

Key words: innovation, phenomena, innovative activity, scientific-technical, economics of knowledge, intellectual resource.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. Каримов И.А. Мамлакатимизни модернизация қилиш йўлини изчил давом эттириш – тараққиётимизнинг муҳим омилidir // <http://press-service.uz/uz/news/archive/main>.
2. Безлудный Ф.Ф., Смирнова Г.А., Нечаева О.Д. Сущность понятия инновация и его классификация // Инновации. 1998. № 2-3.
3. Макаров В.Л. Внедрение технических нововведений // Экономика и организация промышленного производства. – М.: Наука, 1983.
4. Мединский В.Г. Инновационное предпринимательство. – М.: Экономика, 1997.
5. Мединский В.Г., Скамай Л.Г. Инновационное предпринимательство. Учебное пособие. – М.: Юнити, 2002. 41–48-б.
6. Молчанов И.И. Инновационный процесс. – СПб., 1995.
7. Лапин Н.И., Пригожин А.И., Сазонов Б.В., Толстой Я.С. Нововведения в организациях (Общая часть исследовательской программы) // Структура инновационного процесса. – М, 1981. – 5-б.
8. Шумпетер Й. Теория экономического развития. – М.: Прогресс, 1982.
9. Machlup F. An economic review of the patent system. Study № 15 of the Subcommittee on Patent, Trademarks and Copyrights of the committee on the Judiciary United States Senate 85 Congress. 2 Session. Wash.: GPO, 1958. 89 p.
10. Завлин П.Н. Инновации в рыночной экономике // Гуманитарные науки. 1997. № 3. – 3-б.
11. Татаркин А. К., Суховай А. Ф. Ключи к мировому рынку: инновационное предпринимательство и его возможности. М.: Экономика, 2002. С. 11.
12. Санто Б. Инновация как средство экономического развития / Пер. с венг. – М., 1990. 83-б.
13. Санто Б. Сила инновационного развития // Инновации. 2004. №2.
14. Санто Б. Инновация и глобальный интеллектуализм // Инновации. 2006. № 9. – 32-б.
15. Гохберг Л.М. Статистика науки и инноваций: краткий терминологический словарь. – М., 1996.
16. Высоцкий Д.Е. Экономико-правовые аспекты дефиниции понятий «инновации» и «инновационная деятельность» // Экономика и право. 2004. № 1.
17. Винокуров В. И. Основные термины и определения в сфере инноваций // Инновации. 2005. № 4. 6–21-б.
18. Stuart T. A. Intellectual Capital. The New Wealth of Organizations. New York: Currency Doubleday, 1997. P. 67.
19. Коновалов В.М. Инновационная сага. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 19-б.
20. Ривкин С., Сейтель Ф. Мудрая идея. Трансформация Ваших идей в успешные инновации (деловой бестселлер) / Под ред. Ю. И. Каптуревского. – СПб.: Изд. дом Питер, 2003.
21. Lewitt T (1969). Marketing for Business Growth. New York: McGraw-Hill.
22. Жоленц Л.А. Организация инновационного комплекса // Формирование инновационного комплекса в регионе / Под ред. В.В.Кулешова, А.Е.Евсеев. –Новосибирск, 1990. –80-б.
23. Зинов В.Г. Развитие системы профессиональной переподготовки для повышения эффективности инновационной деятельности: теория и практика: Автореф. дис. докт. экон. наук. – М., 2005. – 18-б.
24. Блинец И.А. Конституционно-правовая и международно-правовая защита интеллектуальной собственности: Автореф. ... дис. канд. юрид. наук. –М., 1997. –27-б.
25. Варфоломеева Ю.А. Интеллектуальная собственность в условиях инновационного развития. – М.: Ось-89, 2006.

Г.Р. Игбаева
Кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Гражданско-правовые дисциплины» ФГКОУ «Уфимский юридический институт МВД России»

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ И РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

Политические события, происходящие на востоке Европы, усиливают интеграционные процессы стран евразийского пространства. В данных условиях представляется важным уделить внимание вопросам интеграции и последующей гармонизации законодательства во многих сферах, особенно, затрагивающих права и свободы граждан в массовом порядке. Гармонизация внутринационального законодательства стран Евразии – процесс, который осуществляется в условиях признания общепризнанных принципов и норм международного права и, одновременно понимания, что «международное право и принципы не только являются итогом согласованных действий государств, но и, в то же время, направлены на обеспечение интересов каждого из участников»¹, поэтому, сегодня, стоит вопрос о сохранении суверенности государства в этом процессе. В связи с обозначенным, представляется целесообразным осуществить сравнительно-правовой анализ законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее по тексту – ОСАГО) в России и Республике Узбекистан.

В любой стране одним из самых массовых видов обязательного страхования, несомненно, является ОСАГО, не исключение Россия и Узбекистан. Основными источниками регулирования являются одноименные законы: Федеральный Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ² с (далее – Российский закон) в России и Закон Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»³ от 21 апреля 2008 г. (далее – Узбекский закон) в Узбекистане.

Российский закон принят в развитие норм Гражданского кодекса РФ, в частности, о страховании ответственности за причинение вреда (ст. 931 ГК РФ). Он устанавливает правовые, экономические и организационные основы, а также принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и имеют целью защиту прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их

¹ Эбзеев Б.С. Приветствия. / Государство в меняющемся мире: материалы VI Международной школы-практикума молодых ученых-юристов. –М., 26-28 мая 2011 г. / Отв. редактор В.И. Лафитский. – М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2012. – С.54. (1120 с.).

² Собрание законодательства РФ. 2002. №18. Ст. 2092.

³ Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2008. № 17. Ст. 128; 2010. № 37. Ст. 315; 2011. № 15. Ст. 149; 2013. № 18. Ст. 233.

жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами¹.

Цель Узбекского закона обозначена как регулирование отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Следует отметить, что подход российского законодателя в определении цели является более социально ориентированным и в этом плане более гуманистичным. Ведь из обозначенной цели Узбекского закона остается непонятным, какова цель регулирования отношений в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: то ли она связана с безопасностью дорожного движения, то ли с защитой интересов страхователей, то ли с защитой интересов потерпевших.

Оба закона охватывают различные по отраслевой природе отношения и касаются регулирования общих вопросов ОСАГО. Принципиальным отличием является то, что Узбекский закон претендует на непосредственное регулирование, в то время как Российский — устанавливает лишь основы.

Оба закона содержат определения основных понятий, которые идентичны друг другу. Особо следует остановиться на основных принципах, закрепленных в ст. 3 Российского закона и ст. 4 Узбекского закона.

Нормативное закрепление основных принципов ОСАГО — это не только декларация позиции законодателя, но и необходимый инструмент, позволяющий подчинить все нормы рассматриваемых законов об ОСАГО и иных актов в этой сфере общей концепции. В случае возникновения коллизий основные принципы служат ключом к решению возникающих проблем.

Российский закон предусматривает четыре принципа:

- гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных настоящим Федеральным законом;
- всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств;
- недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную настоящим Федеральным законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;
- экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения (ст. 3).

Статья 4 Узбекского закона выделяет три принципа регулирования ОСАГО: всеобщность, обязательность, гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевших.

Одним из центральных положений обоих законов является предоставление, потерпевшим гарантий возмещения вреда, причиненного их жизни или здоровью, а также обеспечение возмещения вреда имуществу. Указанные гарантии реализуются за счет совмещения двух механизмов — страховых выплат при наступлении страховых случаев и осуществления компенсационных выплат в счет возмещения вреда жизни и здоровью, проводимых из средств. Практика введения аналогичных законов в ряде стран показывает, что

несовершенные меры контроля разваливают всю систему гарантий потерпевшим.

Учитывая обязательность страхования и широкий круг обязанных лиц, в законах значительное внимание уделено мерам контроля за исполнением владельцами транспортных средств обязанности по страхованию, за обеспечением исполнения положений по ведению статистики и расчету страховых тарифов и иным вопросам².

Реализация принципа Российского закона о недопустимости использования на территории России транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную законом обязанность по страхованию своей гражданской ответственности, связана с установлением административной ответственности в Кодексе об административных правонарушениях.

Российский принцип экономической заинтересованности владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения связан с закреплением системы скидок на размер страховой премии за безаварийную езду, которая ежегодно увеличивается.

В ст. 2 Российского закона об ОСАГО содержится широкое определение законодательства об обязательном страховании, которое состоит из ГК РФ, Закона об ОСАГО, других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними нормативных правовых актов Российской Федерации. Данное определение корреспондирует с определением страхового законодательства, содержащегося в п. 3 ст. 1 Закона РФ от 27 ноября 1992 № 4015-1 (ред. от 04.06.2014) «Об организации страхового дела в Российской Федерации»³, согласно которому для целей Закона о страховании федеральные законы и иные нормативные правовые акты являются составной частью страхового законодательства.

Узбекский закон аналогичным образом подходит к вопросу регулирования ОСАГО, закрепляя в ст. 2, что законодательство об ОСАГО состоит из собственно из самого закона и иных актов законодательства, четко закрепив приоритет в регулировании отношений в сфере ОСАГО за законом ОСАГО, что не исключает наличие отсылочных норм в регулировании договора ОСАГО к Гражданскому кодексу Узбекистана, актам Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В России, как и в Узбекистане, объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства.

Обязательное страхование осуществляется путем заключения договора между страховщиком и страхователем и выдачей страхового полиса в подтверждение данного факта.

Конструкция договора ОСАГО создана таким образом, что рассматриваемый вид страхования должен обеспечивать, в первую очередь, защиту имущественных интересов не застрахованного лица, а потерпевшего. Договор ОСАГО является договором в пользу третьего лица. Его особенность заключается в том, что

¹ Игбаева Г.Р. Становление и развитие обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в России // История государства и права. 2007. — № 24. — С. 6-8.

² Игбаева Г. Р. Принципы гражданско-правового регулирования обязательного страхования // Закон и право. 2008. — № 12. — С. 9-10.

³ Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 2. Ст. 56.

он содержит помимо прав и обязанностей страхователя и страховщика права и обязанности выгодоприобретателей, одновременно обеспечивая при этом интересы как сторон соответствующего соглашения, так и третьих лиц, а потому представляет собой эффективный способ минимизации и возмещения неизбежных расходов, возникающих вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу в результате дорожно-транспортного происшествия¹.

В обеих странах договор ОСАГО может заключаться на условиях ограниченного пользования транспортным средством. При этом в России ограниченным использованием транспортных средств, находящихся в собственности или во владении граждан, признаются управление транспортными средствами только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование транспортных средств в течение трех и более месяцев в календарном году. В Узбекистане установлен более продолжительный период – шесть и более месяцев. Соответственно, максимальный срок действия договора один год, а минимальный в России – 3 месяца, в Узбекистане – 6 месяцев.

Договор вступает в силу с момента уплаты страховой премии, что порождает определенную научную дискуссию² относительно его реальности. Законодатели обеих стран разграничивают момент заключения договора и момент вступления его в силу. Данное обстоятельство не позволяет считать договор страхования реальным договором. Согласно ст. 433 ГК РФ реальным считается договор, заключенный с момента передачи соответствующего имущества. Согласно ст. 942 ГК РФ для заключения договора страхования необходимо достижение согласия только по существенным условиям договора. Факт неуплаты страхового взноса не влечет признания договора страхования незаключенным и связан только с отсрочкой вступления договора страхования в силу³.

Страховая премия по договору ОСАГО определяется в соответствии со страховыми тарифами. Страховые тарифы по обязательному страхованию (их минимальные и максимальные значения), структура страховых тарифов и порядок их применения страховщиками при определении страховой премии по договору обязательного страхования, за исключением страховых тарифов (их предельных уровней), структуры страховых тарифов и порядка их применения страховщиками при определении страховой премии в рамках международных систем страхования, устанавливаются Банком России (ст. 8 Российского закона), а в Узбекистане – Кабинетом Министров (ст. 10 Узбекского закона).

Уникальной представляется ст. 13 Узбекского закона, которая предусматривает льготы по страховым премиям отдельным социально слабо защищенным категориям населения:

- участникам и партизанам войны 1941 – 1945 гг. либо приравненных к ним лиц;
- ветеранам трудового фронта войны 1941-1945 гг.;

– бывшим малолетним узникам концентрационных лагерей;

– одному из родителей или вдовам, не вступившим в новый брак, военнослужащего, погибшего вследствие ранения, контузии или увечья, полученного при исполнении обязанностей военной службы либо вследствие заболевания, связанного с пребыванием на фронте;

– пострадавшие вследствие аварии на Чернобыльской АЭС;

– пенсионеры;

– инвалиды.

В России предоставляется компенсация инвалидам (в том числе детям-инвалидам), имеющим транспортные средства в соответствии с медицинскими показаниями, или их законным представителям в размере 50 процентов от уплаченной ими страховой премии по договору обязательного страхования (ст. 17 Российского закона).

Посредством понятия «страховая сумма» законодатель определяет размер обязательства страховщика.

Страховая сумма, в пределах которой возмещается вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего, определяется Кабинетом Министров Республики Узбекистан. В настоящее время согласно Постановлению «О мерах по реализации Закона Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»» от 24 июня 2008 года № 141⁴ размер страховой суммы составляет всего 3000 долларов США, что намного ниже, чем в России и других странах.

Согласно поправкам в Российский закон ОСАГО, которые уже прошли третье чтение в Государственной Думе РФ, «с 1 октября 2014 г. лимиты выплат по «железу» будут увеличены с нынешних 120 тыс. до 400 тыс. р. Предполагается, что одновременно Банк России повысит тарифы на обязательную «автогражданку» на 18–24%. С 1 апреля 2015 г. со 160 тыс. до 500 тыс. р. вырастут лимиты выплат за вред жизни и здоровью. Одновременно изменится и порядок определения выплат: они будут рассчитываться по специальным таблицам. Законопроект дает потерпевшему право выбора способа возмещения вреда: в натуральной форме путем направления автомобиля на ремонт либо в денежной форме. При этом ответственность за сроки ремонта возлагается на страховщика.

Проект поправок увеличивает лимит выплат по Европротоколу. В Москве, Московской области, Санкт-Петербурге и Ленинградской области предельный размер выплаты по Европротоколу приравняют к страховой сумме в 400 тыс. р. (при предъявлении материалов видеорефиксаторов), в остальных регионах лимит выплат будет увеличен с нынешних 25 тыс. до 50 тыс. р»⁵.

Порядок осуществления выплат в Республике Узбекистан существенно не отличается от российского. Заслуживает внимания норма, закрепленная в ст. 23 Узбекского закона о возможности по заявлению потерпевшего произвести выплату части страховой выплаты, соответствующей фактически определенной части

¹ Игбаева Г.Р. Гражданско-правовая характеристика договора страхования // Арбитражный и гражданский процесс. 2007. – № 9. – С. 21.

² Там же.

³ Кочев В.А. Сравнительно-правовой анализ законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах СНГ // Вестник Пермского университета. 2010.

⁴ http://www.lex.uz/pages/getpage.aspx?lact_id=1366341

⁵ http://www.asn-news.ru/news/47486?get_cached#ixzz3746EmLga (дата обращения 09 июля 2014 г.).

вреда, до полного определения размера подлежащего возмещению вреда.

Узбекское законодательство предусматривает более короткие сроки осуществления выплат – не позднее пяти рабочих дней со дня принятия страховщиком решения о выплате страхового возмещения, которое принимается не позднее пятнадцати дней после соответствующего письменного обращения. В случае невыплаты установлен штраф в виде пени, исходя из учетной ставки банковского процента на день.

Законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России и в Республике Узбекистан содержит много общих положений, соответствующих общепризнанным нормам и принципам международного права. Общее историческое прошлое не могло не сказаться на схожести правовых систем и норм законов. Вместе с тем, детальный анализ показывает определенные особенности в регулировании вопросов, касающихся размера страховых премий, размеров страховых сумм, сроков выплат.

Представляется, что выявленные особенности в законодательном регулировании ОСАГО обусловлены национальными традициями и внутренним вектором политического, экономического и социального развития каждой страны. В этом аспекте законодательство Республики Узбекистан в рассматриваемой сфере содержит больше императивных норм и норм, направленных на предоставление дополнительных гарантий защиты отдельных социальных категорий страхователей. Вместе с тем Российский закон в большей степени отражает накопленный правоприменительный опыт страны и содержит больше норм, содержащих исключения и уточнения порядка их применения.

Аннотация: в статье осуществлен сравнительно-правовой анализ законов об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств России и Республики Узбекистан. Проанализированы ключевые нормы, касающиеся принципов договора обязательного страхования, страховой премии, страховой суммы, порядка осуществления страховых выплат. Выявлены особенности, учитывающие национальные традиции внутреннего законодательства каждой страны.

Ключевые слова: страхование, обязательное страхование, гражданская ответственность, транспортные средства, договор обязательного страхования, страхователь, страховщик, закон.

Аннотация: мақолада Россия ва Ўзбекистон Республикасининг транспорт воситалари эгаларини фуқаролик жавобгарлигини мажбурий суғурталаш тўғрисидаги қонунлари қиёсий-ҳуқуқий жиҳатдан таҳлил қилинган. Мақолада мажбурий суғурта шартномаси, суғурта мукофоти, суғута суммаси, суғуртани тўлаш тартибига оид асосий нормалар ва тамойиллар таҳлил қилинган. Ҳар бир мамлакат қонунларининг миллий аъъаналарини намоён қилувчи ўзига хос хусусиятлари кўрсатиб берилган.

Калит сўзлар: суғурта, мажбурий суғурта, фуқаровий жавобгарлик, транспорт воситалар, мажбурий суғурта шартномаси, суғурталовчи, қонун.

Annotation: In the article it is carried out comparative and legal analysis of laws on obligatory insurance of a civil liability of vehicles owners of Russia and Uzbekistan. It is analysed key norms concerning the principles of obligatory insurance contract, an insurance premium, the insured sum, a procedure of insurance payments. Also it is revealed the features considering national traditions of the domestic legislation of each country.

Key words: insurance, obligatory insurance, civil liability, vehicles, contract of obligatory insurance, insurer, insurer, law.

Список использованной литературы:

1. Эбзеев Б.С. Приветствия. / Государство в меняющемся мире: материалы VI Международной школы-практикума молодых ученых-юристов. – М., 26-28 мая 2011 г. / Отв. редактор В.И. Лафитский. – М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, 2012. – С.54. (1120 с.).
2. Игбаева Г.Р. Становление и развитие обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств в России // История государства и права. 2007. – № 24. – С. 6-8.
3. Игбаева Г. Р. Принципы гражданско-правового регулирования обязательного страхования // Закон и право. 2008. – № 12. – С. 9-10.
4. Игбаева Г.Р. Гражданско-правовая характеристика договора страхования // Арбитражный и гражданский процесс. 2007. – № 9. – С. 21.
5. Кочев В.А. Сравнительно-правовой анализ законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в странах СНГ // Вестник Пермского университета. 2010.
6. Собрание законодательства РФ. 2002. №18. Ст. 2092.
7. Собрание законодательства Республики Узбекистан. 2008. № 17. Ст. 128; 2010. № 37. Ст. 315; 2011. № 15. Ст. 149; 2013. № 18. Ст. 233.
8. Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 2. Ст. 56.