхования умышленного преступления, связанного с наступлением страхового случая;

с) страховщику были сообщены заведомо ложные сведения либо не были сообщены известные страхователю сведения относительно страховых интересов, если сокрытые обстоятельства находятся в причинной связи с наступлением страхового случая;

д) ущерб был причинен в результате военных действий, введения военного или чрезвычайного положения, массовых беспорядков, воздействия ядерной энергии, химического или биологического заражения, ареста или конфискации застрахованного имущества, если законом или договором не предусмотрено иное.

Как уже доказывалось выше, п. с) указанной статьи в свете положений ст. 1317-1319 ГКдм, относится лишь к случаю несообщения сведений до заключения договора.

Таким образом, законом *не было предусмотрено ни одного основания освобождения от ответственности*, в силу которого вышеназванные условия страхования могли бы обрести законный характер, а следовательно, они подлежали признанию недействительными, как противоречащие закону и носящие кабальный характер для страхователя.

Данная ситуация, однако, изменилась не в лучшую сторону в связи изменениями, внесенными в Закон о страховании Законом № 273 от 29.11.2018 г. (в силу 22.01.2019 г.) [96] и в Гражданский кодекс Республики (имеется в виду новая редакция Главы «Страхование»). Во-первых, с 22.01.2019 г. ч. (1) ст. 17 Закона о страховании была внесена оговорка об автономии воли («в иных случаях, предусмотренных законодательством, а

также условиями страхования и договором страхования») и, соответственно, был исключен исчерпывающий характер списка оснований в выплате страхового возмещения. А во-вторых, с 1 января 2020 г., когда вступит в силу новая редакция Главы «Страхование» и утратит силу Глава II Закона о страховании, законом прямо будет предусматриваться право страховщика на частичное или полное освобождение от обязанности в выплате страхового возмещения в случае несоблюдения страхователем обязанностей по информированию об увеличении страхового риска (ст. 1843-1844 ГК), невыполнения меры предосторожности (ч. (3) ст. 1842 ГК), что будет подробнее исследовано в параграфе 3.5.

В то же время, нельзя не отметить и позитивные изменения в законодательстве, связанные с повышением уровня защиты потребителей страховых услуг.

Первое такое улучшение произошло 24.05.2012 г., когда вступил в силу Закон о неправомерных условиях в договорах, заключенных с потребителями [104].

Так, в соответствии со ст. 3 данного Закона, под **неправомерным условием** понималось условие договора, которое, не будучи обсужденным индивидуально с потребителем, само по себе или вместе с другими положениями договора в нарушение требования добросовестности вызывает значительное несоответствие в правах и обязанностях сторон, вытекающих из договора, в ущерб *потребителю*, т.е. любому физическому лицу, заказывающее, приобретающему или использующему товары или услуги (в т.ч. услугу страхования) для нужд, не связанных с предпринимательской или профессиональной деятельностью [104, ст. 3; 100, ст. 1]. При этом помимо общей характеристики неправомерных условий Закон в ч. (5) ст. 5 устанавливал также и примерный перечень условий, которые признаются неправомерными, а согласно ч. (1) ст. 4, любое неправомерное условие, признавалось недействительным с момента заключения договора.

Следующим этапом повышения законодательной защиты потребителей страховых услуг можно считать вступление в силу 1 марта 2019 г. новой Главы V «Несправедливые условия» Раздела III Книги третьей ГК, которая не только заменила, но и расширила положениями Закона о неправомерных условиях в договорах, заключенных с потребителями.

Во-первых, в ст.ст. 1077-1078 был несколько расширен перечень условий, считающихся несправедливыми и, соответственно, ничтожными (ч. (1) ст. 1076 и ч. (4) ст. 1081 ГК) в договорах с *потребителями*, т.е. **физическими лицами**, действующими в целях, не связанных с предпринимательской или профессиональной деятельностью (ч. (1) ст. 3 ГК).

А во-вторых, если Законом защищались только права *страхователей-потребителей*, то Гражданский кодекс наряду с дополнительной защитой предоставляемой потребителям (ст. 1078 «Условия, признаваемые несправедливыми лишь в договорах с потребителями» и ст. 1079 «Условия, признаваемые несправедливыми в договорах с потребителями, даже если они были согласованы») устанавливает также перечень условий, которые, считаясь несправедливыми в договорах с потребителями (ст. 1077 ГК), могут быть признаны несправедливыми и в договорах между *профессионалами* (т.е. физическими или юридическими лицами, действующими в целях, связанных с предпринимательской или профессиональной деятельностью (ч. (2) ст. 3 ГК), если вопреки требованиям добросовестности они значительно отклоняется от положительной коммерческой практики (ст. 1073 ГК).

Что же касается специфичных условий договора *ОСАГО*, то, обращаем внимание, что поскольку, с одной стороны, текст договора является типовым и нормативно-установленным, а с другой стороны, наличие Условий страхования характерно лишь для договоров добровольного страхования, к которым данный договор, очевидно, не относится, стороны, как это уже отмечалось, фактически не имеют возможности осуществить согласование большинства условий договора, которые, таким образом, сближаются по своему характеру с правовой нормой.

Тем не менее, типовой договор *ОСАГО*, все-таки содержит несколько специфических условий, которые отличают его от других видов договоров страхования.

К ним относятся, во-первых, условия, отражающие сущность договора: объект страхования (автогражданская ответственность), источник страхового риска (автотранспортное средство), специфические субъекты (страхователь-владелец автотранспортного средства и потерпевший), порядок их действий в случае наступления страхового случая и основания освобождения страховщика от ответственности.

А во-вторых, в типовом договоре существует несколько специфических для *ОСАГО* условий, которые подлежат согласованию сторонами при его заключении (а точнее, определяются страхователем при заполнении заявления):

а) **круг лиц, допущенных к вождению** – *ограниченный* (с указанием лиц) либо *неограниченный* (данное условие известно, как «тип договора *ОСАГО*»);

б) **срок договора** – в случае, если закон допускает его заключение на срок меньший, чем 12 месяцев;

с) **территория действия договора** – в случае договора *внешнего* *ОСАГО*.

3.4. Страховой случай

Как утверждает автор Оана Елена Гэлэцян, *страховой случай* представляет собой застрахованное событие, которое уже наступило, и для устранения последствий которого заключалось страхование [23, с. 43].

Легальное определение страхового случая приведено в ч. (3) ст. 1307 ГКдм, ч. (3) ст. 1829 ГК и ст. 1 Закона о страховании, согласно которым под **страховым случаем** понимается соответственно:

- *событие*, для устранения последствий которого произведено страхование и с наступлением которого возникает обязанность страховщика выплатить страховую сумму или страховое возмещение;

- *реализация страхового риска*, которая порождает обязательство страховщика выплатить страховую компенсацию или возмещение

- *страховой риск*, предусмотренный договором страхования, с наступлением которого возникает право страхователя на получение возмещения или страховой выплаты.

Аналогичное определение страхового случая отражено и в национальной доктрине, в которой он рассматривается как обстоятельство, которое, наступив, обязывает страховщика выплатить страховое возмещение [4, с. 447].

Несмотря на то, что ГК и Закон о страховании акцентируют внимание на разных особенностях страхового случая, в главном они сходятся: **страховым случаем** признается *событие*, предусмотренное в договоре страхования, при *наступлении* которого у страховщика *возникает обязанность выплаты страхового возмещения*. Именно *наступление* обстоятельства, определенного в качестве страхового риска, означает его превращение в страховой случай [231, с. 349].

Как следствие, для **договора страхования авто-КАСКО** *страховым случаем* будет являться любое событие, в результате которого наступил один из предусмотренных договором страховых рисков (т.е. причинение автотранспортному средству ущерба либо его хищение), тогда как **ст. 7 Закона об ОСАГО** признает *страховым случаем* любое происшествие, совершенное автотранспортным средством, собственник или пользователь которого выполнил обязательства по ОСАГО, приведшее к ущербу, если он причинен:

- а) как во время движения, так и во время стоянки автотранспортного средства;
- б) вследствие случайного отсоединения во время движения автотранспортного средства прицепа, полуприцепа или других видов прицепов;
- в) будучи спровоцирован устройствами или приспособлениями, которыми было оснащено автотранспортное средство;

д) вследствие утечки, рассыпания или случайного падения перевозимых веществ, материалов или объектов;

е) при посадке в автотранспортное средство или при высадке из него.

Вместе с тем, анализ приведенных положений, позволяет сделать вывод, что фактически страховым случаем по договору ОСАГО является *любое происшествие, совершенное застрахованным автотранспортным средством, причинившее вред интересам третьих лиц*, в то время как перечисленные в статье условия являются ничем иным, как предусмотренными законом страховыми рисками.

Таким образом, **страховой случай** – это *реализованный страховой риск*, что, однако, исключает какое-либо их отождествление, а тем более рассмотрение как совпадающих понятий. Страховой риск – всегда только возможность или вероятность наступления определенного обстоятельства; страховой случай – обстоятельство, уже наступившее, совершившееся [231, с. 349].

Одновременно, не стоит путать страховой случай и с фактом причинения вреда, с которым они соотносятся как частное и общее. Это обусловлено тем, что для признания события страховым случаем необходимо соблюдение двух условий: закрепление соответствующего страхового риска в договоре страхования и отсутствие его в списке исключений из страховых случаев. Такие исключения, общие для всех видов страхования, предусмотрены в пока еще действующей ст. 17 Закона о страховании:

- ущерб был причинен в результате умышленных действий страхователя, направленных на провоцирование или приближение наступления страхового случая, за исключением действий, связанных с выполнением ими своего гражданского долга или с защитой жизни, здоровья, чести и достоинства;

- ущерб явился результатом совершения страхователем умышленного преступления, прямо связанного с наступлением страхового случая;

- страховщику были сообщены заведомо ложные сведения либо не были сообщены известные страхователю сведения относительно страховых интересов, если сокрытые обстоятельства находятся в причинной связи с наступлением страхового случая, а также

- в иных случаях, предусмотренных законодательством, а также условиями страхования и договором страхования.

При этом следует отметить, что тенденция развития национального законодательства в данной области состоит в уходе от законодательного регулирования (ограничения) оснований освобождения страховщика от обязанности выплаты страхового возмещения и применение к данному условию принципов саморегулирования. Так, во-первых, как это

уже было отмечено в предыдущем параграфе, с 22.01.2019 г. в ранее исчерпывающий список данных оснований, установленный в ч. (1) ст. 17 Закона о страховании, была внесена оговорка об автономии воли («в иных случаях, предусмотренных законодательством, а также условиями страхования и договором страхования»). А во-вторых, с 01.01.2020 г., когда утратит силу Глава II Закона о страховании, основания освобождения страховщика от обязанности выплаты страхового возмещения по договорам страхования имущества больше не будут регулироваться (ограничиваться) на законодательном уровне, а будут диспозитивно определяться в договоре или в «Условиях страхования».

Вместе с тем, подобное изменение, на наш взгляд, никак нельзя считать положительным, т.к., с одной стороны, условия договоров страхования (и, тем более, «Условия страхования») носят стандартный, не согласованный индивидуально характер, что позволяет страховым компаниям фактически самостоятельно определять (а в случае недобросовестных действий – и необоснованно расширять) перечень оснований освобождения страховщика от ответственности, а с другой стороны, даже в случае недобросовестного расширения перечня данные условия не могут быть признаны *несправедливыми* и, соответственно, ничтожными, т.к. ч. (3) ст. 1075 ГК прямо устанавливает, что в договорах страхования не подлежат оценке несправедливости условия, которые четко определяют или описывают границы ответственности страховщика.

Одновременно, в отличие от договора страхования авто-КАСКО, в отношении договора *ОСАГО* законодателем прямо предусмотрен и ряд специальных *исключений* из страховых случаев. Так, в соответствии со ст. 16 Закона об ОСАГО, страховщик не выплачивает возмещение за ущерб, причиненный:

- на рабочем месте устройствами или установками, смонтированными на автотранспортном средстве и используемыми как рабочее оборудование;
- происшествиями, совершенными во время погрузки и разгрузки и являющимися рисками профессиональной деятельности;
- вследствие транспортировки опасных веществ (радиоактивных, воспламеняющихся, взрывчатых), которые вызвали или усугубили наступление ущерба, если риск транспортировки этих веществ подлежит обязательному страхованию;
- в связи с загрязнением окружающей среды в результате происшествия;
- в результате утери или уничтожения ценных бумаг, денег, драгоценных камней, предметов из ценных металлов и драгоценных камней, предметов искусства и других предметов интеллектуальной собственности;

- при использовании автотранспортного средства в спортивных соревнованиях и тренировках, организованных в местах, специально предусмотренных для этого;

- имуществу физических или юридических лиц, заключивших договор страхования автогражданской ответственности, если он был нанесен автотранспортным средством, находящимся в их собственности или пользовании.

Более того, хотя указанные выше положения установлены законодателем лишь в отношении ОСАГО, на практике, учитывая близкий характер данного договора и договора страхования авто-КАСКО, а также почти полное совпадение возможных событий, представляющих собой страховые случаи, содержание указанной статьи привело к включению страховщикам в условия договоров страхования авто-КАСКО и соответствующие Условия страхования *аналогичных* исключений из страховых случаев.

Наконец, подводя итог настоящему параграфу, обращаем внимание, что страховой случай играет в страховом правоотношении еще одну немаловажную роль: он подразделяет исполнение сторонами страхового договора на **два основных этапа**: «до» и «после» *наступления страхового случая*.

3.5. Содержание автостраховых договоров в части их исполнения до наступления страхового случая

Права и обязанности по договору страхования, по общему правилу, увязаны с обоими этапами развития страхового правоотношения, один из которых *предшествует страховому случаю*, а другой возникает *с момента наступления страхового случая* [66, с. 615]. Предметом исследования **настоящего параграфа** являются права и обязанности, *реализуемые на первом этапе – до наступления страхового случая*.

3.5.1. Права и обязанности страхователя и застрахованного

К обязанностям страхователя, предусмотренным в законе, предшествующим наступлению страхового случая относится, в первую очередь, **уплата страховых взносов (страховой премии)** в установленные сроки.

Данная обязанность предусмотрена в ст.ст. 1301 и 1322 ГКдм, ст.ст. 1822 и 1846 ГК, а также в ч. (1) ст. 7 Закона о страховании и ст. 13 Закона об ОСАГО.

При этом в случае договора страхования авто-КАСКО в отношении порядка исполнения данной обязанности закон проявляет полностью диспозитивный характер, указывая в ч. (2) ст. 7 Закона о страховании, что уплата страховой премии производится, по договоренности сторон, в полном размере или в рассрочку в сроки, предусмотренные

договором, по месту нахождения страховщика или его представителей, если в договоре страхования не предусмотрено иное.

Как уже отмечалось ранее, обязанность страхователя по уплате страховой премии является *существенной*, и, как следствие, в случае ее неисполнения договор может быть прекращен. Однако, поскольку последствия неуплаты страховой премии относятся уже к неисполнению автостраховых договоров, более подробно данный вопрос будет исследован в параграфе 3.7.

Другая обязанность страхователя, также относящаяся первому этапу, о которой ранее уже шла речь, – это *обязанность уведомления об обстоятельствах, имеющих существенное значение для установления объема риска* [208, с. 522]. Данная обязанность закреплена в п. а) ч. (1) ст. 1316 и ч. (1) ст. 1317 ГКдм, согласно которым страхователь обязан при заключении договора сообщить страховщику о всех имеющих существенное значение обстоятельствах, касающихся страхового риска, которые могут повлиять на решение страховщика заключить договор либо заключить договор на данных условиях.

Возложение этой обязанности на страхователя производится потому, что именно ему лучше всех известны обстоятельства, влияющие на объем риска. В этом случае действует разумное правило, что знающий должен осведомить незнающего (*der Wissende den Unwissenden informieren muss*) [254, с. 396, цит. по 208, с. 522]. Смысл этой нормы состоит [также и] в том, что обстоятельства, сообщенные страхователем при заключении договора, имеют исходное значение не только при определении размера страховой премии, но и для решения вопроса о том, заключать ли договор со страхователем [66, с. 616].

При этом, поскольку *существенный характер* обстоятельств определяется страховщиком, что может затруднить для страхователя процесс определения того перечня обстоятельств, о которых должен быть проинформирован страховщик, законодатель установил в ч. (2) ст. 1317 ГКдм, что имеющим значение считается, при наличии сомнений, обстоятельство, по которому страховщик специально и в письменной форме представил вопросы. Более того, с 01.01.2020 г. существенный характер обстоятельств вообще не будет приниматься во внимание, а в обязанность по информированию будут входить только обстоятельства, которые являются предметом ясных и точных вопросов страховщика к нему (ч. (1) ст. 1837 ГК).

Особенностью данной обязанности является то, что, с одной стороны, она возникает у страхователя не на основании заключаемого им договора, а в силу закона и существует **до момента заключения договора, после чего прекращается**, т.е. относится к *преддоговорным обязательствам сторон*, а с другой стороны, в отличие от

преддоговорных обязательств, предусмотренных Главой II Раздела III Книги третьей ГК, данная обязанность установлена на для профессионала, а наоборот, для потребителя услуги (в т.ч. для потребителя в смысле ст. 3 ГК).

Что касается обязанности по информированию, которая сохраняется у страхователя после заключения договора, то действующее законодательство устанавливает лишь общее правило, согласно которому страхователь должен информировать страховщика о всех представляющих опасность обстоятельствах, которые возникают или которые становятся известными ему после заключения договора (ч. (1) ст. 1326 ГКдм). При этом закон не предусматривает никаких правовых последствий ни в отношении соблюдения, ни, наоборот, в отношении несоблюдения данной обязанности.

Вместе с тем, позиция, отраженная в действующей норме ГК, не является единственной. Так, законодатели ряда государств (Румыния, РФ и др.) считают, что, принимая на себя риск, страховщик определяет степень опасности (иначе говоря вероятности наступления того или иного страхового риска) и в зависимости от степени опасности устанавливает и размер уплачиваемой страхователем премии. По этим соображениям законодательства налагают на страхователя обязанность уведомления об увеличении опасности [208, с. 532]. Такие обязательства предусмотрены, например, в ч. (2) ст. 2203 ГК Румынии [8] и ч. 1 ст. 959 ГК РФ. Более того, ГК РФ даже прямо устанавливает, что увеличение страхового риска является основанием для изменения условий страхового договора (ч. 2 ст. 959).

Данная позиция была воспринята авторами Закона о модернизации ГК, которые включили в новую редакцию Главы «Страхование» возможность для сторон внести в договор *оговорку об увеличении страхового риска* (ч. (1) ст. 1843 ГК). При этом, если оговорка об увеличении страхового риска обязывает страхователя или застрахованного сообщать об увеличении риска, то эта обязанность действует только в случае, если он знал или должен был знать об увеличении риска, а если оговоркой установлен и определенный период для информирования, то этот период должен быть разумным, а сообщение считается сделанным в срок, если информация была отправлена в течение этого срока (ч.ч. (2) и (3) ст. 1843 ГК).

В то же время, наряду с оговоркой об увеличении страхового риска, законодатель внес в кодекс и право страхователя потребовать пропорционального уменьшения страховой премии за неистекший период страхования, если имело место существенное снижение страхового риска (ч. (1) ст. 1845 ГК).

Кроме того, национальным законодательством регулируется также и некоторые

частные случаи обязанности по информированию. Так, законодатель обязал страхователя извещать страховщика о страховании одного и того же имущества у других страховщиков как на момент заключения договора, так и в ходе его исполнения (п. б) ч. (1) ст. 1316 ГКдм, ч. (8) ст. 15 Закона о страховании и ч. (1) ст. 1861 ГК). Данная обязанность установлена в целях недопущения ситуации, при которой в результате недобросовестных действий страхователя, имущество может быть застраховано у нескольких страховщиков на общую сумму, превышающую его реальную стоимость, что может повлечь неосновательное обогащение страхователя. На сегодняшний день, в подобной ситуации каждый страховщик обязан выплатить долю возмещения, равную соотношению между страховой суммой, предусмотренной договором, и суммарной величиной страховых сумм по всем договорам (ч. (8) ст. 15 Закона о страховании), а с 01.01.2020 г. застрахованный будет вправе предъявить претензии любому из страховщиков или нескольким из них в той мере, в какой это необходимо для возмещения реально причиненного ему ущерба. При этом страховщик, которому предъявляется претензия, должен платить в пределах и на условиях, предусмотренных договором, однако обладает правом пропорционального регресса к другим страховщикам (ст. 1861 ГК).

Наконец, последней законодательно закрепленной обязанностью страхователя (или, по обстоятельствам, застрахованного), лежащей на нем до наступления страхового случая, является обязанность содержать застрахованное имущество в надлежащих условиях и в соответствии с оговорками, установленными договором, с целью предупреждения наступления страхового случая (п. d) ч. (1) ст. 1316 ГК, ч. (4) ст. 15 Закона о страховании, и ст. 1842 ГК).

На практике, каждая из перечисленных обязанностей страхователя получает свое дополнительное закрепление и развитие в заключаемых договорах и Условиях страхования.

Кроме того, в *договорах страхования авто-КАСКО*, в силу их специфики, содержание и перечень указанных обязанностей получают дополнительное развитие. Так, в договоры и Условия страхования авто-КАСКО крупнейших страховых обществ Республики Молдова включаются следующие наиболее характерные дополнительные *обязанности страхователя*, подлежащие исполнению **до наступления страхового случая**:

- предоставить страховщику транспортное средство в чистом и вымытом виде для осмотра в момент заключения договора, его возобновления или изменения;

- сообщать страховщику о снятии транспортного средства с учета или перерегистрации транспортного средства, замене регистрационных документов, регистрационных (номерных) знаков;

- содержать транспортное средство в исправном состоянии, принимать меры для предотвращения причинения ущерба застрахованному транспортному средству, жизни и здоровью водителя и пассажиров;

- довести до сведения лиц, допущенных к управлению транспортным средством, требования договора и Условий страхования;

- не оставлять учетные документы, ключи от транспортного средства и брелоки от противоугонных систем в застрахованном транспортном средстве;

- покидая транспортное средство, использовать (приводить в действие) все противоугонные системы, установленные на транспортном средстве;

- предпринять все возможные действия для предотвращения или уменьшения ущерба, в т.ч. строго соблюдать правила дорожного движения [146].

В свою очередь, к специфичным *правам страхователя* в договоре страхования авто-КАСКО можно отнести следующие:

- потребовать любую информацию от страховщика о страховой защите и о порядке урегулировании ущерба;

- изменить перечень лиц, допущенных к управлению транспортным средством [146].

Что же касается специфических прав и обязанностей страхователя по договору ОСАГО, то анализ положений Закона об ОСАГО и Типового договора ОСАГО, позволяет сделать вывод, что все они относятся ко второму этапу страховых отношений, начинающемуся *после* наступления страхового случая.

3.5.2. Права и обязанности страховщика

Подавляющее большинство обязанностей страховщика возникает с момента наступления страхового случая, однако ряд прав и обязанностей возникает у страховщика до (и даже независимо) от наступления страхового случая с момента заключения договора.

Одно из таких прав возникает у страховщика в договорах страхования имущества (в т.ч. и в договоре страхования авто-КАСКО) еще до заключения договора и состоит в праве обследовать имущество, чтобы определить его наличие и реальное состояние (ч. (1) ст. 1869 ГК). Причем после заключения договора данное право не исчезает, а трансформируется в право проверять порядок содержания застрахованного имущества (ч. (2) ст. 1869 ГК). Данные права страховщика призваны обеспечить надлежащее исполнение страхователем и застрахованным вышеисследованных обязанностей по информированию и по содержанию застрахованного имущества в надлежащих условиях.

Что касается обязанностей страховщика, то к ним, в первую очередь, относится

обязанность *передать страхователю подписанный им один экземпляр страхового полиса* (ст. 1309 ГКдм и ст. 1831 ГК).

Важность данной обязанности несомненна, т.к. именно страховой полис является основным доказательством факта заключения договора страхования [231, с. 323]. Так, например, ч. (4) ст. 8 Закона об ОСАГО, прямо предусматривает, что заключение договора внутреннего ОСАГО подтверждается страховым полисом АГО, заключение договора внешнего ОСАГО – страховым сертификатом «Зеленая карта».

Данный вывод прямо подтверждается и судебной практикой. Так, рассматривая дело о признании недействительным договора ОСАГО, мотивами для которого, по мнению страховщика, являлись отсутствие заявления страхователя о заключении договора ОСАГО, аннулирование страховым брокером бланка страхового полиса в связи с его повреждением (после наступления страхового случая) и отсутствие подтверждения оплаты страховой премии, Апелляционная Палата Кишинэу указала, что заключение договора ОСАГО и оплата страховой премии подтверждаются именно передачей страхового полиса, и пока прямо не будет доказано обратное, договор считается заключенным а премия оплаченной. В результате иск страховой компании был отклонен [148].

Вместе со страховым полисом страховщик обязан передать и копии предложений, представленных в письменной форме страхователем или от его имени (ч. (1) ст. 1310 ГК и ч. (1) ст. 1832 ГК). Данная обязанность установлена законодателем в целях обеспечения исследованных выше положений ч. (2) ст. 1310 ГКдм и ч. (2) ст. 1832 ГК относительно расхождений между текстом предложений и положениями страхового полиса.

Аналогично обязанности передать страховой полис на страховщика возлагается также и обязанность *довести до сведения страхователя в адекватной форме условия страхования* (п. а) ч. (1) ст. 1315 ГКдм и ч. (3) ст. 1830 ГК). Причем Закон о страховании в ст. 43 значительно расширяет понятие «довести до сведения», устанавливая, что страховщик обязан:

- предоставлять страхователям и потенциальным страхователям информацию о продукте, общих и специальных условиях договоров страхования, вытекающих из них выгодах, о тарифах и премиях, которые страхователь должен будет уплатить;
- не давать информацию или не высказывать какое-либо мнение, которые могут дезинформировать или ввести в заблуждение потребителей;
- предоставлять страхователю и лицу, заключающему договор страхования, сведения, связанные с договором страхования, как до заключения договора, так и в ходе его действия.

Такие сведения предоставляются в письменной форме на государственном языке

и/или на языке, на котором заключен договор, составляются в понятной форме и включают:

- а) варианты условий договора страхования;
- б) дату вступления договора в силу и дату прекращения договора, в том числе способы его прекращения;
- с) способы и сроки уплаты страховых премий;
- д) элементы расчета страховых компенсаций и возмещений;
- е) порядок выплаты страховых компенсаций и возмещений;
- ф) указание на закон, под действие которого подпадает договор страхования.

Кроме того, законодатель учел также и недобросовестную практику страховых компаний использовать Условия страхования в форме приложений, которые не вручаются страхователю. В связи с этим, ч. (5) ст. 13 Закона о страховании и п. 8 Положения о требованиях к содержанию условий страхования по добровольным классам страхования предусматривают, что Условия страхования обязательны для страхователя, если договор прямо предусматривает их применение и они изложены в тексте договора или на его обратной стороне. В случае же, если они представлены в виде приложений, в тексте договора отмечается факт их вручения страхователю под роспись.

Наконец, п. б) ч. (1) ст. 43 Закона о страховании и п. д) ч. (1) ст. 1315 ГКдм предусмотрена обязанность страховщика *соблюдать конфиденциальность сведений о страхователе и застрахованных лицах, которые стали ему известны*. Наличие подобной обязанности *именно у страховщика*, обусловлено тем фактом, что именно он в процессе исполнения страхователем обязанности по сообщению информации, связанной со страховым риском, может получить значительное количество данных о последнем (страхователе), носящих личный, конфиденциальный характер.

3.6. Исполнение автостраховых договоров после наступления страхового случая

3.6.1. Процедура исполнения автостраховых договоров страхователем, застрахованным и потерпевшим

С момента наступлении события, имеющего признаки страхового случая, у страхователя (застрахованного) и потерпевшего возникает ряд обязанностей, исполнение которых является обязательным условием для последующей выплаты страхового возмещения. При этом учитывая тот факт, что, в большинстве случаев, страховой случай для договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО является идентичным (автотранспортное происшествие) обязанности страхователя, возникающие с наступлением правового случая, также являются схожими для обоих исследуемых договоров.

Так, фактически в обоих случаях данный этап исполнения страхового договора начинается с момента извещения лицом, имеющим право на страховое возмещение (страхователем – в случае договора страхования авто-КАСКО, и потерпевшим – в случае договора ОСАГО), страховщика о наступлении страхового случая. Причем, если для страхователя срок подобного извещения, как правило, установлен договором или Условиями страхования, и его несоблюдение может служить основанием для отказа в выплате страхового возмещения, то в отношении потерпевшего данный срок не установлен.

С момента извещения как на страхователе в договоре страхования авто-КАСКО, так и на потерпевшем в договоре ОСАГО лежат три основные обязанности (которые более детально разъяснены в Приложениях № 1 «Гид страхователя (застрахованного) в договорах страхования авто-КАСКО и ОСАГО» и № 2 «Гид потерпевшего в договоре ОСАГО»):

- а) предотвратить либо по возможности уменьшить дальнейшее причинение ущерба автотранспортному средству / другому имуществу;
- б) в установленный срок предоставить поврежденное автотранспортное средство / другое имущество к осмотру;
- с) в установленный срок предоставить страховщику все предусмотренные законом или договором (Условиями страхования) документы, необходимые для формирования страхового дела.

В данном контексте следует подчеркнуть, что важнейшим документом, необходимым для формирования страхового дела, является документ, подтверждающий страховой случай – т.е. автотранспортное происшествие. До 08.03.2019 г. таким документом признавались заверенные соответствующим органом копии документов об установлении факта и обстоятельств совершения автотранспортного происшествия и виновного лица. Однако с момента вступления в силу Закона о внесении изменений в некоторые законодательные акты № 16 от 15.02.2019 г. [94], которым в Закон об ОСАГО была введена новая статья 18¹ «Мирная констатация автотранспортного происшествия», в качестве документа об установлении факта и обстоятельств совершения автотранспортного происшествия и виновного лица может выступать также заполненный в надлежащем порядке и подписанный сторонами бланк мирной констатации автотранспортного происшествия (подробнее данная процедура описана в Приложении № 2 «Гид потерпевшего в договоре ОСАГО»). Следует отметить, что введение данной процедуры следует считать положительной тенденцией, которой следует и большинство соседних государств [234, ст. 11¹; 257, п. 33.2. ст. 33; 36, ст. 17]. Что касается возможности применения данной процедуры в случае страхования авто-КАСКО, то, поскольку данные отношения, как уже не раз было

отмечено в настоящей работе, регулируются непосредственно договорами и Условиями страхования, мы не видим никаких препятствий для включения в них условий, аналогичных положениям ст. 18¹ в Закон об ОСАГО. Однако на момент написания работы с момента вступления указанных изменений в силу прошло еще слишком мало времени для того, чтобы можно было говорить о какой-либо сформировавшейся практике.

В подтверждение важности представления **всех** установленных законом документов, **каждый** из которых может стать решающим при разрешении вопроса о выплате либо отказе в выплате страхового возмещения, можно привести Определение Высшей судебной палаты Республики Молдова по конкретному делу об отказе страховщика выплатить страхователю страховое возмещение за хищение автомобиля, в котором основанием для отказа послужил тот факт, что в своих показаниях страхователь упомянул, что, *возможно*, оставил свидетельство о регистрации автотранспортного средства в запертом автомобиле, что нарушало п. 3.2.7. договора, и, согласно п. 9.5.9. договора, являлось основанием освобождения от выплаты страхового возмещения. При этом среди материалов дела была также справка, выданная органами внутренних дел, которой подтверждалось, что, во-первых, в соответствии с показаниями, полученными непосредственно после хищения, все документы, включая свидетельство о регистрации автотранспортного средства, находились в доме, в запертом бюро, откуда и были украдены, а во-вторых, в местности, где было совершено хищение, за последнее время произошел ряд хищений транспортных средств именно с хищением из жилых помещений документов на них. Судебная инстанция посчитала данный документ (Справку) достаточным доказательством отсутствия недобросовестности (*rea credința*) страхователя и решила взыскать со страховой компании сумму страхового возмещения [155].

После исполнения вышеизложенных обязанностей как страхователь, так и потерпевший считаются выполнившими свои договорные обязанности в полном объеме и не несут более никаких обязанностей (не должны совершать никаких действий) вплоть до момента закрытия страховщиком дела об ущербе и предложения к выплате либо отказа в выплате страхового возмещения, в связи с чем у страхователя и потерпевшего возникает определенный круг прав, которые будут более подробно исследованы в параграфе 3.7.

3.6.2. Порядок, срок и размеры исполнения автостраховых договоров страховщиком

Немедленно после получения заявления от страхователя или потерпевшего страховщик обязан открыть дело об ущербе и запросить у компетентных органов и

организаций (органы внутренних дел, пожарная служба, прокуратура, медицинское учреждение) информацию о происшествии и его последствиях.

В течение установленного периода (как правило, не более 5 рабочих дней для договора страхования авто-КАСКО и не более 5 рабочих дней для договора ОСАГО [112, п. с) ч. (1) ст. 19] с момента получения извещения о наступлении страхового случая, причинившего материальный ущерб, страховщик обязан в присутствии страхователя/потерпевшего осмотреть поврежденное имущество и составить протокол об установлении ущерба.

После получения от страхователя и/или потерпевшего всех предусмотренных законом или договором документов страховщик формирует дело об ущербе, устанавливает конкретный размер ущерба и определяет сумму возмещения.

Договором или законом устанавливается срок, в течение которого страховщик обязан исполнить указанные действия:

1) для договора *страхования авто-КАСКО* – срок, как правило, составляет от *15 до 30 календарных дней с даты представления страхователем последнего документа*;

2) для договора ОСАГО страховщик обязан закрыть: а) дело о материальном ущербе – в срок *не более 15 календарных дней с даты представления потерпевшим последнего документа*; б) дело о телесных повреждениях или о смерти – в срок *не более 10 календарных дней с даты представления потерпевшим последнего документа*; –

но, в любом случае, **не позднее** чем в срок, не превышающий *3 месяцев с даты получения сообщения о страховом случае*.

Неисполнение страховщиком указанной обязанности в срок, установленный законом или договором, влечет наступление для него ответственности за просрочку, которая будет более подробно рассмотрена в параграфе 3.7.

Важнейшим этапом страхового правоотношения как для страхователя или потерпевшего, так и для страховщика является процесс установления размера ущерба и определения суммы страхового возмещения.

При этом следует иметь ввиду, что **установление размера ущерба и определение суммы страхового возмещения** является двумя отдельными процессами, которые хотя и связаны между собой, тем не менее вовсе не являются идентичными и приводят к различным результатам, а следовательно, необходимо разделить и их исследование.

Установление страховщиком размера причиненного ущерба осуществляется в следующем порядке:

1) Наиболее простым является процесс установления ущерба *в договоре страхования*

авто-КАСКО:

а) в случае хищения автотранспортного средства – размер ущерба определяется стоимостью самого автотранспортного средства, указанной при заключении договора.

б) Фактически аналогичен и процесс установления размера ущерба в случае *полной гибели автотранспортного средства*. К специфике данного вида можно отнести тот факт, что в договорах страхования авто-КАСКО *полной гибелью имущества*, как правило, считается ситуация, в которой стоимость ремонта автотранспортного средства составляет более 75 % от его стоимости, указанного в договоре страхования [146];

с) наконец, в случае *повреждения автотранспортного средства*, – страховщиком с участием страхователя составляется Протокол об установлении ущерба, который подписывается всеми лицами, участвующими в его составлении. Оценка ущерба производится на основании указанного Протокола и осуществляется:

i) либо *независимым экспертом или специализированной организацией*, выбранными сторонами или прямо указанными в договоре страхования. При этом под *специализированной организацией* понимается лицо, объектом деятельности которого являются продажа автотранспортных средств, комплектующих и запасных частей к ним и/или выполнение работ по их обслуживанию и ремонту (ст. 2 Закона об ОСАГО);

ii) либо на основании *счетов за ремонт поврежденного застрахованного автотранспортного средства*, фактически выполненный специализированной организацией, указанной страховщиком или выбранной страхователем по согласованию со страховщиком [146].

2) Несколько сложнее обстоит ситуация с вопросом об определении размера ущерба в *договоре ОСАГО*, поскольку законодатель уделил основное внимание непосредственно вопросу определения страхового возмещения:

а) что касается *причинения телесных повреждений или смерти* пострадавшего, – то является нецелесообразным исследовать вопрос об установлении размера причиненного ущерба, поскольку, с одной стороны, речь не идет о материальном ущербе, который может быть измерен в денежном эквиваленте, а, с другой стороны, страховое возмещение, как следствие, преследует не цель возмещения вреда, причиненного лицу, а цель *возмещения убытков (расходов)*, понесенных пострадавшим лицом или его близкими родственниками в связи с причинением ему телесных повреждений или наступления его смерти. Как результат, данный вопрос будет подробно исследован далее при исследовании уже непосредственно процесса определения суммы страхового возмещения.

б) в отношении же определения *материального ущерба автотранспортному*

средству или иному имуществу является целесообразным выделить некоторые ключевые моменты.

Во-первых, **до недавнего времени** Закон об ОСАГО, в отличие от договоров страхования авто-КАСКО, не выделял *полную гибель* в качестве отдельной группы рисков, определяя ее лишь как материальный ущерб, причиненный имуществу его *уничтожением*. При этом следует учитывать, что поскольку в договоре ОСАГО не может быть указана стоимость автотранспортного средства или иного имущества, которому будет причинен ущерб, поскольку такое имущество не будет известным до момента наступления страхового случая, законом были установлены специальные правила относительно определения его стоимости. Так, в соответствии со ст. 24 Закона об ОСАГО в редакции до 05.02.2016, стоимость автотранспортного средства на дату совершения автотранспортного происшествия определялась путем вычитания из его первоначальной стоимости износа, который определялся в зависимости от срока службы, интенсивности эксплуатации и состояния транспортного средства на дату происшествия в порядке, установленном Положением о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам (утверждено Постановлением НКФР № 13/1 от 03.04.2008).

Однако ситуация изменилась 05.02.2016 г., когда в Закон об ОСАГО были внесены изменения, ст. 2 Закона об ОСАГО была дополнена понятием **«полный ущерб»** – *уничтожение автотранспортного средства или повреждение его в такой мере, что восстановление или замена поврежденных составных частей и деталей невозможны либо что величина реально понесенного ущерба превышает 75 процентов стоимости автотранспортного средства на дату совершения происшествия*.

Как следствие, на сегодняшний день в случае ОСАГО применяется понятие *полного ущерба* аналогичное по своему содержанию понятию *полная гибель*, применяемому в договорах страхования авто-КАСКО.

Что касается ущерба, причиненного в результате частичного повреждения автотранспортного средства, то в соответствии с ч. (2) ст. 23 Закона об ОСАГО, величина реально понесенного ущерба равна стоимости ремонта поврежденных составных частей или деталей либо стоимости их замены, включая затраты на материалы, а также на разборку и сборку, необходимые при ремонте и замене. При этом ч.ч. (3)-(13) указанной статьи предусматривают специальные правила в отношении определения стоимости ремонта либо замены, которые, однако, является более целесообразным рассмотреть в дальнейшем при исследовании страхового возмещения.

После установления ущерба страховщик обязан в течение срока, установленного

договором страхования авто-КАСКО (как правило, 5-10 календарных дней) или законом – для договора ОСАГО (5 дней) [112, ч. (6) ст. 21] – выдать страхователю или потерпевшему лицу выписку из дела об ущербе, в которой указываются номер дела, детали, признанные поврежденными при происшествии, принятые технические решения (замена или ремонт) и **предлагаемая сумма страхового возмещения**.

В соответствии с ч. (3) ст. 6 Закона о страховании, **страховое возмещение** представляет собой сумму, которую страховщик должен выплатить страхователю с целью возмещения ущерба, причиненного страховым случаем. Данная сумма определяется исходя из размера причиненного ущерба с применением ряда дополнительных правил, установленных договором страхования авто-КАСКО или Законом об ОСАГО.

Верхним пределом размера страхового возмещения является *страховая сумма*, представляющая собой максимальный предел ответственности страховщика в случае наступления события, в связи с которым заключен договор [109, ст. 6]. Иными словами (как отмечает В. Чурел) страховая сумма – это стоимость, ответственность за которую страховщик принимает на себя в случае наступления страхового риска [7, с. 223].

Размер страховой суммы в договорах имущественного страхования (в том числе и в договоре страхования авто-КАСКО) определяется *реальной стоимостью застрахованного имущества на момент заключения договора страхования*. Так, в соответствии с ч. (2) и (7) ст. 15 Закона о страховании и ч. (1) ст. 1859 ГК, страховая сумма не может превышать реальной стоимости застрахованного имущества на момент заключения договора, а в случае, если она превышает максимальный ущерб, который может быть причинен реализацией страхового риска, любая из сторон вправе требовать уменьшения страховой суммы и соответственного уменьшения страховой премии за оставшийся период страхования под угрозой расторжения договора (ст. 1860 ГК).

В договоре же ОСАГО максимальный размер страховой суммы императивно установлен законом. Вместе с тем, поскольку в данном случае, в отличие от договоров добровольного страхования имущества, максимальный размер предполагаемого ущерба не может быть определен сторонами при заключении договора, законодатель оперирует не термином «страховая сумма», а термином «предел ответственности страховщика». Так, ч. (2) ст. 14 Закона об ОСАГО установлены следующие пределы ответственности страховщика по ОСАГО:

- а) 1 млн. леев на одного пострадавшего или 5 млн. леев независимо от количества пострадавших – в случае телесного повреждения или смерти;
- б) 1 млн. леев независимо от числа потерпевших – при материальном ущербе.

Вместе с тем, следует подчеркнуть, что никакое ограничение ответственности страховщика не влечет и не может влечь ограничения права пострадавшего лица на получение возмещения за причиненный ущерб **в полном размере**, поскольку, в соответствии с ч. (5) ст. 14 Закона об ОСАГО, в случаях, когда размер ущерба превышает пределы ответственности страховщика, потерпевший вправе, в соответствии с действующим гражданским законодательством, обратиться в суд *с иском к виновнику* происшествия о возмещении суммы ущерба, *превышающей установленный предел*.

В то же время, практическое значение ограничения ответственности страховщика страховой суммой, по крайней мере в добровольном страховании, не следует переоценивать, поскольку на практике, сумма страхового возмещения по *договору страхования авто-КАСКО*, как правило, значительно меньше страховой суммы. Это объясняется тем, что размер страхового возмещения определяется размером причиненного ущерба, в то время как размер страховой суммы – реальной стоимостью имущества. Как следствие, можно выделить лишь два случая, когда размер ущерба будет равен стоимости имущества. Это *хищение* и *полная гибель (уничтожение)* автотранспортного средства.

Кроме того, специфичным для договора страхования авто-КАСКО является условие о **франшизе**, применение которой в договорах имущественного страхования допускается на основании ч. (11) ст. 15 Закона о страховании и п. г) ч. (2) ст. 1831 ГК. В соответствии со ст. 1 данного закона, *франшиза* – это часть понесенного страхователем ущерба, установленная в виде фиксированной величины или процентной ставки от страхового возмещения или страховой суммы и предусмотренная в договоре страхования. Иначе говоря, под *франшизой* понимается определенная часть имущественных потерь (убытков) страхователя, не подлежащая возмещению страховщиком, установленная в договоре имущественного страхования как одно из его условий или оговорок [231, с. 353].

Франшиза, как следует из статьи 1 Закона о страховании, устанавливается в *абсолютном* или *относительном* размере к страховому возмещению. По мнению доктора О.Е. Гэлэцяну [23, с. 60], франшиза преследует следующие цели:

- стимулирует меры по контролю риска;
- снижает уровень страховой премии, которую страхователь должен заплатить
- снижает административные расходы страховщика при выплате возмещения.

Как следствие, она одновременно служит как интересам страховщика, позволяя освободиться от незначительных выплат и тем самым предотвращая распыление средств страхового фонда, так и интересам страхователя, побуждая его, как утверждают Р. Ионеску и О. Орхейан, принимать все возможные меры для предотвращения ущерба, т.к. он знает,

что в случае причинения ущерба, он сам понесет его часть [32, с. 40].

Традиционно различают два типа франшизы: *условную* и *безусловную*.

Под *условной* или *интегральной (невывчитаемой) франшизой* понимается условие, в соответствии с которым, суммы страховщик освобождается от обязанности возмещения ущерба, сумма которого не превышает установленный размер франшизы. Если же размер ущерба превышает установленную франшизу, страховщик обязан выплатить страховое возмещение в полном объеме, несмотря на франшизную оговорку.

Под *безусловной* или *эксцедентной (вычитаемой) франшизой* понимается условие, в соответствии с которым, страховщик во всех случаях освобождается от обязанности возмещения части ущерба в размере установленной франшизы.

Исследований договоров страхования авто-КАСКО и Условий страхования национальных страховых компаний позволяет сделать вывод, что в Республике Молдова в автостраховании КАСКО фактически не применяется условная франшиза. Применение же *безусловной* франшизы зависит от группы рисков и позиции страховщика. Так, можно говорить о двух ее типах, применяемых национальными страховщиками:

- в случае риска повреждения автотранспортного средства – франшиза либо отсутствует (например, SIA «Moldasig» SA) либо устанавливается в абсолютной величине;
- в случае рисков групп хищение и полное уничтожение, франшиза устанавливается в относительных величинах (как правило, 8-10% страховой суммы) и также носит безусловный характер.

Что же касается **непосредственно порядка определения страхового возмещения**, то он является схожим для договора страхования авто-КАСКО и договора ОСАГО, по которому возмещается ущерб, причиненный автотранспортному средству.

Непосредственное определение размера страхового возмещения должно определяться на основании счетов за ремонт поврежденного застрахованного автотранспортного средства, фактически выполненный специализированной организацией, указанной страховщиком или выбранной страхователем по согласованию со страховщиком, с применением специальных установленных договором или законом правил.

Вместе с тем, уже на данном этапе на практике довольно часто возникают спорные ситуации. Так, в силу стандартного характера договора *страхования авто-КАСКО* и фактической невозможности страхователя повлиять на его условия, в большинстве случаев специализированная организация, которая должна осуществлять ремонт транспортного средства, *не согласуется сторонами*, а **императивно устанавливается страховщиком**.

При этом, во-первых, данная специализированная организация вовсе не обязательно

будет «достойна доверия» с профессиональной точки зрения, а, во-вторых, законом не установлен запрет на аффилированность между страховой компанией и специализированной организацией, обе из которых являются частными юридическими лицами, преследующими цель извлечения прибыли. Как следствие, на практике может возникнуть ситуация, когда аффилированная страховщику специализированная организация будет умышленно использовать более дешевые детали и материалы худшего качества в целях уменьшения стоимости ремонта и суммы страхового возмещения. Более того, подобная ситуация может сложиться не только в случае аффилированности между страховщиком и специализированной организацией, но и в случае недобросовестного сговора между ними, что, с одной стороны, значительно чаще встречается на практике, а, с другой стороны, является практически недоказуемым.

Однако наибольшее количество споров между страхователями или потерпевшими лицами, с одной стороны, и страховщиками, с другой стороны, возникает в случае, если страхователь или потерпевшее лицо запрашивает выплату страхового возмещения до выполнения ремонта автотранспортного средства. В договорах страхования авто-КАСКО размер возмещения в этом случае, как правило, определяется независимым экспертом с учетом цен, применяемых специализированными организациями [146], однако ни сами договоры, ни Условия страхования часто не содержат важнейшее положение о *порядке согласования сторонами данного независимого эксперта*.

Аналогичная проблема до недавнего времени существовала и в отношении ОСАГО, т.к. закон, предусматривая участие независимого эксперта, не устанавливал, однако, ни порядок, ни даже обязательность его согласования (ч. (6¹) ст. 23 Закона об ОСАГО в редакции до 05.02.2016). Как следствие, на практике, страховщики, используя свою доминирующую позицию, неоднозначные положения законодательства и недостаток правовых знаний потребителей страхования, самостоятельно определяли «независимого» эксперта, в результате чего возникала опасность недобросовестного сговора.

Данная проблема, ранее уже поднималась автором в опубликованной в октябре 2014 г. научной статье «Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию» [218]. Не делая никаких прямых выводов, тем не менее, следует отметить, что после ее опубликования, а именно в декабре 2015 г., ст. 23 Закона об ОСАГО была дополнена, во-первых, положениями о выборе эксперта сторонами, а во-вторых, частью (13), устанавливающей последствия его несогласования.

Однако, и на сегодняшний день, указанная выше проблемная ситуация не полностью разрешена, так как, во-первых, данная норма касается лишь правового положения

потерпевшего в договорах ОСАГО, оставляя без внимания аналогичные ситуации, возникающие в отношении страхователя в договорах авто-КАСКО.

А во-вторых, законодательство о страховании предусматривает лишь два возможных варианта окончательного определения страхового возмещения:

1) на основании письменного соглашения между страхователем и/или потерпевшим лицом и страховщиком;

2) либо в случае, если соглашение не было достигнуто, на основании окончательного решения суда, вступившего в законную силу (ч. (5) ст. 15 Закона о страховании и ч. (1) ст. 22 Закона об ОСАГО).

Причем, в соответствии с п. 37 Постановления Пленума ВС РФ № 11 от 16.12.2013г., такое соглашение должно признаваться мировым соглашением, обладающим силой судебного решения, заключением которого стороны разрешают возникший спор.

Как следствие, страховщик, который получает от страхователя (потерпевшего) согласие на предложенное страховое возмещение путем подписания соглашения, полностью избавлен от опасности возникновения каких бы то ни было правовых споров и несения ответственности за собственные недобросовестные или неправомерные действия независимо от того, насколько законно и справедливо были осуществлены определение ущерба и оценка страхового возмещения. При этом следует учитывать тот факт, что у страховщика существует реальная возможность недобросовестно воздействовать на страхователя (потерпевшего) с целью вынудить его подписать соглашение в отношении заниженной суммы возмещения. Вместе с тем, поскольку подобная ситуация представляет собой ничто иное как пример ненадлежащего исполнения со стороны страховщика, она будет подробно рассмотрена в следующем параграфе.

Таким образом, *размер страхового возмещения*, установленный на основании счетов специализированной организации за фактически выполненный ремонт автотранспортного средства, либо оцененный независимым экспертом, в любом случае, в конечном счете, *определяется размером причиненного автотранспортному средству ущерба*, с применением к данной сумме специальных установленных законом правил.

В отношении договора *страхования авто-КАСКО* таким специальным правилом является применение *франшизы*, которое было исследовано ранее.

В случае же *ОСАГО* сумма страхового возмещения определяется как стоимость застрахованного автотранспортного средства (в случае полного ущерба) либо стоимость ремонта или замены поврежденных составных частей или деталей, включая затраты на материалы, а также на разборку и сборку, необходимые при ремонте и замене (в случае

частичного ущерба) (ч. (1¹), ч. (2) ст. 23 Закона об ОСАГО), а в качестве *специального правила* вплоть до 05.02.2016 г. применялось дополнительное условие об учете **износа автотранспортного средства**. Причем, основными положениями Закона об ОСАГО применение износа предусматривалось лишь при определении стоимости автотранспортного средства при его полной гибели, тогда как распространение данного правила и на определение стоимости подлежащих замене деталей и составных частей при возмещении частичного ущерба – лишь в его заключительных положениях (ст. 23, 40 Закона об ОСАГО в редакции до 05.02.2016).

При этом хотя на сегодняшний день правила относительно определения износа уже не подлежат применению, однако поскольку с момента утраты юридической силы соответствующих норм прошло лишь около трех лет, указанные положения будут продолжать применяться судебными инстанциями к страховым спорам, возникшим до изменения законодательства и продолжающим находится на рассмотрении судебных инстанций. Кроме того, исследование данных положений представляет **и научно-исследовательский интерес**, т.к. именно они легли в основу изменений, внесенных в положения Закона об ОСАГО в отношении определения стоимости возмещения за ущерб, причиненный автотранспортному средству [93, п. 14 ст. I].

Так, как уже упоминалось ранее, нормативным актом НКФР в области износа, являлось Постановление № 13/1 от 03.04.2008 об утверждении Положения о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам (далее – «Положение»). При этом в период его действия (т.е. с 20.05.2008 г. по 20.07.2015 г.) можно выделить два основных, противоположных по своему содержанию, этапа.

Первый из них длился с момента вступления в силу Положения (20.05.2008 г.) до его изменения 10 мая 2013 г. [185], и характеризовался наличием *единых правил* определения износа и применением *единых коэффициентов износа* как в отношении автотранспортного средства *в целом*, так и в отношении отдельных *составных частей или деталей, подлежащих замене* (п.п. 6, 10, 12 и Приложения № 1, 2 Положения в первоначальной редакции). Иначе говоря, во всех случаях повреждения автотранспортного средства, размер реального ущерба, определялся путем вычета из его стоимости расчетного износа, что существенным образом снижало их стоимость. Так, например, в случае, если замена деталей требовалась для автотранспортного средства возрастом всего лишь 5 лет, состояние которого характеризовалось как среднее, подлежащий возмещению ущерб оценивался в размере лишь чуть более половины его реальной стоимости (54 %).

При этом такой порядок определения размера возмещения прямо противоречил п. 4

Положения, согласно которому, страховщики в процессе определения финального размера страхового возмещения должны руководствоваться правилами, установленными в части (2) статьи 1416 ГК (до модернизации), которая обязывала при возмещении вреда предоставить вещь того же рода и качества, *исправить поврежденную вещь* или возместить *убытки полностью в денежном эквиваленте*. Очевидно, что прямая ссылка на ч. (2) ст. 1416 ГКдм предполагала, что страховщик должен выплатить страховое возмещение либо посредством полной *оплаты* ремонта, либо посредством возмещения потерпевшему в *полном объеме* затрат на ремонт.

Как следствие, на протяжении почти 6-ти лет в нашей стране существовала ситуация, при которой правила определения размера страхового возмещения прямо противоречили общим принципам возмещения вреда и действовали **явно в ущерб** интересам менее защищенной стороны страхового правоотношения (потерпевшего) и в **защиту имущественных** интересов более сильной стороны (страховщика), что, безусловно, не могло считаться нормальной правовой практикой и заставляло задуматься о возможности национальных страховых компаний влиять на законотворческий процесс.

Ситуация изменилась в лучшую сторону с наступлением *второго этапа*, а именно 10 мая 2013 г., когда в Положение были внесены изменения и описанный выше порядок продолжал применяться лишь в отношении определения стоимости автотранспортного средства в целом на момент причинения ущерба, в то время как, в отношении определения стоимости составных частей или деталей, подлежащих замене, были установлены новые правила, согласно которым размер реального ущерба равен:

а) в случае выплаты возмещения путем *оплаты страховщиком стоимости ремонта непосредственно в адрес специализированной организации* – **ценам новых оригинальных деталей и составных частей без вычета износа**;

б) в случае выплаты возмещения потерпевшему *до выполнения ремонта* с определением ущерба *независимым экспертом на основании цен специализированных организаций, выбранных сторонами*, – **ценам новых деталей и составных частей, изготовленных на основании лицензии (детали after market), или бывших в употреблении оригинальных деталей и составных частей, которые соответствуют техническим требованиям дорожной безопасности, без вычета износа**.

с) в случае выплаты возмещения потерпевшему *до выполнения ремонта* с определением ущерба *независимым экспертом на основании данных специализированных информационных систем* для оценки ущербов – **ценам на новые оригинальные детали и составные части, с вычетом износа**, степень которого, определялась как *процентная*

разница между **ценой новых оригинальных** деталей и **ценой деталей after market** (п. 4 Положения). Иначе говоря, из 100 % цены новых оригинальных деталей вычитается процент, на который эта цена превышает цену деталей after market, что объективно составляет **саму цену деталей after market**. Таким образом, в конечном счете, как и в случае, предусмотренном предыдущим пунктом, реальный ущерб устанавливался в размере **стоимости новых**, изготовленных на основании **лицензии** (детали *after market*), или **бывших в употреблении оригинальных** запасных деталей и составных частей. Как следствие, вообще отсутствовала необходимость в выделении подобного порядка расчета в качестве отдельного самостоятельного способа.

Выбор одного из вышеуказанных способов возмещения осуществлялся индивидуально в каждой конкретной ситуации и зависел от двух главных факторов:

- **момента оценки ущерба** – до или *после* осуществления ремонта;

- **возраста поврежденного автотранспортного средства** – составлял ли он *менее* или *более 4-х лет*. Данный фактор являлся значимым, поскольку страховое возмещение для автотранспортных средств с периодом эксплуатации 4 года и более определялось в соответствии с подразделами b) или c), даже когда оно осуществлялось посредством оплаты ремонта в адрес специализированной организации (подп. 2) п. 4 Положения).

Что же касается правил определения размера страхового возмещения в договорах ОСАГО, действующих на сегодняшний день, то они (как это уже было указано ранее) предусмотрены ст. 23 Закона об ОСАГО, и в целом, сходны с правилами, установленными в Положении на втором этапе его действия.

При этом не делая никаких прямых выводов, тем не менее следует отметить, что высказанные выше идеи о необходимости определенного пересмотра правил Положения (в частности, относительно отсутствия необходимости в выделении порядка расчета реального ущерба, предусмотренного в подразделе c), в качестве отдельного самостоятельного способа), которые высказывались автором опубликованной в октябре 2014 г. научной статье «Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию» [218]) нашли свое отражение в тех изменениях, которые были внесены в 2015 г. в ст. 23 Закона об ОСАГО в сравнении со взятыми за основу для них положениями п. 4 Положения.

Исследуя же непосредственно порядок определения страхового возмещения, напомним, что в случае частичного ущерба величина реально понесенного ущерба равна стоимости ремонта поврежденных составных частей или деталей либо стоимости их замены, включая затраты на материалы, разборку, сборку и покраску автотранспортного

средства, необходимые при ремонте и замене (причем, в случае если поврежденные части составляют не менее 50 процентов общей внешней поверхности автотранспортного средства считается необходимой его полная покраска), а **подлежащими замене** считаются части или детали, ремонт или использование которых технически невозможны по причине их сильного повреждения либо, даже если их ремонт возможен, то его стоимость превысит стоимость новых составных частей или деталей. При этом если для ремонта автотранспортного средства необходима закупка деталей или материалов за рубежом, то их стоимость определяется с учетом расходов на транспортировку, таможенные пошлины и сопутствующий НДС, однако не должна превышать продажную стоимость, применяемую специализированными организациями Республики Молдова (ст. 23 Закона об ОСАГО).

Кроме того, также, как и в Положении о порядке определения износа, законодатель предусмотрел два варианта определения возмещения, в зависимости от формы выплаты:

- а) *наличными или путем перечисления на банковский счет потерпевшего* либо
- б) *путем перечисления на банковский счет специализированной организации* (ч. (1) ст. 28 Закона об ОСАГО).

В первом случае, независимо от срока службы и пробега автотранспортного средства, размер страхового возмещения устанавливается с учетом средних цен, применяемых как минимум тремя специализированными организациями, выбранными сторонами, на новые лицензионные или бывшие в употреблении оригинальные составные части и детали, соответствующие техническим нормам и требованиям безопасности движения (а при отсутствии таковых в продаже – с учетом цен, согласно каталогам), а также цен на работы и материалы, необходимые при их ремонте или замене (ч.ч (8), (11) ст. 23 Закона об ОСАГО).

Во втором же случае, размер страхового возмещения определяется на основании документов, выданных специализированной организацией, однако при самом производстве ремонта учитываются срок службы и пробег автотранспортного средства:

- в случае автотранспортных средств со сроком службы до трех лет и пробегом до 100 000 километров – при ремонте используются новые оригинальные составные части и детали (п. а) ч. (9) ст. 23 Закона об ОСАГО);

- в случае автотранспортных средств со сроком службы четыре года и более и/или пробегом свыше 100 000 километров – при ремонте новые лицензионные составные части и детали (детали aftermarket) или бывшие в употреблении оригинальные составные части и детали, соответствующие техническим нормам и требованиям безопасности движения (п. б) ч. (9) ст. 23 Закона об ОСАГО).

При этом, по нашему мнению, данные положения *не могут считаться несправедливыми* по отношению к потерпевшему-владельцу автомобиля возрастом 4 года и более, поскольку, согласно принципу реального возмещения, предусмотренному в ч. (2) ст. 1416 ГКдм и ч. (5) ст. 19 и ч. (1) ст. 2025 ГК, оно осуществляется путем предоставления вещи **того же рода и качества** или **исправления поврежденной вещи**. Вместе с тем, возмещение вреда путем полного восстановления автотранспортного средства с использованием новых оригинальных деталей вместо деталей, бывших в эксплуатации сроком более 4-х лет фактически представляет собой возмещение, *превышающее* реальный ущерб и подпадает под действие ч.(2) ст. 2025 ГК, согласно которой, в случае повреждения имущества компенсация должна быть равна сумме, на которую понизилась стоимость имущества, а не стоимости ремонта, если стоимость ремонта несоразмерно превышает сумму понижения стоимости. Однако в случае, если новые лицензионные составные части и детали или бывшие в употреблении оригинальные составные части и детали *недоступны* на отечественном рынке, то по принципу реального возмещения страховое возмещение определяется согласно цене на *новые оригинальные составные части и детали* (п. б) ч. (9) ст. 23 Закона об ОСАГО).

Причем, нововведением является и то, что акты оценки страхового возмещения, составленные без соблюдения положений настоящей статьи, не могут служить основанием для выплаты страхового возмещения (ч. (12) ст. 23 Закона об ОСАГО).

Кроме того, исходя из принципа реального возмещения, в страховое возмещение включаются следующие документально подтвержденные расходы:

- а) на осуществление действий, предпринятых для уменьшения ущерба;
- б) на транспортировку имущества к месту ремонта, стоянки или хранения;
- с) связанные со страховым случаем, понесенные страхователем или потерпевшим в гражданском процессе;
- д) на проведение технической экспертизы по требованию потерпевшего (в случае, если страховщик не выполнил обязательство по осмотру либо по решению суда).

В случае же причинения *ущерба другому имуществу* потерпевшего (включая животных) размер страхового возмещения будет определяться непосредственно размером причиненного ущерба, правила определения которого были исследованы ранее.

При этом напомним, что общий размер страхового возмещения за ущерб, причиненный автотранспортному средству и/или другому имуществу **не может превышать пределов ответственности страховщика**.

Что касается определения размера страхового возмещения по договору ОСАГО в

случае *причинения телесных повреждений или смерти*, то они также определяются строгими правилами, установленными в ст. 25 Закона об ОСАГО.

Так, при **телесных повреждениях** страховое возмещение включает:

а) разницу между чистым доходом пострадавшего лица и компенсацией, полученной из фондов бюджета государственного социального страхования за период госпитализации и отпуска по болезни – для работающих лиц;

б) среднемесячный чистый доход, полученный пострадавшим лицом на последнем рабочем месте, – для лиц, не имеющих статуса работника;

с) компенсацию в размере не менее минимальной потребительской корзины – для пострадавших лиц, которые на дату совершения автотранспортного происшествия были на последнем курсе учебы или специализации, без сохранения заработной платы;

д) расходы на транспортировку пострадавшего лица, его лечение, госпитализацию, восстановление, протезирование, специальное питание, которые не выплачиваются из фондов обязательного медицинского страхования, – которые определяются на основе цен, действующих в учреждениях Республики Молдова, а в случаях, когда ни одно учреждение Республики Молдова не практикует упомянутые услуги, – на основании подтверждающих документов, выданных зарубежными учреждениями;

е) реально понесенные расходы на посторонний уход в период временной нетрудоспособности, если это рекомендовано медицинским предписанием, но не менее минимальной потребительской корзины.

Кроме того, в случае установления *инвалидности* страховое возмещение включает также разницу между среднемесячным доходом и пенсией по инвалидности – на период до аннулирования инвалидности и в пределах ответственности страховщика.

В случае **смерти пострадавшего лица** определение размера страхового возмещения достигается соглашением между страхователем, наследниками пострадавшего лица или их законным представителем и страховщиком, и включает:

а) часть заработка пострадавшего, которого в результате его смерти лишились лица, состоявшие на его иждивении или пенсионном содержании, за вычетом компенсаций, полученных из фондов бюджета государственного социального страхования;

б) расходы на погребение (затраты на покупку гроба и надгробия, транспортные расходы, расходы по бальзамированию и погребению);

с) расходы на транспортировку тела с места, где наступила смерть, до места, где состоялись похороны.

При этом расходы, предусмотренные в п.п. б) и с) подлежат выплате в полном

размере, подтвержденном соответствующими документами, независимо от того, насколько обоснованными их считает страховщик. Однако в случае, если подтверждающие документы отсутствуют, возмещение производится согласно минимальным ценам на аналогичные услуги, предоставляемые в населенном пункте, где состоялись похороны.

Прочие же (не указанные в ст. 25 Закона об ОСАГО) расходы, связанные со смертью пострадавшего (расходы на ритуальные и церковные услуги, на приобретение одежды для покойного т.д.), не включаются в страховое возмещение и согласно положениям ст. 2031 ГК (заменившей ст. 1419 ГКдм), подлежат возмещению виновным лицом [194, п. 62].

Непосредственная выплата страхового возмещения осуществляется страховщиком в порядке, установленном в договоре страхования авто-КАСКО или Условиях страхования либо в порядке ст. 28 Закона об ОСАГО. При этом указанные положения, как правило, являются фактически идентичными.

Так, страховщик обязан осуществить выплату страхового возмещения в течение 10 календарных дней с даты закрытия дела об ущербе (в случае договора ОСАГО) или в срок, установленный договором страхования авто-КАСКО, в размере, установленном соглашением сторон либо решением судебной инстанции одним из следующих способов:

- а) наличными;
- б) путем перечисления на банковский счет;
- в) путем перечисления на банковский счет специализированной организации, осуществившей ремонт.

Если страхователь или потерпевшее лицо не согласно с решением страховщика о размере страхового возмещения, оно вправе оспорить решение страховщика в судебной инстанции как в случае, если откажется получить денежную выплату, так и в случае, если страховщик все же выплачивает его в установленном им размере. В этом случае, если страховое возмещение не было выплачено, или решением суда установлен размер страхового возмещения превышающий реально выплаченный страховщиком, страховщик выплачивает возмещение без согласия потерпевшего на основе окончательного судебного решения, вступившего в законную силу.

При этом особенностью договора *ОСАГО* является то, что возмещение выплачивается страховщиком потерпевшему физическому или юридическому лицу, **только** если они не получили возмещение от страхователя (застрахованного). В случае же, если страхователь (застрахованный) докажет, что возместил потерпевшим ущерб полностью или частично, возмещение выплачивается, соответственно, полностью или частично именно в адрес страхователя (застрахованного) (ч. (6) ст. 28 Закона об ОСАГО и ч. (6) ст. 1880 ГК).

Кроме того, законом установлен приоритет выплат в ситуации, когда в отношении автотранспортного средства заключен также договор страхования авто-КАСКО: в этом случае, собственник автотранспортного средства получает возмещение именно на основании данного договора, а не договора ОСАГО (ч. (11) ст. 22 Закона об ОСАГО).

3.7. Последствия исполнения и неисполнения автостраховых договоров

По общему правилу, установленному ч. (1) ст. 966 ГК, *последствием надлежащего исполнения обязательства*, в том числе и договорного, является его прекращение.

Соответствующие положения предусмотрены и п. с) ч. (1) ст. 18 Закона о страховании, согласно которому, договор страхования прекращается в случае выполнения страховщиком договорных обязательств.

Данные правила, однако, применяются лишь в случае договора *страхования авто-КАСКО*. При этом следует оговориться, что сторонами (обычно в случае мелкого ущерба или мелких краж) может быть согласовано продление действия договора при условии соответствующей доплаты страхователем страховых платежей [146].

В отношении же договора *ОСАГО* действует прямо противоположное правило: договор *не прекращается* в случае наступления страхового риска и выплаты страхового возмещения (ч. (2) ст. 10 Закона об ОСАГО).

Кроме того, главной особенностью страхового договора является то, что его исполнение, прекращая (или не прекращая) договорные отношения между сторонами, порождает еще одно важнейшее правовое последствие – возникновение у страховщика права на взыскание возмещенного ущерба с лица, виновного в его причинении.

Данное правило предусмотрено ст. 1329 ГКдм, которая гласит, что к страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в пределах этой суммы право требования, которым страхователь или иное лицо, получившее страховое возмещение, обладает в отношении третьего лица, ответственного за причинение убытков. Данная норма установлена, во-первых, в целях недопущения неосновательного обогащения страхователя, а во-вторых, в целях защиты интересов страховщика, т.к. в подавляющем большинстве случаев размер страхового значительно превышает размер страховой премии. Более того, согласно ч. (2) статьи, если страхователь отказывается от требований к третьему лицу страховщик освобождается от выплаты соответствующей части страхового возмещения.

В правовой литературе такой переход права страхователя к страховщику получил наименование «суброгация» от латинского «subrogatio», «subrogare» [66, с. 578]. Однако применительно к современному праву «слово это, имеющее в качестве одного из значений

«избрание взамен» [60, с. 304], позволяет определить лишь этимологию слова, поскольку сам термин приобрел иное значение: платежа со вступлением в права кредитора или – более широко – замену в правоотношении между двумя участниками одного из них без изменения самого правоотношения [72, с. 471-472].

Что касается национального законодательства, то следует отметить, что ни Гражданский кодекс (до его модернизации), ни Закон о страховании, ни Закон об ОСАГО не оперировали термином «суброгация», хотя на государственном языке термин «subrogare» встречался в ст.ст. 719, 1161 и 1169 ГКдм, где под ним понимает *переход или передача права*.

Вместе с тем, данный термин широко использовался как в национальной юридической литературе, так и в судебной практике.

Так, Пленум ВСП в своем Постановлении № 11 от 16.12.2013г., использует термин «суброгация» («subrogare») именно для описания перехода к страховщику прав страхователя, согласно ст. 1329 ГКдм и ст. 28 Закона об ОСАГО.

Данная ситуация, однако, изменилась с принятием Закона о модернизации ГК, которым, во-первых, в общие положения об обязательствах был введен институт суброгации как одной из форм передачи требований и обязательств (ст.ст. 852-857 ГК), а во-вторых, была введена специальная норма, регулирующая право *регресса страховщика на основе суброгации к лицу*, обязанному возместить ущерб (ст. 1856 ГК).

Так, в соответствии со ст. 852 ГК, к третьему лицу, уплатившему вместо должника, переходят права кредитора в том виде, в каком они были на момент суброгации, при этом суброгация создает последствия с момента осуществления третьим лицом платежа кредитору и передает третьему лицу-плательщику все права и иски кредитора, а также их принадлежности в том виде, в каком они были на момент суброгации (ст. 856 ГК). Одновременно, согласно ст. 2024 ГК, лицо, возместившее вред, причиненный другим лицом, имеет право регресса к этому лицу в размере выплаченного потерпевшему возмещения, если законом или договором не предусмотрен иной размер.

Учитывая, что в случае, когда страховщик возмещает ущерб, причиненный имуществу страхователя (застрахованного) причиненный третьим лицом, к нему в равной мере применимы и положения о *суброгации* и положения о *праве регресса*, законодатель объединил данные положения в специальной норме – ст. 1856 ГК – «Право регресса страховщика на основе суброгации к лицу, обязанному возместить ущерб». В соответствии с данной статьей, к страховщику, выплатившему страховое возмещение, а также возможные расходы на уменьшение ущерба, переходит в пределах этой суммы право на

возмещение ущерба в отношении третьего лица, которое обязано возместить причиненный ущерб, если законом или договором не предусмотрено иное. При этом ч. (2) ст. 1856 ГК также, как и пока еще действующая ч. (2) ст. 1329 ГКдм, предусматривает, что в той мере, в какой застрахованный отказался от права требования к третьему лицу таким образом, который нарушает право страховщика на суброгацию, он теряет право на возмещение в отношении соответствующего ущерба.

Как правило, суброгация возникает в договорах имущественного страхования: например, в случае договора *страхования авто-КАСКО*, такое право возникает у страховщика всякий раз за счет **перехода к нему права страхователя** по истребованию возмещения у лица, виновного в причинении вреда или, по обстоятельствам, у страховщика автогражданской ответственности виновного лица (ч. (13) ст. 22 Закона об ОСАГО).

В случае же договора ОСАГО *суброгация* возникает гораздо реже. Это связано с тем, что в случае ОСАГО ответственность за вред, возмещаемый страховщиком, как правило, несет сам страхователь (застрахованный), а сама данная ответственность и является объектом страхования. Как следствие, переход к страховщику, возместившему ущерб потерпевшему, права требования последнего к виновному лицу – страхователю (застрахованному), просто лишил бы институт ОСАГО смысла, противореча сущности данного вида страхования. Данный вывод подтверждается в частности и положениями ч. (4) ст. 1856 ГК, согласно которым, страховщик не может осуществлять права на основе суброгации в ущерб застрахованному.

Таким образом, в договорах ОСАГО суброгация может возникнуть лишь в том случае, когда за вред, причиненный автотранспортным средством страхователя (застрахованного) ответственны третьи лица, например, если в результате их виновных действий произошло автотранспортное происшествие. В этом случае, обязанность возмещения вреда потерпевшему в силу ч. (2) ст. 2023 ГК возлагается на страхователя (застрахованного), поскольку он является владельцем источника повышенной автотранспортного средства, однако у него, в свою очередь, возникает право регресса к виновному лицу, которое, в соответствии с ч. (3) ст. 17 Закона о страховании и ст. 1856 ГК и будет объектом суброгации.

Вместе с тем, *право регресса на основе суброгации* не следует путать с *регрессным иском* страховщика к страхователю в договоре ОСАГО.

В отличие от суброгации, право на *регрессный иск* против страхователя является специфичным именно для договора ОСАГО и предоставляется страховщику по той причине, что он (в отличие от договоров имущественного страхования, в т.ч. авто-КАСКО) не вправе ни в какой ситуации отказать потерпевшему в выплате страхового возмещения и,

соответственно, «было бы несправедливо, чтобы... страховщик во всех случаях и в безусловном порядке нес расходы по выплате страхового возмещения» [13, с. 513].

Следовательно, в отличие от суброгации, *регресс* – это право обратного требования страховщика, осуществившего страховую выплату, к лицу, причинившему вред [88].

Вместе с тем, регресс в сфере обязательного страхования гражданской ответственности отличается от аналогичного института, действующего в области иных гражданско-правовых отношений и, как правило, не имеющего каких-либо ограничений. Здесь же право регресса четко очерчено вполне конкретными юридическими фактами [88].

Так, согласно ст. 29 Закона об ОСАГО, страховщик вправе предъявить регрессный иск лицу, ответственному за причинение ущерба, в случаях, когда:

- а) происшествие имело умышленный характер;
- б) в момент совершения происшествия автотранспортным средством управляло лицо в состоянии опьянения или находящееся под воздействием наркотических веществ либо пользователь автотранспортного средства отказался подвергнуться тесту на алкоголь или медицинскому освидетельствованию и/или отбору биологических проб;
- в) лицо, ответственное за происшествие, управляло автотранспортным средством без водительских прав, с нарушением правил в отношении водительских прав или в течение срока применения меры безопасности в виде временного лишения водительских прав;
- г) лицо, ответственное за совершение происшествия, не внесено в договор страхования, за исключением ситуации, когда договор заключен в отношении неопределенного круга лиц;
- д) лицо, ответственное за причинение ущерба, покинуло место происшествия;
- е) у пользователя автотранспортного средства в момент совершения происшествия отсутствовал сертификат технического осмотра;
- ж) происшествие имело место в то время, когда лицо, совершившее умышленное преступление, пыталось избежать преследования;
- з) страхователь или пользователь автотранспортного средства не соблюдает обязанность по извещению страховщика о страховом случае, представлению ему соответствующего пакета документов и обеспечению доступа страховщика для осмотра автотранспортного средства, – исключительно в отношении дополнительных расходов, связанных с невыполнением указанных требований.

При этом данный перечень носит исчерпывающий характер и не может быть расширен ни при помощи договора страхования, ни каким-либо иным образом. Это обусловлено двумя главными факторами:

- во-первых, право регресса является исключением из общего принципа страхования ответственности, целью которой является защита имущественных интересов не только потерпевшего, но и страхователя, ставшего причинителем вреда, посредством полного или частичного освобождения последнего от исполнения деликтного обязательства;

- во-вторых, анализ предусмотренных законом оснований возникновения регрессного права, позволяет заключить, что все они связаны с неправомерной деятельностью лица, причинившего вред, которая к тому же влечет *возрастание вероятности* наступления страхового случая, *препятствует его надлежащему расследованию* либо ведет к возможному *увеличению ущерба*, что, соответственно, увеличивает риски страховщика.

Иначе говоря, основания для регресса в договоре ОСАГО во многом схожи с основаниями освобождения страховщика от ответственности в договоре страхования авто-КАСКО. Однако поскольку ОСАГО имеет двойную цель и соответствующие действия страхователя никак не могут служить основанием для ограничения права *потерпевшего* на получение возмещения, законодателю не остается ничего иного, кроме как дать страховщику возможность удовлетворить свой убыток за счет имущества лица, которое вызвало его своими неправомерными действиями.

Это прямо подтверждается и положениями ч. (2) ст. 17 Закона о страховании, согласно которой страховщик не имеет права отказать в выплате страхового возмещения по страхованию гражданской ответственности, а вместо этого получает право на регрессный иск к лицу, ответственному за причинение ущерба.

Что касается ***последствий неисполнения либо ненадлежащего исполнения*** автостраховых договоров, то, поскольку они являются договорами синаллагматическими, главным последствием такого неисполнения является невозможность требовать встречного исполнения от второй стороны (ст. 914 ГК).

Так, если по договору *страхования авто-КАСКО* стороны согласились об оплате страховой премии в рассрочку, *неуплата очередного взноса или причитающихся процентов либо просрочка в их уплате*, допущенные на момент наступления страхового случая, являются основанием, *освобождающим* страховщика от обязанности выплаты страхового возмещения (ч. (2) ст. 1323 ГКдм). Аналогичные положения содержатся и в новой редакции Главы «Страхование». Так, согласно ч. (2) ст. 1848 ГК, течение периода страхования приостанавливается на срок просрочки уплаты страховой премии (или ее части) и возобновляется, как только страхователь уплатит требуемую сумму (за исключением случая расторжения страхования), а ч. (1) ст. 1849 ГК уточняет, что, если страховой случай наступил, а в момент его наступления страхователь просрочил уплату взноса страховщик

освобождается от обязанности выплаты страхового возмещения.

Более того, как уже отмечалось ранее, обязанность страхователя по уплате страховой премии является существенной, и, как следствие, в случае ее неисполнения договор может быть прекращен путем его расторжения. Данный вывод подтверждается ч. (1) ст. 18 Закона о страховании, которая предусматривает, что договор страхования прекращается в случае неуплаты страхователем страховой премии своевременно и в установленном размере. Одновременно, согласно положениям ст. 1324 ГКдм и ч. (2) ст. 1849 ГК, в случае просрочки уплаты страхователем периодического страхового взноса страховщик может *расторгнуть договор* с соблюдением месячного срока предварительного уведомления.

В то же время, согласно положениям действующей редакции ГК и Закона о страховании, расторжение (прекращение) договора в случае неуплаты или несвоевременной уплаты страхового взноса ни в коем случае **не является автоматическим**, происходящим *по праву*, а осуществляется исключительно по инициативе страховщика, его волеизъявлением и с соблюдением положений Гражданского кодекса о расторжении договора (ст.ст. 915-932).

В качестве примера можно привести Определение Высшей судебной палаты Республики Молдова, которая рассматривая дело о принудительном взыскании страхового возмещения по договору страхования авто-КАСКО подчеркнула, что «хотя страхователь допустил просрочку в уплате страхового взноса, страховщик не расторг договор со страхователем и даже не уведомил его об этом факте с предоставлением месячного срока. Таким образом, на момент, когда произошло автотранспортное происшествие договор страхования являлся действующим» [151].

Данная ситуация, однако, изменится с 1 января 2020 г., когда утратит силу ст. 18 Закона о страховании и вступит в силу новая редакция Главы «Страхование», поскольку, согласно ч. (3) ст. 1849 ГК, расторжение страхования происходит автоматически, если страховщик не предъявляет иск о принудительной уплате страховой премии или ее части в двухмесячный срок по истечении срока, предусмотренного п. б) ч. (1) ст. 1847 или, по обстоятельствам, п. а) ч. (1) ст. 1848.

В данном контексте Пленум ВСП подчеркнул, что неоплата в срок страхового взноса в случае договора страхования авто-КАСКО не влечет сама по себе прекращения договора добровольного страхования, если такое условие не было прямо предусмотрено договором, а лишь предоставляет страховщику право расторгнуть договор с соблюдением месячного срока для предупреждения. [...] Судебные инстанции не должны, однако, путать право страховщика расторгнуть договор страхования в случае, когда предусмотрена уплата

страховой премии в рассрочку, с правом отказать в выплате страхового возмещения. Страховщик вправе отказать в выплате страхового возмещения в случае, если страхователь просрочил уплату взноса и не внес его в течение дополнительного двухнедельного срока, а страховой случай наступил в период просрочки [194, п. 13].

Некоторые ученые считают актуальным рассмотрение вопроса об ответственности страхователя за неуплату страхового платежа в срок, указывая, в том числе, и различные виды неустойки [66, с. 564 и далее]. Данная позиция прослеживается и в новой редакции Главы «Страхование», т.к., согласно ч. (3) ст. 1850 ГК, в случае, когда расторжение страхования произошло по причине необоснованного неисполнения обязательств одной из сторон, право другой стороны на возмещение ущерба остается незатронутым, при этом страховщик может потребовать возмещения, а также, в соответствии с условиями, предусмотренными ст. 942, может потребовать процент за просрочку платежа или неустойку за суммы, на которые имеет право вследствие расторжения.

Вместе с тем, анализ действующего законодательства и образцов договоров и Условий страхования авто-КАСКО позволяет сделать вывод, что, как правило, негативным последствием просрочки либо неуплаты очередного страхового взноса для страхователя является именно возникающее у страховщика *право на расторжение договора или отказ в выплате страхового возмещения*.

Вышеизложенное, однако, касается только договора *страхования авто-КАСКО*. В отношении же договора *ОСАГО* позиция законодателя является более жесткой.

Во-первых, страховая премия по данному договору подлежит уплате единовременно в полном размере при заключении договора. Следовательно, не может рассматриваться вопрос о последствиях неоплаты одного или нескольких страховых взносов.

Кроме того, в соответствии с п. 8.1.2. Типового договора ОСАГО, договор страхования *действует с даты, указанной в страховом полисе*. В то же время, согласно п. 6.3. Типового договора ОСАГО, в день уплаты страховой премии страховщик выдает страхователю страховой полис АГО, который является приложением к настоящему договору. Страховой полис выдается при *условии полной уплаты страховой премии*.

Из указанных положений можно сделать вывод, что если договор страхования авто-КАСКО в случае неуплаты страхового взноса или страховой премии может быть прекращен, то договор ОСАГО вступает в силу и начинает порождать юридические последствия лишь с момента и при условии полной уплаты страховой премии.

Аналогичной санкцией (отказом в выплате страхового возмещения и/или расторжением договора) наказывается и нарушение страхователем (или, по

обстоятельствам, застрахованным) обязанности *по информированию*.

Действующее законодательство устанавливает данные последствия в ч. (3) ст. 1317 ГКдм, согласно которой страховщик вправе расторгнуть договор в случае не указания страхователем существенных обстоятельств в отношении страхового риска, а также в п. с) ч. (1) ст. 17 Закона о страховании, устанавливающей, что страховщик вправе отказать страхователю в выплате страхового возмещения по договору страхования имущества (в т.ч. авто-КАСКО), когда страховщику были **сообщены заведомо ложные сведения** либо **не были сообщены известные страхователю сведения** относительно страховых интересов, если сокрытые обстоятельства находятся в причинной связи с наступлением страхового случая.

Что касается новой редакции Главы «Страхование», то она еще более детально устанавливает последствия нарушения обязанности по информированию. Так, согласно ст. 1838 ГК, если страхователь нарушил обязанность по информированию, страховщик вправе в письменной форме предложить разумное изменение условий договора или заявить о его расторжении. При этом в случае, когда страховщик предлагает разумное изменение, договор продолжает действовать на основе предлагаемого изменения, если страхователь не отклонил предложение в месячный срок после получения уведомления, а в случае отклонения предложения страховщик вправе расторгнуть страхование в месячный срок.

В то же время, право на расторжение не возникает, если страхователь нарушил обязанность по информированию, по причинам, которые не могут быть вменены ему в вину (ч. (3) ст. 1838 ГК), а также в отношении:

- а) вопросов, которые остались без ответа, или предоставленной информации, которая была явно неполной или неточной;
- б) информации, которая должна была быть раскрыта, или неправильно предоставленной информации, несущественной для принятия страховщиком разумного решения о заключении договора вообще или заключении его на этих условиях;
- с) информации, относительно которой страховщик оставил страхователя в уверенности, что ее не нужно предоставлять;
- д) информации, которую страховщик знал или должен был знать (ст. 1839 ГК).

В то же время, следует подчеркнуть, что указанные выше санкции применяют в случае нарушения обязанности по информированию посредством *непредставления информации*, в то время как представление страхователем заведомо ложных сведений считается «обманом» и в силу ст. 1840 ГК может служить для подачи страховщиком в трехмесячный срок иска о признании недействительности договора страхования в связи с обманом

согласно ст. 341 ГК.

Кроме того, новой редакцией Главы «Страхование», в отличие от действующей редакции, установлены также и последствия неисполнения страхователем (застрахованным) обязанности по информированию об увеличении страхового риска в период страхования. Так, согласно ч. (4) ст. 1843 ГК, в случае нарушения обязанности по информированию страховщик не вправе отказаться на этом основании возместить ущерб, причиненный событием, которое покрывается страхованием, за исключением случая, когда ущерб был вызван увеличением риска.

Аналогично новая редакция Главы «Страхование» предоставляет страховщику право расторгнуть страхование или, по обстоятельствам, отказать в выплате страхового возмещения также и в случае несоблюдения страхователем (застрахованным) мер предосторожности в случае, когда такая оговорка была сформулирована, соответственно, как обязанность или как условие выплаты страхового возмещения (ст. 1842 ГК).

Наряду с вышеназванными ч. (1) ст. 17 Закона о страховании, устанавливает еще два основания освобождения страховщика от обязанности выплатить страховое возмещение, связанных с действиями страхователя:

- а) ущерб был причинен в результате *умышленных действий* страхователя, направленных на *провоцирование или приближение наступления страхового случая*;
- б) ущерб явился результатом совершения страхователем *умышленного преступления*, прямо связанного с наступлением страхового случая.

И, хотя данные действия не представляют собой прямого неисполнения какой-либо конкретной договорной обязанности, однако могут считаться нарушением договора страхования в целом, т.к. лишают его ключевого признака – *алеаторности*.

Наконец, как по договору страхования авто-КАСКО, так и по договору ОСАГО страховщик освобождается от ответственности в случае неисполнения страхователем/потерпевшим обязанности по сообщению о наступлении страхового случая и представлению предусмотренных законом или договором документов, необходимых для формирования и закрытия дела об ущербе (ст. 1851-1852 ГК и ч. (7) ст. 20 Закона об ОСАГО).

Кроме того, как уже было указано ранее, в связи с внесением в п. d) ч. (1) ст. 17 Закона о страховании оговорки об «автономии воли» в случае договора *страхования авто-КАСКО* страховщики могут включать в договор и иные, не предусмотренные законом, основания освобождения от ответственности.

Что касается неисполнения или ненадлежащего исполнения договора страхования

страховщиком, то, поскольку его основным обязательством является выплата страхового возмещения в случае наступления страхового случая, в случае ненадлежащего исполнения с его стороны подлежат применению нормы о неисполнении денежного обязательства.

Гражданский кодекс предусматривает две главные формы ответственности за неисполнение либо ненадлежащее (просроченное) исполнение денежных обязательств: *взыскание неустойки* (ст. 947-953) и *взыскание процентов за просрочку исполнения денежных обязательств* (ст. 942).

В соответствии с ч. (1) ст. 947 ГК, **неустойкой** признается договорное положение, которым стороны производят предварительную оценку убытков и устанавливают, что в случае неисполнения обязательства должник обязан уплатить кредитору определенную денежную сумму или передать определенную вещь. Неустойка может возникать из закона или договора, при этом в случае договорной неустойки соглашение о неустойке должно быть оформлено в нотариальной форме, если законом предусмотрена нотариальная форма для сделки, к которой относится неустойка, а в прочих случаях – в письменной форме под угрозой ничтожности, (ст. 948 ГК).

Ранее в работе уже неоднократно обращалось внимание на неравновесное положение страхователя и страховщика и возможность последнего фактически неограниченно влиять на условия заключаемых договоров, а следовательно, весьма высока вероятность, что на практике в подавляющем большинстве, если не во всех договорах страхования (за исключением, разве что договоров *ОСАГО*, типовая форма которых установлена Правительством) просто отсутствовали бы положения о неустойке. По-видимому, предвидя подобную возможность, законодатель принял решение об установлении законной неустойки в отношении обязательства страховщика по выплате страхового возмещения.

Так, в соответствии с ч. (6) ст. 6 Закона о страховании, в случае нарушения срока выплаты страховой компенсации или страхового возмещения по вине страховщика последний выплачивает страхователю и/или потерпевшему пеню в размере 0,1 процента суммы компенсации или возмещения за каждый день просрочки. Разъясняя порядок применения процентной неустойки, Пленум ВСП указал в п. 4 своего Постановления № 9 от 24.12.2010 г., что процент устанавливается от стоимости обязательства, обеспеченного неустойкой, или неисполненной части обязательства и исчисляется из соотношения размера обусловленных процентов, суммы неисполненных (полностью или частично) обязательств и периода просрочки исполнения [195].

При этом согласно ст. 952 ГК, установленная законом неустойка не может быть предварительно исключена или уменьшена соглашением сторон.

Что касается конкретной формы неустойки (зачетная, штрафная, альтернативная или исключительная), то указание на нее отсутствует в Законе о страховании, который оперирует только термином «пеня» («penalitate»). Как следствие, на первый взгляд, данная неустойка должна, по общему правилу, признаваться *зачетной* – ч. (2) ст. 949 ГК. Вместе с тем, согласно данной статье, в случае *зачетной* неустойки кредитор вправе требовать возмещения убытков только в части, не покрытой неустойкой. Однако само страховое возмещение, подлежащее выплате, как раз и представляет собой возмещение убытков, понесенных страхователем или потерпевшим. При этом не возникает сомнений, что неустойка подлежит взысканию в полном объеме *сверх* суммы страхового возмещения.

Таким образом, неустойка, возникающая в связи ненадлежащим исполнением страховщиком обязательств по выплате страхового возмещения, подлежит взысканию *сверх суммы убытков*, и, следовательно, является *штрафной*.

Кроме того, законный характер неустойки несколько компенсирует тот факт, что потребители страховых услуг заведомо уступают сотрудникам страховых компаний в уровне специальных знаний в области страхования и (в большинстве случаев) в уровне юридической подготовленности.

Так, рассматривая дело о взыскании со страховой компании суммы страхового возмещения Высшая судебная палата Республики Молдова указала в своем Определении, что, несмотря на *отсутствие в договоре* страхования условия об ответственности страховщика за просрочку в выплате страхового возмещения, пеня в размере 0,1 процента суммы компенсации или возмещения за каждый день просрочки установлена императивной нормой – в ч. (6) ст. 6 Закона о страховании. На этом основании со страховщика была взыскана неустойка за весь период просрочки в указанном размере [154].

Вместе с тем, с сожалением приходится констатировать, что роль неустойки как рычага воздействия на страховщика в целях надлежащего исполнения им своих обязательств на сегодняшний день существенно ослаблена, если не вообще сведена на нет практикой судебных инстанций. Данный вывод следует из п. 69 Постановления Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013г., согласно которому, в случае, если размер возмещения был обжалован, и суд решил взыскать сумму *большую*, чем установленная страховщиком, выплата разницы не может считаться обязательством, исполненным с просрочкой, и на указанную разницу не должна начисляться неустойка.

В условиях, когда правовая система нашей страны стремится к признанию судебного прецедента источником права и повышается роль разъяснительных Постановлений ВСП в формировании единообразной судебной практики (требование, прямо выдвигаемое

практикой Европейского Суда по Правам Человека [162]), наличие в Постановлении подобного положения, грубейшим образом нарушающего права страхователя и потерпевшего лица и создающего благоприятные условия для недобросовестного использования страховщиками своих прав без опасения наступления ответственности за данные действия, является абсолютно недопустимым и, неминуемо, влечет значительный рост недобросовестной практики страховых компаний.

Более целесообразной в данном контексте представляется позиция российского законодателя и судебной практики. Во-первых, размер законной неустойки за невыплату страхового возмещения, установленный в Законе об ОСАГО РФ, составляет 1% процент в день [234, п. 21 ст. 12], превышая размер, установленный отечественным законодателем в 10 раз. Во-вторых, Пленум Верховного Суда РФ в своем разъяснительном Постановлении прямо указывает, что неустойка исчисляется со дня, следующего за днем, установленным для принятия решения о выплате страхового возмещения, и до дня фактического обязательства исполнения страховщиком, исходя из суммы страхового возмещения, подлежащего выплате, *за вычетом сумм, выплаченных страховой компанией в срок в добровольном порядке* [193, п. 78]. Иными словами, судебная практика РФ прямо признает, что добровольная выплата суммы страхового возмещения в меньшем размере, чем это будет впоследствии установлено судом, является со стороны страховщика нарушением, влекущим начисление неустойки. Более того, Пленум Верховного Суда РФ пошел еще дальше в обеспечении правовой защиты потерпевшего, уточняя, что при удовлетворении судом требований потерпевшего суд одновременно разрешает вопрос о взыскании с ответчика штрафа за неисполнение в добровольном порядке требований независимо от того, заявлялось ли такое требование суду [193, п. 81].

*Второй формой ответственности за неисполнение либо ненадлежащее (просроченное) денежных обязательств является **взыскание процентов за просрочку**.*

Ч. (1) ст. 942 ГК предусматривает, что в случае неуплаты денежной суммы в срок кредитор имеет право на процент за просрочку платежа по данной сумме начиная со дня, следующего за датой срока платежа, и до дня, когда был произведен платеж, по процентной ставке равной ставке, предусмотренной ст. 874, плюс 9 процентных пунктов в год, если должник не является потребителем.

В свою очередь, ст. 874 ГК делает отсылку к *базисной ставке Национального Банка Молдовы* (далее – «НБМ»), уточняя, что к первому полугодию соответствующего года применяется ставка, действующая на 1 января, а ко второму полугодию – ставка, действующая на 1 июля того же года. При этом необходимо оговориться, что

формулировка, используемая в ст. 874 ГК не совсем точна, поскольку правильное наименованием применяемой ставки является «базисная ставка, применяемая по основным краткосрочным операциям денежной политики». Данная ставка утверждается Постановлениями НБМ, подлежащим опубликованию. На момент написания настоящей работы размер ставки составляет 6,5 % годовых [175, 174]. Однако стоит отметить, что данный размер не является неизменным и достаточно часто может претерпевать изменения: за период декабрь 2014 – декабрь 2017 г. данный размер изменялся 20 раз, вначале увеличившись с 3,5% до 19,5%, а затем вновь снизившись до 6,5% [170] –[174].

Наконец, необходимо исследовать и вопрос о соотношении двух изложенных выше форм ответственности: подлежат ли они одновременному, последовательному или альтернативному применению.

До вступления в силу Закона о модернизации ГК, при разрешении данного вопроса следовало руководствоваться положениями п. 22 Постановления Пленума ВСП № 9 от 24.12.2010, согласно которым, если штрафная неустойка не предусмотрена договором, за период, за который была начислена неустойка, не будут начисляться проценты за просрочку, если их размер покрыт суммой неустойки. Ибо данный убыток, понесенный кредитором, возмещается в соответствии с соглашением о неустойке, согласно которому стороны заранее договорились и об убытке, причиненном просрочкой исполнения [195].

Как следствие, поскольку был доказан *штрафной* характер неустойки в договорах страхования, следовательно, и проценты за просрочку подлежат взысканию за весь период просрочки наряду с неустойкой. Данной позиции придерживался и Пленум ВСП, который в п. 71 своего Постановления № 11 от 16.12.2013 г., отмечал, что кроме неустойки, которая предусмотрена законом, страховые компании должны выплачивать и проценты за просрочку за весь период просрочки.

Ситуация, однако, изменилась с 01.03.2019 г., когда вступила в силу новая редакция Гражданского кодекса, т.к. законодатель прямо предусмотрел в ч. (4) ст. 942 ГК, что в случае если предусмотрена неустойка, кредитор может требовать, по своему усмотрению, *либо* процент за просрочку, начисленный согласно положениям настоящей статьи, *либо* неустойку за просрочку.

3.8. Выводы к третьей главе

Проведенное в настоящей Главе исследование позволило сделать следующие выводы:

1. На сегодняшний день в Республике Молдова сложилась ситуация, в которой основная доля в механизме регулирования отношений по заключению и содержанию

договора страхования авто-КАСКО приходится, ввиду почти полного отсутствия нормативного регулирования, на долю саморегулирования правоотношения путем включения в заключаемый договор всей палитры необходимых условий.

Вместе с тем, стандартный характер условий договора страхования авто-КАСКО и существенное неравенство сторон договора (причем как экономическое, так и в области специальных знаний объективно способствуют недобросовестному использованию страховыми компаниями существующих законодательных пробелов для «навязывания» страхователям условий договора, которые явно направлены на дополнительную защиту интересов страховщика в ущерб интересам страхователя. Более того, учитывая, что, с одной стороны, подобные условия не являются нарушением императивных норм закона (по причине отсутствия оных), а с другой стороны, законодательство Республики Молдова в отличие от Принципов международных коммерческих договоров UNIDROIT [201, ст. 3.10.], не знает такого основания признания договора недействительным, как «существенное неравенство сторон», на практике возникают значительные проблемы в обеспечении эффективной судебной защиты нарушенных прав страхователей.

Как следствие, считаем, что на сегодняшний момент существует объективная необходимость в совершенствовании системы правовых норм, регулирующих отношения по заключению и содержанию договоров страхования вообще и страхования авто-КАСКО в частности в целях законодательного обеспечения хотя бы минимального уровня защиты прав и охраняемых законом интересов страхователей – физических и юридических лиц, как путем регулирования правоотношений на этапе их возникновения, так и создавая предпосылки для эффективной судебной защиты нарушенных прав.

2. Более того, ситуация осложняется еще и тем фактом, что в отношении договора страхования авто-КАСКО отсутствует нормативно-установленная система определения размера ущерба и выплаты страхового возмещения, в то время как для договора ОСАГО она хотя и установлена, однако на протяжении длительного времени содержала положения о применении норм износа автотранспортного средства.

3. Одним из немногих улучшений ситуации, сложившейся в области автострахования, явилось внесение в 2013 г. в Положение НКФР о порядке определения износа, а затем (в 2016 г.) и в Закон об ОСАГО изменений, утвердивших новые правила определения размера страхового возмещения в случае повреждения/гибели автотранспортного средства, направленные на реализацию принципа полного возмещения вреда (ст.ст. 19 и 2025 ГК).

4. Неоднозначно влияние на поведение страховщиков и Постановления Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013 г. Так, с одной стороны, данным Постановлением был признан

штрафной характер законной неустойки за неисполнение страховщиком своих обязательств, а с другой стороны, положения п. 69 Постановления Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013г. (о порядке взыскания неустойки за просрочку), которые, по нашему мнению, представляют собой ошибочное понимание нормы закона, создают благоприятные условия для недобросовестного использования страховщиками своих прав без опасения наступления ответственности за данные действия, что может повлечь значительный рост недобросовестной практики страховых компаний.

5. Как следствие, предлагаем дополнить ст. 6 Закона о страховании частью (7) следующего содержания:

«В случае, если судебным решением был установлен размер страховой компенсации или страхового возмещения, превышающий размер реально выплаченных либо предложенных к выплате страховщиком страховой компенсации или страхового возмещения, страховщик считается просрочившим в отношении суммы превышения. В этом случае сроком просрочки считается период с момента, когда страховая компенсация или страховое возмещение были или должны были быть выплачены или предложены к выплате, и до момента выплаты страховой компенсации или страхового возмещения в размере установленной судебной инстанцией.»

6. Наконец, исследование *цены, формы и срока* автостраховых договоров, позволило сделать вывод, что правовые нормы, регламентирующие данные элементы договора ОСАГО, могут быть фактически без изменений имплементированы для создания системы норм, регулирующих договор страхования авто-КАСКО, поскольку на практике «Условия страхования» авто-КАСКО, устанавливаемые страховщиками, не имеют принципиального отличия от данных нормативно-установленных правил.

ОБЩИЕ ВЫВОодЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Итогом всего проведенного исследования стали следующие **общие выводы**:

1. На сегодняшний день, правовое регулирование отношений в области добровольного автострахования является **недостаточным**, т.к. осуществляется только на уровне общего регулирования имущественного страхования, в то время как в силу ряда особенностей по отношению к другим видам добровольного страхования имущества (большее число объектов страхования и повышенная вероятность наступления страхового риска, сложность оценки ущерба и отсутствие нормативно урегулированного механизма его оценки и т.д.) данный вид страхования **требует специального нормативного регулирования** [214].

2. В связи с отсутствием специального нормативного регулирования основная доля в регулировании отношений по заключению и содержанию договора страхования авто-КАСКО приходится на долю саморегулирования, что способствует недобросовестному использованию страховыми компаниями существующих законодательных пробелов для «навязывания» страхователям условий договора, направленных на дополнительную защиту интересов страховщика в ущерб интересам страхователя [212].

3. Разрешение проблемы недостаточного правового регулирования договора страхования авто-КАСКО может быть достигнуто, в том числе, за счет частичной имплементации в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности, поскольку:

3.1. Как договор страхования авто-КАСКО, так и договор ОСАГО обладают следующими общими признаками: *возмездность, реальность, двусторонний (синаллагматический) характер и алеаторность*; в то время как *последовательный* либо *единовременный* характер исполнения является их отличительным признаком [222].

3.2. Близость исследуемых институтов при наличии специфических черт каждого из них прослеживается и в их **элементах**:

3.2.1. **Предметом** обоих договоров является возмездное принятие на себя страховщиком риска причинения имущественного вреда страхователю в связи с использованием автотранспортного средства. Однако, если в случае *договора страхования авто-КАСКО* принимается риск причинения вреда автотранспортному средству страхователя и, соответственно, его имущественным интересам, то в случае *договора ОСАГО* риск причинения вреда имущественным интересам страхователя состоит в возможном возложении на него гражданской ответственности за вред, причиненный

третьему лицу в результате использования автотранспортного средства [214, 212].

3.2.2. Различен **материальный объект** договоров, которым, в *случае договора страхования авто-КАСКО* является автотранспортное средство, а в *случае договора ОСАГО* – выраженное в денежной форме возмещение за вред, причиненный третьему лицу в результате использования застрахованного автотранспортного средства [212].

3.2.3. Из трех исследованных **субъектов** договора правовой статус лишь одного – *страховщика* – фактически идентичен в договоре страхования авто-КАСКО и договоре ОСАГО, в то время как понятие и правовой статус *страхователя* в договоре страхования авто-КАСКО и договоре страхования ОСАГО, на настоящем этапе хотя и являются близкими, тем не менее, не идентичны [221]. Данная ситуация, однако, изменится с 1 января 2020 г., когда вступит в силу новая редакция Главы «Страхование» и утратит силу Глава II Закона о страховании, т.к. с этого момента понятие и правовой статус *страхователя* («*contractantul asigurării*») в обоих договорах изменятся, и под ним будет пониматься исключительно лицо, заключающее договор страхования и обязующееся уплатить другой стороне (страховщику) страховую премию, независимо от того, в чью пользу заключается данный договор. При этом, лицо, чей страховой интерес страхуется будет называться «*застрахованным*» («*asigurat*»). Одновременно, данные изменения вызывают необходимость приведения в соответствии ряда законодательных норм (соответствующие предложения будут сделаны далее).

Кроме того, яркой особенностью договора ОСАГО является и наличие дополнительного участника правоотношения – *потерпевшего* [216].

3.2.4. Правовые нормы, регламентирующие **цену, форму и срок** договора ОСАГО, могут быть фактически без изменений имплементированы в правовое регулирование договора авто-КАСКО.

4. В отношении договора страхования авто-КАСКО отсутствует нормативно-установленная система определения размера ущерба и выплаты страхового возмещения, в результате чего у страховщика появляются дополнительные возможности для недобросовестного поведения [218].

5. Одним из немногих улучшений ситуации в области автострахования, явилось внесение в 2013 г. в Положение о порядке определения износа, а затем (в 2016 г.) и в Закон об ОСАГО изменений, утвердивших новые правила определения размера страхового возмещения в случае повреждения/гибели автотранспортного средства, направленных на реализацию принципа полного возмещения вреда (ст.ст. 19 и 2025 ГК) [218].

7. Неоднозначно влияние на поведение страховщиков и Постановления Пленума ВСП

№ 11 от 16.12.2013 г. Так, с одной стороны, данным Постановлением был признан *итрафной* характер законной неустойки за неисполнение страховщиком своих обязательств, а с другой стороны, положения п. 69 Постановления Пленума ВСП № 11 от 16.12.2013г. (о порядке взыскания неустойки за просрочку), которые, по нашему мнению, представляют собой ошибочное понимание нормы закона, создают благоприятные условия для недобросовестного использования страховщиками своих прав без опасения наступления ответственности за данные действия, что может повлечь значительный рост недобросовестной практики страховых компаний [218].

Как следствие, **была полностью разрешена научная проблема** настоящего исследования, а именно в результате *определения и научного обоснования* общих и особенных черт исследуемых договоров, не только была *создана теоретическая база* для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет *имплементации* в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности, но и сформулирован ряд **конкретных предложений по совершенствованию**:

1. Первым и главным предложением является заполнение пробела в регулировании отношений добровольного имущественного страхования автотранспортных средств путем *принятия специального нормативного акта на уровне закона* (например, Закон об автостраховании либо непосредственно Закон о добровольном имущественном страховании автотранспортных средств) либо путем принятия нормативного акта на уровне Правительства либо на уровне НКФР, которым была бы предусмотрена типовая форма договора страхования авто-КАСКО либо нормативно установлены Условия страхования авто-КАСКО. Причем создание подобного нормативного акта может быть значительно упрощено за счет имплементации либо инкорпорации правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, с учетом продемонстрированных в настоящем исследовании общих и особенных черт каждого договора [214].

2. Вместе с тем, поскольку мы отдаем себе отчет, что разработка и принятие отдельного правового акта является длительным процессом и не может быть реализована в краткие сроки, мы позволил себе выдвинуть и некоторые предложения по совершенствованию действующего на сегодняшний день страхового законодательства, которые сформулированы в виде проекта о внесении изменений и дополнений в Гражданский кодекс Республики Молдова № 1107-XV от 06.06.2002 г., Закон о страховании и Закон об ОСАГО (Приложения № 1 и 2) [217, 218, 222].

3. Кроме того, поскольку совершенствование системы правового регулирования автостраховых отношений является процессом, мало зависящим от автора настоящей работы, предлагаем учесть, что в отсутствии нормативно установленных правил, реализация автостраховых отношений происходит на принципе саморегулирования. А следовательно, воздействовать на сложившуюся систему возможно не только путем ее нормативного регулирования, но и путем повышения роли потребителей страховых услуг в процессе формирования механизма саморегулирования – договора страхования авто-КАСКО, за счет повышения их общеправовых и специально-страховых знаний (и в первую очередь, знаний в области порядка определения и выплаты страхового возмещения). При этом считаем, что такое повышение может быть достигнуто в том числе и посредством мониторинга предложенных в настоящем исследовании «Гида страхователя в договорах страхования авто-КАСКО и ОСАГО» и «Гида потерпевшего в договоре ОСАГО» (Приложения № 4 и 5) [216, 221].

4. Наконец, позволим себе обратить внимание на то, что все вышеизложенные предложения по изменению и дополнению страхового законодательства были представлены в Парламент и Министерство юстиции. При этом в соответствии с письмом Общего юридического управления Парламента, данные предложения *«представляют интерес для модернизации законодательства, как с теоретической и законодательной точки зрения, так и в практическом аспекте»*. Кроме того, ряд идей и предложений, отраженных в научных статьях, опубликованных в процессе исследования, уже был принят во внимание и практически реализован законодателем. В частности, в качестве примера можно привести идеи относительно необходимости нормативного регламентирования ситуации, при которой стороны не могут достичь согласия относительно независимого эксперта или специализированной организации, а также относительно определенного пересмотра правил об определении ущерба в случае, если его выплата запрашивается потерпевшим в собственный адрес, а не в адрес специализированной организации, которые были высказаны в опубликованной в октябре 2014 г. научной статье «Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию» [218], и нашли свое отражение во вступивших в силу 05.02.2016 г. изменениях в ст. 23 Закона об ОСАГО.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Acord de asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte. Din 27.06.2014. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 18.07.2014, nr.185-199.
2. Albu-Cîrnu Iu. Asigurarea creditului. București: Editura Rosetti, 2001. – 216 c.
3. Călin (Preotu) Doina. Acțiunea în despăgubiri contra asigurătorului de răspundere civilă. Autoreferat tezei de doctor în drept. București, 2014. – 47 c.
4. Chibac Gh., Baieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Ed. a 2-a, vol. 3. Chișinău: Editura ARC, 2005. – 688 c.
5. Chibac Gh., Baieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Ed. a 3-a, revăz. și compl., vol. 3. Chișinău: Cartier, 2010. – 568 c.
6. Ciobanu O. Contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse în urma accidentelor auto. În: Revista Națională de Drept. 2002, nr. 3, c. 50. În: MoldLex – Practica v. 4.0.
7. Ciurel V. Asigurări și reasigurări: abordări teoretice și practice internaționale. București: Ed. AII Beck, 2000 – 680.
8. Codicele civil al României (sau Codul civil din 1864). Din 26.11.1864. În: Monitorul Oficial, 04.12.1864, nr. 271; 12.01.1865, nr. 7; 13.01.1865, nr. 8; 14.01.1865, nr. 8; 16.01.1865, nr. 11; 19.01.1865, nr. 13. Abrogat (Утратил силу) din 01.10.2011 prin Legea României de punere în aplicare a noului Cod civil (Legea nr. 287/2009) nr. 71/2011 din 03.06.2011.
9. Codicele de comerț al României. Din 10.05.1887. În: Monitorul Oficial. 10.05.1887, nr. 31. Abrogat (Утратил силу) din 01.10.2011 prin Legea României de punere în aplicare a noului Cod civil (Legea nr. 287/2009) nr. 71/2011 din 03.06.2011.
10. Codul civil al României. Aprobabil prin Legea României privind Codul civil Nr. 287/2009 din 17.07.2009. În: Monitorul Oficial, 24.07.2009, nr. 511. Pus în în aplicare prin Legea României de punere în aplicare a noului Cod civil (Legea nr. 287/2009) nr. 71/2011 din 03.06.2011. Republicat în: Monitorul Oficial, 15.07.2011, nr. 505-2011, Partea I.
11. Cozorici A., Kicsi R. Asigurări și reasigurări. Suceava, 2007. – 50 c. – [online] <https://docslide.net/documents/asigurari-si-reasigurari-55844c80e301c.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).
12. Deak F. Acțiunea în regres a organelor asigurărilor sociale de stat – mijloc de apărare a proprietății socialiste. În: Justiția Nouă. 1962, nr. 1.
13. Deak F. Tratat de drept civil - Contracte speciale. Ed. a III-a. București: Universul Juridic, 2001. – 576 c.
14. Directiva Consiliului Comunității Economice Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi. Nr. 72/166/CEE din 24.04.1972. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 02.05.1972 (ro), nr. L 103/1, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p.10-12 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31972L0166&from=RO> – (последнее посещение – 26.04.2019).
15. Directiva a doua a Consiliului Comunității Economice Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Nr. 84/5/CEE din 30.12.1983. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 11.01.1984, nr. L 008/17, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p. 104-107 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31984L0005&from=EN> – (последнее посещение – 26.04.2019).
16. Directiva a treia a Consiliului Comunității Economice Europene privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. Nr. 90/232/CEE din 14.05.1990. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene,

- 19.05.1990, nr. L 129/33, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p. 240-242 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232&from=EN> – (последнее посещение – 26.04.2019).
17. Directiva Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE ale Consiliului. Nr. 2000/26/CE din 16.05.2000. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 20.07.2000, nr. L 181/65, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 004, p. 3-12 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32000L0026&from=en> – (последнее посещение – 26.04.2019).
18. Directiva Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene de modificare a directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (Text cu relevanță pentru SEE). Nr. 2005/14/CE din 11.05.2005. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 11.06.2005, nr. L 149/14, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 007, p. 212-219 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005L0014&from=DE> – (последнее посещение – 26.04.2019).
19. Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi. Nr. 2009/103/CE din 16 septembrie 2009 (versiune codificată). În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 07.10.2009 (ro), nr. L 263/11, p. 11-31 – [online] <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0103&from=RO> – (последнее посещение – 26.04.2019).
20. Draghici M. RCA versus Casco. București: C.H.Beck, 2011. – 107 c.
21. Dragos Gh. Asigurările agricole în România. În: Observatorul economi. 1932, nr. 1-2.
22. Florescu D.C. Drept civil: contracte civile. București: Editura Universității Independente „Titu Maiorescu”, 2001. – 528 c.
23. Gălățeanu O.E. Dreptul Asigurărilor. Galați, 2010 – 93 c. – [online] <https://alldocs.net/dr-asigurarilor-galateanu> – (последнее посещение – 26.04.2019).
24. Garștea N. Regimul juridic al activității de transport auto în Republica Moldova. Teza de doctor în drept. Chișinău, 2015.
25. Ghiulea N. Asigurările agricole și societățile comerciale. În: Societatea de mâine, 1928, nr. 19, p. 345-347.
26. Ghiulea N. Asigurările agricole. București: Cultura Națională, 1930 – 478 c.
27. Ghiulea N. Asigurările sociale și syndicatele agricole. În: Transilvania, 1928, nr. 7-8, p. 524-533.
28. Ghiulea N. Lupta pentru organizarea asigurărilor agricole în Franța. În: Transilvania, 1928, nr. 11, p. 870-879.
29. Ghiulea N. Naționalizarea asigurărilor. În: Societatea de mâine, 1928, nr. 16-17, p. 294-295.
30. Ghiulea N. Organizarea asigurărilor agricole prin cooperatie. În: Independența economică, 1919, nr. 10-11-12, p. 148-151.
31. Gurițanu V., Prisac A. Asigurare în dreptul civil. Note de curs. Chișinău, 2013 – 32 c. – [online] <http://www.usem.md/uploads/files/Note de curs drept ciclul 1/035 - Asigurarea in dreptul civil.pdf> – (последнее посещение – 26.04.2019).
32. Ionescu R., Orheian O.M. Asigurări și reasigurări: manual de studiu individual. București: Editura Universitară, 2012 – 106 c.
33. Joandrea-Moga P.-D. Contractul internațional de asigurare CASCO. București: Universul Juridic, 2011. – 510 c.
34. Lascu I., Munteanu A. Contractul de asigurare de bunuri și subrogarea asigurătorului în drepturile asiguratului. În: Arbitrajul de Stat, 1966, nr. 6.

35. Legea României de punere în aplicare a noului Cod civil (Legea nr. 287/2009). Nr. 71/2011 din 03.06.2011. În: Monitorul Oficial, 10.06.2011, nr. 409.
36. Legea României privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie. Nr. 132/207 din 31.05.2017. În: Monitorul Oficial, 12.06.2017, nr. 431, Partea I.
37. Longhin V. Regimul juridic al asigurărilor de stat. București: Ed. Științifică, 1962. – 385 c.
38. Macovei, D., Popescu, I. Contractul de asigurare. Iasi: Ed. Junimea, 1982. – 333 c.
39. Malaurie Ph., Aynes L., Yves-Gautier P. Drept civil: contracte speciale. Traducere a ed. a 3-a din limba franceză. Trad.: Dănișor D. București: Wolters Kluwer, 2009. – 712 c.
40. Mihalache Iu. Aspecte ale practicii judiciare cu privire la asigurarea obligatorie și facultativă din transportul auto. În: Revista Națională de Drept. 2011, nr. 3, p. 10 În: MoldLex – Practica v. 4.0.
41. Mihalache Iu. Contractul de transport auto de pasageri și bagaje (Partea I). În: Revista Națională de Drept. 2010, nr. 12, p. 20-25; (Partea II) Revista Națională de Drept, 2011, nr. 1, p. 19-25.
42. Mihalache Iu. Răspunderea juridică civilă a căraușului pentru prejudiciu în cazul transportului aerian. Teza de doctor în drept. Chișinău, 2010. – 233 c.
43. Mihalache Iu. Răspunderea juridico-civilă pentru prejudiciu în cazul transportului aerian. – Chișinău: CEP USM, 2011. – 286 c.
44. Mihalache Iu. Sinteza practicii judiciare pe cauzele de contencios administrativ ce țin de transportul auto de călători. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr. 8, p. 8-14.
45. Motica R.I., Moțiu F. Contracte civile speciale. Teorie și practică judiciară. București: Lumina Lex, 2000. – 383 c.
46. Nițoiu R. Teoria generală a contractelor aleatorii. București: All Beck, 2003. – 496 c.
47. Toader C. Drept civil: contracte speciale. București: All Beck, 2003. – 364 c.
48. Udrea N.M. Asigurări și reasigurări. Curs universitar. Universitatea „Alma Mater”, Sibiu, 2010. – 233 c. – [online] <https://dokumen.tips/documents/52569072-asig-reasig-55c80e05ebaa6.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).
49. Абрамов В.Ю. Страхование: теория и практика. Москва: Волтерс Клувер, 2007. – 512 с.
50. Абрамов В.Ю. Проблемы правового регулирования страховой деятельности в Российской Федерации. Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Москва, 2011. – 421 с.
51. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. Москва, Юридическое издательство НКЮ СССР: 1940. – 192 с.
52. Адамчук Н.Г., Асабина С.Н., Клоченко Л.Н. и др.; под общ. ред. К.Е. Турбиной. Теория и практика страхования. Учебник. Москва: Анкил, 2003. – 703 с.
53. Алексеев С.С. Теория государства и права. Москва: Норма, 2004. – 283. с.
54. Алексеев С.С., Гонгало Б.М., Мурзин Д.В. и др.; под общ. ред. Алексеева С.С., Степанова С.А. Гражданское право: учебник. 4-е изд., перераб. и доп. - Москва: Проспект; Екатеринбург: Институт частного права, 2016. – 440 с.
55. Алимова И.О. Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Ставрополь, 2005. – 176 с.
56. Амаглобели Н.Д., Архипов А.П., Ахвледиани Ю.Т. и др. Под ред. Ахвледиани Ю.Т., Шахова В.В. Страхование. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Юнити, 2005. – 511 с.
57. Архипова А.Г. Страхование ответственности судовладельцев по английскому и российскому праву. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Москва, 2008. – 177 с.
58. Бакланова Л.Д. Обязательное страхование автогражданской ответственности в

- условиях его развития в России. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Москва, 2006 – 192 с.
59. Балабанов А.И., Бартенев А.А., Рыбин В.Н. и др. Под ред. Рыбина В.Н. Основы страхования. Учебное пособие. Санкт-Петербург: МАП Молодой Ученый, 2015. – 392 с.
60. Бартошек Милан. Римское право. Понятие. Термины. Определения. Москва: Юридическая литература, 1989. – 448 с.
61. Белых В.С., Кривошеев И.В. Договор страхования: понятие, форма и содержание. В: Юридический вестник, 1999, № 9-10, с. 10.
62. Белых В.С., Кривошеев И.В., Митричев И.А. Страхование России: учеб. пособие / отв. ред. В.С. Белых. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Норма, 2009. – 352 с.
63. Брагинский М.И. Договор имущественного страхования. Москва: юстицинформ, 1998. – 104 с.
64. Брагинский М.И. Договор страхования. Москва: Статут, 2000. – 174 с.
65. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Изд. 3-е, стереотипное. Москва: Статут, 2001. – 848 с.
66. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. Москва: Статут, 2005. – 1055 с.
67. Васин П.Н. Страхование транспорта (КАСКО) и автогражданской ответственности (ОСАГО): учеб. пособие. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2008 – 171 с.
68. Вицын А. Договор морского страхования по русскому праву. Санкт-Петербург: Тип. Н. Тиблена и Ко, 1865. – 128 с.
69. Воблый К.Г. Основы экономики страхования. Киев, 1915. – 401 с. – [online] <http://books.e-heritage.ru/book/10076428> – (последнее посещение – 26.04.2019).
70. Гендзехадзе Е.Н., Мартыанова Т.С. Страховой риск. Страхование от А до Я (книга для страхователя). Под ред. Корчевской Л.И., Турбиной К.Е. Москва: Инфра-М., 1996. – 632 с.
71. Герштейн С.Е. Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук. Челябинск, 2015 – 184 с.
72. Годэмэ Е. Общая теория обязательств. Пер. с фр. И. Б. Новицкого Москва: Юрид. изд-во, 1948. – 510 с.
73. Граве К.А., Лунц Л.А. Страхование. Москва: Госюриздат, 1960. – 175 с.
74. Гражданский кодекс Грузии. Принят 26 июня 1997; введен в действие с 25.11.1997 – [online] <http://www.law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1259884> – (последнее посещение – 26.04.2019).
75. Гражданский кодекс Кыргызской Республики от 05.01.1998. № 1. В: Эркин Тоо, 27.02.1998, № 18-25 – [online] http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=51 – (последнее посещение – 26.04.2019).
76. Гражданский кодекс МССР от 26.12.1964. Утратил силу 12.07.2003 – в связи со вступлением в силу Гражданского кодекса Республики Молдова № 1107-XV от 06.06.2002 – Законом о введении в действие Гражданского кодекса Республики Молдова № 1125-XV от 13.06.2002.
77. Гражданский кодекс Республики Армения от 17.06.1998 – [online] http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=2998 – (последнее посещение – 26.04.2019).
78. Гражданский кодекс Республики Беларусь. № 218-3 от 07.12.1998. В: Ведомости Национального собрания Республики Беларусь, 1999, № 7-9 – [online] http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=1822 – (последнее посещение – 26.04.2019).
79. Гражданский кодекс Республики Казахстан от 01.07.1999. № 409-І ЗРК. В: Ведомости Парламента Республики Казахстан, 1999, № 16-17, № 23; 2000, № 3-4, № 10, № 22 – [online] http://base.spininform.ru/show_doc.fwx?rgn=1167 – (последнее посещение – 26.04.2019).

80. Гражданский кодекс Республики Молдова. № 1107-XV от 06.06.2002. В: Официальный монитор Республики Молдова, 22.06.2002, № 82-86. Введен в действие Законом о введении в действие Гражданского кодекса Республики Молдова № 1125-XV от 13.06.2002. Переопубликован в: Официальный монитор Республики Молдова, 01.03.2019, № 66-75.
81. Гражданский кодекс Республики Узбекистан. № 256-I от 29.08.1996. В: Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1996, № 11-12 (Приложение № 2) – [online] http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=771 – (последнее посещение – 26.04.2019).
82. Гражданский кодекс Российской Федерации – Часть вторая. № 14-ФЗ от 26.01.1996. В: Собрание законодательства Российской Федерации, 29.01.1996, № 5.
83. Гражданский кодекс Туркменистана. № 294-I от 17.07.1998. В: Ведомости Меджлиса Туркменистана, 1998, № 2 (часть II) – [online] http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=2363 – (последнее посещение – 26.04.2019).
84. Гражданский кодекс СССР. Введен в действие Постановлением ЦИК СССР о введении в действие Гражданского кодекса СССР от 16.12.1922. Утратил силу 01.07.1965, в связи со вступлением в силу Гражданского кодекса МССР от 26.12.1964.
85. Гражданское уложение. Книга пятая. Обязательства: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского уложения. Том пятый. С объяснениями. Санкт-Петербург, 1899 – 574 с.
86. Гущин П.Н. Гражданско-правовая защита страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2012 – 168 с.
87. Дедиков С.В. Комментарий к комментарию. В: Бизнес-адвокат, 2008. № 1, с. 11-14.
88. Дедиков С.В. Регресс и суброгация по договорам ОСАГО. В: Хозяйство и право, 2004, № 9, с. 41. В: MoldLex – Practica v. 4.0.
89. Долгополова Е.П. Правовое регулирование добровольного страхования гражданской ответственности в Российской Федерации. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Москва, 2008 – 177 с.
90. Журавлев Ю.М. Иностранное страхование в СССР. (Теория и практика.) Москва: Финансы и статистика, 1983. – 159 с.
91. Журавлев Ю.М. Словарь-справочник терминов по страхованию и перестрахованию. Москва: Анкил, 1994. – 180 с.
92. Закон о введении в действие Гражданского кодекса Республики Молдова. № 1125-XV от 13.06.2002. В: Официальный монитор Республики Молдова, 22.06.2002, № 82-86. Переопубликован в: Официальный монитор Республики Молдова, 01.03.2019. № 66-75.
93. Закон о внесении изменений и дополнений в Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 414-XVI от 22 декабря 2006 года. № 239 от 29.12.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 05.02.2016, № 25-30.
94. Закон о внесении изменений в некоторые законодательные акты. № 16 от 15.02.2019. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.03.2019, № 86-92.
95. Закон о внесении изменений в некоторые законодательные акты. № 238 от 08.11.2018. В: Официальный монитор Республики Молдова, 30.11.2018, № 441-447.
96. Закон о внесении изменений в некоторые законодательные акты. № 273 от 29.11.2018. В: Официальный монитор Республики Молдова, 22.12.2018, № 504-511.
97. Закон о заключении и исполнении договоров на расстоянии о потребительских финансовых услугах. № 157 от 18.07.2014. В: Официальный монитор Республики Молдова, 22.08.2014, № 249-255.
98. Закон о законодательных актах. № 780 от 27.12.2001 В: Официальный монитор Республики Молдова, 14.03.2002, № 36-38. Утратил силу 12.07.2018, в связи со вступлением в силу Закона о нормативных актах № 100 от 22.12.2017.

99. Закон о залоге. № 449-XV от 30.07.2001. В: Официальный монитор Республики Молдова, 02.10.2001, № 120. Переопубликован в: Официальный монитор Республики Молдова, 21.11.2014, № 345-351. Утратил силу 01.03.2019 – Законом о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты № 133 от 15.11.2018.
100. Закон о защите прав потребителей. № 105 от 13.03.2003. В: Официальный монитор Республики Молдова, 27.06.2003, № 126-131.
101. Закон о лизинге. № 59-XVI от 28.04.2005. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.07.2005, № 92-94. Утратил силу 01.03.2019 – Законом о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты № 133 от 15.11.2018.
102. Закон о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты. № 133 от 15.11.2018. В: Официальный монитор Республики Молдова, 14.12.2018, № 467-479.
103. Закон о Национальной комиссии по финансовому рынку. № 192 от 12.11.1998. В: Официальный монитор Республики Молдова, 04.03.1999, № 22-23.
104. Закон о неправомерных условиях в договорах, заключенных с потребителями. № 256 от 09.12.2011. В: Официальный монитор Республики Молдова, 24.02.2012, № 38-41. Утратил силу 01.03.2019 – Законом о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты № 133 от 15.11.2018.
105. Закон о нормативных актах. № 100 от 22.12.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 12.01.2018, № 7-17.
106. Закон о правах потребителей при заключении договоров. № 8 от 26.02.2016 В: Официальный монитор Республики Молдова, 25.03.2016, № 69-77. Утратил силу 01.03.2019 – Законом о модернизации Гражданского кодекса и внесении изменений в некоторые законодательные акты № 133 от 15.11.2018.
107. Закон о регулировании предпринимательской деятельности путем разрешения. № 160 от 22.07.2011. В: Официальный монитор Республики Молдова, 14.10.2011, № 170-175.
108. Закон о страховании. № 1508-XII от 15.06.1993. В: Официальный монитор Республики Молдова, 15.09.1994, № 5/53. Утратил силу 09.09.2007, в связи со вступлением в силу Закона о старховании № 414-XVI от 22.11.2006.
109. Закон о страховании. № 407-XVI от 21.12.2006. В: Официальный монитор Республики Молдова, 06.04.2007, № 47-49.
110. Закон об изменении, дополнении и признании утратившими силу некоторых законодательных актов. № 94 от 26.04.2012 В: Официальный монитор Республики Молдова, 20.07.2012, № 149-154.
111. Закон об инвестициях в предпринимательскую деятельность. № 81-XV от 18.03.2004. В: Официальный монитор Республики Молдова, 23.04.2004, № 64-66.
112. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами. № 414-XVI от 22.12.2006. В: Официальный монитор Республики Молдова, 09.03.2007, № 32-35. Переопубликован в: Официальный монитор Республики Молдова, 26.02.2016, № 44-48.
113. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами. № 1553-XIII от 25.02.98. В: Официальный монитор Республики Молдова, 30.04.1998, № 38-39.
114. Закон об электронной торговле. № 284 от 22.07.2004. В: Официальный монитор Республики Молдова, 13.08.2004, № 138-146.
115. Идельсон В.Р. Страхование право. Москва: Издание студенческой кассы взаимопомощи (по изданию 1907), 1993. – 96 с.
116. Иксарь А. Правовое регулирование добровольного страхования в Республике Молдова.

- В: Закон и жизнь, 2007, № 7, с. 48. В: MoldLex – Practica v. 4.0.
- 117.Иоффе О.С. Обязательственное право. – Москва: Юрид. лит., 1975. – 880 с.
- 118.Ишо К.Д. Правовые проблемы применения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации. Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук. Москва, 2008 – 210 с.
- 119.Кавелин К.Д. Права и обязанности по имуществам и обязательствам в применении к русскому законодательству. Санкт-Петербург: Типография М. М. Стасюлевича, 1879. – 400 с.
- 120.Калькулятор КАСКО Страхового брокера Asigurăronline: <https://www.rca.md/ro/casco/> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 121.Калькулятор КАСКО Страхового брокера Euasig: <http://euasig.md/ru/calc/casco/> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 122.Калькулятор КАСКО Страховой компании Transelit SA: <http://transelit.md/calculator-asigurare/> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 123.Калькулятор КАСКО Страхового брокера Autoasigurare.md: <http://autoasigurare.md/ro/asigurare-auto/calculator/casco> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 124.Кибак Г., Мишина Т., Цонова И. Гражданское право. Особенная часть. – изд. 5-е, перераб. и дополн. Кишинэу: СЕР USM, 2009. – 504 с.
- 125.Климов А.А. Страхование личного автотранспорта в Российской Федерации. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Санкт-Петербург, 2005 – 127 с.
- 126.Клоченко Л.Н., Пылов К.И. Основы страхового права: Учебное пособие. Ярославль: Норд, 2002. – 232 с.
- 127.Кодекс автомобильного транспорта. № 150 от 17.07.2014. В: Официальный монитор Республики Молдова, 15.08.2014, № 247-248.
- 128.Кодряну Н. Правовое регулирование страховой деятельности в Республике Молдова. В: Закон и жизнь, 2006, № 11, с. 49. В: MoldLex – Practica v. 4.0.
- 129.Козлов А.В. Влияние автострахования на эффективность деятельности страховой компании. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Екатеринбург, 2011 – 205 с.
- 130.Количество автомобилей в мире перевалило за миллиард. Информационная статья. – [online] http://www.zr.ru/content/news/350201-kolichestvo_avtomobilej_v_mire_perevalilo_za_milliard/ – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 131.Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР. Под ред. Братуся С.Н., Садикова О.Н. М., 1982. – 680 с.
- 132.Конвисарова Е.В., Самсонова И.А. Страховое дело. Часть 1. Конспект лекций. – [online] http://abc.vvsu.ru/books/st_delo/page0007.asp – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 133.Конституция Республики Молдова. От 29 июля 1994. В: Официальный монитор Республики Молдова, 12.08.1994, № 1. Переопубликована в: Официальный монитор Республики Молдова, 29.03.2016, № 78.
- 134.Копылкова Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук. Москва, 2006 – 195 с.
- 135.Корнилова Н. Страховой риск и страховой случай. В: Российская юстиция, 2002, 6, с. 26. В: MoldLex – Practica v. 4.0.
- 136.Кузнецова О.В. Добровольное страхование: практическое пособие. Москва: Юрайт, 2008 – 182 с.
- 137.Манэс А. Основы страхового дела. Пер. с немецкого под редакцией и с дополнениями.

- Москва: И. Ушакова. Санкт-Петербург: издание М. В. Кечеджи-Шаповалова, 1909. – 172 с.
138. Мартыанова Т.С. Страхование жизни и здоровья граждан по договорам. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1980. – 128 с.
139. Матвеева И.Ю. Современные тенденции обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: опыт ЕС и России. Диссертация на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Москва, 2008 – 253 с.
140. Митричев И.А. Правовое регулирование имущественного страхования в Российской Федерации. Екатеринбург, 2006 – 181 с.
141. Михайлов С.В. Категория интереса в российском гражданском праве. Москва: Статут, 2002. – 205 с.
142. Мишина Т. Понятие, формы и разновидности договора добровольного страхования от несчастных случаев. В: Закон и жизнь. 2006, № 11, с. 45. В: MoldLex – Practica v. 4.0.
143. Мусин В.А. О природе страховых правоотношений. В: Правоведение, 1970, № 4, с. 41-45.
144. Мусин В.А. Суброгация в советском гражданском праве. В: Советское государство и право, 1976, № 7, с. 129-134.
145. Мусин В.А. Сущность и предмет морского страхования по советскому и иностранному праву. Ленинград: Изд-во Ленингр. ун-та, 1971. – 101 с.
146. Образцы договоров страхования и «Условий страхования» компаний: SIA «Moldasig» SRL, «General asigurări» SA, «Asito» SA, «Euroasig Grup» SA, «Donaris-Grup» SA, «Grawe-Carat» SA и др.
147. Ойгензихт В.А. Проблема риска в гражданском праве (часть общая). Душанбе: Ирфон, 1972. – 225 с.
148. Определение Апелляционной Палаты Кишинэу по делу № 2а-3900/14 от 09.12.2014 – [online] – https://cac.instante.justice.md/apps/pdf_generator/base64/create_pdf.php – (последнее посещение – 26.04.2019).
149. Определение Коллегии ГКАД ВСП РМ по делу № 2ra-430/14 от 05.02.2014 – [online] http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=7200 – (последнее посещение – 26.04.2019).
150. Определение Коллегии ГКАД ВСП РМ по делу № 2ra-565/14 от 12.02.2014 – [online] http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=7445 – (последнее посещение – 26.04.2019).
151. Определение Коллегии ГКАД ВСП РМ по делу № 2rac-608/13 от 18.12.2013 – [online] http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=6196 – (последнее посещение – 26.04.2019).
152. Определение Коллегии ГКАД ВСП РМ по делу № 2rac-124/13 от 29.05.2013 – [online] http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=794 – (последнее посещение – 26.04.2019).
153. Определение Коллегии по ГАД ВСП РМ по делу № 2ra-975/2006 от 21.06.2006. В: архив Высшей судебной палаты.
154. Определение Коллегии по экономическим делам ВСП РМ по делу № 2rae-36/08 от 27.03.2008. В: архив Высшей судебной палаты.
155. Определение Коллегии по экономическим делам ВСП РМ по делу № 2rae-49/10 от 29.04.2010. В: архив Высшей судебной палаты.
156. Определение Коллегии по экономическим делам ВСП РМ по делу № 2rae-180/2010 от 02.09.2010. В: архив Высшей судебной палаты.
157. Определение Коллегии по экономическим делам ВСП РМ по делу № 2rae-240/2009 от 03.09.2009. В: архив Высшей судебной палаты.
158. Основные принципы страхования, стандарты, инструкции и методология оценок, утверждены Международной ассоциацией страховых надзоров 01.2011. – [online] <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/finpol/dofp/finance/Documents/Основные>

принципы страхования стандарты и методология оценок MACH.pdf – (последнее посещение – 26.04.2019).

159.Плешков А.П., Шевчук В.А. Автотранспортное страхование. (От истоков до современности). Москва: АНСЕЛ-ПРЕСС, 2001. – 448 с.

160.Положение о государственном страховании Союза Советских Социалистических Республик, утвержденное ЦИК'ом и СНК Союза ССР от 18.09.1925. В: Известия ЦИК СССР и ВЦИК, 28.10.1925, № 247. Утратило силу 28.12.1948 в связи с изданием Постановления Совмина СССР об утверждении Положения о Главном управлении государственного страхования СССР и его органах (Госстрах СССР) № 4864 от 28.12.1948 (Документ опубликован не был) – [online] <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=26501&rnd=261745.138019649&dst=100009&fld=134#0> – (последнее посещение – 26.04.2019).

161.Посох О.А. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук. Москва, 2005 – 188 с.

162.Постановление Европейского Суда по правам человека от 07.02.2008 по делу Беян против Румынии. Неуплата государственной пошлины (ч.1 ст.6 Конвенции). – [online] <http://jurisprudentacedo.com/Beian-c.-Romaniei-Actiune-anulata-neplata-taxa-de-timbru-Accesul-la-justitie.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).

163.Постановление Конституционного Суда о контроле конституционности некоторых положений Приложения. № 1 к Постановлению Правительства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и городского электрического транспорта № 956 от 28 декабря 1994 года. № 18 от 06.10.2005. В: Официальный монитор Республики Молдова, 14.10.2005, № 135-138.

164.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 139 от 28.05.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 05.06.2015, № 139-143.

165.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 162 от 28.06.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 07.07.2017, № 229-243.

166.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 165 от 25.06.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 03.07.2015, № 166-176.

167.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 200 от 30.07.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 07.08.2015, № 206-210.

168.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 229 от 28.08.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.09.2017, № 330-334.

169.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 25 от 29.01.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 06.02.2015, № 29-32.

170.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 266 от 11.12.2014. В: Официальный монитор Республики Молдова, 19.12.2014, № 372-384.

171.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 277 от 25.10.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 03.11.2017, № 383-388.

172.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 295 от 29.12.2014. В: Официальный монитор Республики

Молдова, 16.01.2015, № 1-10.

173.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 305 от 05.12.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.12.2017, № 429-433.

174.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 354 от 27.12.2017. В: Официальный монитор Республики Молдова, 05.01.2018, № 1-6.

175.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы и норме обязательных резервов. № 72 от 14.03.2019. В: Официальный монитор Республики Молдова, 22.03.2019, № 101-107.

176.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 110 от 28.04.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 06.05.2016, № 123-127.

177.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 141 от 26.05.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 03.06.2016, № 151-155.

178.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 175 от 04.07.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.07.2016, № 193-203.

179.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 257 от 29.09.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 07.10.2016, № 347-352.

180.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 292 от 27.10.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 04.11.2016, № 379-386.

181.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 36 от 25.02.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 04.03.2016, № 49-54.

182.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 42 от 17.02.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 20.02.2015, № 39-45.

183.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 73 от 31.03.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 08.04.2016, № 90-99.

184.Постановление НБМ об уровне процентных ставок Национального банка Молдовы. № 75 от 29.10.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 06.11.2015, № 302-305.

185.Постановление НКФР о внесении изменений и дополнений в Положение о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средством, утвержденное Постановлением НКФР № 13/1 от 3 апреля 2008 года. № 50/7 от 30.11.2012. В: Официальный монитор Республики Молдова, 10.05.2013, № 104-108.

186.Постановление НКФР о страховых премиях обязательной автогражданской ответственности. № 26/10 от 13.06.2013. В: Официальный монитор Республики Молдова, 09.08.2013, № 173-176.

187.Постановление НКФР о страховых премиях обязательной автогражданской ответственности. № 57/13 от 28.12.2018. В: Официальный монитор Республики Молдова, 01.03.2019, № 76-85.

188.Постановление НКФР об утверждении Положения о порядке определения износа в случае ущерба, причиненного автотранспортным средствам. № 13/1 от 03.04.2008. В: Официальный монитор Республики Молдова, 20.05.2008, № 90.

189.Постановление НКФР об утверждении Положения о применении системы „bonus-malus” при обязательном страховании автогражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами. № 22/3 от 29.04.2015. В: Официальный монитор Республики Молдова, 15.05.2015, № 115-123.

190.Постановление НКФР об утверждении Положения о требованиях к содержанию условий страхования по добровольным классам страхования. № 55/6 от 08.11.2007. В: Официальный монитор Республики Молдова, 21.12.2007, № 198-202.

191.Постановление НКФР об утверждении формы и содержания заявлений о страховании, страховых договоров и страховых полисов для обязательного страхования гражданской

- ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами. № 20/5 от 16.05.2008. В: Официальный монитор Республики Молдова, 05.08.2008, № 143-144.
- 192.Постановление НКФР об электронной обработке документов по обязательному страхованию автогражданской ответственности. № 50/8 от 30.11.2012. В: Официальный монитор Республики Молдова, 07.12.2012, № 248-251.
- 193.Постановление Пленума Верховного Суда РФ о применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств № 58 от 26.12.2017. В: Российская газета 29.12.2017, № 7463.
- 194.Постановление Пленума ВСП о применении судебными инстанциями законодательства об обязательном и добровольном (факультативном) страховании автомобильного транспорта. № 11 от 16.12.2013 В: Бюллетень ВСП РМ, 2014 № 4 – с. 4.
- 195.Постановление Пленума ВСП о применении судебными инстанциями законодательства, регламентирующего порядок возмещения убытков, причиненных просрочкой или ненадлежащим исполнением денежных обязательств, за исключением убытков, вытекающих из договора банковского кредита или займа от № 9 от 24.12.2010. В: Бюллетень ВСП РМ, 2012. № 3 – с. 28.
- 196.Постановление Правительства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и городского электрического транспорта № 956 от 28.12.1994 В: Официальный монитор Республики Молдова, 26.01.1995, № 6. Утратило силу 25.03.2008 в связи с вступлением в силу Постановления Правительства об утверждении Методологии расчета базовой страховой премии и корректирующих коэффициентов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный транспортными средствами № 318 от 17.03.2008.
- 197.Постановление Правительства об утверждении Методологии расчета базовой страховой премии и корректирующих коэффициентов для обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный транспортными средствами. № 318 от 17.03.2008. В: Официальный монитор Республики Молдова, 25.03.2008, № 61-62.
- 198.Постановление Правительства об утверждении Правил автотранспортных перевозок грузов. № 773 от 20.06.2016. В: Официальный монитор Республики Молдова, 24.06.2016, № 169-183.
- 199.Постановление Правительства об утверждении Технической концепции Государственной автоматизированной информационной системы в области обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 133 от 27 февраля 2012 В: Официальный монитор Республики Молдова, 02.03.2012, № 42-45.
- 200.Правила страхования КАСКО ОАО «Росгоссттах»: https://www.rgs.ru/upload/iblock/8d6/tarify_171_all_new_2018.pdf – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 201.Принципы международных коммерческих договоров. Международный институт унификации частного права (UNIDROIT). 2004. Пер. с англ. А.С. Комарова. Москва: Статут, 2006. – 735 с.
- 202.Райхер В.К. (Отв. ред.: Агарков М.М.). Общественно-исторические типы страхования. М., Ленинград: Изд-во АН СССР, 1947. – 282 с.
- 203.Райхер В.К. Государственное страхование в СССР. М.; Ленинград: Госфиниздат, 1938. – 130 с.
- 204.Решение Суда Вулкэнешть по делу № 2-81/10 от 09.07.2010. В: архив Суда Вулкэнешть.
- 205.Сайт страховой компании АО «ТАСК»: http://www.task.by/corporate/transport/strahovanie_kasko/ – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 206.Сафуанов Р.М. Взаимное страхование в Российской Федерации: экономико-

- организационные аспекты и анализ становления: Научное издание. Уфа: Уфинская государственная академия экономики и сервиса, 2011. – 222 с.
- 207.Сергеев А.П., Толстой Ю.К. (отв. ред.). Гражданское право. Учебник. Том 2. 4-е изд., перераб. и доп. Москва: Проспект, 2005. – 848с.
- 208.Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Изд. 2-е, испр. Москва: Статут, 2003. – 558 с.
- 209.Серебровский В.И. Очерки советского страхового права. Москва-Ленинград: Госиздат, 1926. – 184 с.
- 210.Серебровский В.И. Страхование. – Москва: Финиздат НКФ СССР, 1927. – 144 с.
- 211.Серебровский В.И. Страховой риск. В: Проблемы современного права: Сборник статей, посвященный памяти проф. В.М. Гордона. Харьков, 1927, с. 192-194.
- 212.Сичинский К.А. Договор как инструмент регулирования и охраны в правоотношениях по добровольному и обязательному автострахованию: сравнительно-правовой анализ. В: *Legea și viața*, 2014, № 9, с. 34-40.
- 213.Сичинский К.А. Договор добровольного автострахования КАСКО (CASCO). Выпускная квалификационная работа мастерата. Кишинэу, СУРМ, 2013 – 98 с.
- 214.Сичинский К.А. Общие предпосылки совершенствования системы правового регулирования договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. В: *Закон и жизнь*, 2015, № 2, с. 38-44.
- 215.Сичинский К.А. Особенности заключения и условий договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. В: *Закон и жизнь*, 2014, № 4, с. 32-37.
- 216.Сичинский К.А. Особенности правового статуса потерпевшего в автостраховых договорах. В: Альманах международной научно-практической конференции «O nouă perspectivă a proceselor de integrare Europeană a Moldovei și Ucrainei: aspectul juridic», 2016, с. 288-294.
- 217.Сичинский К.А. Понятие и значение страхового риска в договорах добровольного и обязательного автострахования. В: *Закон и жизнь*, 2014, № 8-9, с. 15-20.
- 218.Сичинский К.А. Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию В: *Закон и жизнь*, 2014, № 10, с. 46-56.
- 219.Сичинский К.А. Суброгация и регрессный иск в договорах добровольного и обязательного автострахования. В: Альманах научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения 2015», 2016, с 131-137.
- 220.Сичинский К.А., Сосна Б.И. Договор автострахования КАСКО как договор добровольного имущественного страхования. В: *Vector European*, 2014, № 1/2014, с. 125-133.
- 221.Сичинский К.А., Сосна Б.И. Особенности правового статуса страхователя в договорах добровольного и обязательного автострахования. В: *Право и политология*, 2014, № 27, с. 42-48.
- 222.Сичинский К.А., Сосна Б.И. Понятие и признаки договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. В: *Закон и жизнь*, 2014, № 5, с. 4-10.
- 223.Сосна Б. О некоторых вопросах страхования в Республике Молдова. В: *Закон и жизнь*. 2007, № 10, с. 14. В: *MoldLex – Practica v. 4.0*.
- 224.Список государств-участников системы «Зеленой карты» – <https://www.cobx.org/article/45/gc-system-composed-green-card-bureaux-48-countries-participating-system> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 225.Список страховых компаний РМ – [online] <https://www.cnpf.md/ro/entitati-supravegheate-6412.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).
- 226.Статистические данные Государственного реестра транспортных средств of 2011-2019 г.г. – [online] <http://date.gov.md/ckan/dataset/4688-date-statistice-referitor-la-componenta->

- registrului-de-stat-al-transporturilor-dupa-tipul-mijlo – (последнее посещение – 26.04.2019).
227. Статистические данные Национального Бюро Статистики о количестве лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Молдова – [online] http://statbank.statistica.md/pxweb/pxweb/ro/30%20Statistica%20sociala/30%20Statistica%20sociala_12%20JUS_JUS050/JUS050300.px/?rxid=9a62a0d7-86c4-45da-b7e4-fecc26003802 – (последнее посещение – 26.04.2019).
228. Степанов И.И. Опыт теории страхового договора. Казань: Типография Казанского Императорского университета, 1875. – 205 с.
229. Суханов Е.А. (отв. ред.). Гражданское право. В 4 т. Том 1: Общая часть. 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Волтерс Клувер, 2006. – 720 с.
230. Суханов Е.А. (отв. ред.). Гражданское право. В 4 т. Том 3: Обязательственное право. 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Волтерс Клувер, 2005. – 800 с.
231. Суханов Е.А. (отв. ред.). Гражданское право. В 4 т. Том 4: Обязательственное право. 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Волтерс Клувер, 2006. – 816 с.
232. Суханов Е.А. (отв. ред.). Российское гражданское право: Учебник: В 2 т. Т. II: Обязательственное право. 2-е изд., стереотип. – Москва: Статут, 2011. – 1208 с.
233. Текущие данные Государственного реестра транспортных средств – [online] <http://www.asp.gov.md/node/1661> – (последнее посещение – 26.04.2019).
234. Федеральный закон Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. № 40-ФЗ от 25.04.2002. В: Российская газета, 07.05.2002, № 80.
235. Федоров Г.К. Теория государства и права. Изд. 2, перераб. и дополн. Кишинэу: Reclama, 2004. – 569 с.
236. Фогельсон Ю.Б. Введение в страховое право. Просто о сложном. 2-е изд. Москва: БИК, 2001. – [online] <http://scicenter.online/rossii-pravo-strahovoe/vvedenie-strahovoe-pravoprosto-slojnom-izdanie.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).
237. Фогельсон Ю.Б. Договор страхования в российском гражданском праве. Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Москва, 2005. – 387 с.
238. Фогельсон Ю.Б. Комментарий к страховому законодательству. 2-е изд., перераб. и дополн. Москва: Юристъ, 2001. – 347 с.
239. Фогельсон Ю.Б. Страхование: теоретические основы и практика применения. Москва: Юридическое издательство НОРМА, 2012. – 576 с.
240. Худяков А.И. Страхование право. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2004. – 691 с.
241. Шахов В. Зарождение страховой науки в России. – [online] <http://www.insur-info.ru/press/46172/> – (последнее посещение – 26.04.2019).
242. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. Москва: Юнити, 2003. – 311 с.
243. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Товар. Торговые сделки. Т. 2. 4-е изд. Санкт-Петербург: Бр. Башмаковы, 1908. – 631 с.
244. Шихов А.К., Шихов А.А. Страхование право. Москва: Юриспруденция, 2009. – 360 с.
245. Agreement between the national insurers' bureaux of the Member States of the European Economic Area and other Associate States adopted by the General Assembly in Rethymno (Crete) on 30 May 2002 and revised in Lisbon (Portugal) on 29 May 2008 – [online] <http://www.cobx.org/Content/Default.asp?PageID=58&DocID=27206> – (последнее посещение – 26.04.2019).
246. Internal Regulations adopted by the General Assembly in Crete on 30 May 2002 and revised in Lisbon on 29 May 2008, in Istanbul on 23 May 2013 and in Tallinn on 2nd June 2016 – [online] <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=66953> – (последнее посещение – 26.04.2019).
247. Internal Regulations Explanatory Memorandum – Issued 2003, Latest Update in 2016 –

- [online] <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=67017> – (последнее посещение – 26.04.2019).
248. Model Inter-Bureaux Agreement, the text of which was adopted in November 1951 – [online] <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=13> – (последнее посещение – 26.04.2019).
249. Recommendation No 5 adopted on January 1949 by the Working Party on Road Transport of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations – [online] <http://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=40902> – (последнее посещение – 26.04.2019).
250. Uniform Commercial Code (Единообразный Торговый кодекс США) – [online] <http://www.law.cornell.edu/ucc> – (последнее посещение – 26.04.2019).
251. Burgerlijk Wetboek der Nederlanden (Гражданский кодекс Нидерландов) – [online] <http://wetten.overheid.nl/zoeken/> – (последнее посещение – 26.04.2019).
252. Code civil des Français (Гражданский кодекс Франции) – [online] <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721> – (последнее посещение – 26.04.2019).
253. Codice civile italiano del 1942 (Гражданский кодекс Италии) – [online] http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=229773 – (последнее посещение – 26.04.2019).
254. Gobbi. L'assicurazione in generale, 1898. Цит. по Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Изд. 2-е, испр. Москва: Статут, 2003. – 558 с.
255. Hagen. Ehrenberg, Versicherungsrecht. 1927. Цит. по Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Изд. 2-е, испр. Москва: Статут, 2003. – 558 с.
256. Kisch. Handbuch d. Privatversicherungsrecht. 1920. Цит. по Серебровский В. И. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Изд. 2-е, испр. Москва: Статут, 2003. – 558 с.
257. Закон України про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. № 1961-IV от 01.07.2004. В: Відомості Верховної Ради України, 07.01.2005, № 1.
258. Цивільний кодекс України. № 435-IV 16.01.2003. В: Відомості Верховної Ради України, 03.10.2003, № 40-44.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение № 1. Proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative

Proiect

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

pentru modificarea și completarea unor acte legislative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art. I. – Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.47–49, art.213), cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. În cuprinsul articolelor 4, 5, 43, 46 și la articolul 49 alineatul (6⁵) litera d), substantivul „asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al asigurării, asigurat” la forma gramaticală corespunzătoare.

2. Modificarea se referă doar la textul în limba rusă.

3. În cuprinsul noțiunilor „asigurare”, „broker de asigurare și/sau de reasigurare”, „mandat de brokeraj”, „reasigurare” și „reasigurare proporțională” din articolul 1, articolului 7, articolului 10 alineatul (5), articolelor 28, 31, articolului 47 alineatele (3)-(3¹), articolului 48, articolului 49 alineatul (6¹) și articolului 53, substantivul „asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al asigurării” la forma gramaticală corespunzătoare, iar cuvântul „reasigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al reasigurării” la forma gramaticală corespunzătoare.

4. La articolul 1:

noțiunea „asigurare” va avea următorul cuprins:

„*asigurare* – subscrierea cu titlul oneros de către asigurătorul în conformitate cu contractul de asigurare, încheiat cu contractantul asigurării, a sarcinii asigurate la riscuri concrete acordate ale asiguratului, inclusiv al unei pierderi financiare și/sau al unei pagube materiale;”;

noțiunea „asigurat” va avea următorul cuprins:

„*asigurat* – persoana în privința riscurilor asigurate ale căreia se încheie contractul de asigurare;”;

modificarea se referă doar la textul în limba rusă;

la noțiunea „asistență (assistance)”, cuvintele „producerea riscului asigurat” se substituie cu cuvintele „producerea cazului asigurat”;

după noțiunea „asistență (assistance)” se introduce noțiunea „autovehicul” cu următorul cuprins:

„*autovehicul* – sistem mecanic terestru cu autopropulsie, cu excepția celui care circulă pe șine, pentru transportul de călători, bagaje și mărfuri sau care execută orice alte lucrări și servicii aferente transporturilor – autoturisme, autobuze, microautobuze, troleibuze, autocamioane, inclusiv specializate, motocicluri, tractoare.

În sensul prezentei legi, remorcile, semiremorcile sau atașele tractate ori netractate, alte mecanisme cu autotracțiune, admise spre utilizare în conformitate cu legislația în vigoare sau înregistrate în străinătate de autoritățile competente, fac parte din categoria autovehiculelor;”

după noțiunea „autoritate de supraveghere” se introduce noțiunea „beneficiarul asigurării” cu următorul cuprins:

„*beneficiarul asigurării* – persoana indicată de către asiguratul în contractul de asigurare de viață sau determinată de lege, căreia i se plătește indemnizația de asigurare în cazul decesului asiguratului;”;

la noțiunea „coasigurare”, cuvintele „subscriu același risc” se substituie cu cuvintele „subscriu sarcina asigurată la același risc”, iar cuvintele „din el” – cu cuvintele „din ea”;

după noțiunea „coasigurare” se introduce noțiunea „contract de asigurare facultativă de bunuri auto CASCO (contract de asigurare auto CASCO)” cu următorul cuprins:

„*contract de asigurare facultativă de bunuri auto CASCO (contract de asigurare auto CASCO)* – contractul prin care o parte (contractant al asigurării) se obligă să plătească altei părți (asigurătorului) prima de asigurare, iar asigurătorul se obligă, la producerea riscului asigurat, care constă în cauzarea pagubei autovehiculului asiguratului, să plătească asiguratului despăgubirea, în limitele și în termenele convenite;”;

noțiunea „contractant al asigurării” va avea următorul cuprins:

„*contractant al asigurării* – persoană care încheie contractul de asigurare și se obligă față de asigurător să plătească prima de asigurare;”;

după noțiunea „franșiza” se introduce noțiunea „gradul de risc (risc asigurat)” cu următorul cuprins:

„*gradul de risc (risc asigurat)* – probabilitatea producerii riscului (riscului asigurat);”;

la noțiunea „reasigurare”, cuvintele „cedare parțială sau integrală a unor riscuri subscrise” se substituie cu cuvintele „cedare parțială sau integrală a sarcinii asigurate;

la noțiunea „reasigurare proporțională”, cuvintele „repartizării riscului” se substituie cu cuvintele „repartizării sarcinii asigurate;

la noțiunea „reținere proprie”, cuvintele „partea din risc” se substituie cu cuvintele „partea din sarcină asigurată”, iar cuvintele „cedarea riscului” – cu cuvintele „cedarea riscului asigurat”;

după noțiunea „reținere proprie” se introduce noțiunea „sarcină asigurată” cu următorul cuprins:

„*sarcină asigurată* – suportarea consecințelor negative ale riscului asigurat;”.

5. La articolul 5 alineatul (4), modificarea se referă doar la textul în limba rusă.

6. Articolul se completează cu alineatul (7) cu următorul cuprins::

„(7) În cazul dacă prin hotărârea judecătorească a fost stabilită valoarea indemnizației de asigurare sau despăgubirii de asigurare mai mare, decât valoarea real plătită sau propusă spre plată de către asigurătorul, asigurătorul se consideră în întârziere în privința diferenței. În acest caz ca perioada de întârziere se consideră termenul din momentul, când indemnizația de asigurare sau despăgubirea de asigurare au fost sau trebuia să fie plătite sau propuse spre plată și pînă la momentul plătirii indemnizației de asigurare sau despăgubirii de asigurare în valoarea stabilită de către instanță de judecată.”;

7. La articolul 6¹, cuvintele „producerea riscurilor asigurate” se substituie cu cuvintele „producerea cazurilor asigurate”.

8. La articolul 7 alineatul (1), cuvintele „în schimbul preluării de către asigurător a riscului

asigurat” se substituie cu cuvintele „în schimbul preluării de către asigurator a sarcinii asigurate la riscuri acordate”.

9. La articolul 10 alineatul (1¹), cuvintele „primirea unor riscuri” se substituie cu cuvintele „primirea sarcinii asigurate la unele riscuri”.

10. La articolul 10 alineatul (4), cuvintele „transmite riscul” se substituie cu cuvintele „transmite riscul asigurat”.

11. În cuprinsul articolului 11, cuvintele „cedarea riscurilor” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „cedarea riscurilor asigurate” la forma gramaticală corespunzătoare.

12. La articolul 24 alineatul (11), cuvintele „Subscrierea riscurilor suplimentare” se substituie cu cuvintele „Subscrierea sarcinii asigurate la riscuri suplimentare”.

Art. II. – Codul civil al Republicii Moldova nr.1107/2002 (republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 66-75, art. 132) cu modificările și completările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1825, cuvintele „asigurați, beneficiari sau persoane asigurate” se substituie cu cuvintele „contractanți, beneficiari sau asigurați”.

2. La articolul 1826, cuvintele „acoperă același risc” se substituie cu cuvintele „acoperă aceeași sarcină asigurată”.

3. În cuprinsul articolului 1827, cuvântul „reasigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al reasigurării” la forma gramaticală corespunzătoare.

4. La articolul 1834, cuvântul „asiguratului” se substituie cu cuvintele „posesorului al poliței”;

5. În cuprinsul articolului 1843, cuvintele „agravarea riscului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „agravarea gradului de risc” la forma gramaticală corespunzătoare, iar cuvintele „agravarea riscului asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „agravarea gradului de risc asigurat” la forma gramaticală corespunzătoare.

6. În cuprinsul articolului 1844, cuvintele „agravarea riscului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „agravarea gradului de risc” la forma gramaticală corespunzătoare, cuvintele „agravarea riscului asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „agravarea gradului de risc asigurat” la forma gramaticală corespunzătoare, iar cuvintele „riscul agravat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „riscul cu gradul agravat” la forma gramaticală corespunzătoare.

7. În cuprinsul articolului 1845, cuvintele „reducerea riscului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „reducerea gradului de risc” la forma gramaticală corespunzătoare, iar cuvintele „reducerea riscului asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „reducerea gradului de risc asigurat” la forma gramaticală corespunzătoare.

8. La articolul 1847 alineatul (1) litera a), cuvintele „riscul nu este preluat” se substituie cu cuvintele „sarcina asigurată nu este preluată”.

9. La articolul 1862:

la alineatul (1), cuvintele „Contractantul sau, după caz,” se exclud;

la alineatul (2), enunțul întâi va avea următorul cuprins:

„Asiguratul are dreptul la despăgubire de asigurare chiar și atunci când prejudiciul este cauzat de acțiunea sau inacțiunea sa sau a contractantului asigurării săvârșită din neglijența”.

10. La articolul 1871 alineatul (2), cuvintele „riscul bunului asigurat” se substituie cu

cuvintele „riscurile în privința bunului asigurat”.

11. Articolul 1872 alineatul (2) va avea următorul cuprins:

„În contractele asigurare de răspundere civilă contractantul asigurării și asiguratul este una și aceeași persoană, însă părțile pot include în contractul de asigurare suplimentar și răspunderea civilă a altei persoane (asigurat) decât contractantul.”

12. La articolul 1874 alineatul (1), articolul 1875 alineatul (1) și articolul 1880 alineatul (2), cuvintele „contractantul sau, după caz,” se exclud.

13. În cuprinsul articolului 1900, cuvintele „agravarea riscului” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „agravarea gradului de risc” la forma gramaticală corespunzătoare.

14. La articolul 1912 alineatul (2), cuvintele „al căror risc s-a agravat” se substituie cu cuvintele „gradul de risc al căror s-a agravat”.

Art. III. – Legea nr.414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2016, nr.44-48, art.85), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, articolul 8 alineatul (4³) și articolul 10 alineatul (1) litera b), substantivul „asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al asigurării, asigurat” la forma gramaticală corespunzătoare.

2. În cuprinsul noțiunii „asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” din articolul 2, articolului 8 alineatul (4²), articolului 9 alineatul (1), articolului 10 alineatul (3), articolului 11 alineatul (2), articolului 12 alineatul (4), articolului 13 și articolului 40 alineatul (5), substantivul „asigurat” la orice formă gramaticală se substituie cu cuvintele „contractant al asigurării” la forma gramaticală corespunzătoare.

3. La articolul 2:

după noțiunea „constatare amiabilă a accidentului de autovehicul” se introduce noțiunea „contractant al asigurării” cu următorul cuprins:

„*contractant al asigurării* – persoană care încheie contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto;”

la noțiunea „prejudiciu” modificarea se referă doar la textul în limba rusă;;

4. La articolul 10 alineatul (2), cuvintele „producerea riscului asigurat” se substituie cu cuvintele „producerea cazului asigurat”.

Art. IV. – (1) Prezenta lege intră în vigoare intră în vigoare la 1 ianuarie 2020.

(2) Guvernul, Comisia Națională a Pieței Financiare, în termen de 2 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi, vor aduce actele lor normative în concordanță cu aceasta.

ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

ЗАКОН

**о внесении изменений и дополнений
в некоторые законодательные акты**

Парламент принимает настоящий органический закон.

Ст. I. В Закон о страховании № 407/2006 (Официальный монитор Республики Молдова, 2007 г., № 47–49, ст.213), с последующими изменениями, внести следующие изменения и дополнения:

1. По всему тексту статей 4, 5, 35, 43, 46 и в пункте d) части (6⁵) статьи 49 слово «страхователь» заменить словами «страхователь, застрахованный» в соответствующем числе и падеже.

2. По всему тексту закона, за исключением правовых норм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, понятий «страхование», «страховой и/или перестраховочный брокер» и «брокерское поручение» из статьи 1, а также статьи 7, ч. (5) ст. 10, статей 28, 31, частей (3)-(3¹) статьи 47, статьи 48, части (6¹) статьи 49 и статьи 53, слово «страхователь» заменить словом «застрахованный» в соответствующем числе и падеже.

3. Изменение касается только текста на государственном языке.

4. В статье 1:

понятие «страхование» изложить в следующей редакции:

«страхование – возмездное принятие страховщиком в соответствии с договором страхования, заключенным со страхователем, страхового бремени по конкретным согласованным рискам застрахованного, в том числе финансовых потерь и/или материального ущерба;»;

понятие «страхователь» исключить;

после понятия «страхование» дополнить статью понятием «застрахованный» следующего содержания:

«застрахованный – лицо, в отношении страховых рисков которого заключается договор страхования;»;

в понятии «ассистанс» слова «наступления страхового риска» заменить словами «наступления страхового случая»;

после понятия «ассистанс» дополнить статью понятием «автотранспортное средство» следующего содержания:

«автотранспортное средство – самодвижущаяся наземная механическая система, за исключением передвигающейся по рельсовым путям, служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов или выполняющая любые иные работы и услуги, связанные с перевозками: легковой автомобиль, автобус, микроавтобус, троллейбус, грузовой автомобиль (в том числе специализированный), мотоцикл, трактор. Согласно настоящему закону прицепы,

полуприцепы и другие их виды, иные самоходные механизмы, допущенные к эксплуатации согласно действующему законодательству или зарегистрированные за рубежом компетентными органами, включаются в категорию автотранспортных средств;»;

после понятия «орган надзора» дополнить статью понятием «выгодоприобретатель страхования» следующего содержания:

«выгодоприобретатель страхования – назначенное страхователем в договоре страхования жизни или установленное законом лицо, которому выплачивается страховая компенсация в случае смерти застрахованного;»;

в понятии «сострахование» слова «принимают на себя один и тот же риск» заменить словами «принимают на себя страховое бремя по одному и тому же страховому риску», а слова «долю риска» – словами «долю страхового бремени»;

после понятия «сострахование» дополнить статью понятием «договор добровольного имущественного автострахования КАСКО (договор страхования авто-КАСКО)» следующего содержания:

«договор добровольного имущественного автострахования КАСКО (договор страхования авто-КАСКО) – договор, по которому одна сторона (страхователь) обязуется уплатить другой стороне (страховщику) страховой взнос (страховую премию), а страховщик берет на себя обязанность при наступлении страхового риска, выраженного в причинении ущерба автотранспортному средству застрахованного, выплатить застрахованному страховое возмещение в размере и в сроки, обусловленные договором;»;

понятие «лицо, заключающее договор страхования имущества» заменить понятием «страхователь» следующего содержания:

«страхователь – лицо, заключающее договор страхования и обязующееся выплачивать страховщику страховую премию;»;

после понятия «франшиза» дополнить статью понятием «степень риска (страхового риска)» следующего содержания:

«степень риска (страхового риска) – вероятность наступления риска (страхового риска);»;

в понятии «перестрахование» слова «передача частично или в полном объеме страховых рисков» заменить словами «передача частично или в полном объеме страхового бремени»;

в понятии «пропорциональное перестрахование» слова «распределению риска» заменить словами «распределению страхового бремени»;

в понятии «собственное удержание» слова «часть риска» заменить словами «часть страхового бремени», а слова «передачи риска» – словами «передачи страхового риска»;

после понятия «собственное удержание» дополнить статью понятием «страховое бремя» следующего содержания:

«страховое бремя – несение негативных последствий страхового риска;».

5. В части (4) статьи 5 слова «наступления страховых рисков» заменить словами «реализации страховых рисков».

6. Дополнить статью 6 частью (7) следующего содержания:

«(7) В случае, если судебным решением была установлена сумма страховой компенсации или страхового возмещения, превышающая реально выплаченную либо предложенную к выплате страховщиком сумму, страховщик считается просрочившим в

отношении разницы. В этом случае периодом просрочки считается срок с момента, когда страховая компенсация или страховое возмещение были или должны были быть выплачены или предложены к выплате, и до момента выплаты страховой компенсации или страхового возмещения в размере установленной судебной инстанцией.»;

7. В статье 6¹ слова «наступления страховых рисков» заменить словами «наступления страховых случаев».

8. В части (1) статьи 7 слова «в обмен на принятые страховщиком страховые риски» заменить словами «в обмен на принятие страховщиком страхового бремени по согласованным страховым рискам».

9. В части (1¹) статьи 10 слова «принятия некоторых рисков» заменить словами «принятия страхового бремени по некоторым страховым рискам».

10. В части (4) статьи 10 слова «передает риск» заменить словами «передает страховой риск».

11. По всему тексту статьи 11 слова «цессия рисков» заменить словами «цессия страховых рисков» в соответствующем падеже.

12. В части (11) статьи 24 слова «Принятие дополнительных рисков» заменить словами «Принятие страхового бремени по дополнительным рискам».

Ст. II. – В Гражданский кодекс Республики Молдова № 1107/2002 (повторное опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2019 г., № 66-75, ст. 132) с последующими изменениями, внести следующие изменения:

1. В статье 1825 изменение касается только текста на государственном языке.

2. В части (1) статьи 1826 слова «покрывают один и тот же риск» заменить словами «покрывают одно и то же страховое бремя».

3. В статье 1827 изменение касается только текста на государственном языке.

4. В статье 1834 изменение касается только текста на государственном языке.

5. По всему тексту статьи 1843 слова «увеличение риска» заменить словами «увеличение степени риска», а слова «увеличение страхового риска» – словами «увеличение степени страхового риска» в соответствующем падеже;

6. По всему тексту статьи 1844 слова «увеличение риска» заменить словами «увеличение степени риска», слова «увеличение страхового риска» – словами «увеличение степени страхового риска», а слова «увеличенный риск» – словами «риск с увеличенной степенью» в соответствующем падеже;

7. По всему тексту статьи 1845 слова «снижение риска» заменить словами «снижение степени риска», а слова «снижение страхового риска» – словами «снижение степени страхового риска» в соответствующем падеже;

8. В пункте а) части (1) статьи 1847 слова «риск не принимается» заменить словами «страховое бремя не принимается»;

9. В статье 1862:

в части (1) слова «Страхователь или, по обстоятельствам,» исключить;

первое предложение части (2) изложить в следующей редакции:

«Застрахованный имеет право на страховое возмещение, хотя бы ущерб и был причинен по небрежности его действиями или бездействием или действиями или бездействием страхователя».

10. В части (2) статьи 1871 слова «переходит риск застрахованного имущества» заменить словами «переходят риски в отношении застрахованного имущества».

11. Часть (2) статьи 1872 изложить в следующей редакции:

«В договорах страхования гражданской ответственности страхователем и застрахованным является одно и то же лицо, однако стороны могут дополнительно включить в договор страхования и гражданскую ответственность иного лица, чем страхователь.».

12. В части (1) статьи 1874, части (1) статьи 1875 и части (2) статьи 1880 слова «страхователь или, по обстоятельствам,» исключить.

13. По всему тексту статьи 1900 слова «увеличение риска» заменить словами «увеличение степени риска» в соответствующем падеже;

14. В части (2) статьи 1912 слова «риск которых увеличился» заменить словами «степень риска которых увеличилась».

Ст. III. – В Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 414/2006 (повторное опубликование: Официальный монитор Республики Молдова, 2016 г., № 44–48, ст.85), с последующими изменениями, внести следующие изменения:

1. В статье 1, части (4³) статьи 8 и пункте b) части (1) статьи 10 слово «страхователь» заменить словами «страхователь, застрахованный» в соответствующем числе и падеже.

2. По всему тексту закона, за исключением правовых норм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, понятия «обязательное страхование гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами» из статьи 2, а также части (4²) статьи 8, части (1) статьи 9, части (3) статьи 10, части (2) статьи 11, части (4) статьи 12, статьи 13, и части (5) статьи 40 слово «страхователь» заменить словом «застрахованный» в соответствующем числе и падеже.

3. В статье 2:

после понятия «мирная констатация автотранспортного происшествия» дополнить статью понятием «страхователь» следующего содержания:

«*страхователь* – лицо, заключающее договор обязательного страхования автогражданской ответственности;»;

в понятии «ущерб» слова «при наступлении риска» заменить словами «при реализации риска».

4. В части (2) статьи 10 слова «наступление страхового риска» заменить словами «наступление страхового случая».

Ст. IV. – (1) Настоящий закон вступает в силу с 1 января 2020 года.

(2) Правительству и Национальной комиссии по финансовому рынку в двухмесячный срок со дня вступления в силу настоящего закона привести в соответствие с ним свои нормативные акты.

Приложение № 3. Доказательства представления Проекта уполномоченным органам



SECRETARIATUL PARLAMENTULUI REPUBLICII MOLDOVA

Direcția generală juridică

MD-2073, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 105

www.parlament.md

13 iunie 2018

Dj nr. 215

**Domnului Sicinski Constantin,
Avocat, doctorant al Institutului de Cercetări Juridice și Politice
al Academiei de Științe a Republicii Moldova**

Stimate domnule Sicinski,

Ținem să vă informăm, că am luat cunoștință de propunerile de *lege ferenda* înaintate în cadrul tezei de doctor cu tema „Contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie din perspectiva perfecționării acestora în Republica Moldova”. Subiectul dezvăluit de Dvs. prezintă interes pentru modernizarea legislației, atât sub aspect teoretic și legislativ, cât și sub aspect practic, acest fapt fiind determinat de nivelul intens de dezvoltare a pieței asigurărilor. Recomandările pe marginea modificării și completării legislației formulate de Dvs. vor fi puse în discuție în cadrul amendării normelor ce reglementează raporturile juridice în domeniul asigurărilor.

Cu respect,

**Ion Creangă,
Șef Direcție**

758

«07» мая 2019 г.

Г-же ИФТОДИ Виктории
Министру Юстиции
Республики Молдова

от СИЧИНСКОГО Константина,
адвоката, докторанта Института
Юридических и Политических
Исследований Академии Наук
Республики Молдова
MD-2043, мун. Кишинэу,
бул. Траян, 6/3, кв. 37
моб.: 060150707

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ И ДОПОЛНЕНИЙ
в страховое законодательство Республики Молдова**

Уважаемая г-жа Ифтоди,

Я, Константин Сичинский, являюсь докторантом Института Юридических и Политических Исследований Академии Наук Республики Молдова, а также лицензированным адвокатом (Лицензия № 2735 от 08.12.2014, кабинет адвоката „Constantin Sicinski”).

Моя докторская диссертация посвящена следующей теме: «Договоры добровольного и обязательного автострахования в перспективе их совершенствования в Республике Молдова» („Contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie din perspectiva perfecționării acestora în Republica Moldova”).

Подготовка докторской диссертации осуществлялась на основе глубокого исследования правового регулирования института автострахования в Республике Молдова, одним из результатов которого стало формулирование ряд предложений о внесении изменений и дополнений в действующее законодательство в области страхования.

Данные предложения, а также обоснование их необходимости, были представлены Вашему вниманию 13 июня 2018 г.

Вместе с тем, с 1 января 2020 г. вступит в силу новая редакция Главы XXV «Страхование» Раздела III Книги третьей ГК, которая оперирует терминами, несколько отличными от используемых в Законе о страховании № 407/2006 и Законе об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, № 414/2006.

Как следствие, в целях избежания двойного толкования и недопущения неясности представляется целесообразным с момента вступления в силу новой редакции Главы XXV «Страхование» Раздела III Книги третьей ГК внести ряд изменений и дополнений в действующее законодательство.

Кроме того, актуальность предложений, сделанных мною в июне 2018 г. несколько снизилась в связи с принятием новой редакции Главы XXV «Страхование» Раздела III Книги



1

Приложение № 4. Гид страхователя (застрахованного) в договорах страхования авто-КАСКО и ОСАГО

При **наступлении события**, имеющего признаки страхового случая, страхователь должен:

- 1) незамедлительно предпринять все возможные разумные меры к *спасению* транспортного средства и находящихся в нем лиц, *предотвращению* дальнейшего повреждения автотранспортного средства и устранению причин, способствующих возникновению дополнительного ущерба или *уменьшения ущерба*¹.
- 2) обеспечить **документальное оформление** страхового случая² путем:

- а) *незамедлительного заявления о происшествии органам власти*, уполномоченным законом расследовать данное происшествие, а именно:

- i) в случае *автотранспортного происшествия* – органам *дорожной полиции* (Национальный Инспекторат Патрулирования Генерального Инспектората Полиции Министерства Внутренних Дел);

дополнительно для договора страхования авто-КАСКО:

- ii) в случае повреждения застрахованного автотранспортного средства в результате *противоправных действий третьих лиц, стихийных природных явлений* – в *инспекторат полиции* по месту причинения вреда;
 - iii) в случае повреждения застрахованного автотранспортного средства в результате *пожара* – в органы *пожарного надзора* (Служба спасателей и пожарных Службы гражданской защиты и чрезвычайных ситуаций Министерства внутренних дел).

дополнительно для договора ОСАГО:

- б) *мирной констатации автотранспортного происшествия*³ – путем заполнения и подписания водителями автотранспортных средств, вовлеченными в происшествие, *специального бланка*⁴ при совокупном соблюдении следующих условий:

- i) в происшествие вовлечено только два автотранспортных средства;

¹ см. в т.ч. [80, п. d) ч. (1) ст. 1316 (до модернизации) и ст. 1862-1863; 109, ч. (6) ст. 15; 112, п. а) ч. (1) ст. 18; 191, Приложение № 3]

² см. в т.ч. [112, п. b) ч. (1) ст. 18]

³ подробнее см. 18¹ Закона об ОСАГО

⁴ выдаются бесплатно страховщиком при выдаче страхового полиса или сертификата или по заявлению

- ii) происшествие повлекло только причинение незначительного материального ущерба;
 - iii) происшествие не повлекло причинения телесных повреждений и/или повреждения иного имущества, кроме вовлеченных в автотранспортное происшествие автотранспортных средств;
 - iv) собственники или пользователи автотранспортных средств, вовлеченные в происшествие, владеют на момент совершения автотранспортного происшествия действительным страховым полисом АГО или страховым сертификатом «Зеленая карта»;
 - v) имеется согласие обоих водителей автотранспортных средств относительно документирования происшествия посредством процедуры мирной констатации автотранспортного, с признанием лицом, ответственным за совершение происшествия, своей вины;
 - vi) водители автотранспортных средств, вовлеченные в происшествие, имеют техническую возможность сфотографировать место автотранспортного происшествия или зарегистрировать данные свидетелей.
- 3) в течение установленного срока (48 часов – для договора ОСАГО; 2-3 суток – для договора страхования авто-КАСКО) с момента, когда страхователю (его представителю) стало известно о происшествии – **письменно уведомить страховщика о страховом случае** (причем может быть установлена специальная форма уведомления страховщика) с подробным изложением всех известных ему обстоятельств происшествия, а также **приложением следующих документов** (полный комплект которых, для договора страхования авто-КАСКО, является обоснованным заявлением о страховом возмещении):
- a) Договор страхования (страховой полис);
 - b) Документы, удостоверяющие личность:
 - i) для физического лица – удостоверение личности (buletin de identitate);
 - ii) для юридического лица – Сертификат (Решение) о регистрации (Certificat (Decizie) de înregistrare), Выписка из Реестра Юридических лиц (Extras din Registrul de Stat a persoanelor juridice);
 - c) Документы, подтверждающие права представителя:
 - i) для физического лица (если действует представитель) – доверенность на право представления интересов и документы, удостоверяющие личность представителя (удостоверение личности);

- ii) для юридического лица – документы, удостоверяющие личность управляющего (удостоверение личности). В случае, если представителем является другое лицо – доверенность на право представления интересов и документы, удостоверяющие личность представителя (удостоверение личности);
- d) Свидетельство о регистрации автотранспортного средства (Certificat de înmatriculare pentru vehicul);
- e) Водительское удостоверение лица, управлявшего автотранспортным средством в момент ДТП;

дополнительно для договора ОСАГО:

- f) акт компетентных органов и организаций о совершении автотранспортного происшествия, действительное водительское удостоверение соответственно категории управляемого автотранспортного средства⁵;
- g) отчет о периодическом техническом осмотре автотранспортного средства, вызвавшего автотранспортное происшествие⁶;

дополнительно для договора страхования авто-КАСКО:

- h) При повреждении или уничтожении автотранспортного средства:
 - i) Документ или документы (справки, протоколы, постановления, решения, приговоры), выданные органом власти (должностным лицом), уполномоченным законом расследовать соответствующее происшествие, в которых полностью указаны:
 - (1) место, дата, время, причины, обстоятельства и последствия происшествия, дата и время поступления в указанные органы сообщения о нем;
 - (2) описание застрахованного автотранспортного средства (марка, модель, регистрационный номер);
 - (3) перечень повреждений застрахованного имущества и перечень его утраченных частей (при их утрате);
 - (4) полные имена и адреса постоянного места жительства (места нахождения) собственников транспортного средства, участвовавших

⁵ см. в т.ч. [Ошибка! Источник ссылки не найден., п. е) ч. (1) ст. 18]

⁶ см. в т.ч. [112Ошибка! Источник ссылки не найден., п. е) ч. (1) ст. 18]

- в происшествии, и каждого участника происшествия, степень их вины (если вина установлена);
- ii) подтверждение того, что водитель застрахованного автотранспортного средства имел право управления им и был в трезвом состоянии;
 - iii) существо правонарушения и принятое по делу решение о наложении административного взыскания либо нормы права, по которым возбуждено уголовное дело;
 - iv) Дополнительно:
 - (1) при *пожаре* – справку из органов пожарного надзора (Служба спасателей и пожарных Службы гражданской защиты и чрезвычайных ситуаций Министерства внутренних дел).
 - (2) при *стихийном бедствии* – документы государственного учреждения метеорологической (сейсмологической) службы, подтверждающие сведения о стихийном бедствии.
 - (3) при *падении* различных предметов со зданий и сооружений (снег, лед, элементы кровли и т.д.), падении деревьев, столбов, рекламных щитов и т.п. – справку о времени, месте и причине ущерба от государственных или местных органов управления.
- i) При **хищении** автотранспортного средства:
- i) Документ или документы (справки, протоколы, постановления, решения, приговоры), выданные органом власти (должностным лицом), уполномоченным законом расследовать соответствующее происшествие, в которых полностью указаны:
 - (1) место, время, причины, обстоятельства и последствия хищения, дата и время поступления в указанные органы (к должностным лицам) сообщения об утрате застрахованного имущества; описание застрахованного автотранспортного средства (марка, модель, регистрационный номер);
 - (2) полные имена и адреса постоянного места жительства (места нахождения) лиц (лица), участвовавших в хищении, если они установлены;
 - (3) нормы закона, по которым возбуждено уголовное дело по признакам кражи, грабежа или разбоя.
 - ii) Все изготовленные предприятием-изготовителем комплекты ключей, все

комплекты пультов управления (брелоков, карточек, ключей) противоугонными, охранными, поисковыми устройствами и системами, которыми оснащено застрахованное транспортное средство.

iii) Документы, гарантирующие, что в случае обнаружения застрахованного имущества после выплаты страхового возмещения (в том числе после прекращения действия договора) это возмещение либо застрахованное имущество и все права на него, свободные от требования, запрета, ограничения или права другого лица, будут переданы в собственность страховщика⁷.

4) по требованию страховщика обеспечить ему доступ к автотранспортному средству, вызвавшему автотранспортное происшествие⁸.

⁷ Предоставление перечисленных документов не обязательно при незначительных ущербах и мелких кражах. В зависимости от ситуации страховщик вправе освободить страхователя от обязанности предоставлять часть документов из указанного комплекта документов.

⁸ см. в т.ч. [112, п. f) ч. (1) ст. 18]

Приложение № 5. Гид потерпевшего в договоре ОСАГО

При **наступлении события**, имеющего признаки страхового случая, потерпевший должен:

- 1) обеспечить **документальное оформление** страхового случая⁹ путем:
 - а) незамедлительного заявления об *автотранспортном происшествии* – в органы дорожной полиции (Национальный Инспекторат Патрулирования Генерального Инспектората Полиции Министерства Внутренних Дел) – в случае, если данная обязанность не была выполнена страхователем или
 - б) *мирной констатации автотранспортного происшествия*¹⁰ – путем заполнения и подписания водителями автотранспортных средств, вовлеченными в происшествие, *специального бланка*¹¹ при совокупном соблюдении следующих условий:
 - i) в происшествие вовлечено только два автотранспортных средства;
 - ii) происшествие повлекло только причинение незначительного материального ущерба;
 - iii) происшествие не повлекло причинения телесных повреждений и/или повреждения иного имущества, кроме вовлеченных в автотранспортное происшествие автотранспортных средств;
 - iv) собственники или пользователи автотранспортных средств, вовлеченные в происшествие, владеют на момент совершения автотранспортного происшествия действительным страховым полисом АГО или страховым сертификатом «Зеленая карта»;
 - v) имеется согласие обоих водителей автотранспортных средств относительно документирования происшествия посредством процедуры мирной констатации автотранспортного, с признанием лицом, ответственным за совершение происшествия, своей вины;
 - vi) водители автотранспортных средств, вовлеченные в происшествие, имеют техническую возможность сфотографировать место автотранспортного происшествия или зарегистрировать данные свидетелей.

⁹ см. в т.ч. [112, п. б) ч. (1) ст. 18]

¹⁰ подробнее см. 18¹ Закона об ОСАГО

¹¹ выдаются бесплатно страховщиком при выдаче страхового полиса или сертификата или по заявлению

2) обратиться к страховщику с заявлением об установлении ущерба, определении и выплате страхового возмещения с подробным изложением всех известных ему обстоятельств происшествия, а также **приложением следующих документов**¹²:

а) Документы, удостоверяющие личность:

- i) для физического лица – удостоверение личности (buletin de identitate);
- ii) для юридического лица – Сертификат (Решение) о регистрации (Certificat (Decizie) de înregistrare), Выписка из Реестра Юридических лиц (Extras din Registrul de Stat a persoanelor juridice);

б) Документы, подтверждающие права представителя:

- i) для физического лица (если действует представитель) – доверенность на право представления интересов и документы, удостоверяющие личность представителя (удостоверение личности);
- ii) для юридического лица – документы, удостоверяющие личность управляющего (удостоверение личности). В случае, если представителем является другое лицо – доверенность на право представления интересов и документы, удостоверяющие личность представителя (удостоверение личности);

с) заверенные соответствующим органом копии документов об установлении факта и обстоятельств совершения автотранспортного происшествия, составленных сотрудниками органов внутренних дел (Национальный Инспекторат Патрулирования Генерального Инспектората Полиции Министерства Внутренних Дел), пожарной службы (Служба спасателей и пожарных Службы гражданской защиты и чрезвычайных ситуаций Министерства внутренних дел), прокуратуры, медицинского учреждения;

д) Свидетельство о регистрации автотранспортного средства (Certificat de înmatriculare pentru vehicul) и Водительское удостоверение лица, управлявшего автотранспортным средством в момент ДТП, в случае если ущерб был причинен автотранспортному средству.

3) для обеспечения возможности **установления и определения суммы ущерба**, предоставить страховщику:

а) в случае *материального ущерба* – в срок не более 5-ти дней с момента подачи заявления обеспечить доступ страховщика или его представителя по ущербу к имуществу,

¹² причем в случае ОСАГО соответствующий перечень должен быть выдан потерпевшему страховщиком или, по обстоятельствам, Национальным бюро страховщиков в письменном виде [112, ст. 21 ч. (1¹)]

поврежденному в результате совершения автотранспортного происшествия, чтобы страховщик имел возможность установить реальный размер ущерба. При этом потерпевший имеет право участвовать в процессе осмотра и подписывает Протокол осмотра, составленный страховщиком или его представителем;

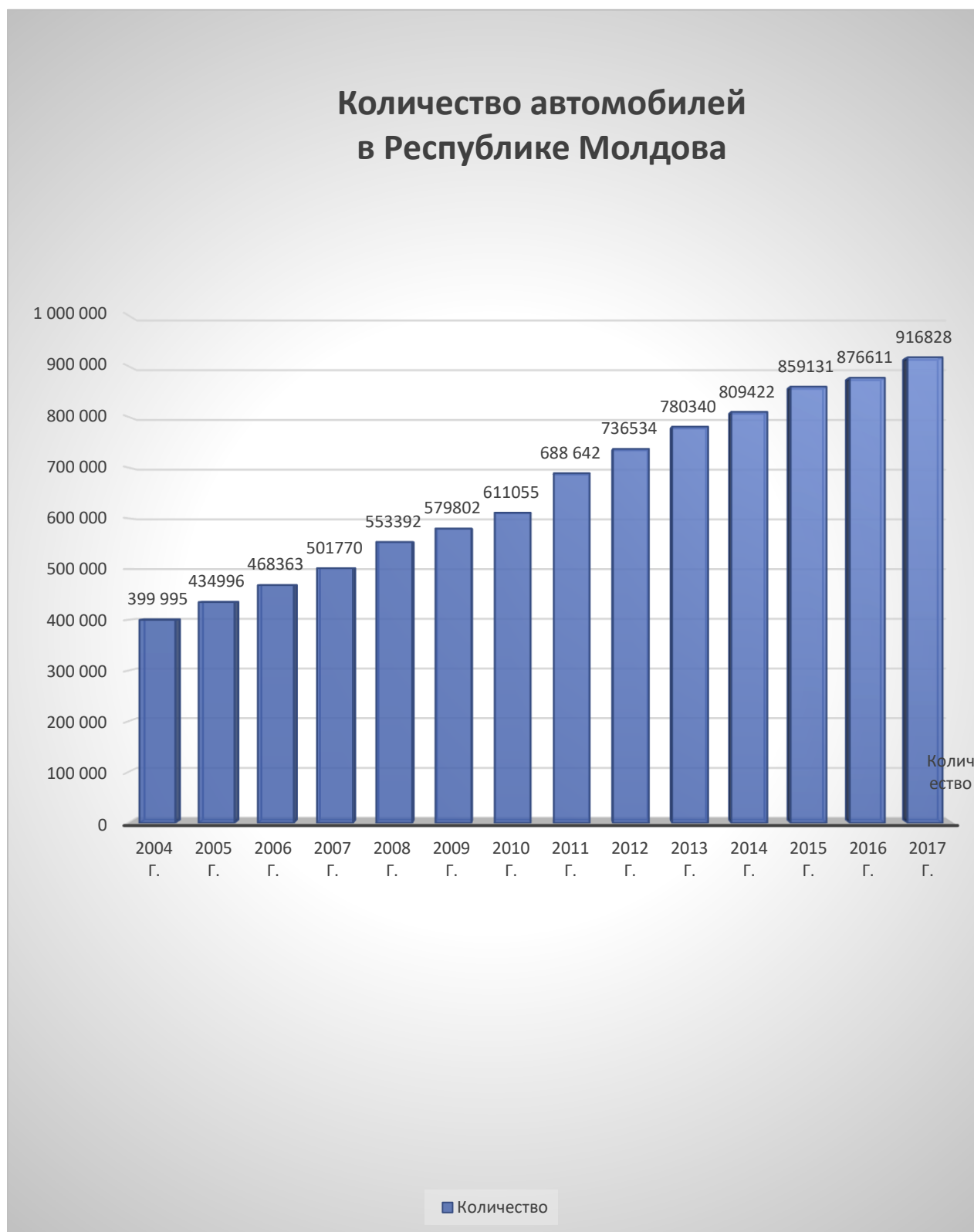
б) в случае *телесных повреждений* – выданные медицинским учреждением документы, подтверждающие получение пострадавшим лицом телесных повреждений, а также документы, подтверждающие:

- i) возможные расходы, обусловленные происшествием, в том числе расходы на транспортировку пострадавшего, его лечение, госпитализацию, восстановление, протезирование, специальное питание согласно предписаниям врача;
- ii) документы, подтверждающие среднемесячный чистый доход пострадавшего;
- iii) реально понесенные расходы на посторонний уход в период временной нетрудоспособности.

с) в случае *смерти пострадавшего* – выданные медицинским учреждением документы, подтверждающие факт смерти, а также документы, подтверждающие:

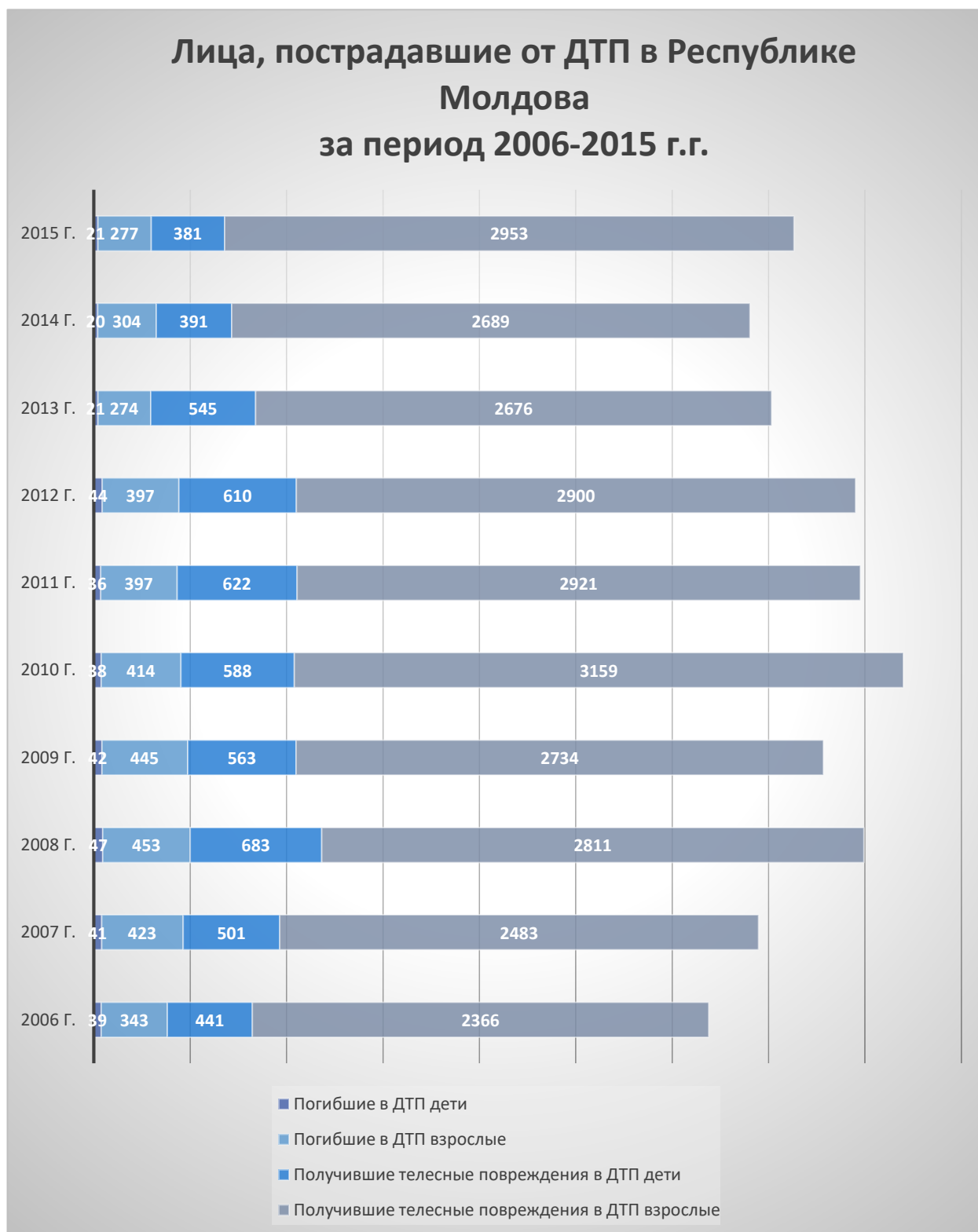
- i) документы, подтверждающие среднемесячный чистый доход пострадавшего;
- ii) расходы на погребение (затраты на покупку гроба и надгробия, транспортные расходы, расходы по бальзамированию и погребению), подтвержденные соответствующими документами;
- iii) расходы на транспортировку тела с места, где наступила смерть, до места, где состоялись похороны, подтвержденные соответствующими документами.

Приложение № 6. Рост числа автомобилей в Республике Молдова за 2004-2017 г.г.



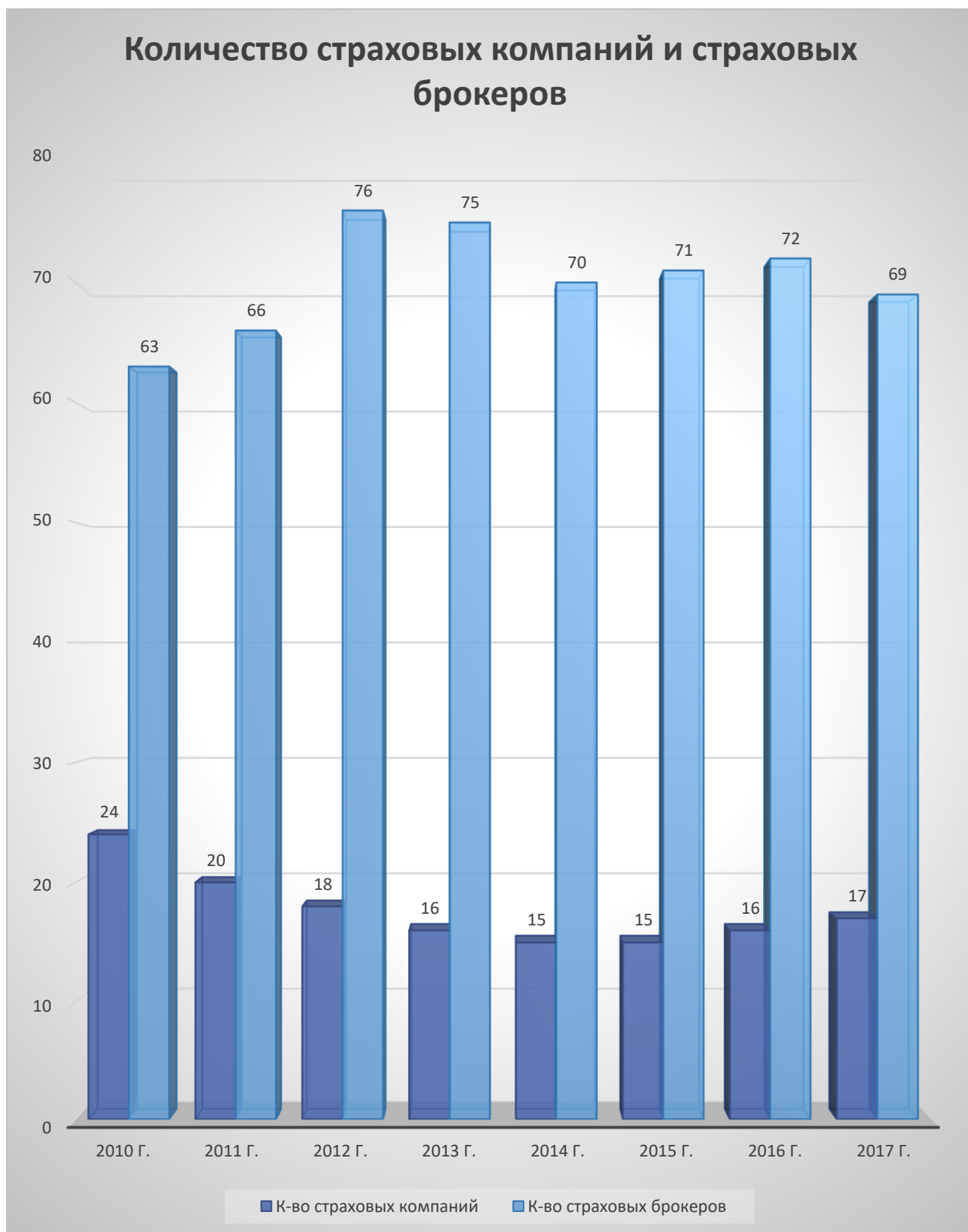
Данные приводятся на 1 июня соответствующего года по данным Агентства государственных услуг [226, 233].

Приложение № 7. Количество лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в Республике Молдова



Данные приводятся за период 2006-2015 г.г. (по категориям) – по данным Национального Бюро Статистики [227]

Приложение № 8. Эволюция количества страховых компаний и страховых и перестраховочных брокеров



Данные приводятся за период 2010-2017 г.г. – по данным НКФР [225])

Декларация об ответственности

Я, нижеподписавшийся, заявляю под личную ответственность, что материалы, представленные в докторской диссертации, являются результатом личных научных исследований и разработок. Осознаю, что в противном случае, буду нести ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Сичинский Константин Александрович



CURRICULUM VITAE

Сичинский Константин Александрович

📍 мун. Кишинэу, бул. Траян, 6/3, кв. 83



✉️ мужской | д.р. 08/08/1989 / Кишинэу, Молдова

- **Знание языков:**

русский – родной;

румынский – на уровне родного языка, углубленные знания профессиональной терминологии;

английский – свободное общение, углубленные знания профессиональной терминологии;

французский – базовые знания.

- **Профессиональная деятельность:**

08.12.2014-настоящее время – адвокат, Лицензия № 2735 от 08.12.2014. СА „Constantin Sicinski”

20.01.2014-30.08.2016 – преподаватель Кафедры Публичного и Частного Права Славянского Университета Молдовы

25.01.2013-08.05.2014 – адвокат-стажер СА „Alexandr Sicinski”

18.10.2012-25.01.2013 – адвокат-стажер СА „Lilia Pacișina”

01.10.2009-18.10.2012 – юрисконсульт „Vest-Resurs”

01.06.2012-18.10.2012 – юрисконсульт „Agrogled” SRL по совместительству;

25.06.2012-18.10.2012 – юрисконсульт „Agrosudresurs” SRL по совместительству;

02.07.2012-18.10.2012 – юрисконсульт „Corten-Vin Companie” SRL по совместительству.

- **Образование:**

- **Постуниверситетское:**

01.11.2013-настоящее время – Университет Академии Наук, Институт Юридических, Политических и Социологических Исследований – докторат, специальность «Гражданское право».

01.10.2012-30.06.2013 – Славянский Университет РМ; Юридический Факультет, мастерат, специальность «Экономическое право»: Защита квалификационной работы – 10; средний балл: 9,90 (Диплом мастера права № AMP000015285 от 08.07.2013);

- **Высшее образование:**

2007-2011 – USM, Юридический Факультет, лицензиат, специальность «Право»: Защита квалификационной работы – 10; средний балл: 9,81 (Диплом лицензиата права № ALП000060790 от 30.06.2011);

- **Studii medii:**

2004-2007 – Теоретический лицей им. А.С. Пушкина, мун. Кишинэу, средний балл ВАС: 9,60.

- **Достижения:**

14-15.04.2016 – Лауреат (Гран-При) научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2016». Кишинэу.

25-26.03.2016 – Участие в международной научно-практической конференции «O nouă perspectivă a proceselor de integrare Europeană a Moldovei și Ucrainei: aspectul juridic». Кишинэу.

07.05.2015 – Лауреат (Гран-При) научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2015». Кишинэу.

19.12.2014 – Специальная стипендия (Bursa de Excelență) Правительства Республики Молдова для

докторантов на 2015 год

09-12.10.2014 – Участие в международной научной конференции «Abordări europene în cercetări și inovare». Кишинэу.

11.04.2014 – Лауреат (Гран-При) научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2014». Кишинэу.

22.12.2010 – Bursa de Merit de Gradul II

18-20.10.2010 – Лауреат Конференции USM “День Юриста”;

07-08.05.2010 – I место на Республиканской Правовой олимпиаде в учебной дисциплине «Гражданское Процессуальное Право»;

5-7.03.2009 – Лауреат Конференции USM “Cu creativitate și inovație spre integrare Europeană”;

июнь 2008 – Представление работы «Роль административного суда Республики Молдова в становлении правового демократического государства» на конференцию преподавателей юридических Факультетов ВУЗов (представляла работу доктор права Д. Сокирка);

09-10.05.2008 – I место на Республиканской Правовой олимпиаде в учебной дисциплине «Административное Право»;

май 2007 – Лауреат Международной конференции „Мы дети твои, планета Земля!”, Киев, Украина;

сентябрь 2006 – I место на Международной конференции „Юность. Наука. Культура”, дисциплина «История», г. Обнинск, Российская Федерация;

ноябрь 2005 – I место на Международной конференции „Юность. Наука. Культура”, дисциплина «История», г. Обнинск, Российская Федерация.

- **Публикации и научные доклады:**

апрель 2016 – научный доклад «Особенности правового положения потребителей в автостраховых договорах». представлен на Научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения 2015-2016». Кишинэу, 2016.

март 2016 – научная статья «Особенности правового статуса потерпевшего в автостраховых договорах», Альманах международной научно-практической конференции «O nouă perspectivă a proceselor de integrare Europeană a Moldovei și Ucrainei: aspectul juridic», с. 288-294. Кишинэу, 2016.

май 2015 – научная статья «Суброгация и регрессный иск в договорах добровольного и обязательного автострахования.», Альманах научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения 2014-2015». Вып. 14., с. 131-137. Кишинэу, 2016.

февраль 2015 – научная статья «Общие предпосылки совершенствования системы правового регулирования договора добровольного имущественного автострахования КАСКО.», журнал «Закон и жизнь» № 2/2015, с. 38-44. Кишинэу.

октябрь 2014 – научная статья «Особенности правового статуса страхователя в договорах добровольного и обязательного автострахования.», журнал «Право и политология». 2014, № 27, с. 42-48. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

октябрь 2014 – научная статья «Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию.», журнал «Закон и жизнь» № 10/2014, с. 46-56. Кишинэу.

сентябрь 2014 – научная статья «Договор автострахования КАСКО как договор добровольного имущественного страхования.», журнал «Vector European». № 1/2014, с. 125-133. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

сентябрь 2014 – научная статья «Договор как инструмент регулирования и охраны в правоотношениях по добровольному и обязательному автострахованию: сравнительно-правовой анализ.», журнал «Legea și viața» № 9/2014, с. 34-40. Кишинэу.

август-сентябрь 2014 – научная статья «Понятие и значение страхового риска в договорах добровольного и обязательного автострахования», журнал «Закон и жизнь» № 8-9/2014, с. 15-20. Кишинэу.

май 2014 – научная статья «Понятие и признаки договора добровольного имущественного автострахования КАСКО.», журнал «Закон и жизнь» № 5/2014. с. 4-10. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

апрель 2014 – научный доклад «Процедура исполнения после наступления страхового случая в

договоре имущественного автострахования КАСКО или «Гид страхователя»», представлен на Научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения – 2013-2014». Кишинэу, 2014.

апрель 2014 – научная статья «Особенности заключения и условий договора добровольного имущественного автострахования КАСКО.», журнал «Закон и жизнь» № 4/2014, с. 32-37. Кишинэу.

сентябрь 2009 – научная статья «Соотношение Паулианова и косвенного исков в законодательстве республики Молдова», журнал «Закон и жизнь» № 9/2009. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

август 2009 – научная статья «Приостановление Индивидуального трудового договора», журнал «Закон и жизнь» № 8/2009. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

май 2009 – научная статья «Приостановление Индивидуального трудового договора», журнал «Трудовое право» № 5/2009. Кишинэу. (со-автор Сосна Б.)

январь-февраль 2007, май-июнь 2007, февраль-март 2008 – публикации стихов в официальном журнале Союза Писателей РМ «Кодры». Кишинэу

2006 – публикации стихов в альманахе Международной конференции „Юность. Наука. Культура”, дисциплина «История», г. Обнинск, Российская Федерация.