



## ДОГОВОР КАК ИНСТРУМЕНТ РЕГУЛИРОВАНИЯ И ОХРАНЫ В ПРАВООТНОШЕНИЯХ ПО ДОБРОВОЛЬНОМУ И ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ АВТОСТРАХОВАНИЮ: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ

К. СИЧИНСКИЙ,  
докторант Института юридических и политических  
исследований Академии наук Молдовы

### SUMMARY

In this research the author makes comparative analysis of the specifics of the fully comprehensive motor insurance contracts and compulsory civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle in regard of the their function as regulatory-protective instruments in legal relations in motor insurance sphere. The author reveals correlations between said contracts, determines their legal purpose and points out the functions said contracts perform.

**Keywords:** motor insurance, fully comprehensive insurance, compulsory civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle, purpose of the contract, functions of the contract.

\*\*\*

В настоящей статье автор проводит сравнительно-правовое исследование особенностей договора добровольного имущественного автострахования КАСКО и договора обязательного страхования автогражданской ответственности как регулятивно-охранительных инструментов в правоотношениях по автострахованию. Автор выявляет соответствие указанных договоров, устанавливает их правовую цель и определяет выполняемые договором функции.

**Ключевые слова:** автострахование, КАСКО, обязательное страхование автогражданской ответственности, цель договора, функции договора.

**Введение.** XX век часто называют «веком автомобилей». Именно в XX веке автомобиль стал из «дорогой игрушки» непереносимым и неотъемлемым элементом жизни любого общества. И сегодня, в начале второго десятилетия XXI века, наша жизнь без автомобиля уже настолько же немислива, как немислива была жизнь наших предков без лошади.

Согласно, статистическим данным, предоставленным журналом «MOTOR», на 01 января 1914 года в мире всего находилось в пользовании около 1 млн. 836 тыс. автомобилей [20]. Тогда как в 2000 году было **только произведено** более 58 млн. автомобилей [22].

**Актуальность исследуемой темы:** Век XXI ознаменовался еще более интенсивным ростом использования автомобилей.

Так лишь за первые 12 лет XXI века количество производимых автомобилей увеличилось почти в полтора раза, составляя более 84 млн. за 2012 г [22].

В полной мере следует миро-

вым тенденциям и Республика Молдова.

Так, согласно данным Государственного регистра транспорта [21], количество автомобилей, зарегистрированных в нашей стране на 01 июня, составило:

в 2011 г. – 688 642;

в 2012 г. – 736 534;

в 2013 г. – 780 340;

в 2014 г. – 809 422.

Естественно, что страховая наука и страховая действительность не могли оставить без внимания столь важную часть жизни человека.

Впервые в истории застраховал свой транспорт американец Трумэн Мартин. Именно он первым пришел в страховую компанию «Travelers Insurance Company» 01 февраля 1898г., чтобы застраховать свой автомобиль. Его страховой взнос составил 12,25 долларов, а сумма покрытия составила 500 долларов. Начиная с 20-х годов XX века, страхование автотранспорта начало свое восхождение в сфере страхования в США, в связи с конвейерным выпуском автомобилей Генри Фор-

дом. Ближе к 50-м годам XX века автострахование пришло в Европу, где также отмечалось значительное увеличение автопарка. В это же время появился международный договор о взаимном признании страховых полисов или, так называемая, международная система «Зеленой карты» (полисы тогда были зеленого цвета).

**Изложение основного материала.** Вместе с тем, с развитием системы автострахования стала очевидной необходимость ее последующей классификации.

В ходе практической деятельности страховых компаний и научных изысканий ученых **автострахование** было, в свою очередь, подразделено на:

1) страхование (гражданской) ответственности собственников автотранспортных средств (как правило, является обязательным), также известное, как ОСАГО;

2) страхование (гражданской) ответственности перевозчика перед пассажирами за ущерб, причиненный жизни и здоровью (как правило, является обязательным);



3) добровольное страхование имущественных интересов, связанных с авто-транспортными средствами, как объектами имущества, также известное как авто-КАСКО (авто-CASCO).

Данное разделение автострахования в полной мере отвечает сформировавшейся в страховой действительности тенденции, согласно которой по своей юридической природе страхование распадается на 2 вида: страхование *добровольное (факультативное, договорное)* и страхование *обязательное*.

**I. Страхование добровольное** возникает из свободного соглашения сторон – страхового договора.

**II. Страхование обязательное** возникает непосредственно в силу закона или по принуждению со стороны закона. [14, с. 469, 469]

Приведенная классификация полностью подтверждается и национальными правовыми источниками.

Так, статья 5 Закона о страховании [2] предусматривает, что по способу осуществления различаются две формы страхования: *обязательное* и *добровольное (факультативное)*.

В *обязательном* страховании отношения между страхователем и страховщиком, права и обязанности каждой из сторон, условия страхования и порядок их применения устанавливаются законом. В добровольном страховании отношения между страхователем и страховщиком, права и обязанности каждой из сторон устанавливаются договором страхования.

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 обязательном стра-

ховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 414-XVI от 22.12.2006 [3], в то время как **добровольное договорное страхование** регулируется на законодательном уровне только **общими положениями о страховании Гражданского кодекса и Закона о страховании**.

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)» [14, с. 467].

Вместе с тем, нельзя не признать правоту профессора М.И. Брагинского, утверждающего, что 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 [13, с. 543].**

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 обязательном страховании гражданской ответствен-

ности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, посвящена договору обязательного страхования автогражданской ответственности (глава II, ст. 8-10 [3]).

И сложившаяся ситуация – не случайна.

Договор – одна из наиболее древних правовых конструкций [12, с. 5].

Развитие различных форм общения между людьми выдвинуло потребность в предоставлении им возможности по согласованной сторонами воле использовать предложенные законодателем или самим создать правовые модели [12, с. 5].

С течением временем 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 [11, с. 95].

Данное свойство договора,



обычно упоминаемое в юридической литературе как «*practa sunt servanda*», нашло свое отражение, например, в ч. 1 ст. 1134 Гражданского кодекса Франции [7] и ст. 1372 Гражданского кодекса Италии [5], которые гласят что «законно заключенные соглашения занимают место закона для тех, кто их заключил».

Таким образом, 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. Фулье 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» [16, 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 [11, с. 96]. Именно подобное понимание договора отражено в ч. (1) ст. 666 Гражданского кодекса [1] 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. 666 Гражданского кодекса [1], прямо закрепляет данный вывод, указывая, что к договорам применяются нормы о сделках.

Подобной позиции придерживается не только отечественный законодатель.

Так, в ст. 1101 Гражданского кодекса Франции [7] 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 [8] 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 совершенную сделку сторон, наличие которой вытекает из их заявлений или иных обстоятельств...».

Наконец, Гражданский кодекс Нидерландов [6] признает, что договором является «многосторонняя сделка, в которой одна или несколько сторон принимают на себя обязательства по отношению к одной или нескольким другим сторонам».

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 в виду, что как в научных источниках, так и нормативных актах, можно встретить и другое (производное) понимание договора:

- как правоотношения, возник-

шего в результате заключения договора (сделки);

- как формы выражения соглашения (сделки) – документа, фиксирующего права и обязанности сторон.

**Таким образом, 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 справедливым согласиться с точкой зрения кандидата юридических наук (доктора права) Гущина П.Н., который в своем диссертационном исследовании «Гражданско-правовая защита страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств», исследуя проблему соотношения страховой защиты и



страховой охраны права, 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 [19, с. 42].

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 или выгодоприобретателю страхования (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.

Вместе с тем, несмотря на сходство, на близкий, «родственный» характер правовых институтов добровольного имущественного автострахования КАСКО и обязательного страхования автогражданской ответственности, роль договора в соответствующих правоотношениях все-таки является несколько различной.

Это объясняется тем фактом, что несмотря на правовую близость между указанными институтами существует и принципиальное различие.

Как следствие, возникает необходимость 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 страховые риски связаны с автотранспортным средством.

Поскольку выше были достаточно подробно раскрыты как понятие страхования, так и понятие договора, остается лишь исследовать понятие и правовое регулирование «автотранспортного средства».

В соответствии со ст. 5 Кодекса автомобильного транспорта Республики Молдова, утвержденного Законом № 150 от 17.07.2014 [4], 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*.

Почти аналогичное понятие дано и в ст. 2 Закона об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами [3], 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, по-*

*дурицепы и другие их виды, иные самоходные механизмы, допущенные к эксплуатации согласно действующему законодательству или зарегистрированные за рубежом компетентными органами, включаются в категорию автотранспортных средств.*

Как можно заметить, законодательство предъявляет следующие критерии определения автотранспортного средства:

- механическая система;
- служащая для перевозки пассажиров, багажа и грузов;
- самодвижущаяся;
- наземная;
- 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 данным объектом 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.

Страхование (как отмечал еще профессор В.И. Серебровский) подразделяется на виды **в зависимости от интереса, который страхуется**. Прежде всего, выделяются два крупных вида страхования *имущественное и личное* [14, с. 478-479].

Они принципиально различаются по двум признакам:

- **во-первых**, как следует из названия, при имущественном страховании *страхуемый инте-*



рес 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* [15, с. 31].

Однако Гражданский кодекс Республики Молдова, осуществляя, по сути, классификацию договоров страхования по тому же признаку, использует несколько отличные термины.

Так, в соответствии со ст. 1302 Гражданского кодекса [1], страхование подразделяется на *личное* страхование и страхование *от вреда*.

Согласно ст.ст. 1303-1304 Гражданского кодекса [1], по договору **личного страхования** страхуются жизнь и здоровье (в том числе 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 Гражданского кодекса, включает **имущественное страхование** и **страхование гражданской ответственности** [1].

Данная классификация нашла свое развитие в Законе о страховании [2], статьи 14-16 которого закрепляют специальные условия договоров страхования *жизни, имущества* и *гражданской ответственности* соответственно.

Таким образом, различие

между исследуемыми договором добровольного имущественного автострахования КАСКО и договором обязательного страхования автогражданской ответственности состоит в том, что, в первом случае, страхуются имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя страхования) в отношении собственного автотранспортного средства, тогда как во втором случае, гражданская ответственность собственника, связанная с использованием автомобиля.

Как следствие, возникает необходимость более подробно рассмотреть понятия «страхования имущества» и «страхования гражданской ответственности».

Раскрывая в свое работе «Введение в страховое право. Просто о сложном.» понятие имущественного страхования, профессор 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 [9, с. 34].

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 [17, 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 [18, с. 174].

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

Гражданский кодекс [1] в ст. 27 устанавливает, что физическое лицо отвечает по своим обязательствам всем своим имуществом. Аналогичны и положения ст. 68 Гражданского кодекса, согласно которым юридическое лицо отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом.

Одновременно, ч. (1) ст. 1398 Гражданского кодекса [1] 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. 14 Гражданского кодекса [1], лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему в связи с этим убытков. Под убытками понимаются *расходы*, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или



повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученная *прибыль*, которую это лицо получило бы, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Таким образом, можно сделать вывод, что Гражданский кодекс 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, 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 [10, 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 [2], прямо предусмотрены такие классы общего страхования как:

**Класс 3. Страхование средств наземного транспорта (иного, чем железнодорожный)**, которое покрывает:

а) ущерб, причиненный

средству наземного транспорта с мотором;

б) ущерб, причиненный средству наземного транспорта без мотора.

При этом, хотя Закон о страховании не предусматривает такого самостоятельного вида страхования, как имущественное страхование автотранспортных средств, проанализировав Класс 3. общего страхования можно заметить, что, во-первых, риск, от которого страхуется имущество, представляет собой возможное **причинение ущерба**, т.е. *страхуемый интерес непосредственно связан с тем имуществом, ущерб которому может быть причинен*, а, во-вторых, речь идет о страховании от вреда таких вещей, как *средства наземного транспорта (иного, чем железнодорожный) с мотором*, что и представляет собой определение **автотранспортного средства**.

**Класс 10. Страхование автотранспортной гражданской ответственности**, которое покрывает:

- ущерб, причиненный в результате использования автотранспортного средства (включая ответственность перевозчика) [2].

Таким образом, можно сделать вывод, что принципиальное различие между договорами добровольного имущественного автострахования КАСКО и договора обязательного страхования автотранспортной гражданской ответственности, 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 договорами добровольного имущественного

автострахования 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 обязательного страхования автотранспортной гражданской ответственности 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. 1410 Гражданского кодекса [1] 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*.

И именно **степень вмешательства государства в отношении по автострахованию** и является вторым критерием, по которому различаются исследуемые



правовые институты (страхование *добровольное* и страхование *обязательное*).

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать **вывод**, что соотношение исследуемых правовых институтов состоит в том, 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).

Данный вывод, в свою очередь, предопределяет и роль соответствующего страхового договора, ту правовую цель, достижению которой этот договор служит.

**Таким образом, являясь договорами, по которым страхуется интерес страхователя, связанный с принадлежащим ему автотранспортным средством, договор добровольного и договора обязательного автострахования тем не менее, служат разным правовым целям:**

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

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

**а) защиты интересов третьих лиц, которые могут быть**

**нарушены в результате использования страхователем (застрахованным лицом) принадлежащего ему автотранспортного средства;**

**б) защиты имущественных интересов собственника от негативных последствий, наступающих в результате несения им гражданской ответственности за вред, причинный в результате использования принадлежащего ему автотранспортного средства.**

### Библиография:

#### Законодательные акты:

1. Гражданский Кодекс Республики Молдова, утвержден Законом № 1107-XV от 06.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 82-86 от 22.06.2002 ст. 661, введен в действие Законом о введении в действие Гражданского Кодекса Республики Молдова № 1125-XV от 13.06.2002 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 111-115 от 12.06.2003: ст. 453

2. Закон о страховании № 407-XVI от 21.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 47-49 от 06.04.2007: ст. 213

3. Закон об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами № 414-XVI от 22.12.2006 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 32-35 от 09.03.2007: ст. 112

4. Кодекс автомобильного транспорта Республики Молдова, утвержден Законом № 150 от 17.07.2014 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova № 247-248 от 15.08.2014: ст. 568

#### Законодательные акты других государств:

5. Гражданский кодекс Италии. <http://www.altalex.eu/content/italian-civil-code-translated-english>

6. Гражданский кодекс Нидерландов. Книги 2, 3, 5, 6 и 7 – Лейденский университет, 2000. - 191 с.

7. Гражданский кодекс Франции. <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>

8. Единообразный Торговый кодекс США. <http://www.law.cornell.edu/ucc>

#### Специальная литература:

9. Введение в страховое право. Просто о сложном. Фогельсон Ю.Б. 2-е издание. Москва, БИК, 2001. - 237 с.

10. Гражданское право. В 4х томах. / под. ред. Суханова Е. А., изд. 3е, М. WotersKluwer, 2007. Том 1. - 720 с.

11. Гражданское право. В 4х томах. / под. ред. Суханова Е. А., изд. 3е, М. WotersKluwer, 2007. Том 3. - 800 с.

12. Договорное право. Книга первая: Общие положения. Брагинский М.И., Витрянский В.В.: Изд. 2-е, испр. М.: «Статут», 1999. - 848 с.

13. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. Брагинский М.И., Витрянский В.В. изд. 4-е, стереотипное. М., «Статут», 2004. - 1048 с.

14. Избранные труды по наследственному и страховому праву. Семеновский В. И. Изд. 2-е, испр. М.: «Статут», 2003. - 558 с.

15. Комментарий к страховому законодательству. Фогельсон Ю.Б. 2-е изд., перераб. и дополн. М.: Юристъ, 2001. - 288 с.

16. Обязательство по советскому гражданскому праву. М.М. Агарков. М.: Юриздат, 1940. - 192 с.

17. Страхование. Учебник. Ю.Т. Ахвледиани, А.П. Архипов, Н.Д. Амаглобели, Е.В. Сарафанова, Т.М. Рассолова, М.А. Ельчанинов. 3-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011 - 510 с.

18. Страхование: Учебник для вузов. Шахов В.В. - М.: ЮНИТИ, 2003. - 311 с.

#### Диссертационные исследования:

19. Гражданско-правовая защита страхователя по договору добровольного страхования автотранспортных средств: диссертация кандидата юридических наук: 12.00.03. Гушин П.Н. Москва, 2012. 168 с. Российская Государственная Библиотека: 005520724.

#### Другие источники (в том числе информационные):

20. <http://autodux.ru/history/index.html>

21. <http://date.gov.md/ckan/dataset/4688-date-statistice-referitor-la-componenta-registrului-de-stat-transporturilor-dupa-tipul-mijlo>

22. [http://oica.net/wp-content/uploads/worldprod\\_country.PDF](http://oica.net/wp-content/uploads/worldprod_country.PDF)