**ОГЛАВЛЕНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. Законодательство РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств

1.1 История развития обязательного страхования автогражданской ответственности

1.2 Виды и условия гражданско-правовой ответственности

1.3 Основные понятия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ГЛАВА 2. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

2.1 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как основание возникновения страховых обязательств

2.2 Стороны договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ГЛАВА 3. Особенности правового регулирования реализации правоотношений по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

3.1 Заключение и исполнение договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

3.2 Расторжение договора, обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

**ВВЕДЕНИЕ**

Актуальность. В условиях перехода Российской Федерации к эффективной рыночной экономике наряду с решением социально-экономических, организационных и иных проблем большое значение приобретают проблемы правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, ибо они имеют не только внутригосударственное, но и международное значение. И это понятно, поскольку обязательное страхование транспорта сегодня является самым крупным и динамично развивающимся сектором рынка страхования физических лиц, в рамках которого граждане внутри страны и при выезде за рубеж заранее страхуют себя от неблагоприятных последствий на дорогах путем внесения денежных взносов в фонд специализированной организации (страховщика), оказывающей страховые услуги, а организация при наступлении указанных последствий выплачивает страхователю или иному лицу обусловленную сумму.

Цель создания системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств - защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании другими лицами транспортных средств.

Существовавшая до вступления в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее - Закона об ОСАГО) система возмещения вреда была не способна решить эту задачу эффективно. По мнению специалистов, до 1 июля 2003 г. реально возмещалось менее половины вреда, причиненного гражданам и организациям в результате ДТП. Между тем, в нашей стране ежегодно официально регистрируется почти 200 тыс. происшествий на дорогах, а сколько их происходит на самом деле, сегодня сказать невозможно. От транспорта страдают сотни тысячи человек, из них десятки тысяч гибнут, материальный ущерб от ДТП в годовом исчислении по стране превышает 200 млрд. руб.

Становится очевидным, какой огромный рынок услуг будут обслуживать страховые организации, получившие разрешение и соответствующую лицензию от государства на предоставление платных услуг в связи с увеличением количества транспорта и роста заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и какие большие усилия предстоит принять Российскому государству для сокращения дорожно-транспортных происшествий, количества погибших, раненых и материального ущерба. В связи с этим перед юридической наукой вообще и наукой гражданского права в частности встает задача разработки действенных правовых средств и системы нормативно-правовых актов, регулирующих все указанные выше отношения в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта. Все это, естественно, делает актуальной проблему становления и действия механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в целом.

Необходимо отметить, что в последние годы учеными-цивилистами и практиками изданы отдельные работы, касающиеся различных аспектов страхования, а также правового регулирования страховой деятельности и страхового права в Российской Федерации. Среди них труды В.Д. Архангельского, В.С. Белых, М.И. Брагинского, К.Л. Граве, В.Н. Григорьева, С.П. Гришаева, С.В. Дедикова, И.В. Кривошеева, Н.П. Кузнецовой, Л.А. Лунца, Ю.В. Маркушина, К.И. Пылова, Т.Р. Сивак, Ю.Б. Фогельсона, В.В. Шахова, Н.Д. Эриашвили и др. При этом в последнее время остро обсуждается ряд публикаций, прежде всего комментариев к законодательству и статей, касающихся различных аспектов правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В то же время фундаментальных монографий, диссертаций и других научных разработок пока в гражданском праве мало. При этом в ходе научных исследований часто рассматриваются конкретно-правовые или прикладные аспекты обязательного страхования гражданской ответственности. Проблемы же становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств либо вообще не исследуются, либо исследуются вскользь.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в сфере правового регулирования различных аспектов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Предмет исследования составляют действующие нормативно закрепленные особенности правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; соответствующие правоотношения, складывающиеся между субъектами гражданско-правовых отношений при заключении, исполнении и прекращении ими договоров страхования рассматриваемого вида гражданской ответственности.

Целью работы является комплексное исследование проблем становления действенного механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Для достижения указанной цели в исследовании были поставлены следующие задачи:

* исследовать историю развития обязательного страхования автогражданской ответственности;
* рассмотреть виды и условия гражданско-правовой ответственности;
* раскрыть основные понятия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* проанализировать договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как основание возникновения страховых обязательств;
* провести анализ правового статуса сторон договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* выявить особенности заключения и исполнения договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
* исследовать особенности правового регулирования порядка расторжения договора, обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Методологическую основу исследования составили комплексный, системный анализ норм страхового законодательства России; изучение федерального гражданского законодательства, подзаконных актов, нормативных актов субъектов Российской Федерации и ведомственных актов в исследуемой области; сравнительный анализ теоретических работ и практики, включая исторический аспект проблемы; приемы диалектической и формальной логики при формулировании основных положений концепции становления и развития механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**ГЛАВА 1. Законодательство РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

## 1.1 История развития обязательного страхования автогражданской ответственности

Многие институты и категории страхового права мы нередко воспринимаем как данные раз и навсегда. Между тем все они прошли определенный путь развития, и жизнь показывает, что для того, чтобы понимать сущность некоторых из них, очень важно знать, как это развитие происходило, то есть на каком этапе этой эволюции данный институт или категория права находятся сейчас, в каком направлении они могут эволюционировать в дальнейшем.

Страхование ответственности - молодая отрасль страхования, которой чуть более 100 лет. Развитие страхования ответственности идет вместе с техническим прогрессом и подкрепляется различными законами и нормативными актами, так как затрагивает практически все сферы жизни. По утверждению А.А. Александрова [22, с. 23], суть страхования ответственности состоит в том, что страховщик принимает на себя обязательство возместить ущерб, причиненный страхователем третьему лицу или группе лиц. Эта отрасль имеет большое значение, как для страхователя, так и для пострадавшего. Если страхователь причинил кому-либо ущерб, то его оплачивает страховая компания, а не сам страхователь. Иногда нанесенный ущерб может составлять значительную сумму и в случае отсутствия надлежащего страхования привести к ухудшению материального положения человека. Страхование гражданской ответственности улучшает шансы потерпевшего, так как при наличии страхования у лица, нанесшего ущерб, потерпевший получит достаточно быстро возмещение со стороны страховой компании.

Импульсом для развития страхования ответственности в качестве самостоятельной отрасли послужило быстрое промышленное развитие. Фабричный способ производства неминуемо влек за собой увеличение рисков при использовании средств производства, а развитие средств транспорта увеличивало не только их скорость, но и риски, связанные с ними (первый несчастный случай с человеческими жертвами произошел в 1897 г. в Лондоне, когда автомобиль, двигавшийся со скоростью 7 км/час, сбил пешехода). В 1871 г. в Германии был принят закон рейха об ответственности, где была частично введена ответственность за причинение вреда на предприятиях железной дороги.

Как утверждает Ю.А. Слептухов, серьезно о страховании автомобилей или, как их тогда было принято именовать, моторных экипажей в Российской империи заговорили в 1910 году, когда в стране и за границей начало активно разрастаться автомобильное движение [74, с. 28]. В это время автомобили стали рассматриваться в качестве не только эффективных средств передвижения, но и причин частых пожаров, повреждений и увечий, хотя тогда институт источников повышенной опасности в гражданском праве еще не сформировался. Поэтому и в Европе, и в России был остро поставлен вопрос о страховании имущественной ответственности владельцев транспортных средств.

Начиная с 1913 г. в России стало формироваться гражданское законодательство о страховании автогражданской ответственности и, соответственно, начала создаваться своя, применительно к российским условиям, система такого страхования. Так, 11 мая 1913 года Министерством внутренних дел Российской империи для страхового общества «Россия» были утверждены «Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей)», которые определенное время играли роль базового нормативного документа в этой сфере деятельности. В частности, 30 ноября того же года страховому обществу «Саламандра» было разрешено производить операции по страхованию убытков владельцев моторных экипажей на основании общих условий, утвержденных для страхового общества «Россия» [60, с. 33].

Указанные правила устанавливали, что по договору страхования убытков владельцев моторных экипажей страховое общество обязывалось возместить страхователю убытки, которые возникли для него вследствие несчастных случаев, происшедших при движении или на стоянках включенных в страхование моторных экипажей:

1) убытки, вытекающие из возникшей у страхователя по закону имущественной ответственности:

а) за смерть и телесные повреждения, причиненные третьим лицам;

б) за порчу и уничтожение имущества (включая животных), принадлежащего третьим лицам;

2) убытки от повреждений и поломки самих моторных экипажей вследствие несчастного случая;

3) убытки от пожара, взрыва или короткого замыкания электрического тока на моторном экипаже.

Страхование по пунктам 2 и 3 «Общих условий» распространялось также на несчастные случаи, происшедшие с моторным экипажем во время перевозки его в пределах Европейского материка и Азиатской России, если только предусмотренный в пункте 2 убыток был причинен несчастным случаем, происшедшим с перевозочным средством. Из этого следует важный вывод - первоначально страхование гражданской ответственности рассматривалось как часть страхования общих автотранспортных рисков.

Договор носил возмездный характер, так как лицо или учреждение, заключившее со страховым обществом договор страхования (страхователь), обязано было уплатить страховщику страховую премию единовременно за все время страхования или уплачивать страховые взносы в установленные соглашением сторон сделки сроки.

Страховой договор заключался на основании письменного объявления, подаваемого страхователем на бланке установленной страховым обществом формы.

Страховщик имел право потребовать от страхователя при подаче объявления уплаты задатка в размере не свыше причитающейся по страхованию первого взноса страховой премии. В случае заключения договора страхования внесенный задаток засчитывался в счет уплачиваемой страхователем премии. Страховая компания выдавала страхователю специальную квитанцию о получении от него задатка. При этом уплата задатка не давала страхователю права на возмещение убытков по несчастным случаям, которые произошли до начала ответственности страхового общества.

В параграфе 8 «Общих условий страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей)» отмечалось, что правление страхового общества вправе отклонить просьбу о страховании без объяснения причин. В тех случаях, когда страховая компания отказывалась от заключения страхового договора или когда желала предложить заключить договор страхования на иных, чем указано в объявлении страхователя, условиях, а тот на это не соглашался, задаток, если он был внесен страхователем, возвращался ему при представлении выданной страховым обществом квитанции.

В каждом полисе должны были быть обозначены: наименование страховщика; наименование или имя, отчество и фамилия лица, заключившего договор страхования; подробный перечень защищенных договором страхования моторных экипажей; род страхуемых убытков и др. Страховой договор считался заключенным с момента принятия страхователем полиса [22, с. 21].

Если после выдачи страхователю полиса вносились изменения или дополнения в условия договора, то они осуществлялись либо посредством надписи на самом полисе, которую делает правление, либо в особом к нему дополнении, выдаваемом страхователю. Надписи на полисах и дополнения к договорам страхования, сделанные не правлением страхового общества, а иными сотрудниками, страховщика не обязывали.

Из условий страхования автогражданской ответственности, разработанных страховым обществом «Саламандра», видно, что гражданско-правовая ответственность страховщика начиналась, если иное не было специально оговорено участниками сделки, с полудня того числа, которое в полисе указано правлением как начало страхования, но при условии, что при подаче объявления страхователем был внесен задаток в размере причитающегося по полису первого взноса премии; в противном же случае - с полудня того числа, которое следовало за днем, когда был произведен первый платеж премии в кассу общества или агенту. При пересылке премии по почте ответственность страховщика начиналась с 12.00 того числа, которое следовало за днем, когда премия была выслана по почте.

Если в течение 30 дней со дня, который был указан в полисе как начало страхования, страхователь не уплачивал первый страховой взнос, то признавалось, что страхователь таким образом отказался от заключения договора страхования, и задаток, если он был уплачен, оставался у страховщика [60, с. 34].

В параграфе 12 этих условий фиксировалось также положение о том, что об утрате полиса страхователь обязан письменно заявить правлению страхового общества, которое, в свою очередь, должно было трижды опубликовать информацию об этом за счет заявившего в ведомостях обеих столиц. Если по истечении трех месяцев со дня последней публикации полис не был представлен, то он признавался уничтоженным, и правление страховой компании выдавало страхователю дубликат за прежним номером. Если утерянный полис после выдачи взамен его дубликата находился, то страховщик не нес по нему ответственности. Страховщик также принимал на себя и судебную защиту по предъявленным к страхователю требованиям об уплате убытков, предусмотренных страховым договором [60, с. 34].

Важное значение для формирования системы гражданско-правового регулирования в исследуемой сфере имели также «Общие условия страхования убытков от гражданской ответственности перед третьими лицами», которые были утверждены Министерством внутренних дел 11 октября 1913 года.

Этот нормативный акт во многом воспринял положения условий страхования отдельных страховых обществ, но содержал в себе и определенные новеллы. Согласно положениям этого акта, по договору страхования убытков от гражданской ответственности перед третьими лицами страховое общество всегда обязывалось возместить страхователю убытки, какие возникали для него из его гражданской ответственности вследствие происшедших во время нахождения в силе страхования случаев причинения третьим лицам смерти или телесных повреждений, или повреждения здоровья, или порчи либо уничтожения принадлежащего им имущества (включая животных). Страховщик также принимал на себя и судебную защиту по предъявленным к страхователю требованиям об уплате убытков, предусмотренных страховым договором.

Стороны договора страхования имели право предусмотреть в нем страхование убытков от гражданской ответственности страхователя перед третьими лицами, возникшей по любым причинам, или же ограничиться страхованием только определенных и точно перечисленных в договоре видов убытка.

Страховым договором могло быть обусловлено как полное возмещение страховщиком страхователю возникшего у того убытка, так и частичное (неполное), ограничиваемое либо известной долей такого убытка, либо предельной суммой ответственности страхового общества. При таком ограничении доля убытка, не принятая страховым обществом к возмещению, должна была оставаться на риске страхователя и не могла быть застрахована им в другом страховом учреждении.

Размер убытков страхователя определялся суммой уплаченного страхователем потерпевшему возмещения с добавлением к ней, если размер возмещения был установлен решением суда, судебных издержек, присужденных со страхователя в пользу истца, а также процентов на сумму возмещения.

Страховщик не нес никакой ответственности по убыткам, происшедшим вследствие злого умысла и преступных действий как страхователя, так и его служащих. Не подлежали возмещению, если иное не было предусмотрено страховым договором, также убытки, возникающие для страхователя: из его имущественной ответственности перед третьими лицами, основывающейся не на законе, а на каком-либо договоре или соглашении; из его имущественной ответственности за порчу или уничтожение имущества третьих лиц, принятого страхователем на хранение, для доставления по назначению, для производства над ними каких-либо работ или находящегося в пользовании страхователя [60, с. 35]. Если оказывалось, что на момент наступления страхового случая страхователем был заключен договор страхования от тех же убытков в другом страховом обществе (двойное страхование) или же у другого страховщика была застрахована хотя бы доля убытка, которая по этому договору должна была оставаться на риске страхователя, то страховое общество вправе было отказать страхователю в возмещении убытка в полном объеме.

Договор страхования заключался исключительно в письменной форме на особом, выдаваемом правлением страхового общества документе, называемом полисом.

Страховая премия вносилась вперед по отношению к периодам страхования: или единовременно за все время страхования, или же в обозначенные в полисе сроки. Ни правление, ни агенты страхового общества не обязаны были напоминать страхователю о наступлении срока уплаты очередного страхового взноса. Взнос премии считается действительным только тогда, когда он удостоверен квитанцией, выданной правлением за подписью управляющего делами страхового общества или его товарища или помощника управляющего.

В случае пропуска срока, назначенного в полисе для взноса премии, сила страхования приостанавливалась и восстанавливалась лишь с полудня следующего за взносом премии числа. Если же премия не была внесена в течение 30 дней после истечения срока, то страховщику предоставлялось право прекратить страхование простым отказом от принятия премии.

Прекращение договора страхования выражалось в том, что после каждого сообщения страхователя о происшедшем несчастном случае или о предъявленном к нему требовании о возмещении причиненного им вреда страховое общество вправе было прекратить страхование, заявив о том страхователю за 14 дней. В случае такого прекращения страховщик обязан был возвратить страхователю излишне полученную премию за вычетом 25%, причем в надлежащих случаях он мог произвести расчет в установленном порядке.

Если страхователь в объявлении или в других каких-либо сообщениях, на основании которых был заключен или изменен договор страхования, хотя бы и неумышленно, давал неверные сведения либо умолчал об обстоятельствах, относительно которых ему страховщиком были предложены вопросы, то страховое общество освобождалось от ответственности по договору страхования. Те же последствия наступали, когда страхователь давал заведомо неверные сведения в заявлении о несчастном случае и в других сообщениях о причиненных ему убытках, предусмотренных страхованием.

Страхование ответственности владельцев автотранспортных средств является наиболее известным видом страхования гражданской ответственности, начавшим бурно развиваться в 20-е годы прошлого столетия, когда стала возрастать интенсивность автомобильного движения и увеличился риск дорожно-транспортных происшествий. В большинстве развитых стран оно проводится в настоящее время в обязательной форме, которая во многих европейских государствах (Финляндии, Норвегии, Дании, Великобритании, Германии и др.) была введена еще до Второй мировой войны. Это обусловлено стремлением органов власти предоставить потерпевшим в дорожных авариях гарантию возмещения причиненного им вреда. С другой стороны, обязательная форма проведения страховых операций, приводя практически к полному охвату страхованием имеющегося в той или иной стране парка автотранспортных средств (как правило, незастрахованными оказываются от 1 до 6% средств транспорта), обусловливает одно из ведущих мест данного вида страхования в объеме собираемых страховых премий.

После октябрьской революции 1917 г. началась национализация страхового дела.

23 марта 1918 г. был подписан Декрет Совета Народных Комиссаров «Об установлении государственного контроля над всеми видами страхования, кроме социального». На первом этапе социалистических преобразований страхового дела по-прежнему сохранялась коммерческая основа старых организационных форм страхования. Однако гражданская война и иностранная военная интервенция потребовали принятия чрезвычайных мер во всех областях хозяйственной деятельности. Они ускорили национализацию страхового дела [37, с. 58].

В ноябре 1918 г. Совнарком принял Декрет «Об организации страхового дела в Российской Республике», которым была закреплена государственная монополия на страхование во всех видах и формах. Во время Гражданской войны страхование практически не осуществлялось, помощь нуждающимся выдавалась натуральными продуктами. Монопольное право Госстраха на страховую деятельность было оговорено в Положении «О Народном Комиссариате финансов СССР» от 12 ноября 1923 г., а также в постановлении Совнаркома СССР от 11 ноября 1924 г. И завершилось утверждение монополии Госстраха Положением «О государственном страховании в СССР». При этом, однако, еще сохранялось взаимное кооперативное страхование.

Для укрепления доверия к советскому страхованию Госстрахом при участии внешнеторговых организаций в 1925 г. создается Черноморско-Балтийское страховое общество (Блекбалси), а в 1927 г. в Германии – Черноморско-Балтийское транспортное страховое общество (Софаг). Эти общества страховали импорт СССР из ведущих европейских стран и Америки. Госстрах страховал весь экспорт, а также часть импорта, преимущественно из приграничных стран.

В период Великой Отечественной войны средства государственного страхования активно использовались для военных нужд. После войны условия страхования несколько пересматриваются. В 1947 году из Госстраха выделяется «Ингосстрах» - как самостоятельная организация, обслуживающая внешнюю торговлю (ранее интересы внешнеторговой деятельности обслуживались двумя специально созданными компаниями - «Блекбалси» и «Софаг»). Кстати, практика разделения государственного страхования на внутреннее и внешнее, называемая «дуполия», была внедрена в большинстве советских республик, а позднее - в большей части стран Варшавского договора. И хотя страхование, как правило, было обязательным, роль добровольного страхования постепенно, очень медленно, возрастала в течение всего социалистического периода.

Два советских страховщика были "избавлены" от взаимной конкуренции разделением сфер деятельности. В этих условиях понятие "государственное страхование" стало отражать иное, чем прежде, содержание - сферу деятельности внутри страны. От него отпочковалось понятие "иностранное страхование", т. е. вне пределов страны. С точки зрения правовой, обе эти сферы оставались государственными. Лишь в 1973 г. Ингосстрах стал первым в СССР акционерным страховым обществом.

Двойное солирование Госстраха и Ингосстраха продолжалось более сорока лет. Их бесконкурентная деятельность была далеко не беспроблемной. Давление бюджета на Госстрах, валютного плана на Ингосстрах, инструкций Министерства финансов СССР и некоторых других ведомств на обоих страховщиков оставляло им слишком мало возможностей для проявления инициативы и поиска нестандартных решений. Это нисколько не отрицает успехов, достигнутых в развитии страхового дела, но они, несомненно, скромнее, чем могли бы быть. Поэтому с демонополизацией и либерализацией страхового дела с конца 80-х годов прежние монополисты, конечно, утратили свои права на спокойную жизнь, но гораздо больше приобрели в системе рыночных стимулов и свободы [82, с. 112].

Таким образом, в советское время в нашей стране страхования гражданской ответственности практически не существовало: проводилось лишь добровольное страхование гражданской ответственности иностранных владельцев механизированных транспортных средств на время их пребывания на территории нашей страны и страхование наших граждан, выезжающих на автомашинах за границу.

В постперестроечный период государственное страхование было отменено. Фактически страховой рынок в нашей стране начал создаваться заново. Постановление «О мерах по демонополизации народного хозяйства» от 16 августа 1990 г. определило, что на страховом рынке могут действовать конкурирующие между собой государственные, акционерные, взаимные и кооперативные общества, которые могут проводить разнообразные виды страхования.

Этим, собственно, и было положено начало восстановлению страхового рынка России после многих десятилетий его разрушения.

## 1.2 Виды и условия гражданско-правовой ответственности

Гражданско-правовая ответственность может классифицироваться на отдельные виды по различным основаниям.

Гражданско-правовая ответственность в зависимости от основания может быть подразделена на договорную и внедоговорную. Оба вида ответственности характеризуются компенсационной направленностью и удовлетворяют имущественные интересы потерпевшего за счет правонарушителя. Но между ними имеются существенные различия в основаниях возникновения, содержании и порядке привлечения к ответственности.

Основанием возникновения договорной ответственности является нарушение договора. Договорная ответственность связана с нарушением конкретной обязанности в регулятивном относительном обязательстве, существующем между сторонами, и устанавливается в законе, регламентирующем данное обязательство, а также в самом договоре.

При внедоговорной ответственности, как считает Н.Н. Никулина [54, с. 19], стороны не состоят между собой в договорных отношениях, а если и состоят, то причиненный вред является результатом действий, не связанных с нарушением договорных обязательств. Причинитель вреда нарушает общую абсолютную обязанность - не посягать на чужие субъективные права.

Ответственность можно классифицировать на виды в зависимости от множественности лиц на стороне должника. Если на стороне должника участвуют несколько лиц, вопрос о размере ответственности каждого из них решается в зависимости от того, является ли обязательство долевым, солидарным или субсидиарным.

Долевая ответственность применяется в случаях, когда каждый из субъектов ответственности отвечает в пределах приходящейся на него доли. Должник несет ответственность перед кредитором лишь в той части обязательства, которая падает на него в результате неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательства. Долевая ответственность применяется во всех случаях, если законом или договором не установлена солидарная или субсидиарная ответственность, т.е. ей придан характер общего правила. Также характер общего правила имеет то, что доли каждого из должников признаются равными, если не установлено иное.

Солидарная ответственность применяется в случаях, установленных законом, иным правовым актом или предусмотренных соглашением сторон. При солидарной ответственности кредитор (потерпевший) вправе предъявить требование ко всем должникам совместно или к любому из них в отдельности, притом как полностью, так и в части. Кредитор, не получивший полного удовлетворения от одного из солидарных должников, имеет право требовать недополученное от остальных солидарных должников (ст. 323 ГК).

Субсидиарная ответственность, как и солидарная, применяется в случаях, установленных законом (иным правовым актом) или договором. Как отмечает Д.Д. Аракчеев [24, с. 40], «…при субсидиарной ответственности субсидиарный должник несет дополнительную ответственность по отношению к ответственности, которую несет основной должник».

Регрессная ответственность. Данный вид ответственности имеет место в случае переложения на ответственное лицо убытков, возникающих в результате исполнения обязательства за него или по его вине другим лицом - регредиентом. Так, регрессным будет требование поставщика, уплатившего убытки и (или) неустойку покупателю, к своему контрагенту, по вине которого поставка не была исполнена; требование генподрядчика, заплатившего санкции заказчику, к своему субподрядчику, допустившему нарушение по договору строительного подряда, и т.п. Широко применяется регрессная ответственность в деликтных обязательствах. В соответствии с п. 1 ст. 1081 ГК «Лицо, возместившее вред, причиненный другим лицом (работником при исполнении им служебных, должностных или иных трудовых обязанностей, лицом, управляющим транспортным средством и т.п.), имеет право обратного требования (регресса) к этому лицу в размере выплаченного возмещения, если иной размер не установлен законом».

Определенной спецификой обладает ответственность должника за действия третьих лиц. Статья 403 ГК устанавливает, что должник отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства третьими лицами, на которых было возложено исполнение. Возложение исполнения обязательства на третье лицо широко применяется в гражданском обороте, прежде всего в предпринимательской деятельности. В качестве примера можно привести: транзитную поставку, при которой отгрузку товаров покупателю производит не его контрагент-поставщик, а непосредственно изготовитель; договор строительного подряда, когда генподрядчик поручает субподрядчику выполнение определенной части работ.

Вопрос об основании и условиях гражданско-правовой ответственности является одним из спорных в цивилистической литературе. Термины «основание» и «условия» иногда рассматриваются как синонимы, хотя они несут различную смысловую нагрузку.

В.Т. Смирнов и А.А. Собчак предложили различать эти понятия следующим образом. «Основание» - это то, что порождает какое-либо явление, фундамент, на который последнее опирается и который определяет его природу. «Условие» - те признаки, которые характеризуют основание и без наличия которых явление не может возникнуть» [67, с. 52]. В соответствии с таким определением, основанием гражданско-правовой ответственности следует признать правонарушение; условиями же являются признаки, которым должно отвечать это правонарушение.

Традиционно в качестве таких признаков называют четыре условия гражданско-правовой ответственности:

1) убытки. В тех случаях, когда результатом противоправного поведения становится причинение потерпевшему лицу имущественного вреда, или убытков, наличие их - необходимое условие возложения имущественной ответственности на причинителя. Под вредом в гражданском праве понимается всякое умаление личного или имущественного блага. С этой точки зрения различается моральный и материальный вред.

Материальный вред представляет собой имущественные потери - уменьшение стоимости поврежденной вещи, уменьшение или утрата дохода, необходимость новых расходов и т.п. Он может быть возмещен в натуре (например, путем ремонта поврежденной вещи или предоставлением взамен вещи того же рода и качества) либо компенсирован в деньгах. Однако натуральная компенсация, предпочтительная с позиций закона (ст. 1082 ГК), не всегда возможна по обстоятельствам конкретного дела. Поэтому чаще используется денежная компенсация причиненного вреда, которая именуется возмещением убытков.

Однако хотелось бы отметить, что в случае нарушения договора не обязательно причиняется вред (убытки). Например, при нарушении поставщиком сроков поставки нефти в период, когда она должна была храниться у покупателя до следующей перепродажи или переработки, негативные последствия в виде убытков покупателя не наступают, но договорное обязательство нарушается. Следовательно, условие о наличии вреда (убытков) при противоправном поведении должника правомерно называется факультативным.

Отсутствие негативных последствий или убытков у кредитора всегда связано с его стремлением минимизировать риск, а также со степенью проявляемой им заботливости при добросовестном исполнении своих обязательств. Но применить гражданско-правовую ответственность в таком случае можно только при обязательном законном или договорном установлении применительно к данному виду правонарушения неустойки или процентов за пользование чужими денежными средствами. Следовательно, в договорном праве можно говорить о таком условии ответственности, как причинение убытков либо наступление возможности взыскания иных мер ответственности;

2) противоправное поведение правонарушителя. Противоправность поведения привлекаемого к гражданско-правовой ответственности лица - обязательное условие для ее применения. Правомерные действия участников гражданских правоотношений не могут влечь имущественной ответственности, за исключением немногочисленных, прямо предусмотренных законом случаев (п. 3 ст. 1064 ГК). Например, вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, т.е. в результате правомерных действий, подлежит возмещению его причинителем в соответствии с ч. 1 ст. 1067 ГК. Противоправным поведением в конкретных ситуациях может являться как действие, так и бездействие лица (при неисполнении прямо предусмотренной законом или договором обязанности совершить определенные действия).

Под противоправностью при наступлении гражданско-правовой ответственности признается поведение должника (действия или бездействие), нарушающее нормы права. При привлечении к договорной ответственности не нужно доказывать, что ненадлежащие действия или бездействие должника нарушили правовые нормы, содержащиеся в гражданском законодательстве. Достаточно сослаться на неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства по договору в силу ст. 309 ГК РФ, согласно которой обязательства должны исполняться надлежащим образом согласно условиям обязательства и требованиям закона, иных правовых актов, обычаям делового оборота или иным обычно предъявляемым требованиям. В противном случае кредитору требовалось бы в каждом случае делать ссылку на норму гражданского права, которое в большинстве случаев допускает диспозитивное правовое регулирование договорных правоотношений. Таким образом, в договорной ответственности противоправностью признается неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства;

3) причинная связь между таким противоправным поведением и наступившими убытками. Различные явления могут быть связаны друг с другом не только как причина и следствие, а потому имеется опасность рассмотрения в качестве причинно-следственных иных взаимосвязей, в действительности не являющихся таковыми. В частности, причинно-следственную связь нередко смешивают со взаимосвязью условия и обусловленного. Так, грузовой автомобиль при развороте задел женщину, которая была госпитализирована с травмой бедра, а спустя некоторое время была признана инвалидом, но в связи с другим, скрытым ранее заболеванием, обострившимся в результате полученной травмы. Последняя, безусловно, была следствием наезда, но сама стала лишь условием, а не причиной потери трудоспособности у потерпевшей. Поэтому имущественная ответственность владельца автомобиля здесь не наступила;

4) вина правонарушителя. Вина должника является общим и необходимым условием гражданско-правовой ответственности. В соответствии с п. 1 ст. 401 ГК РФ лицо, не исполнившее обязательств либо исполнившее их ненадлежащим образом, несет ответственность при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности. Несмотря на законодательное закрепление форм вины - умысла и неосторожности без раскрытия соответствующих понятий, цивилисты уже давно сделали вывод о том, что для привлечения к гражданско-правовой ответственности форма вины значения не имеет.

Для применения гражданско-правовой ответственности наличие всех этих условий является необходимым, если иное не установлено законом.

Основанием наступления деликтной ответственности является факт причинения вреда, а условиями являются: противоправность поведения лица, причинившего вред; причинная связь между противоправным поведением причинителя вреда и возникшим вредом; вина лица, причинившего вред. Все выше перечисленные условия образуют так называемый «генеральный деликт». В отношении же ответственности за вред причиненный источником повышенной опасности действует правило «специального деликта». Так в ст. 1079 ГК РФ установлено правило, что вред возмещается причинителем и при отсутствии вины. Освобождается причинитель вреда от ответственности только в том случае, если докажет что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств и пр.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). По общему правилу вина владельца источника повышенной опасности не является условием его ответственности за причинение вреда третьим лицам. Однако в случаях причинения вреда самим владельцам в результате взаимодействия источников повышенной опасности вред возмещается по правилам ст. 1064 ГК РФ, т.е. с учетом вины каждого из причинителей вреда. Аналогичным образом решается вопрос о наличии оснований для выплаты страхового возмещения по договору ОСАГО.

## 1.3 Основные понятия страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

С 1 июля 2003 г. со вступлением в силу Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закон об ОСАГО) на территории России начал действовать новый вид страхования - обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данный вид обязательного страхования предусмотрен национальным законодательством впервые.

Для правильного применения любого нормативного акта необходимо адекватно использовать основные понятия, которыми данный акт оперирует.

Статья 1 Закона об ОСАГО устанавливает основные понятия, используемые в механизме обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, - такие как «транспортное средство», «владелец транспортного средства», «страхователь», «страховщик» и др.

Понятие транспортного средства идентично понятию, содержащемуся в абз. 9 ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" и в Правилах дорожного движения РФ, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090. Под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Использование транспортного средства - это эксплуатация транспортного средства, осуществляемая надлежащим образом с учетом его целевого назначения в пределах дорог и прилегающих к ним территорий. Транспортное средство будет являться источником повышенной опасности только в случае его передвижения. Этот тезис подтверждается и судебной практикой: исходя из положений п. 18 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28 апреля 1994 г. N 3 "О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья" ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, наступает только в том случае, если вред возник в результате действия источника повышенной опасности.

Следовательно, причинение вреда статичным транспортным средством, не осуществляющим передвижения, не будет подпадать под обязательное страхование. Использование транспортного средства в договоре ОСАГО необходимо рассматривать не только как его движение, но и как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, которая может включать в себя остановку, стоянку, высадку и посадку пассажиров, а также иные отношения, возникающие в процессе дорожного движения. Предлагается внести соответствующее изменение в Закон об ОСАГО, во избежание необходимости расширительного толкования.

Однако, выше изложеннное не дает ответ на вопрос будет ли являться использованием посадка и высадка пассажиров, остановка или стоянка автомобиля? Использование транспортного средства в договоре ОСАГО необходимо рассматривать не только как его движение, но и как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, которая может включать в себя остановку, стоянку, высадку и посадку пассажиров, а также иные отношения, возникающие в процессе дорожного движения. Предлагается внести соответствующее изменение в закон об ОСАГО, во избежание необходимости расширительного толкования.

Эксплуатация установленного на транспортном средстве дополнительного оборудования, непосредственно не связанного с участием в дорожном движении, не является использованием транспортного средства. Поэтому причинение вреда потерпевшему таким оборудованием не будет относиться к предмету регулирования Закона об ОСАГО [62, с. 5].

Понятие владельца транспортного средства - одно из центральных в системе обязательного страхования гражданской ответственности. Оно идентично понятию владельца источника повышенной опасности, содержащемуся в ч. 2 п. 1 ст. 1079 ГК РФ, под которым понимается собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т.п.).

Кроме этого, Законом определяется, что лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих служебных или трудовых обязанностей, в том числе на основании трудового или гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства, традиционно не является владельцем транспортного средства. И здесь можно обнаружить определенное несоответствие. Ведь обладание транспортным средством на основании договора аренды или выданной доверенности относится к случаям заключения гражданско-правовых сделок с собственником или иным владельцем транспортного средства. Это означает, что такое лицо становится владельцем транспортного средства. А в данном случае, по смыслу ст. 1 Закона об ОСАГО, лицо не является владельцем транспортного средства. Поэтому в Закон целесообразно внести уточнения, поскольку здесь речь идет только о подмене трудовых отношений, которые оформляются гражданско-правовыми договорами [50, с. 58].

Водитель - это лицо, допущенное собственником или иным владельцем транспортного средства к пользованию имуществом, т.е. к управлению транспортным средством. В Правилах дорожного движения более широко трактуется понятие водителя: к нему относят также погонщика, ведущего по дороге вьючных, верховых животных или стадо. При обязательном страховании понятие водителя сужено по тем причинам, что транспортным средством, как уже отмечалось, является механическое устройство.

Потерпевший - важнейший участник страхового обязательства, выгодоприобретатель, в пользу которого заключен договор обязательного страхования, лицо, жизни, здоровью или имуществу которого причинен вред при использовании транспортным средством иным лицом. В отличие от классического понимания выгодоприобретателя (ст. 430 ГК РФ), у потерпевшего есть не только права в рамках договора обязательного страхования, но и некоторые обязанности. В частности, обязанность по извещению страховщика о наступлении страхового случая и др.

Потерпевшим будет и пассажир транспортного средства, которым причинен вред.

В Правилах обязательного страхования имеется специальное указание на то, что вред, причиненный имуществу, принадлежащему лицу, ответственному за причиненный вред, не возмещается (п. 8.1). Это положение не позволит получить страховую выплату, если лицо, управляющее застрахованным транспортным средством, причинит ущерб иному транспортному средству владельца транспортного средства, являющегося страхователем или иным лицом, ответственным за причинение вреда. В этом случае будет иметь место совпадение застрахованного лица и потерпевшего, что исключает страховую выплату исходя из понятия страхового случая по обязательному страхованию. Данная ситуация возможна и в том случае, когда произошло столкновение транспортных средств, принадлежащих супругам, т.к. если у них не установлен иной правовой режим владения имуществом, то он является режимом совместной собственности (ст. 35 Семейного кодекса РФ). Значит, будет иметь место совпадение потерпевшего и лица, ответственность которого застрахована.

В связи с принятием Федерального закона об изменении обязательного страхования от 1 декабря 2007 г. понятие потерпевшего уточнено специальным указанием на то, кто может быть таковым, причем перечень носит закрытый характер. В частности, потерпевшим является пешеход, водитель транспортного средства, которым причинен вред и пассажир транспортного средства - участник дорожного движения.

Место жительства (место нахождения) потерпевшего - это место жительства гражданина или место нахождения юридического лица, признаваемых потерпевшими.

Местом жительства гражданина является жилой дом, квартира, служебное жилое помещение, специализированные дома (общежитие, гостиница-приют, дом маневренного фонда, специальный дом для одиноких престарелых, дом-интернат для инвалидов, ветеранов и др.), а также иное жилое помещение, в котором гражданин постоянно или преимущественно проживает в качестве собственника, по договору найма (поднайма), договору аренды либо на иных основаниях, предусмотренных российским законодательством (ст. 2 Закона РФ от 25 июня 1993 г. № 5242-1 "О праве граждан Российской Федерации на свободу передвижения, выбор места пребывания и жительства в пределах территории Российской Федерации").

Место нахождения юридического лица как потерпевшего - это адрес постоянно действующего исполнительного органа юридического лица (в случае отсутствия постоянно действующего исполнительного органа юридического лица - иного органа или лица, имеющих право действовать от имени юридического лица без доверенности), по которому осуществляется связь с юридическим.

Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств - соглашение, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы).

Данное определение в целом соответствует определению договора страхования, содержащегося в ст. 929, 931 ГК РФ.

Страхователь - лицо, заключившее договор обязательного страхования со страховщиком. Им является владелец или один из владельцев (при совместном владении) транспортного средства, которое используется на территории РФ. Исходя из положений ст. 5 Закона об организации страхового дела страхователями являются юридические лица и дееспособные физические лица, которые заключают договоры страхования.

Страховщик - контрагент страхователя по договору страхования, им может являться только страховая организация, действующая на основании выданной Федеральной службой страхового надзора лицензии на данный вид страхования. Правовой статус страховщиков, осуществляющих обязательное страхование, раскрывается в ст. 21-23 Закона.

Страховой случай - совершившееся событие, с наступлением которого возникает обязанность провести страховые выплаты (ст. 9 Закона о страховании). В данном случае – наступление гражданской ответственности владельца источника повышенной опасности, ответственность которого застрахована, за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

Следует обратить внимание на то, что Федеральным законом от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и статью 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации" понятие страхового случая было скорректировано.

Если ранее в определении указывалось, что страховой случай - это наступление гражданской ответственности страхователя или иного лица, риск ответственности которых застрахован по договору, то теперь делается акцент на том, что это наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства.

Данная формулировка представляется логичной, т.к. в силу ст. 1079 ГК РФ ответственным лицом за вред, причиненный источником повышенной опасности, признается его владелец. (По своей сути такое определение является частичным воспроизведением прежней редакции Правил обязательного страхования, действовавшей до внесения в нее изменения от 1 октября 2006 г.). В ней страховой случай определялся как наступление гражданской ответственности за причинение в результате ДТП в период действия договора обязательного страхования владельцем транспортного средства вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевшего, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату. (Правда, в прежнем определении основной акцент был сделан не на наступлении ответственности, а на причинении вреда).

В связи с принятием от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и статью 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации", понятие страхового случая, содержащееся в Правилах обязательного страхования, подверглось соответствующей корректировке.

Думается, что внесенные изменения в понятие страхового случая по обязательному страхованию не должны (повлечь неправомерное толкование на практике) привести к неправомерной практике следующего рода.

В частности, в августе 2006 г. одна из самарских страховых компаний отказала в выплате страхового возмещения потерпевшему на том основании, что после заключения договора обязательного страхования и наступления страхового случая она установила, что не может определить у страхователя правовые основания обладания транспортным средством. Страховая компания указала, что не может квалифицировать лицо как владельца транспортного средства, как надлежащего страхователя, обладающего страховым интересом. В связи с этим у нее отсутствуют основания к выплате страхового возмещения. Подобная позиция страховой компании не была основана на Законе и вызывала вопросы о том, почему при заключении договора и достаточно продолжительном времени его действия, она не оспаривала его действительность. В данном случае при заключении договора обязательного страхования страховая компания обязана проверять наличие страхового интереса страхователя, который неразрывно связан с обязанностью владельца источника повышенной опасности как основного ответственного лица за причинение вреда. И если договор страхования заключен, то такой интерес страховщиком выявлен [29, с. 128].

Подобная позиция соответствует и мнению Высшего Арбитражного Суда РФ, содержащегося в Обзоре практики рассмотрения споров, связанных с исполнением договоров страхования (п. 2), содержащегося в информационном письме Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 28 ноября 2003 г. N 75.

В сущности, страхователь и является тем владельцем транспортного средства как источника повышенной опасности или одним из владельцев, который по договоренности выполняет обязанность по обязательному страхованию, если владельцев источника повышенной опасности несколько.

Страховые тарифы - установленные Правительством РФ ценовые ставки, которые применяются страховщиками для расчетов страховых премий по договорам обязательного страхования.

Компенсационные выплаты - особый вид выплат, осуществляемый профессиональным объединением страховщиков в случаях и в порядке, прямо предусмотренным Федеральным законом об обязательном страховании, когда страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена.

Представитель страховщика в субъекте РФ - обособленное подразделение или филиал страховой организации, осуществляющий полномочия страховщика по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах и по их осуществлению, или другая страховая организация, осуществляющая на основании заключенного с ней договора указанные полномочия. Тем самым законодательство ставит дополнительное условие для деятельности страховых компаний по обязательному страхованию и для получения лицензии - наличие широкой сети представителей по всей территории РФ. Данное условие выполняет функции дополнительной гарантии интересов потерпевших.

Прямое возмещение убытков - это возмещение вреда имуществу потерпевшего, осуществляемое в соответствии с Федеральным законом об обязательном страховании страховщиком, заключившим с потерпевшим - владельцем транспортного средства договор обязательного страхования. Как можно увидеть, прямое возмещение убытков охватывает только случаи причинения имущественного вреда потерпевшим.

Институт прямого возмещения убытков предусмотрен Федеральным законом об изменении обязательного страхования от 1 декабря 2007 г. и вводится в действие с 1 июля 2008 г. Взаиморасчеты между страховщиками по прямому возмещению убытков будут осуществляться на основании соглашений о прямом возмещении убытков, заключаемых между членами профессионального объединения страховщиков по обязательному страхованию в соответствии со ст. 26.1 Закона об ОСАГО.

Помимо этих понятий, в п. 4 Правил обязательного страхования, где определяется глоссарий, содержатся и некоторые другие основные понятия, которые в Законе об ОСАГО даны в иных нормах данного документа. В целях удобства использования целесообразно их также привести ниже.

Ограниченное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении граждан - управление транспортными средствами, находящимися в собственности или во владении граждан, только указанными страхователем водителями и (или) сезонное использование транспортных средств в течение трех и более месяцев в календарном году.

Ограниченное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении юридических лиц - сезонное использование транспортных средств, находящихся в собственности или во владении юридических лиц (снегоуборочные, сельскохозяйственные, поливочные и другие специальные транспортные средства), в течение шести и более месяцев в календарном году.

Профессиональное объединение страховщиков - некоммерческая организация, действующая в установленном порядке в целях обеспечения взаимодействия страховщиков и разработки правил профессиональной деятельности. В целях осуществления данных функций образован Российский союз автостраховщиков (РСА), который является единым общероссийским профессиональным объединением, основанным на принципе обязательного членства страховщиков.

Страховой полис обязательного страхования - документ установленного образца, удостоверяющий осуществление обязательного страхования.

Страховая сумма - определенная Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" денежная сумма в валюте РФ, в пределах которой страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) возместить потерпевшим причиненный вред.

Страховая премия - денежная сумма в валюте РФ, которую страхователь обязан уплатить страховщику в соответствии с договором обязательного страхования, приведенного выше. Данное понятие следует из определения договора обязательного страхования.

Страховая выплата - денежная сумма, которую в соответствии с договором обязательного страхования страховщик обязан выплатить потерпевшим в счет возмещения вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при наступлении страхового случая. При причинении вреда имуществу страховщик с согласия потерпевшего вправе заменить страховую выплату компенсацией ущерба в натуральной форме, организовать ремонт или замену пострадавшего имущества в пределах страховой суммы.

Акт о страховом случае - документ, составляемый страховщиком после подачи потерпевшим заявления о страховой выплате, фиксирующий причины и обстоятельства ДТП, являющегося страховым случаем, его последствия, характер и размер понесенного ущерба, размер подлежащей выплате страховой суммы и подтверждающий решение страховщика об осуществлении страховой выплаты или прямого возмещения убытков.

Данное понятие напрямую не только не раскрывается в Законе об ОСАГО, но даже не упоминается в нем. Хотя на практике именно акт о страховом случае формализует признание страховщиком наступления страхового случая и своей обязанности по страховой выплате. В Законе об ОСАГО также не содержится указание на срок, в течение которого страховщик должен составить акт о страховом случае, в нем лишь сказано о максимальном сроке, в течение которого должна быть осуществлена страховая выплата - 30 дней с момента предоставления необходимых документов. В целях ликвидации имеющегося расхождения в законодательстве целесообразно ввести указание на составление акта о страховом случае в ст. 11-16 Закона об ОСАГО.

Независимая экспертиза - экспертиза, проводимая в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков в связи с повреждением имущества. При повреждении транспортного средства в целях выяснения обстоятельств наступления страхового случая, установления повреждения транспортного средства, технологии, методов и стоимости ремонта проводится независимая техническая экспертиза транспортного средства в соответствии с правилами, установленными Правительством РФ.

Порядок организации и проведения независимой экспертизы регламентируется постановлением Правительства РФ от 24 апреля 2003 г. № 238 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств".

Безусловно, важным понятием для отношений по обязательному страхованию является и понятие ДТП, используемое в тексте Федерального закона об обязательном страховании, но в котором отсутствует определение такового. Его определение можно найти в п. 6 Правил обязательного страхования, где оно приводится как событие, произошедшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Приведенная дефиниция полностью соответствует определению ДТП, содержащемуся в п. 1.2. Правил дорожного движения. Представляется необходимым предусмотреть указанное понятие в Законе об ОСАГО.

**ГЛАВА 2. Правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

## 2.1 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как основание возникновения страховых обязательств

Закон об ОСАГО определяет договор страхования следующим образом: под договором обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств следует понимать «договор страхования, по которому страховщик обязуется за обусловленную договором плату (страховую премию) при наступлении предусмотренного в договоре события (страхового случая) возместить потерпевшим причиненный вследствие этого события вред их жизни, здоровью или имуществу (осуществить страховую выплату) в пределах определенной договором суммы (страховой суммы)» (ст. 1).

В силу того, что законодатель попытался в одном определении охватить все ключевые моменты и нюансы, связанные с данным договором, определение получилось достаточно сложным. Поэтому не удивительно, что данное определение подвергается критике. В частности, в литературе отмечалось, что в определении ни слова не сказано о том, имеет ли право страхователь, добровольно возместивший причиненный вред, предъявлять требование к страховщику о выплате страхового возмещения.

Думается, что необходимо выработать более четкое и корректное определение понятия договора ОСАГО и трактовать его как соглашение между страховщиком и страхователем, в силу которого страховщик обязуется при возникновении страхового случая произвести страховую выплату потерпевшему или страхователю, а страхователь, в свою очередь, обязуется в установленном порядке уплатить необходимые страховые взносы.

Как отмечает Л.Б. Дешальт [40, с. 25]: «Определение договора обязательного страхования носит достаточно традиционный характер. По своей сути он является соглашением между страхователем и страховщиком, но в силу того, что речь идет об обязательном страховании, большинство его условий уже предопределены Законом об ОСАГО».

Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств можно охарактеризовать как:

1) возмездный, т.к. страхователь обязан уплатить страховую премию за предоставленные ему страховые услуги;

2) двухсторонний (синаллагматический), поскольку договор обязательного страхования представляет собой соглашение двух взаимно обязывающихся сторон, которые по отношению друг к другу выступают в качестве должника и кредитора одновременно;

3) алеаторный, т.е. рисковый, поскольку на момент заключения договора стороны не могут оценить выгоду, которую они могут получить, если договор будет исполнен;

4) реальный, потому что из Закона об ОСАГО не следует каких-либо иных правил регулирования в самом договоре момента его заключения. Отметим, что поскольку в указанном законе этот вопрос не урегулирован, следует опираться на норму п. 1 ст. 957 ГК РФ. Правилами обязательного страхования предусмотрено, что страховая премия уплачивается до начала действия договора и сразу за весь период страхования. Однако рассматривать это положение как запрет на преобразование договора в консенсуальный нельзя, потому что любые ограничения гражданских прав субъектов хозяйственного оборота в силу п. 3 ст. 5 Конституции РФ возможны лишь путем принятия федерального закона;

5) срочный заключаемый на определенный срок;

6) публичный.

Такой вид соглашения Закон об ОСАГО относит к публичным, что соответствует и ст. 426 ГК РФ. Это означает, что страховщик:

* не может отказаться от заключения договора обязательного страхования с лицом, которое обратилось к страховщику, если оно вправе заключать такие договоры. В случае необоснованного уклонения страховщика от заключения такого вида договора это лицо вправе обратиться в суд с требованием о понуждении страховщика заключить договор. При этом страховщик должен возместить причиненные своим необоснованным отказом убытки;
* не вправе оказать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора обязательного страхования, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами.

ГК РФ для публичных договоров также предусматривает, что в случаях, предусмотренных законом, Правительство РФ может издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении публичных договоров. В развитие этого положения ГК РФ ст. 5 Закона об ОСАГО устанавливает, что условия, на которых стороны заключают договор обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств, должны соответствовать типовым условиям договора обязательного страхования, которые содаржатся в издаваемых Правительством РФ правилах обязательного страхования [76, с. 33].

Говоря о реальности или консенсуальности рассматриваемого договора, заметим, что до сих пор среди цивилистов нет единого мнения относительно того, какой характер - реальный или консенсуальный - имеет договор обязательного страхования [59, с. 281]. По нашему мнению, этот договор является реальным, то есть вступающим в действие с момента передачи страхователем страховщику определенного имущества в виде страховой премии.

О реальности договора обязательного страхования свидетельствует и норма пункта 12 Правил, в котором говорится, что страховая премия по договору ОСАГО уплачивается страхователем страховщику наличными денежными средствами или по безналичному расчету при заключении договора обязательного страхования [81, с. 36].

В Законе об ОСАГО вопрос формы договора прямо не регламентируется, однако в силу п. 1 ст. 940 ГК РФ он должен быть заключен в простой письменной форме. Несоблюдение письменной формы влечет недействительность договора обязательного страхования. В той же статье ГК РФ устанавливается, что договор обязательного страхования «может быть заключен путем составления одного документа: либо вручения страхователю на основании его письменного или устного заявления страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции), подписанного страховщиком» (п. 2 ст. 940 ГК РФ). Это следует и из требований гражданского законодательства о соблюдении письменной формы договора, т.е. оферта и акцепт должны иметь письменную форму [43, с. 123].

Содержание договора в общем смысле - условия, на которых достигнуто соглашение сторон. По юридическому значению условия договора страхования ответственности владельцев транспортных средств делятся на существенные, обычные [44, с. 50].

Существенные условия договора - условия, которые должны быть обязательно согласованы сторонами. Договор считается не заключенным до тех пор, пока остается несогласованным хотя бы одно из его существенных условий. Для заключения договора страхования необходимо согласование сторонами существенных условий договора в установленной законом форме. Обычные условия договора не нуждаются в согласовании сторон, т. к. предусмотрены законодательством и вступают в силу автоматически при заключении договора.

Соглашение по обычным условиям выражается в самом факте заключения договора данного вида.

Следует отметить, что одного лишь такого согласования недостаточно для заключения договора страхования ответственности, т.к. он, как отмечено выше, является, по общему правилу, реальным. К существенным условиям договора страхования гражданской ответственности в соответствии со ст. 942 ГК РФ относятся:

* имущественные интересы, составляющие объект страхования (ст. 4 Закона об ОСАГО);
* страховой случай (ст. 1 Закона об ОСАГО);
* размер страховой суммы (ст. 7 Закона об ОСАГО);
* срок действия договора (ст. 940 ГК РФ).

Статья 942 ГК РФ не закрепляет никаких других существенных условий договора имущественного страхования.

Обязанность по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств распространяется только на наземный транспорт, предназначенный для передвижения по автодорогам, и не распространяется на иные виды транспорта - морской, водный, железнодорожный, воздушный, космический.

Под транспортным средством, согласно ст. 1 Закона об ОСАГО, понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Причем транспортным средством является и прицеп (полуприцеп, прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством. Следовательно, владелец транспортного средства, оборудованного прицепом, должен застраховать гражданскую ответственность в отношении каждого из указанных объектов, с указанием об этом либо в одном полисе обязательного страхования, либо с выдачей самостоятельных полисов.

Категория транспортного средства и типы транспортного средства обычно определяются по документу о регистрации транспортного средства. Как установлено ст. 15 Закона об ОСАГО, а равно п. 15 Правил при заключении договора обязательного страхования должен быть представлен паспорт транспортного средства, либо свидетельство о регистрации транспортного средства, либо технический паспорт, либо технический талон, либо аналогичный документ.

По одному из споров страхователь просил взыскать со страховой компании излишне уплаченные страховые взносы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств за принадлежащие ему автомобильные краны. Суд удовлетворил требования страхователя, указав, что краны общего пользования (автомобильные краны), исходя из определенных нормативных актов, относятся не к категории транспортных средств, а к категории самоходных машин и механизмов (Приложение 2 «Коды видов транспортных средств» к приказу Министерства РФ по налогам и сборам от 29 декабря 2003 г. № БГ-3-21/724 «Об утверждении формы налоговой декларации по транспортному налогу и инструкции по ее заполнению»). В паспорте транспортного средства было указано «кран автомобильный». По этим причинам суд отклонил довод ответчика, что застрахованные краны смонтированы на базе шасси грузовых автомобилей МАЗ и КРАЗ, и посчитал, что они не могут быть отнесены к категории грузовых автомобилей. Арбитражный суд квалифицировал указанные автомобильные краны как не подпадающие под обязательное страхование. Решение было оставлено в силе апелляционной и кассационной инстанциями [18].

По нашему мнению, в этом случае имеет место пробел в правовом регулировании страховых отношений. Указанные средства необходимо было относить к категории «иных машин» и проводить обязательное страхование.Данное изменение позволило бы, в том числе обеспечить единообразие судебной практики.

Для осуществления обязательного страхования владелец должен соблюсти следующие условия:

* быть собственником;
* обладать правом хозяйственного ведения или оперативного управления;
* иметь иное основание законного владения транспортным средством [21, с. 159].

Законодательством установлен срок исполнения обязанности по обязательному страхованию - до момента регистрации транспортного средства в органах ГИБДД, но не позднее чем через пять дней после возникновения права владения.

Договор страхования ответственности владельцев транспортных средств носит срочный характер. В статье 10 Закона об ОСАГО установлен срок действия договора обязательного страхования в один год. В той же статье предусмотрены два случая, для которых установлены иные сроки действия договора.

В первом случае владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории РФ, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 5 дней. Во втором случае при приобретении транспортного средства (покупке, наследовании, принятии в дар и т.п.) его владелец вправе заключить договор обязательного страхования на срок следования к месту регистрации транспортного средства. В дальнейшем владелец транспортного средства обязан до его регистрации заключить договор обязательного страхования на один год.

Полагаем, что срок действия договора обязательного страхования возможно урегулировать не столь жестко. Вполне достаточно устанавливать минимально обязательные сроки страхования. В ОСАГО обычный срок страхования установлен равным одному году. Открытым остается вопрос, почему законодатель обязывает владельца транспортного средства заключать договор на год, если, допустим, он через три месяца собирается уезжать за границу на постоянное место жительства или планирует продать свой автомобиль. Не ясно в данном случае, в связи с чем нужно заставлять владельца транспортного средства страховать свою гражданскую ответственность на явно избыточный в такой ситуации срок. В данном случае можно отметить, что государство перекладывает сложность контроля за выполнением владельцами транспортных средств обязанности по обязательному страхованию на плечи страхователей.

В 2007 году из Закона об ОСАГО исключена возможность автоматического продления срока действия договора на следующий период. Стороны вынуждены будут заключать новые договоры обязательного страхования.

Таким образом, можно сделать вывод, что понятие договора ОСАГО недостаточно четкое и корректное, в связи с чем назрела необходимость внести изменения в закон об ОСАГО по данному вопросу.

Определенные вопросы содержания договора страхования ответственности владельцев транспортных средств нуждаются в законодательном уточнении и изменении, например, установленный правилами страхования случай освобождения страховщика от выплаты вследствие непреодолимой силы.

## 2.2 Стороны договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

В ст. 1 Закона об ОСАГО указаны три категории лиц, которые являются участниками договора ОСАГО:

* владелец транспортного средства, т.е. собственник автотранспортного средства. Под владельцем понимается также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (доверенность на право управления транспортным средством, право аренды, и т.д.). Не является владельцем транспортного средства лицо, управляющее транспортным средством в силу исполнения своих трудовых или служебных обязанностей, а так же на основании гражданско-правового договора с собственником или иным владельцем транспортного средства и на основании трудового договора;
* водитель - лицо, управляющее транспортным средством. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо;
* страхователь - лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования.

Следовательно, участниками договора ОСАГО со стороны страхователя являются непосредственно сам страхователь, законный владелец застрахованного транспортного средства и водитель застрахованного транспортного средства. Причем указанные лица являются участниками договора ОСАГО независимо от того, внесены они в полис или нет [38].

Данный вывод следует из положений п. 2 ст. 15 Закона об ОСАГО, которая определяет, что по договору обязательного страхования является застрахованным риск гражданской ответственности:

а) самого страхователя - владельца транспортного средства;

б) указанных им в договоре страхования лиц, если таковые имеются;

в) неограниченного числа лиц, допущенных владельцем к управлению транспортным средством, если выбран вариант страхования без ограничения числа лиц;

г) иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании (в частности, допуск владельцем транспортного средства к управлению транспортным средством лица по доверенности, без включения в полис обязательного страхования - правда, в случае причинения вреда возможен регресс к такому лицу в силу ст. 14).

Верховный суд РФ к настоящему времени определил свою позицию по спорам, когда вред причинен под управлением лица, не включенного в договор обязательного страхования в качестве водителя. В 2005-2006 гг. суды во многих случаях отказывали во взыскании страхового возмещения исходя из того, что в этом случае не застрахована гражданская ответственность причинителя вреда.

Основной аргумент при этом заключался в том, что страховой случай не наступил, так как застрахована ответственность лишь лиц, вписанных в договор. Эта ошибка судов вызвана неверным определением субъектного состава участников отношений по ОСАГО. Как следует из буквального толкования п. 2 ст. 16 Закона об ОСАГО, в полис вписываются «водители», а не «владельцы». В силу ст. 1 данного закона - это два совершенно разных субъекта отношений по ОСАГО. В полисе ОСАГО, даже и с ограниченным его использованием, в отличие от договора, ни один владелец ОСАГО, помимо страхователя, не указан и не должен быть указан.

Высший судебный орган в своей позиции солидарен с позицией Арбитражного суда РФ, заключающейся в возможности взыскания страхового возмещения в случае управления транспортным средством лицом, не включенным в полис [13].

В частности, по одному из дел СК по гражданским делам Верховного Суда РФ рассматривала заявление В. о пересмотре в порядке надзора постановлений судов апелляционной и кассационной инстанции об отказе в выплате страхового возмещения по спору, в котором вред был причинен транспортным средством под управлением гражданина Д., не включенного в полис обязательного страхования в качестве водителя, но допущенного к управлению по рукописной доверенности собственницей автомобиля гражданкой Ш., застраховавшей риск своей гражданской ответственности.

СК по гражданским делам Верховного Суда РФ в постановлении от 23 января 2007 г. [16] отметил, что в силу ст. 15 Закона об ОСАГО наряду с ответственностью страхователя и названных в договоре обязательного страхования владельцев транспортного средства застрахованным также является риск гражданской ответственности и других использующих транспортное средство на законном основании владельцев. В соответствии со ст. 1 данного Закона лицо, управляющее транспортным средством по доверенности, признается его законным владельцем. Поэтому ответственность такого лица является застрахованной в порядке обязательного страхования наряду с ответственностью названных в полисе обязательного страхования лиц.

Верховный Суд РФ указанным выше постановлением отменил решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции и вынес новое решение об удовлетворении заявленных требований и взыскании суммы страхового возмещения в пользу В. как потерпевшего в ДТП. Безусловно, после осуществления страховой выплаты страховщик имеет право в порядке регресса предъявить требование к лицу, управлявшему транспортным средством (ст. 14).

Подобная позиция полностью соответствует позиции Конституционного Суда РФ, содержащейся в определении от 12 июля 2006 г. № 377-О по жалобе гражданина Кузнецова Е.А. на нарушение его конституционных прав абз. 11 ст. 1, п. 2 ст. 15 и 16 Федерального закона № 40-ФЗ. Конституционный Суд РФ указал, что взаимосвязанные положения абз. 11 ст. 1, п. 2 ст. 15 и ст. 16 Закона об ОСАГО - в их конституционно-правовом истолковании в системе нормативно-правового регулирования - не исключают владельцев, использующих транспортное средство на основании, предоставленном им законом, но не поименованных в страховом полисе, из числа лиц, риск ответственности которых является застрахованным по договору ОСАГО, и не предполагают право страховщика отказать в выплате страховки при причинении такими владельцами транспортных средств вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших [12]. Таким образом, по смыслу пункта 2 статьи 15, абзаца четвертого статьи 1 Закона об ОСАГО и пункта 1 статьи 931 ГК Российской Федерации владельцы транспортного средства, управляющие им на основании доверенности, являются участниками страхового правоотношения на стороне страхователя - независимо от того, указаны они в страховом полисе или нет.

Страховщик - это сторона договора страхования. Определение страховщика как организации, отвечающей определенным требованиям, данное в ст. 6 Закона об организации страхового дела, ошибочно. Но в качестве страховщиков могут выступать лишь организации, отвечающие требованиям, установленным в ст. 6 указанного Закона (страховые организации). Различие между страховщиками и страховыми организациями имеет важное значение для установления формы недействительности договора страхования, в котором в качестве страховщика выступает лицо, не отвечающее требованиям упомянутого Закона. Если бы страховщиками признавались именно организации, удовлетворяющие определенным требованиям, то договор, заключенный организацией, не отвечающей этим требованиям, признавался бы ничтожным, как заключенный ненадлежащим лицом. Однако поскольку страховщиком является сторона договора, то участие на этой стороне ненадлежащей организации не означает, что договор заключен не страховщиком, но означает выход этой организации за пределы своей правоспособности, т.е. оспоримость соответствующего договора.

В соответствии со сказанным, можно сделать вывод, что участниками договора ОСАГО являются владелец транспортного средства, водитель, страховщик и страхователь.

**ГЛАВА 3. Особенности правового регулирования реализации правоотношений по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств**

## 3.1 Заключение и исполнение договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Как и большинство гражданско-правовых сделок, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется путем заключения договора страхования. На это прямо указывает часть 1 статьи 15 Закона об ОСАГО от 25 апреля 2002 г.

В теории права встречаются различные мнения о том, каким образом заключается договор обязательного страхования и что признается офертой, а что акцептом. С одной стороны, такая дискуссия правомерна, поскольку в силу части 2 статьи 432 ГК РФ договор заключается посредством направления оферты (предложения заключить договор) одной из сторон и ее акцепта (принятия предложения) другой стороной. Однако, на наш взгляд, указанная норма применима к договору обязательного страхования ответственности лишь отчасти.

Так, по мнению А.И. Худякова и А.А. Худякова [77, с. 302], в качестве оферты в обязательном страховании выступает заявление страхователя, а в качестве акцепта - выдача страховщиком страхователю страхового полиса. С таким мнением, на наш взгляд, трудно согласиться.

В соответствии со статьей 1 Закона об ОСАГО договор обязательного страхования владельцев транспортных средств является публичным. Фактически это означает, что сторонам в рамках договора ОСАГО нет необходимости договариваться о его условиях - такие условия являются одинаковыми для всех.

Устанавливая обязанность владельца транспортного средства страховать свою гражданскую ответственность, а также ответственность иных лиц и обязанность страховщика заключить договор страхования на условиях, закрепленных законом, фактически Закон № 40-ФЗ исключил понятия «оферта» и «акцепт» из этих правоотношений. Действительно, какую оферту может предложить страхователь, если ею признается адресованное одному или нескольким конкретным лицам предложение, которое достаточно определенно и выражает намерение лица, сделавшего предложение, считать себя заключившим договор с адресатом, которым будет принято предложение, при этом оферта должна содержать существенные условия договора (ч. 1 ст. 435 ГК РФ).

Часть 3 статьи 15 Закона об ОСАГО устанавливает, что для заключения договора ОСАГО страхователь (на наш взгляд, такое лицо страхователем назвать нельзя, поскольку оно еще не является стороной договора) представляет страховщику заявление о заключении договора обязательного страхования. В таком заявлении указываются основные характеристики транспортного средства, а также необходимая информация о страхователе и застрахованных лицах. Полагаем, что заявление о заключении договора страхования не может являться офертой, поскольку не содержит существенных условий договора обязательного страхования, а предоставляет страховщику лишь необходимую для заключения договора страхования информацию (сведения о существенных обстоятельствах). Более того, в разделе 4 заявления о страховании указывается, что на момент подачи заявления страхователь уже получил полис обязательного страхования, то есть фактически заключил договор страхования. Таким образом, если нет оферты, то не может быть и ее акцепта.

С другой точки зрения, в качестве оферты некоторые правоведы рассматривают факт выдачи полиса обязательного страхования ответственности, а в качестве акцепта - принятие его страхователем или заполнение бланка заявления о страховании [30, с. 44]. Несмотря на то, что такая позиция выглядит более правомерно, полагаем, что в этом случае признание факта выдачи полиса офертой, а принятия его страхователем акцептом в большей степени распространяется на иные виды страхования, чем обязательное страхование ответственности. В соответствии с частью 1 статьи 4 Закона об ОСАГО владельцы транспортных средств обязаны на условиях и в порядке, которые установлены законом и в соответствии с ним, за свой счет страховать в качестве страхователей риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Таким образом, поскольку условия договора и обязанность по страхованию установлены законом, то, по нашему мнению, страховщик не может предлагать оферту, так как все условия сделки предопределены этим законодательным актом, и страховщик может лишь предложить заключить договор ОСАГО именно с ним, а не с другой страховой организацией, но не на его условиях. Практически страховщик представляет страхователю только информацию о себе, то есть рекламу, при этом в силу части 1 статьи 437 ГК РФ реклама - это предложение сделать оферту, но не сама оферта. Более того, в обязательном страховании ответственности порядок выдачи полиса страхования строго регламентирован. Из этого следует, что сначала страхователь должен уплатить страховую премию, то есть принять условия страхования (акцепт), а страховщик после уплаты такой премии должен передать страхователю полис, иначе говоря, предложить заключить договор на определенных условиях (оферта), что является нелогичным с рассматриваемой позиции.

Таким образом, договор обязательного страхования гражданской ответственности относится к такому виду договоров, в котором не может быть разногласий по поводу его условий, поэтому, как мы считаем, к нему не применяются классические схемы заключения договора. Однако, несмотря на это, Закон об ОСАГО хотя и в незначительной степени, но все-таки устанавливает возможность изменять условия, на которых заключается договор ОСАГО. На это указывают некоторые положения Закона об ОСАГО и Правил. Так, абзац 3 части 3 статьи 12 указанного закона предоставляет право сторонам по договору устанавливать отличные от предусмотренных его положениями сроки организации осмотра и (или) проведения независимой экспертизы поврежденного имущества. Кроме того, абзац 5 части 2 статьи 13 указанного законодательного акта также устанавливает, что договором страхования может быть предусмотрен ремонт поврежденного имущества вместо выплаты страхового возмещения. В Законе об ОСАГО указано и право страховщика установить в договоре обязательного страхования ответственности основания освобождения его от обязанности произвести страховую выплату, даже если эти основания не предусмотрены законом либо Правилами и (ч. 4 ст. 13), хотя такое положение, на наш взгляд, не бесспорно.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что оферта и акцепт в рамках обязательного страхования ответственности имеют место только тогда, когда страховщик до уплаты страхователем страховой премии предложил заключить договор на иных условиях, чем предусмотренные в законе (оферта), и если страхователь согласен с ними, то он уплачивает страховую премию (акцепт) и принимает страховой полис.

После заключения договора ОСАГО важное практическое значение как для страхователя, так и для страховщика имеет процедура изменения условий договора. Порядок внесения изменений в условия договора обязательного страхования ответственности установлен разделом IV «Срок действия, порядок заключения и изменения договора обязательного страхования» Правил обязательного страхования ответственности. При этом, несмотря на свое название, указанный раздел не содержит разъяснения порядка изменения условий именно договора страхования, а устанавливает лишь порядок внесения изменений в сведения, указанные в заявлении о заключении договора обязательного страхования. В соответствии с пунктом 22 Правил в период действия договора обязательного страхования страхователь обязан незамедлительно сообщать в письменной форме страховщику об изменении сведений, указанных в заявлении о заключении договора ОСАГО. В частности, это касается изменений сведений о лицах, допущенных к управлению, и о периоде использования транспортного средства [45, с. 51].

Устанавливают Правила и порядок действий страховщика в случае внесения изменений в сведения, указанные в заявлении о заключении договора ОСАГО. Так, пункт 23 определяет, что при получении от страхователя заявления об изменении сведений, указанных в заявлении о заключении договора обязательного страхования и (или) представленных при заключении договора обязательного страхования, страховщик вправе потребовать от страхователя уплаты при необходимости дополнительной страховой премии соразмерно увеличению степени риска и переоформить страховой полис ОСАГО исходя из страховых тарифов по обязательному страхованию.

Договор в общем смысле, согласно п. 2 ст. 307 ГК РФ, является одним из оснований возникновения обязательств. Исходя из понимания договора как основания возникновения обязательств, можно сделать вывод о том, что понятие "исполнение договора" означает исполнение обязательств, возникающих из договора.

Одним из вопросов исполнения договора страхования ответственности владельцев транспортных средств является выплата потерпевшему при причинении вреда имуществу нескольких потерпевших.

До последнего времени в ОСАГО мы имели парадоксальную ситуацию, когда при наличии одного потерпевшего предельный размер страховой выплаты ему был зачастую ниже, чем размер выплаты при наличии двух и более потерпевших. Однако и то, каким именно образом этот вопрос сейчас решен в данном законодательном акте, трудно назвать безупречным с юридической точкой зрения [64]. Если в части определения страховой суммы на случай причинения вреда жизни и здоровью потерпевших этот вопрос решен достаточно четко - в законе прямо указано, что страховая сумма для каждого потерпевшего составляет по 160 тысяч рублей, то применительно к случаям причинения вреда имуществу нескольких потерпевших все менее однозначно. Так, в статье 7 Закона об ОСАГО говорится, что страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, равна:

«б) в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, не более 160 тысяч рублей;

в) в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, не более 120 тысяч рублей».

То есть, как видим, нигде не сказано о том, что страховая выплата одному потерпевшему в случае причинения вреда имуществу нескольких потерпевших не должна превышать 120 тысяч рублей. И только в части 2 пункта 3 статьи 13 Закона об ОСАГО сказано, что «если сумма требований, предъявленных несколькими потерпевшими страховщику на день первой страховой выплаты по возмещению вреда, причиненного имуществу по данному страховому случаю, превышает установленную статьей 7 настоящего Федерального закона страховую сумму, страховые выплаты производятся пропорционально отношению этой страховой суммы к сумме указанных требований потерпевших (с учетом ограничений страховых выплат в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего) в соответствии со статьей 7 настоящего Федерального закона». По нашему мнению, это положение дает основание говорить о том, что выплата страхового возмещения одному потерпевшему, даже если вред причинен при дорожно-транспортном происшествии имуществу нескольких потерпевших, не должна превышать 120 тысяч рублей. Но так это или нет, покажет только судебная практика. Поэтому принцип равноправия потерпевших должен быть закреплен в законах об обязательном страховании ответственности более определенно и однозначно.

В Законе об ОСАГО, по нашему мнению, следует закрепить не фиксированный размер страховой суммы, а лишь ее минимально обязательную величину. Это, во-первых, будет в полной мере соответствовать пункту 4 статьи 935 ГК РФ и пункту 4 статьи 3 Закона об организации страхового дела, а во-вторых, даст участникам страховых правоотношений большую свободу действий в этом вопросе.

Представляется, что подобные изменения положительно повлияют на уровень материальной защищенности потерпевших и в большей степени гарантируют их интересы. В дальнейшем было бы оправданно внесение законодателем изменений в части исключения ограничения по возмещению имущественного ущерба нескольким потерпевшим в сумме не более 160 тыс. руб.

Рассмотрим такой вопрос исполнения договора ОСАГО как выполнение своих обязанностей потерпевшим и виновником при наступлении страхового случая.

Если произошло дорожно-транспортное происшествие, его участники помимо обязанностей, предусмотренных п. 2.5 Правил дорожного движения, для того, чтобы воспользоваться страховой защитой по ОСАГО, должны выполнить ряд действий, причем в таком выполнении заинтересованы обе стороны: потерпевший - для того, чтобы получить выплату страхового возмещения, и виновник - для того, чтобы причиненный им вред оплатил за него страховщик. Эта последовательность действий в общем виде регламентирована ст. 11 Закона об ОСАГО.

Согласно указанной статье, потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан при первой возможности уведомить страховщика о наступлении страхового случая, после чего страховщик обязан возместить причиненный потерпевшему ущерб.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия лицу причиняется ущерб в виде повреждения его транспортного средства, застрахованного по договору добровольного страхования имущества, данное лицо становится потерпевшим, у которого появляется возможность возместить свой ущерб двумя способами. В первом случае указанное лицо вправе получить страховое возмещение в качестве потерпевшего в соответствии с Законом об ОСАГО, обратившись в страховую компанию, в которой застрахована гражданская ответственность лица, причинившего ущерб. Во втором случае указанное лицо вправе получить страховое возмещение по договору добровольного страхования транспортного средства [53, с. 102].

В случае реализации потерпевшим второго способа возмещения ущерба у страховой компании, выплатившей страховое возмещение, возникнет право на предъявление требования о возмещении ущерба в порядке суброгации (переход к страховщику прав страхователя на возмещение ущерба − ст. 965 ГК РФ) лицу, причинившему ущерб. Данное право страховая компания может реализовать, обратившись за выплатой в другую страховую компанию, застраховавшую гражданскую ответственность лица, причинившего ущерб, в соответствии с Законом об ОСАГО.

Кроме суброгации в законодательстве имеется еще одна правовая конструкция, согласно которой страховая организация приобретает право требования к лицу, ответственному за причинение ущерба. Речь идет о праве регрессного требования страховщика, предусмотренном ст. 14 Закона об ОСАГО.

Регресс возникает в том случае, когда лицо, возместившее вред, причиненный другим лицом, управляющим транспортным средством имеет право обратного требования к этому лицу в размере выплаченного возмещения (ст. 1081 ГК РФ).

Особенностью регрессных требований, возникающих на основании ст. 14 Закона об ОСАГО, является то, что в отличие от суброгации страховщик по ОСАГО имеет право предъявить регрессное требование не только к третьим лицам - причинителям вреда, но и к страхователю по договору страхования, т.е. своему контрагенту по сделке [32, с. 22]. На наш взгляд, это обусловлено тем, что одним из основных принципов указанного закона является гарантия возмещения вреда потерпевшим, даже если вред причинен умышленными действиями страхователя или иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования. С этой целью законодатель фактически обязал страховщиков выплачивать страховое возмещение, предоставив им взамен право обратного требования к страхователям и иным лицам, риск ответственности которых застрахован по договору обязательного страхования.

В соответствии с п. 41 Правил участники ДТП обязаны заполнить бланк извещения о ДТП, выданный страховщиком при заключении договора ОСАГО. Предусматривается заполнение одного бланка указанного извещения водителями двух транспортных средств. При наличии разногласий между участниками ДТП относительно его обстоятельств эти разногласия в обязательном порядке отражаются в извещении о ДТП.

Заполненные участниками ДТП извещения должны быть, как записано в п. 42 Правил, «в кратчайший срок, но не позднее 15 рабочих дней после ДТП» вручены или направлены любым способом, обеспечивающим подтверждение отправки (это может быть заказное письмо или письмо с уведомлением), страховщику или представителю страховщика в субъекте Федерации по месту жительства потерпевшего либо в субъекте Федерации, на территории которого произошло ДТП. При причинении вреда имуществу потерпевший, имеющий намерение воспользоваться принадлежащим ему правом на страховую выплату, имеет обязанность представить поврежденное имущество для проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы (оценки). Это необходимо для выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков.

Страховщик в соответствии с законом обязан осмотреть поврежденное имущество и (или) организовать независимую экспертизу (оценку), в том числе путем выдачи направления на экспертизу (оценку), в срок не более пяти рабочих дней со дня получения от потерпевшего заявления о страховой выплате и документов, предусмотренных п. 44 Правил, если иной срок не согласован с потерпевшим. Страховщик обязан согласовать с потерпевшим время и место проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы, а потерпевший в согласованное со страховщиком время обязан представить поврежденное имущество.

Новым положением в ОСАГО являются положения, предусматривающие в определенных случаях возможность оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников милиции (ФЗ от 1 декабря 2007 г. N 306-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и статью 2 Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации "Об организации страхового дела в Российской Федерации" и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации» (в редакции Федерального закона от 24 июня 2008 г. N 94-ФЗ).

Так, с 1 марта 2009 года участники ДТП имеют возможность оформить документы по ДТП для возмещения вреда страховщиком без участия сотрудников ГИБДД (ст. 11 Закона об ОСАГО). Это возможно при одновременном выполнении следующих условий:

* вред причинен только имуществу;
* в ДТП участвует два ТС, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с Законом об ОСАГО;
* обстоятельства причинения вреда, характер и перечень видимых повреждений ТС не вызывают разногласий участников ДТП;
* перечень видимых повреждений зафиксирован в извещениях о ДТП;
* бланки извещений о ДТП заполнены водителями причастных к ДТП транспортных средств в соответствии с Правилами;
* размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему, не превышает 25 000 рублей.

Также, порядок возмещения в данном случае определен п. 41.1. Постановления Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 (в редакции от 08.08.2009) "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".

В случае оформления документов о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников милиции заполненные бланки извещений о ДТП вместе с заявлением потерпевшего о страховой выплате направляются страховщику для определения размера убытков, подлежащих возмещению.

Законодательство подробно определяет случаи, когда возникновение гражданской ответственности владельцев транспортных средств не влечет за собой обязанности страховщика по выплате страхового возмещения.

Во-первых, в силу п. 1 ст. 964 ГК РФ, если Законом или договором не предусмотрено иное (а в регулировании обязательного страхования гражданской ответственности иное не предусмотрено) страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения, когда страховой случай наступил вследствие:

а) воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

б) военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;

в) гражданской войны, народных волнений или забастовок.

По своей природе данные ситуации являются особыми случаями непреодолимой силы - форс-мажора (ст. 401 ГК РФ) и за причинение ущерба которым страховщик не может нести ответственность [63, с. 200].

Во-вторых, в силу ст. 963 ГК РФ страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения, если страховой случай наступил вследствие умысла страхователя, выгодоприобретателя, застрахованного лица, но не освобождается от выплаты страхового возмещения по договору страхования ответственности за причинение вреда жизни или здоровью, если вред причинен по вине ответственного за него лица. Иными словами, по вине застрахованного лица, которым является владелец (владельцы) транспортного средства, в т.ч. страхователь, и иные лица.

Это означает, что страховщик должен быть освобожден от выплаты страхового возмещения, если вред причинен вследствие умысла выгодоприобретателя, которым является потерпевший.

Следует обратить внимание, что ст. 8 Правил помимо этих четырех случаев предусматривает случай освобождения страховщика от выплаты вследствие непреодолимой силы. Однако данное правило будет не соответствовать прямым указаниям приведенных выше норм ГК РФ и содержащимся в Законе об ОСАГО правилам.

В связи со сказанным предлагаем исключить из п. 8 Правил указание о том, что не возмещается вред, причиненный вследствие непреодолимой силы.

В-третьих, нормой ст. 6 Закона об ОСАГО установлены специальные случаи, исключающие квалификацию произошедшего события в качестве страхового случая по обязательному страхованию. Всего таких случаев одиннадцать, их перечень носит закрытый характер и не может быть расширен по желанию сторон. К ним, в частности, относятся:

1) причинение вреда при использовании иного транспортного средства;

2) причинение морального вреда или возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды и другие.

Содержание прямого возмещения убытков подробно трактуется ст. 14.1 Закона об ОСАГО, которая вступила в силу 1 марта 2009 года. Потерпевший вправе предъявить требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу, непосредственно страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, в случае наличия одновременно следующих обстоятельств: а) в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу; б) дорожно-транспортное происшествие произошло с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с Федеральным законом. Страховщик, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, проводит оценку обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, изложенных в извещении о дорожно-транспортном происшествии, и на основании представленных документов осуществляет потерпевшему по его требованию возмещение вреда в соответствии с правилами обязательного страхования.

Реализация права на прямое возмещение убытков ни в какой степени не ограничивает права потерпевшего обратиться к страховщику, застраховавшему гражданскую ответственность лица, причинившего вред, за возмещением вреда, который причинен жизни или здоровью, возник после предъявления требования о страховой выплате и о котором потерпевший не знал на момент предъявления требования [42, с. 40]. Страховщик, застраховавший гражданскую ответственность потерпевшего, производит возмещение вреда, причиненного имуществу потерпевшего, в размере страховой выплаты от имени страховщика, который застраховал ответственность лица, причинившего вред (осуществляет прямое возмещение убытков), в соответствии с соглашением о прямом возмещении убытков (ст. 26.1 Закона об ОСАГО) с учетом положений ст. 14.1. Страховщик, исполнивший прямое возмещение убытков, имеет право требования в размере страховой выплаты к страховщику, который застраховал ответственность лица, причинившего вред, или к причинившему вред лицу в предусмотренных ст. 14 Закона об ОСАГО случаях. Страховщик, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, обязан возместить в счет страховой выплаты по договору обязательного страхования страховщику, осуществившему прямое возмещение убытков, возмещенный им потерпевшему вред в соответствии с соглашением о прямом возмещении убытков в соответствии со ст. 26.1. Закона об ОСАГО.

Общие последствия нарушения обязательств по обязательному страхованию регулируются статьями 935-937 ГК РФ. В силу положения, изложенного в п.2 ст.937 не исполнивший возложенную на него законом обязанность заключить договор страхования или выполнивший эту обязанность ненадлежащим образом, обязывает себя выплатить страховое возмещение (страховую сумму) при наступлении страхового случая в полном соответствии с условиями того договора, который должен был быть заключен. В случае, если договор страхования все же был заключен, но на условиях, худших, чем устанавливает закон, то нарушитель обязан заплатить разницу между тем, что заплатит страховщик, и страховым возмещением (страховой суммой), которая полагалась бы выгодоприобретателю по договору, заключенному на условиях, диктуемых законом.

Обязательство по выплате страхового возмещения (страхового обеспечения) по своей природе является денежным. Это означает, что просрочка страховщика при его исполнении влечет неправомерное удержание денежных средств страхователя страховщиком, что означает возможность взыскания процентов за пользование чужими денежными средствами, установленных ст. 395 ГК РФ.

Так, например, по одному из исков страхователя И. к страховой компании «А.» суд первой инстанции, удовлетворяя требование о взыскании страхового возмещения, во взыскании процентов за пользование чужими денежными средствами отказал. По мнению суда, в соответствии с п. 23 постановления Пленумов ВС и ВАС РФ от 8 октября 1998 г. № 13/14 в том случае, когда суд возлагает на сторону обязанность возместить вред в деньгах, на стороне причинителя вреда возникает денежное обязательство по уплате определенных судом сумм. Соответственно, возможность взыскания процентов, установленных п. 1 ст. 395 ГК РФ, возникает при просрочке ее уплаты должником с момента вступления решения суда в силу [28, с. 24].

Однако судом была допущена ошибка, т.к. в п. 23 постановления № 13/14 речь идет об особенностях применения ст. 395 ГК РФ к обязательствам по возмещению вреда. Здесь же речь шла об ответственности стороны за неисполнение договорного обязательства, являющегося по своей природе денежным, что означает возможность применения ст. 395 ГК РФ к указанным отношениям.

Исходя из п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 8 октября 1998 г. № 13/14 «О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами» [14], проценты за пользование чужими денежными средствами начисляются с момента начала просрочки страховщика, т.е. с даты, когда страховщик должен был по условиям договора произвести страховую выплату, до момента фактического исполнения денежного обязательства по страховой выплате страховщиком.

В настоящее время Законом о внесении изменений и дополнений в п. 2 ст. 13 Закона об ОСАГО внесены изменения, срок, в течение которого страховщик обязан рассмотреть заявление потерпевшего, произвести страховую выплату либо направить мотивированный отказ в такой выплате, увеличен до 30 дней со дня получения документов.

Так, П-ва обратилась в суд с иском к страховой компании о выплате страхового возмещения 62 431 руб., процентов за пользование чужими денежными средствами 1252 руб. Свои требования мотивировала тем, что в результате ДТП, имевшего место 21.12.2007 г. по вине Ш-на, ответственность которого застрахована ответчиком, был поврежден принадлежащий ей автомобиль. 07.04.2008 г. истица обратилась к ответчику за выплатой страхового возмещения, однако в выплате было отказано.

Исследовав материалы дела, суд признал требования истицы обоснованными, взыскал с ответчика в ее пользу сумму стоимости восстановительного ремонта, а также проценты за пользование денежными средствами (ст. 395 ГК РФ) за период просрочки страховой выплаты. Таким образом, суд вынес обоснованное решение, применив ст. 395 ГК РФ к указанным отношениям.

В соответствии с п. 73 Правил в случае возникновения разногласий между страховщиком и потерпевшим относительно размера вреда, подлежащего возмещению по договору обязательного страхования, страховщик в любом случае обязан произвести страховую выплату в неоспариваемой им части.

Страховщик не вправе задерживать выплату страхового возмещения в том случае, если на момент обращения к нему потерпевшего отсутствуют документы, подтверждающие наличие судебного спора об обстоятельствах ДТП и страхового случая по договору ОСАГО (определение суда о принятии к производству жалобы по делу об административном правонарушении либо искового заявления о возмещении вреда, причиненного вследствие ДТП).

Необходимо отметить причины, вследствие которых судебная практика по вопросам исполнения договора ОСАГО является неоднородной.

Прежде всего это неполнота Закона об ОСАГО в регулировании ряда вопросов (объем ущерба, который подлежит возмещению; порядок продления и прекращения договора обязательного страхования) и, как следствие, противоречия между Законом и Правилами.

За ряд нарушений у страховой компании может быть отозвана лицензия. Но это крайняя мера, которая способна сильно ущемить интересы ее клиентов. Санкция в виде приостановления действия либо отзыва лицензии может быть применена к страховщикам лишь при значительном количестве подобных нарушений. Кроме того, она никак не учитывает интересы лиц, чьи права нарушаются несвоевременной выплатой, то есть потерпевших.

Другая мера воздействия - предупреждение. Его выносит Федеральная служба страхового надзора. Очевидно, что для страховщиков это слишком мягкое наказание, и потому оно не работает [47].

Применение к рассматриваемым правоотношениям положений статьи 395 Гражданского кодекса Российской Федерации, являющейся универсальной мерой гражданско-правовой ответственности за пользование чужими денежными средствами вследствие их неправомерного удержания, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате, представляется недостаточным.

Таким образом, институт ответственности страховщика - один из важнейших способов защиты прав наиболее незащищенной в договоре страхования стороны - страхователя.

На основании изложенного можно заключить, что договор обязательного страхования гражданской ответственности относится к такому виду договоров, в котором не может быть разногласий по поводу его условий, поэтому к нему не применяются классические схемы заключения договора. Однако Закон об ОСАГО устанавливает в незначительной степени возможность изменять условия, на которых заключается договор ОСАГО.

Одной из главных обязанностей страховщика по договору является обязанность выплаты страхового возмещения.

Возмещение утраты товарной стоимости относится к числу самых спорных вопросов, существующих в правоприменительной практике в сфере ОСАГО. Долгое время страховые организации отказывали в выплате в этой части, указывая на то, что законодательные и нормативные акты, регулирующие соответствующие правоотношения, не предусматривают такой обязанности страховщика. До последнего времени достаточно непоследовательна была и судебная практика, но сейчас высшие судебные инстанции пришли к выводу о том, что утрата товарной стоимости представляет собой реальный ущерб, и страховщики обязаны ее возмещать [39, с. 28].

В законе необходимо уточнить состав убытков, подлежащих возмещению по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Это связано с тем, что практика применения Закона об ОСАГО показала неоднозначность толкования судами различной юрисдикции понятия «утрата товарной стоимости», что приводит к принятию разноплановых решений по судебным спорам в части состава подлежащих возмещению убытков [65, с. 49].

Предлагаем уточнить, что утрата товарной стоимости автотранспортного средства не относится к страховому риску по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспорта, поскольку не может быть компенсирована восстановительным ремонтом после дорожно-транспортного происшествия. Так, например, только сам факт ремонта автомобиля после дорожно-транспортного происшествия влечет за собой утрату товарной стоимости автомобиля, даже если полностью восстановлены его функциональные характеристики и товарный вид.

При этом необходимо уточнить, что к утрате товарной стоимости относятся только те потери, которые не могут быть компенсированы восстановительным ремонтом [80, с. 8].

В этой связи необходимо отметить позицию Верховного Суда Российской Федерации по данному вопросу, согласно которой «утрата товарной стоимости представляет собой уменьшение стоимости транспортного средства, вызванное преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида автомобиля и его эксплуатационных качеств в результате снижения прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий вследствие дорожно-транспортного происшествия и последующего ремонта. Из вышеизложенного следует, что утрата товарной стоимости относится к реальному ущербу наряду со стоимостью ремонта и запасных частей автомобиля, поскольку уменьшение его потребительской стоимости нарушает права владельца транспортного средства» [17].

Таким образом, с учетом сложившейся судебной практики (решение ВС РФ от 24 июля 2007 г. № ГКПИ07-658, Обзор практики ВС РФ за II квартал 2005 г.) УТС транспортного средства, влекущая уменьшение его действительной (рыночной) стоимости вследствие снижения потребительских свойств, относится к реальному ущербу и наряду с восстановительными расходами должна учитываться при определении размера страховой выплаты в случае повреждения имущества потерпевшего представляется возможной [78, с. 43]:

1) по договорам ОСАГО, заключенным до 6 ноября 2007 года, в выплате страхового возмещения с учетом УТС отказывать. Выплату производить только по решению суда, вступившего в законную силу;

2) по договорам ОСАГО, заключенным после 6 ноября 2007 года, страховую выплату производить с учетом УТС.

Решение Верховного Суда РФ переводит в практическую плоскость вопрос о необходимости внесения изменений в Закон об ОСАГО и Правила в части включения в состав страховой выплаты утраты товарной стоимости, а значит, и перерасчета страхового тарифа по договорам ОСАГО.

В связи со сказанным предлагаем внести в Федеральный закон об ОСАГО следующие изменения:

1) статью 1 дополнить абзацем следующего содержания:

«утрата товарной стоимости транспортного средства - потеря товарного вида и (или) ухудшение функциональных характеристик (потребительских свойств) транспортного средства, которые не могут быть компенсированы восстановительным ремонтом после дорожно-транспортного происшествия».

2) подпункт «б» пункта 2 статьи 6 изложить в следующей редакции:

«К страховому риску по обязательному страхованию относится наступление гражданской ответственности по обязательствам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, за исключением случаев возникновения ответственности вследствие:

б) причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды, или по возмещению утраты товарной стоимости транспортного средства».

Институт ответственности по обязательному страхованию ответственности владельцев транспортных средств недостаточно законодательно проработан, в частности, следовало бы предусмотреть конкретный и более высокий порог ответственности страховщика за нарушение срока выплаты страхового возмещения.

## 3.2 Расторжение договора, обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

В страховом праве много внимания уделяется условиям прекращения договора страхования. Так, В.И. Серебровский отмечал, что причины, влекущие прекращение договора страхования, могут быть сведены к трем группам, и выделял следующие:

«1) не зависящие от воли сторон;

2) зависящие от воли одного из контрагентов;

3) зависящие от обоюдной воли контрагентов».

При этом В.И. Серебровский обоснованно указывал, «что односторонняя воля страхователя только в исключительных случаях может служить причиной прекращения страхования» [63, с. 150].

В обязательном страховании ответственности, помимо общего порядка прекращения договора страхования в связи с окончанием срока его действия, существует и порядок досрочного прекращения. Указанный порядок предусмотрен разделом VI Правил, который корреспондирует с нормами ГК РФ.

В соответствии с частью 1 статьи 958 ГК РФ договор страхования прекращается до наступления срока, на который он был заключен, если после его вступления в силу возможность наступления страхового случая отпала и существование страхового риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. Страхователь (выгодоприобретатель) вправе отказаться от договора страхования в любое время, если к моменту отказа возможность наступления страхового случая не отпала, при этом страховая премия в этом случае не возвращается (ч. 2 ст. 958 ГК РФ).

Таким образом, ГК РФ предусматривает ограниченное число случаев досрочного прекращения договора страхования. В рамках обязательного страхования ответственности досрочное прекращение договора возможно, как мы считаем, только при наличии конкретных условий, отвечающих требованиям Правил.

В соответствии с пунктом 33 Правил действие договора обязательного страхования досрочно прекращается:

* в случае смерти гражданина - страхователя или собственника;
* в случае ликвидации юридического лица - страхователя;
* в случае ликвидации страховщика;
* в случае гибели (утраты) транспортного средства, указанного в страховом полисе обязательного страхования;
* в иных случаях, предусмотренных законодательством РФ.

Необходимо отметить, что указанная норма является императивной, и в соответствующих случаях досрочное прекращение договора страхования является обязательным как для страховщика, так и для страхователя. В Правилах указано, что договор досрочно прекращается в случае смерти гражданина - страхователя или собственника.

В предыдущей редакции Правил основания досрочного прекращения договора ОСАГО значительно отличались от приведенных в новой редакции этого нормативного акта. Так, ранее устанавливалось, что договор досрочно прекращается в случае смерти гражданина - страхователя, если его права и обязанности по договору обязательного страхования не перешли к другим лицам. В новой редакции Правил указано, что договор досрочно прекращается в случае смерти гражданина - страхователя или собственника. Фактически ранее устанавливалось право третьих лиц, не являющихся стороной по договору обязательного страхования, стать такой стороной, то есть страхователем. По нашему мнению, данный пункт Правил являлся юридически неправильным, поскольку в случае смерти стороны по договору должен прекращаться и сам договор, поскольку по договору ОСАГО страхуется не транспортное средство, а гражданская ответственность страхователя, которая прекращается с момента его смерти. К такой логике, скорее всего, пришло и Правительство РФ, которое в новой редакции изменило формулировку указанного пункта.

Кроме того, Правила закрепляют и право страхователя на расторжение договора обязательного страхования ответственности. Такое право устанавливается пунктом 33.1 данного акта, который гласит, что «Страхователь вправе досрочно расторгнуть договор страхования в случаях: а) отзыва лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации; б) замены собственника транспортного средства; в) в иных случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации». На наш взгляд, в указанной норме интерес представляет только подпункт «б». В соответствии с указанной нормой страхователь вправе досрочно прекратить действие договора обязательного страхования ответственности в случае замены собственника. В первой редакции Правил при замене собственника транспортного средства договор подлежал обязательному досрочному прекращению. Такое положение Правил, по обоснованному мнению многих правоведов, не соответствовало конструкции обязательного страхования ответственности. Согласно положениям статьи 960 ГК РФ при переходе прав на застрахованное имущество от лица, в интересах которого был заключен договор страхования, к другому лицу права и обязанности по этому договору переходят к лицу, к которому перешли права на имущество. Как обоснованно указывают А.И. Худяков и А.А. Худяков [77, с. 96], при страховании ответственности за причинение вреда принцип «договор страхования следует за вещью» не действует. Действительно, Закон об ОСАГО устанавливает в качестве объекта страхования не транспортное средство, а гражданскую ответственность владельца транспортного средства. При этом в соответствии со статьей 1 указанного законодательного акта владелец транспортного средства - это собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче этому лицу транспортного средства и т.п.).

Таким образом, понятие владельца значительно шире, чем понятие собственника. В случае замены собственника транспортного средства не обязательно должна происходить замена владельца транспортного средства: отец может подарить сыну транспортное средство, при этом они оба могут оставаться владельцами. В этой связи новая редакция Правил совершенно обоснованно признала за страхователем право, а не обязанность досрочно расторгнуть договор обязательного страхования ответственности в случае замены собственника транспортного средства, указанного в полисе ОСАГО. Исключать возможность досрочного расторжения было бы неправильно, так как в других случаях при замене собственника прекращается и право владения.

Страховщик обязан вернуть страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора. Порядок возврата изложен в пункте 34 Правил. Неистекший срок действия договора исчисляется со дня, следующего за датой досрочного прекращения действия договора ОСАГО. Под этой датой понимается день, когда страховщик получил от страхователя письменное заявление о досрочном расторжении договора. Согласно п. 34 Правил страховая компания в течение 14 календарных дней с даты, следующей за днем получения указанного заявления, должна вернуть страхователю (его законным представителям) часть страховой премии за неистекший срок действия договора ОСАГО.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Страхование ответственности владельцев транспортных средств является одной из наиболее динамично развивающихся сфер российского страхового бизнеса, о чем свидетельствуют статистические данные о деятельности страховых организаций.

Проведенное исследование позволило выделить следующие проблемы правового регулирования страхования ответственности владельцев транспортных средств в РФ и предложить пути решения.

1. В силу того, что законодатель попытался в одном понятии договора ОСАГО охватить все ключевые моменты и нюансы, связанные с данным договором, определение получилось достаточно сложным. В частности в нем ничего не сказано о том, имеет ли право страхователь, добровольно возместивший причиненный вред, предъявлять требование к страховщику о выплате страхового возмещения.

Предлагаем закрепить более корректное определение понятия договора ОСАГО, внести изменение в ст. 1 Закона об ОСАГО в части определения договора ОСАГО: «договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее - договор обязательного страхования) - соглашение между страховщиком и страхователем, в силу которого страховщик обязуется при возникновении страхового случая произвести страховую выплату потерпевшему или страхователю, а страхователь обязуется в установленном порядке уплатить необходимые страховые взносы...». Данное определение является более четким и позволит в дальнейшем избежать различных трактовок понятия договора.

В Законе об ОСАГО также не содержится указание на срок, в течение которого страховщик должен составить акт о страховом случае, в нем лишь сказано о максимальном сроке, в течение которого должна быть осуществлена страховая выплата - 30 дней с момента предоставления необходимых документов. В целях ликвидации имеющегося расхождения в законодательстве целесообразно ввести указание на составление акта о страховом случае в ст. 11-16 Закона об ОСАГО.

2. Принцип равноправия потерпевших должен быть изложен в Законе об ОСАГО более конкретно и однозначно. В данном законе следует установить не фиксированный размер страховой суммы, а лишь ее минимально обязательную величину. Это, во-первых, будет в полной мере соответствовать пункту 4 статьи 935 ГК РФ и пункту 4 статьи 3 Закона об организации страхового дела, а во-вторых, даст участникам страховых правоотношений большую свободу действий в этом вопросе.

Представляется, что подобные изменения положительно повлияют на уровень материальной защищенности потерпевших и в большей степени гарантируют их интересы. В дальнейшем было бы оправданно внесение законодателем изменений в части исключения ограничения по возмещению имущественного ущерба нескольким потерпевшим в сумме не более 160 тыс. руб.

3. Другой важной проблемой является ответственность страховщика по договору.Институт ответственности страховщика - один из важнейших способов защиты прав наиболее незащищенной в договоре страхования стороны - страхователя. Просрочка страховщика при исполнении договора влечет неправомерное удержание денежных средств страхователя страховщиком, что означает возможность взыскания процентов за пользование чужими денежными средствами. Применение к данным правоотношениям положений статьи 395 ГК РФ, являющейся универсальной мерой гражданско-правовой ответственности за пользование чужими денежными средствами вследствие их неправомерного удержания, уклонения от их возврата, иной просрочки в их уплате, представляется недостаточным.

Считаем необходимым ввести специальную меру гражданско-правовой ответственности - законную неустойку (пени) за несвоевременное осуществление страховой выплаты. При этом предпочтительным является введение именно гражданско-правовой, а не административной ответственности страховщиков, которая позволила бы компенсировать потерпевшим вызванные несвоевременным осуществлением страховых выплат имущественные потери.

Предлагаем внести в статью 13 ФЗ № 40-ФЗ изменение, дополнив пунктом 5 следующего содержания:

«В случае нарушения установленного настоящей статьей срока осуществления страховой выплаты страховщик уплачивает потерпевшему неустойку (пени) в размере одной стопятидесятой ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на момент исполнения обязательства, от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки. При взыскании суммы страховой выплаты в судебном порядке требование потерпевшего удовлетворяется судом с учетом размера ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, действующей на день предъявления иска или на день вынесения решения.»

Предлагаемый размер неустойки является разумным компромиссом интересов страховщиков и потерпевших. Меньший размер неустойки не будет служить для страховщиков реальной и соразмерной санкцией за допущенное нарушение сроков выплаты, больший - не будет соответствовать текущим инфляционным процессам.

Таким образом, в заключение отметим, что условием дальнейшего развития страхового бизнеса в России, в том числе по страхованию ответственности владельцев транспортных средств, является адекватная законодательная база, позволяющая сформировать соответствующий современным экономическим потребностям рынок страховых услуг. Следовательно, работа над этим приведетк устранению имеющихся проблем и противоречий действующего законодательства.

4. Следует обратить внимание, что ст. 8 Правил помимо этих четырех случаев предусматривает случай освобождения страховщика от выплаты вследствие непреодолимой силы. Однако данное правило будет не соответствовать прямым указаниям приведенных выше норм ГК РФ и содержащимся в Законе об ОСАГО правилам.

В связи со сказанным предлагаем исключить из п. 8 Правил указание о том, что не возмещается вред, причиненный вследствие непреодолимой силы.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Конституция Российской Федерации: [официальный текст: с учетом законов РФ о поправках: государственная символика РФ, гимн, герб, флаг]. – М.: Ответ, 2010. – 32 с.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ: [с изменениями от 18.07.2009] // СЗ РФ. – 1994. – № 32. – ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ: [с изменениями от 17.07.2009] // СЗ РФ. – 1996. – № 5. – ст. 410.
4. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: ФЗ от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ [с изменениями от 01.02.2010] // СЗ РФ. – 2010. – № 6. – ст. 565.
5. О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»: ФЗ от 01.02.2010 № 3-ФЗ // СЗ РФ. – 2010. - № 6. - ст. 565.
6. О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и статью 2 Федерального закона «О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации»: ФЗ от 1 декабря 2007 г. № 306-ФЗ // СЗ РФ. – 2007. – № 49. – ст. 6067.
7. О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации»: ФЗ от 10 декабря 2003 г. № 172-ФЗ // СЗ РФ. – 2003. – № 50. – ст. 4858.
8. Об организации страхового дела в Российской Федерации: ФЗ от 27 ноября 1992 г. № 4015-I: [с изменениями от 30.10.2009] // Российская газета. – 1993. – 12 января.
9. Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 24 апреля 2003 г. № 238 // СЗ РФ. – 2003. – № 17. – ст. 1619.
10. Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 // СЗ РФ. – 2003. – N 20. – ст. 1897.
11. Постановление Конституционного Суда РФ от 31 мая 2005 г. № 6-П «По делу о проверке конституционности Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в связи с запросами Государственного Собрания - Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С.Н. Шевцова» // СЗ РФ. – 2005. – № 23. – ст. 2311.
12. Определение Конституционного Суда РФ от 12 июля 2006 г. № 377-О «По жалобе гражданина Кузнецова Евгения Анатольевича на нарушение его конституционных прав абзацем одиннадцатым статьи 1, пунктом 2 статьи 15 и статьей 16 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Вестник Конституционного Суда РФ. – 2007. – № 1.
13. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 июня 2007 г. № 1136/07 // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. – 2007. – № 9.
14. Постановление Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 8 октября 1998 г. № 13/14 «О практике применения положений Гражданского кодекса Российской Федерации о процентах за пользование чужими денежными средствами» // Российская газета. – 1998. – 27 октября.
15. Решение Верховного Суда РФ от 24 июля 2007 г. № ГКПИ07-658 «О страховых выплатах при ДТП» // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 6.
16. Постановление СК по гражданским делам Верховного Суда РФ от 23 января 2007 г. № 44-В06-20 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. – № 2.
17. Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за II квартал 2005 г. (по гражданским делам) (утв. постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 10 августа 2005 г.) // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2005. – № 12.
18. Постановление ФАС Московского округа от 05.05.2004 № КГ-А40/3081-04-П // Российская газета. – 2004. – 15 ноября.
19. Постановление ФАС Московского округа от 2 сентября 2005 г. № КГ-А40/7424-05 // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. – 2005. – № 10.
20. Абрамов В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2002. – № 34. – С. 3 – 4.
21. Абрамов В.Ю. Страхование: теория и практика. – М.: Волтерс Клувер, 2007. – 476 с.
22. Александров А.А. Страхование. – М.: Издательство ПРИОР, 2004. – 453 с.
23. Антоненко Д.А. Характеристика способов совершения преступлений в сфере ОСАГО // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2009. – № 2. – С. 53 – 55.
24. Аракчеев Д.Д. Договоры ОСАГО: сложные случаи // Законодательство. – 2008. – N 10. – С. 37 – 41.
25. Асташов С.В., Бугаенко Н.В. Практика применения законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Судья. – 2008. – № 4. – С. 39 – 43.
26. Белов В.А. К вопросу о соотношении понятий обязательства и договора // Вестник гражданского права. – 2007. – № 4. − С. 43 − 48.
27. Белых В.С., Кривошеев И.В. Страховое право: Учебное пособие. – М., 2009. – 463 с.
28. Богомолов А.А. Практика применения судами норм законодательства об ОСАГО // Право и экономика. − 2009. − № 7. − С. 22 − 25.
29. Болдинов В.М. Ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности. – СПб., 2002. – 209 с.
30. Брагинский М.И. Договор страхования. – М.: Статут, 2006. – 287 с.
31. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – М.: Статут, 2005. – 787 с.
32. Герасимова И. Страховой рынок России: фас и профиль // Консультант. – 2008. – № 5. – С. 19 – 23.
33. Гражданское право / Под ред.Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. – М., 1996. – 870 с.
34. Гражданское право / Под ред. Ю.К. Толстого, А.П. Сергеева. – М., 1996. – 870 с.
35. Громов А. Договор ОСАГО: качество страховых услуг // Финансовая газета. Региональный выпуск. – 2009. – № 30. – С. 93.
36. Грудцына Л.Ю., Спектор А.А. Научно-практический комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный). – М.: ЮРКОМПАНИ, 2009. – 253 с.
37. Дегтярев С.Л. Возмещение убытков в гражданском и арбитражном процессе: Учебно-практическое пособие. – М., 2003. – 189 с.
38. Дедиков С.В. Лица, гражданская ответственность которых застрахована по договору ОСАГО // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 9. – С. 12 – 20.
39. Дедиков С.В. Утрата товарной стоимости в системе ОСАГО: теория вопроса // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 2. – С. 28 – 32.
40. Дешалыт Л.Б. Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Право и экономика. – 2006. – № 8. – С. 23 – 27.
41. Дмитриев М.С. Конституционный суд расставил точки над «i» // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 1. – С. 106 – 121.
42. Евдокимова И. Что нам приготовили обновленные правила ОСАГО // Новая бухгалтерия. – 2008. – № 6. – С. 39 – 40.
43. Завидов Б.Д. Договорное право России. – М., 2006. – 454 с.
44. Завидов Б.Д. Советы автострахователю // Юрист. – 2004. – № 9. – С. 50 – 53.
45. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М., 1975. – 890 с.
46. Клоченко Л.Н. Суброгация и регресс по российскому законодательству // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 4. – С. 17 – 24.
47. Козинов А.Е. Объем ответственности страховщика по договору страхования ответственности // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 4. – С. 44 – 49.
48. Козинов А.Е. Страхование ответственности // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 3. – С. 21 – 24.
49. Комлева А.А. Страхование транспорта // Бюджетный учет. – 2008. – № 10. – С. 3 – 5.

Копылкова Н.М. Правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: дисс ... канд. юрид. наук. – М., 2006. – 220 с.

1. Лесненко С.Ю. Правовое обеспечение страхования в Российской Федерации // Экономическое правосудие на Дальнем Востоке России. – 2007. – № 2. – С. 55 – 60.
2. Ложкин М.С. Порядок заключения, изменения и расторжения договора ОСАГО // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 3. – С. 37 – 44.

Никифоров А.В. Застрахованные лица по полисам ОСАГО: обзор судебной практики // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2006. – № 3. – С. 100 – 105.

1. Никулина Н.Н. ОСАГО: состояние, нововведения и сопутствующие проблемы // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2009. – N 3. – С. 17 – 20.
2. Овчинников И.Н. ОСАГО в вопросах и ответах // Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии. – 2008. – № 2. – С. 20 – 27.
3. Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. – М., 1998. – 433 с.
4. Пыхтин С.В. ДТП как страховой случай по ОСАГО // Законы России: опыт, анализ, практика. – 2007. – № 11. – С. 65 – 68.
5. Рассолова Т.М. Договор ОСАГО: современные подходы к понятию и основным прзнакам. // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2007. – № 2. – С. 40 – 54.
6. Рассолова Т.М. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные проблемы совершенствования российского законодательства на современном этапе: Сборник. – М.: РПА МЮ РФ, 2008. – С. 177 – 179.
7. Рассолова Т.М. Страхование автогражданской ответственности в Российской империи // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2005. – № 4. – С. 33 – 41.
8. Рассохин В.В. Некоторые вопросы суброгации в страховании // Судебно-арбитражная практика Московского региона. Вопросы правоприменения. – 2007. – № 5. – С. 50 – 58.
9. Романова М.В. Страхование автотранспортных средств // Российский налоговый курьер. – 2008. – № 16. – С. 5 – 7.
10. Самощенко И.С., Фарукшин М.Х. Ответственность по советскому законодательству. – М., 1971. – 309 с.
11. Селуянов Д.М. Совершенствование законов об обязательных видах страхования // Юридическая и правовая работа в страховании. – 2008. – № 2. – С. 18 – 34.
12. Сериков В. Утрата товарной стоимости по договору ОСАГО // Хозяйство и право. – 2007. – № 9. – С. 47 – 49.
13. Симолин А.А. Возмездность, безвозмездность, смешанные договоры и иные теоретические проблемы гражданского права. – М., 2005. – 655 с.
14. Смирнов В.Т., Собчак А.А. Общее учение о деликтных обязательствах в советском гражданском праве. – Л., 1983. – 427 с.
15. Собчак А.А., Смирнов В.Т. Понятие источника повышенной опасности // Советская юстиция. – 1988. – № 18. – С. 49 – 52.
16. Сокол П. В. Формы ответственности страховщика за нарушение страхового обязательства // Право и экономика. – 2005. – № 1. – С. 44 – 49.
17. Сокол П.В. Комментарий к законодательству об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств. – М.: Деловой двор, 2008. – 261 с.
18. Сокол П.В. Правовое положение выгодоприобретателя в договоре страхования // Право и экономика. – 2005. – № 3. – С. 32 – 37.
19. Соловьев А. Заключение договора страхования: правовые вопросы // Финансовая газета. – 2007. – № 6. – С. 3 – 5.
20. Соловьев А. Юридические аспекты страхования гражданской ответственности // Финансовая газета. – 2007. – № 40. – С. 4 – 5.
21. Сплетухов Ю.А. Страхование ответственности. – М.: Аудитор, 2006. – 244 с.
22. Трунов И.Л., Айвар Л.К., Юрьев А.В. Справочник автовладельца / Под ред Трунова И.Л. – М., 2008. – 289 с.
23. Фогельсон Ю.Б. Фогельсон Ю.Б. Обзорный комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Хозяйство и право. – 2002. – № 10. – С. 33 – 37.
24. Худяков А.И., Худяков А.А. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – 387 с.
25. Чуб А.В. О правовых основаниях страховой выплаты с учетом УТС имущества по договорам ОСАГО // Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии. – 2008. – № 1. – С. 39 – 43.
26. Шахов В.В. Страхование. – М., 2006. – 290 с.
27. Шевель А. Понес убытки - докажи: предмет доказывания и допустимость доказательств по делам о ДТП // Бизнес-адвокат. – 2004. – № 13. – С. 7 – 8.
28. Шевченко Е.Е. Законодательство и судебно-арбитражная практика об определении момента заключения договора // Закон. – 2007. – № 4. – С. 32 – 36.
29. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. – М.: Издательский центр Анкил, 2008. – 210 с.