

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция
Профиль: гражданско-правовой

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Зав. кафедрой
_____ П.Г. Алексеенко
« _____ » _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Страхование возмещение вреда, причиненного в результате ДТП: вопросы теории и практики

Исполнитель
студент группы 221об-1

(подпись, дата)

М.К. Ушаков

Руководитель
зам. председателя
Амурского областного
суда

(подпись, дата)

О.Д. Васильев

Нормоконтроль

(подпись, дата)

О.В. Громова

Благовещенск 2016

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра гражданского права

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой
_____ П.Г.Алексеевко
« » _____ 2015 г.

З А Д А Н И Е

К выпускной квалификационной работе студента Ушакова Максима Константиновича

1. Тема выпускной квалификационной работы: Страхование возмещения вреда, причиненного в результате ДТП: вопросы теории и практики

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 01 июня 2016 года.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе: Конституция РФ, Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

4. Содержание выпускной квалификационной работы (перечень подлежащих разработке вопросов): понятие и виды страхования автогражданской ответственности, законодательство в сфере страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, и процедура его исполнения, актуальные проблемы возмещения вреда по договору ОСАГО и пути их преодоления.

5. Перечень материалов приложения: нет

6. Консультанты по выпускной квалификационной работе (с указанием относящихся к ним разделов): нет

7. Дата выдачи задания: 15 октября 2015 года.

Руководитель бакалаврской работы (проекта): Васильев Олег Доржиевич, заместитель председателя Амурского областного суда, кандидат юридических наук, доцент.

Задание принял к исполнению (дата): 15 октября 2015 года. _____

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 62 с., 50 источников.

ДОГОВОР ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ДОРОЖНО–ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, СТРАХОВАЯ ВЫПЛАТА, СТРАХОВАТЕЛЬ, СТРАХОВЩИК

Объектом данного исследования являются правоотношения, складывающиеся в результате применения норм Закона об ОСАГО.

Предмет исследования – вопросы теории и практики, связанные со страховым возмещением вреда.

При написании данной работы были использованы следующие методы: специально–юридический, статистический, сравнительно–правовой, метод структурного анализа, методы анализа и синтеза.

При изучении данной темы, были проведены анализ законодательства, связанного со страховым возмещением вреда (ГК РФ, Закон об ОСАГО, другие.), научной литературы, монографий, методических разработок, пособий и материалов периодических изданий, материалов судебной практики.

Цель работы – изучение страхования автогражданской ответственности, исследование и анализ некоторых гражданско-правовых проблем, связанных со страховым возмещением вреда, а также выработка предложений по совершенствованию законодательства в данной сфере.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические вопросы страхования автогражданской ответственности	7
1.1 Понятие, виды и особенности страхования автогражданской ответственности	7
1.2 Законодательство в сфере автострахования	10
2 Правовые аспекты договора ОСАГО	16
2.1 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств	16
2.2 Исполнение договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств	29
3 Актуальные проблемы страхового возмещения вреда и пути их преодоления	41
Заключение	52
Библиографический список	55

ВВЕДЕНИЕ

В соответствии с Законом об ОСАГО¹ владельцы транспортных средств обязаны страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств.

Актуальность данной работы заключается в том, что в настоящее время количество транспортных средств возрастает, соответственно возрастает количество ДТП. В соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения»² формируются ежегодные сведения о состоянии безопасности дорожного движения. На основании данных, предоставленных сайтом ГИБДД Амурской области, в период с января по октябрь 2015 года, на территории Амурской области произошло 1183 ДТП³. Результатом любого ДТП является причинение вреда жизни, здоровью, имуществу гражданина. В целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами, законодательством определяются правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Объект исследования – правовые отношения, складывающиеся в результате применения норм Закона об ОСАГО.

¹ Федеральный Закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 23.05.2016 № 146-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

² Приказ Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_159603/ (дата обращения: 06.04.2016).

³Официальный сайт госавтоинспекции по Амурской области. URL: <http://www.gibdd.ru/r/28/news/> (дата обращения: 06.04.2016).

Предмет исследования – теоретические и практические вопросы, вытекающие из страхового возмещения вреда.

Цель данной работы – изучение страхования автогражданской ответственности, исследование и анализ некоторых гражданско-правовых проблем, вытекающих из страхового возмещения вреда, а также наработка предложений и идей по совершенствованию законодательства в данной сфере.

При написании данной работы были использованы следующие методы: специально-юридический, статистический, сравнительно-правовой, метод структурного анализа, методы анализа и синтеза.

Анализируя данную тему, был проведен анализ законодательства, связанного со страховым возмещением вреда (ГК РФ, Закон об ОСАГО, другие.), анализировалась научная литература, монографии, методические разработки, пособия и материалы периодических изданий, материалы судебной практики.

Для достижения поставленной цели, были поставлены следующие задачи:

- 1) раскрыть и дать понятия основным определениям, заложенным в Закон об ОСАГО;
- 2) определить и раскрыть сущность обязательного страхования автогражданской ответственности;
- 3) определить и раскрыть порядок и процедуру страхового возмещения вреда;
- 4) провести анализ современного страхового возмещения вреда;
- 5) выявить проблематику современного автострахования и определить возможные пути их преодоления.

В структуру выпускной квалификационной работы на степень бакалавра входят: предмет, цель, задачи исследования. Выпускная квалификационная работа на степень бакалавра состоит из введения, двух теоретических глав, одной практической главы и заключения.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ СТРАХОВАНИЯ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

1.1 Понятие, виды и особенности страхования автогражданской ответственности

Для того чтобы разобраться в страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, нужно разобраться в более широком понятии – страховании. В соответствии с Законом «Об организации страхового дела в Российской Федерации»⁴ под страхованием в РФ понимаются отношения по защите интересов физических и юридических лиц, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований при наступлении определенных страховых случаев за счет денежных фондов, формируемых страховщиками из уплаченных страховых премий (страховых взносов), а также за счет иных средств страховщиков.

Фактически, определение страхования, которое прописано в указанном ФЗ – это совокупность трудов ученых, изучавших и изучающих основы страхования. Изучая научные труды К.А. Граве и Л.А. Лунца, можно прийти к выводу о том, что под страхованием в широком смысле слова понимали, «прежде всего, совокупность мероприятий по созданию ресурсов материальных и (или) денежных средств, за счет которых производится исправление вреда, восстановление потерь в общественном хозяйстве при стихийных бедствиях или несчастных случаях»⁵.

Рассматривая страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, подразумевается страхование ответственности за причинение вреда. В соответствии со ст. 931 ГК РФ⁶, страхователь, вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц страхует риск ответственности самого страхователя, или иного лица, на которое такая

⁴Закон Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации (ред. от 09.02.2016) // Российская газета. 1993. № 6. С. 13.

⁵ Граве К.А., Лунц Л.А. Страхование. М.: Госюриздат, 1960. 175 с.

⁶ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.06.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2015) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

ответственность может быть возложена. Страхование ответственности покрывает не личный вред самого страхователя, а вред, причиненный страхователем имуществу, жизни и здоровью третьих лиц. Страхование ответственности гарантирует компенсацию причиненного вреда в пределах страховой суммы. В случае если сумма вреда превышает страховую сумму, недостаток суммы вреда возмещается самим страхователем в добровольном или судебном порядке.

Анализируя гл. 48 ГК РФ, а в частности ст. 927 можно отметить, что страхование подразделяется на добровольное и обязательное. В связи с вступлением в силу Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее – Закона об ОСАГО), владельцы транспортных средств в Российской Федерации обязаны страховать свою автогражданскую ответственность.

Основная цель Закона об ОСАГО, т.е. введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – защита прав потерпевших на возмещение вреда (гарантированная государством), причиненного их жизни, здоровью и имуществу при использовании транспортных средств.

Система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств дает возможность на более эффективную защиту прав потерпевших на возмещение вреда. До введения системы ОСАГО, у многих владельцев транспортных средств, виновных в причинении вреда, не было достаточного имущества для возмещения нанесенного другим ущерба. Данная система также направлена и на защиту материальных интересов виновников причинения вреда через освобождение их от полной и (или) частичной выплаты по возмещению вреда, причиненного другим лицам при использовании своего транспорта.

Основными принципами ОСАГО являются:

– гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших, в пределах, установленных в Законе об ОСАГО;

– всеобщность и обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств;

– недопустимость использования на территории Российской Федерации транспортных средств, владельцы которых не исполнили установленную Законом об ОСАГО обязанность по страхованию своей гражданской ответственности;

– экономическая заинтересованность владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения.

Проанализировав систему ОСАГО, можно прийти к следующему выводу: в обязательном страховании заинтересованы как потерпевший, так и виновник причинения вреда. Данную точку зрения поддерживают В.И. Глинка, О.Ю. Ручкин, Ю.В. Трунцевский, так в своем научно–практическом пособии «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Теоретические и практические аспекты» они пишут: «Обе стороны – и причинивший вред, и потерпевший заинтересованы в наличии финансовых источников выплат для возмещения убытков, что обусловило возникновение и развитие такой сферы страховых услуг, как страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств»⁷.

Рассматривая автострахование в целом, нельзя не упомянуть о добровольном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ДСАГО). Как известно, максимальная выплата компенсации за причинение вреда по ОСАГО законодательно ограничена. Ранее было отмечено, что если сумма вреда превышает страховую сумму, то недостаток компенсирует сам страхователь. Для защиты страхователя от подобных ситуаций существует расширение ОСАГО, так называемое ДСАГО. Так, например, П.В. Сокол, считает, что: «владелец транспортного средства может дополнительно в добровольном порядке достраховать свою гражданскую ответственность на случай недостаточности страховой выплаты по

⁷ Глинка В.И., Ручкин О.Ю., Трунцевский Ю.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: теоретические и практические аспекты // Юрист. 2013. С. 21.

обязательному страхованию для полного возмещения вреда до любой страховой суммы в части, превышающей страховую сумму по обязательному страхованию»⁸. Однако нужно понимать, что ДСАГО, как и ОСАГО страхует не собственный автомобиль, а гражданскую ответственность перед третьими лицами.

На рынке страхования довольно распространена услуга КАСКО – один из видов имущественного страхования, включающий страхование имущества (транспортного средства) и страхование гражданской ответственности. В зависимости от условий конкретного договора, страховщик может гарантировать автовладельцу денежную компенсацию в случае причинения вреда автомобилю в ДТП, наезда на неподвижные предметы, опрокидывание автомобиля и т.д. В отличие от ОСАГО, тарифы на КАСКО не устанавливаются государством, каждая страховая компания самостоятельно разрабатывает страховые программы и определяет их стоимость. Главным отличием КАСКО от ОСАГО или ДСАГО является страхование личной гражданской ответственности. В случае причинения вреда автомобилю в результате ДТП, виновнику выплачивается страховая сумма за собственный автомобиль, т.е. страховая сумма выплачивается вне зависимости от вины владельца транспортного средства.

Подводя итог можно сказать, что главной целью любого страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является защита прав на возмещение потерпевшим вреда, причиненного их жизни, здоровью и имуществу.

1.2 Законодательство в сфере автострахования

Институт страхования автогражданской ответственности – молодая отрасль для Российской Федерации. Возникновение данной отрасли в целом, т.е. по всему миру, обусловлено, в первую очередь, техническим прогрессом. Фабричное производство повлекло за собой увеличение рисков на производстве

⁸ Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно-практическое пособие. М: Деловой двор, 2013. С. 87.

заводах, соответственно население многих стран невольно начало задумываться об ответственности за причинение вреда, а также об страховании ответственности. Изучая историю развития стран в 19 веках можно наблюдать, что стремительное развитие промышленности привело к появлению в ряде стран законов об ответственности в промышленности. Так, например, в Германии в 1871 г. появились общества взаимного страхования ответственности, которые страховали ответственность руководителей предприятий за причинения вреда. В 1875 г. в Германии появилась первая страховая компания – Всеобщий немецкий страховой союз. Однако изучая историю развития страхования России можно прийти к следующему выводу: до начала XX века в России страхования гражданской ответственности законодательно не существовало. Одним из первых нормативных актов, регулирующих страхования гражданской ответственности, был: «Общие условия страхования гражданской ответственности владельцев предприятий фабрично-заводской, горной и горнозаводской промышленности по несчастным случаям с рабочими и служащими», принятый Министерством внутренних дел от 9 апреля 1904 г. Позднее, 11 октября 1913 г. был опубликован нормативный акт под названием «Общие условия страхования убытков от гражданской ответственности перед третьими лицами»⁹.

Как утверждает автор 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. В это время автомобили начали рассматривать не только в качестве средства передвижения, но и в качестве средств нанесения повреждений и увечий. Так, 11 мая 1913 г. Министерством внутренних дел Российской империи были приняты «Общие условия страхования убытков владельцев моторных экипажей (и автомобилей)»¹⁰.

⁹ Сокол П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно-практическое пособие. М: Деловой двор, 2013. С. 87.

¹⁰ Слептухов Ю.А. Анализ инвестиционной деятельности страховщиков // Страховая деятельность. № 1. 2007. С. 10-17.

Указанные правила устанавливали, что по договору страхования, страховое общество обязывалось возместить следующие убытки:

1) убытки, в следствии возникновения 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, вытекающие из повреждений и поломки самих моторных экипажей вследствие несчастного случая;

3) убытки, возникшие в случае пожара, взрыва или короткого замыкания электрического тока на моторном экипаже.

На начальном этапе развития страхования, охрана имущественных интересов страхователя обеспечивалась следующим механизмом: при причинении вреда страхователь возмещал вред потерпевшему за счет собственных ресурсов, а страховое общество компенсировало страхователю понесенные в результате такого возмещения убытки. Дальнейшего развития у института страхования ответственности не было, поскольку в 1918 г. началась всеобщая национализация, в результате которой страхование стало монопольным правом государства.

В литературе существует 2 точки зрения на монополизацию государством страхования. Первая говорит о положительном влиянии на дальнейшее развитие страхования и на экономику в целом. Так, например, дореволюционный экономист Л.В. Ходский считал, что «сосредоточение в руках государства страхового дела, особенно так называемого страхования жизни и личного страхования, составляет чрезвычайно благодарное поле деятельности для государственного хозяйства»¹¹. Также, Л.В. Ходский указывал на то, что «казенное страхование сосредоточило бы в руках государства огромные страховые капиталы; кроме пользы для населения и казны, от этого ничего бы и не получилось». Положительным фактором влияния монополизации

¹¹ Ходский Л.В. Основы государственного хозяйства (пособие по финансовому праву). СПб., 1894. С. 97.

страхования подтверждается и тем, что государство может избавить страховую деятельность от цели предпринимателей в заработке материальных средств, придать страхованию социальный характер, обеспечить более высокую степень защиты.

Сторонниками противоположной точки зрения, то есть отрицательного влияния монополизации страхования являются В.И. Глинка, О.Ю. Ручкин, ЮВ. Трунцевский. Они считают, что «отсутствие конкуренции на рынке страховых услуг привели к тому, что населению предлагался крайне ограниченный набор страховых услуг, возможно, не самого лучшего качества. Монополизм страхования способствовал неразвитости страхового законодательства. На это указывает тот факт, что одним из последних законодательных актов, принятых в СССР, который существовал до 1991 г., был Гражданский кодекс РСФСР от 11 мая 1964 г., содержащий пять статей (386-390), ни одна из которых не регулировала страхование ответственности»¹².

Следующим этапом развития страхования гражданской ответственности стали начала 90-х гг. 12 января 1993 г. вступил в силу Закон Российской Федерации № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации». В это же время была создана Федеральная служба России по надзору за страховой деятельностью (Росстрахнадзор), контролирующая отечественный страховой рынок. В 1996 г. Росстрахнадзор был преобразован в Департамент страхового надзора Министерства финансов РФ.

После появления в стране Росстрахнадзора, в 1996 г. Правительство РФ принимает Постановление от 22 ноября 1996 г. № 1387 «О первоочередных мерах по развитию рынка страхования в Российской Федерации»¹³. В этом же году в силу вступает вторая глава Гражданского кодекса РФ с отдельной главой, посвященной страхованию (Гл. 48). Данная глава содержит 44 статьи, где

¹² Глинка В.И. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: теоретические и практические аспекты: научно-практическое пособие // Юрист. 2013. С. 98.

¹³ Постановление Правительства РФ от 22 ноября 1996 г. № 1387 «О первоочередных мерах по развитию рынка страхования в Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

предусмотрено законодательное закрепление страхования гражданской ответственности.

В целях защиты прав потерпевших на компенсацию вреда, причиненного их жизни, здоровью и имуществу, 01 июля 2003 г. вступил в силу Закон об ОСАГО. Наряду с этим законом, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств регламентирует Гражданский кодекс РФ, а также иные законы и подзаконные акты. Существенные изменения законодательства об ОСАГО произошли после вступления в законную силу Федерального закона РФ № 223-ФЗ от 21 июля 2014 г. «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Таким образом, признали утратившими силу Постановление Правительства РФ № 263 от 7 мая 2003 г. «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Постановление Правительства РФ № 739 от 08 декабря 2005 г. «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии», а также ряд других нормативных актов. В связи с этим 19 сентября 2014 г. Банк России издает ряд нормативных актов, связанных с регулированием обязательного страхования гражданской ответственности. К числу таких можно отнести Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»¹⁴, Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»¹⁵, а также ряд

¹⁴ Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹⁵ Положение Банка России от 19 сентября 2014 г. № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

других положений и указаний.

Исходя из вышесказанного, можно наблюдать развитие сферы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В стране ежегодно увеличивается количество автомобилей, так по данным, предоставленным интернет ресурсом Газета.ru, по состоянию на конец 2014 г. в России насчитывалось 43,3 млн. автомобилей (на 12 % больше, чем в 2013 г.)¹⁶. Соответственно, рынок автострахования развивается, договоров ОСАГО заключается все больше и больше. С ростом количества участников данной сферы, растет и количество проблем, появляются пробелы в законодательстве. Появлением различных проблем и пробелов в законодательстве объясняется столь частое изменение и реформирование системы ОСАГО: признание утратившими силу одних нормативных актов и вступление в силу других.

2 ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ДОГОВОРА ОСАГО

¹⁶ Официальный сайт Газета.ru. URL:<http://www.gazeta.ru> (дата обращения: 06.04.2016).

2.1 Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств – это 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).

Данный договор относится к договору имущественного страхования (ст. 929 ГК РФ), при этом относясь к группе страхования гражданской ответственности за причинение вреда (ст. 931 ГК РФ).

Исходя из своей природы, договор об ОСАГО можно отнести к следующим видам договоров:

- 1) возмездных договоров (ст. 423 ГК РФ), так как существует цена (страховая премия), уплачиваемая страхователем;
- 2) двусторонне обязывающих договоров, так как у каждой стороны есть взаимные права и обязанности по отношению друг к другу.

На современном этапе развития договора ОСАГО не существует конкретной привязки данного договора об к реальному или консенсуальному договору. Существует несколько точек зрения к группе каких договоров отнести договор об ОСАГО.

Исследовав учебное пособие М.И. Брагинского «Договорное право», мы приходим к следующему выводу, что договор страхования является реальным, в силу того, что данный договор считается заключенным в момент уплаты страховой премии или первого страхового взноса, а в случае, если договором предусмотрен иной порядок заключения – до момента уплаты страхового взноса, то такой договор будет являться консенсуальным.

Изучив и проанализировав данный договор, можно выявить несколько

фактов в пользу того, что договор относится к консенсуальному типу.

Во-первых, схематично договор об ОСАГО схож с консенсуальным договором. В договоре конкретно и четко прописываются действия в будущем времени: «страховщик обязуется», а не в настоящем, что относится к реальному договору: «одна сторона передает другой стороне».

Во-вторых, предметом договора страхования являются услуги по компенсации страховщиком страхового возмещения (страхового обеспечения) в случае наступления предусмотренного в договоре конкретного события, то есть страхового случая. Отсюда можно сделать вывод о том, что страховая премия и страховой взнос не являются предметом договора, который подлежит передаче в реальном договоре (п. 2 ст. 433 ГК РФ).

В-третьих, заключение договора (ст. 433 ГК РФ) и вступление договора в силу (ст. 425 ГК РФ) – это разные понятия. Договор может быть заключен, вступление его в законную силу обусловлено его заключением, однако договор может быть заключен, но в законную силу не вступившим. Ярким примером такой ситуации является уплата страховой премии по договору страхования.

Общий срок заключения договора об ОСАГО – 1 год (ст. 10 Закона об ОСАГО). Существуют законодательно установленные исключения, по которым договор об ОСАГО заключается на менее продолжительный период. Данные исключения можно разграничить по гражданству владельцев транспортных средств.

Касаемо иностранных граждан, в соответствии с п. 2 ст. 10 Закона об ОСАГО «Владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договоры обязательного страхования на весь срок временного использования таких транспортных средств, но не менее чем на 5 дней.

Для граждан Российской Федерации существует возможность заключения договора страхования, на срок, не превышающий 20 дней (п. 3 ст. 10 Закона об ОСАГО). Такая возможность предоставляется лишь в том случае, если у владельца транспортного средства отсутствует диагностическая карта,

содержащая сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств. При наступлении такой ситуации, заключить договор страхования на срок, не превышающий 20 дней возможно в двух случаях:

а) приобретения транспортного средства для следования к месту регистрации транспортного средства, однако, для регистрации транспортного средства, владелец обязан заключить договор страхования сроком на 1 год;

б) следования к месту проведения первичного или повторного технического осмотра транспортного средства.

До 01 марта 2008 г., в связи с вступлением в силу Закона об изменении ОСАГО предусматривалась возможность упрощенной пролонгации договора обязательного страхования. Данная возможность осуществлялась в случае, если страхователь не позднее, чем за 2 месяца до истечения срока действия договора не уведомлял страховщика об отказе его продления.

Со вступлением изменений в Закон об ОСАГО, с 01 марта 2008 г. исключена возможность упрощенной пролонгации договора обязательного страхования.

В ст. 940 ГК РФ указывается, что договор об ОСАГО заключается только в письменной форме. Исходя из вышеуказанной статьи, можно сделать вывод о том, что несоблюдение письменной формы договора влечет недействительность договора обязательного страхования; исключением является договор обязательного государственного страхования.

Договор страхования гражданской ответственности может быть заключен путем составления одного документа либо вручения страховщиком страхователю на основании его письменного или устного заявления страхового полиса (свидетельства, сертификата, квитанции), подписанного страховщиком. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется путем передачи страхователю страхового полиса.

Порядок и условия заключения договора ОСАГО предусмотрены

законодательством об ОСАГО. Наряду с данным законодательством, как и для любого договора страхования, применяются общие положения о страховании, закрепленные в ГК РФ и Законе о Страховании. Для заключения договора об ОСАГО, страхователю необходимы следующие документы:

1) заявление о заключении договора обязательного страхования. В заявлении страхователь указывает все данные относительно объекта страхования: сведения о себе и транспортном средстве, сведения о целях использования транспортного средства, о водителях, допущенных к управлению данным транспортным средством, сведения о расчете страховой премии. Заявление страхователя по своей сущности, является офертой страховщику, а сведения в заявлении индивидуализируют договор, придают ему персональный характер;

2) паспорт или иной документ, удостоверяющий личность (в случае, если страхователь – физическое лицо) либо свидетельство о государственной регистрации юридического лица (в случае, если страхователь – юридическое лицо). Данные документы нужны не только для удостоверения личности, но и для определения коэффициента страховых тарифов. Коэффициент страховых тарифов определяется в зависимости от места жительства (в случае, если страхователь – физическое лицо) либо в зависимости от места регистрации транспортного средства (в случае, если страхователь – юридическое лицо);

3) документ о регистрации транспортного средства. Данный документ выдается органом, осуществляющим регистрацию транспортного средства, к такому относятся: паспорт технического средства, свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт, технический талон либо аналогичные документы;

4) водительское удостоверение или копия водительского удостоверения лица, допущенного к управлению транспортным средством (в случае, если к управлению транспортным средством допущены определенные лица). Данный документ необходим для правильного расчета страховой премии с учетом применяемых коэффициентов страховых тарифов, которые зависят от

количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством, их возраста и стажа водителей.

В связи с вступлением изменений в Закон об ОСАГО от 01 декабря 2007 г., из перечня документов, необходимых для первоначального заключения договора обязательного страхования, исключен документ о сведениях предыдущего страхования: информация о количестве страховых случаях, их качестве, об осуществленных и предстоящих страховых выплатах и т.д.

На практике в случае смены страхователем страховой компании, даже в случае предоставления страхователем страховщику данных о предыдущем страховании, зачастую, страховщики сами запрашивают данные о предыдущем договоре страхования у прежнего страховщика. С одной стороны, данная процедура помогает страхователю упростить заключение нового договора обязательного страхования, в связи с ненужностью страхователю самому запрашивать данные у прежнего страховщика. С другой стороны, данная процедура помогает страховщику лично убедиться в достоверности сведений о предыдущем договоре обязательного страхования, помогая в дальнейшем правильно рассчитать страховую премию.

5) диагностическая карта, которая содержит сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств (исключение – п. «е» ч. 3 ст. 15 Закона об ОСАГО)¹⁷.

В соответствии с п. 6 ст. 15 Закона об ОСАГО, владельцы транспортных средств, используемых для перевозок по маршрутам регулярного сообщения, обязаны информировать пассажиров об их правах и обязанностях, вытекающих из договора об ОСАГО.

Завершающим этапом заключения договора является акцепт страховщика, то есть выдача страхователю страхового полиса. Страховой полис выдается и относится к конкретному транспортному средству, в том числе на прицеп. Бланк страхового полиса имеет единую форму на всей территории Российской

¹⁷ Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

Федерации и является документом строгой отчетности.

Содержание любого договора – это условия, по которым стороны пришли к соглашению. Особо важные условия – это существенные условия, без согласования которых, договор считается незаключенным.

Существенные условия договора обязательного страхования перечислены в ст. 942 ГК РФ¹⁸. Для заключения договора обязательного страхования, между страхователем и страховщиком должно быть достигнуто соглашение по следующим условиям:

- 1) об определенном имуществе либо ином имущественном интересе, являющемся объектом страхования;
- 2) о характере события, на случай наступления, которого осуществляется страхование (страхового случая);
- 3) о размере страховой суммы;
- 4) о сроке действия договора.

Рассматривая обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, структура существенных условий заключения договора усложняется такими нормативными актами, как Законом об ОСАГО и Правилами ОСАГО.

Первое существенное условием договора об ОСАГО – это определение имущественных интересов, связанных с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

Изучая договор обязательного страхования, можно прийти к выводу о том, что в качестве объекта договора ОСАГО выступают имущественные интересы владельца транспортного средства, в связи с обладанием которым у владельца может возникнуть гражданская ответственность перед потерпевшими по возмещению вреда.

¹⁸ Гражданский кодекс РФ от 30.11.1994 № 57-ФЗ (в ред. от 31.01.2016 № 7-ФЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 32. Ст. 3301.

Объект договора обязательного страхования конкретизируется через два аспекта: определение лиц, чья ответственность застрахована и определение транспортного средства, эксплуатация которого может повлечь причинение вреда.

Исходя из п. 2 ст. 15 Закона об ОСАГО можно выделить несколько вариантов обязательного страхования рисков гражданской ответственности:

1) страхование ответственности самого страхователя – владельца транспортного средства;

2) страхование ответственности лиц, указанных страхователем в договоре страхования, если таковые имеются;

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

4) страхование ответственности иных лиц, использующих транспортное средство на законном основании.

Второе существенное условие договора обязательного страхования – это характер страхового случая. Современное законодательство установило конкретные случаи, при которых наступление гражданской ответственности владельцев транспортных средств не означает возникновения обязанностей у страховщика по выплате страхового возмещения.

В п. 4.28 Правил об ОСАГО¹⁹ предусмотрен ряд случаев, по которым компенсация вреда не производится. К таковым относится вред, причиненный вследствие:

- обстоятельств непреодолимой силы либо умысла потерпевшего;
- воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;
- военных действий, а также маневров или военных мероприятий;
- гражданской войны, народных волнений или забастовок;

¹⁹ Положение о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (утв. Банком России 19.09.2014 № 431-П) (ред. от 24.05.2015) (Зарегистрировано в Минюсте России 01.10.2014 № 34204) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2015) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

– иных обстоятельств, указанных в действующем законодательстве.

Обстоятельства, освобождающие страховщика от обязанности по выплаты страхового возмещения вследствие причинения вреда, установлены не только в Правилах об ОСАГО, но и самим Законом об ОСАГО. П. 2 ст. 6 Закона об ОСАГО закрепляет отсутствие обязанности страховщика по выплате страховой суммы в случае возникновения ответственности вследствие:

– причинения вреда при использовании иного транспортного средства, чем–то, которое указано в договоре обязательного страхования;

– причинения морального вреда или возникновения обязанности по возмещению упущенной выгоды;

– причинения вреда при использовании транспортных средств в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;

– загрязнения окружающей среды;

– причинения вреда воздействием перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию;

– причинения вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;

– обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;

– причинения водителем вреда управляемому им транспортному средству и прицепу к нему, перевозимому ими грузу, установленному на них оборудованию и иному имуществу;

– причинения вреда при погрузке груза на транспортное средство или его разгрузке;

– повреждения или уничтожения антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко–культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней,

наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного характера, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;

– причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при их перевозке, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законодательством Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров.

Третье существенное условие договора обязательного страхования – это размер страховой суммы. Данное условие не подлежит согласованию сторонами, а установлено Законом об ОСАГО. Исходя из п. 1 ст. 10 Закона о Страховании²⁰, под страховой суммой понимается денежная сумма, которая определена в порядке, установленном федеральным законом и (или) договором страхования при его заключении, и исходя из которой устанавливаются размер страховой премии (страховых взносов) и размер страховой выплаты при наступлении страхового случая.

Страховая сумма в договоре обязательного страхования гражданской ответственности транспортных средств – это сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред. Страховая сумма всегда указывается в валюте Российской Федерации, то есть в рублях.

С 21 июля 2014 г. лимит возмещения ущерба по обязательному страхованию рассчитывается следующим образом:

1) в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, лимит страховой суммы составляет пятьсот тысяч рублей;

2) в счет возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, лимит страховой суммы составляет четыреста тысяч рублей.

²⁰ Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 23.05.2016) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

В соответствии с законодательством рассматривая случаи, при которых страхового возмещения недостаточно для полного возмещения причиненного вреда, необходимо применять положения ст. 1072 ГК РФ. В соответствии с данной статьей, лицо, застраховавшее свою ответственность в пользу потерпевшего, в случае, когда страховое возмещение недостаточно для полного возмещения причиненного вреда, возмещает разницу между страховым возмещением и реальным размером ущерба.

Четвертое существенное условие договора обязательного страхования – это сроки, на который данный договор заключается. В данной работе уже рассматривались сроки (по общему правилу – один год) заключения договора обязательного страхования.

В Положении Банка России о Правилах ОСАГО предусмотрены общие и специальные основания досрочного прекращения действия договора (п. 1.13 Правил об ОСАГО). К числу общих оснований досрочного прекращения договора относятся следующие случаи:

- 1) смерть гражданина – страхователя или собственника;
- 2) ликвидация юридического лица – страхователя;
- 3) ликвидация страховщика;
- 4) гибель (утрата) транспортного средства, указанного в страховом полисе обязательного страхования;
- 5) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Наряду с общими условиями досрочного прекращения действия договора обязательного страхования, существуют специальные условия досрочного прекращения действия договора – случаи, предоставляющие в одних случаях страхователю, а в других страховщику право досрочно прекратить действие договора обязательного страхования (пп. 1.14 – 1.15 Правил об ОСАГО). К таковым относятся:

- 1) отзыв лицензии страховщика в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

- 2) замена собственника транспортного средства;
- 3) выявление ложных или неполных сведений, представленных страхователем при заключении договора обязательного страхования, имеющих существенное значение для определения степени страхового риска;
- 4) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Пятое существенное условие договора обязательного страхования – это предмет договора. Предмет договора об ОСАГО – это страховая услуга, которая заключается в предоставлении страховой защиты; проявляется она в гарантированности страховой выплаты при наступлении предусмотренного в договоре события страхователю или иному указанному в договоре лицу.

Шестое существенное условие, вытекающее из существа обязательства – это условие о страховой премии и страховых взносах то есть о цене договора, так как договор страхования всегда возмездный.

Цена договора обязательного страхования установлена страховыми тарифами, то есть регулируется государством. В соответствии с п. 2 ст. 11 Закона о Страховании, страховой тариф – это ставка страховой премии с единицы страховой суммы с учетом объекта страхования и характера страхового риска, а также других условий страхования, в том числе наличия франшизы и ее размера в соответствии с условиями страхования.

Страховые тарифы, применяемые к договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, регулируются государством. Данное регулирование означает, что государство регламентирует ценовую политику по обязательному страхованию: устанавливает предельные уровни размеров страховых тарифов, виды и значения страховых коэффициентов, порядок применения страховщиками страховых тарифов.

В Российской Федерации для осуществления государственного регулирования страховых тарифов принято Указание Банка России «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также

порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств»²¹.

Изучая тарифы ставок по страхованию, можно проследить, что базовые ставки устанавливаются в зависимости от назначения транспортных средств, их конструктивных особенностей и технических характеристик, значительно влияющих на вероятность причинения вреда при их использовании и на потенциальный размер причиненного вреда. В зависимости от типа, назначения и характера использования, транспортные средства подразделяются на семь групп:

- мотоциклы, мопеды и легкие квадрициклы;
- транспортные средства категории «B», «BE»;
- транспортные средства категорий «C», «CE»;
- транспортные средства категорий «D», «DE»;
- троллейбусы;
- трамваи;
- тракторы, самоходные дорожно–строительные и иные машины, за исключением транспортных средств, не имеющих колесных движителей.

Коэффициенты – это составляющая страховых тарифов, представляющая собой определенные факторы, увеличивающие или уменьшающие вероятность наступления страховых случаев и потенциальный размер причиненного вреда и влияющие на величину страхового тарифа. К таковым относятся:

- 1) коэффициент, зависящий от территории преимущественного использования транспортного средства (Коэффициент КТ). Территория преимущественного использования транспортного средства для физических лиц – это место жительства собственника транспортного средства, указанного в

21 Указание Банка России от 19.09.2014 № 3384-У (ред. от 20.03.2015) «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.09.2014 № 34187) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.04.2015) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

свидетельстве о регистрации ТС либо в паспорте ТС либо в паспорте гражданина. Касаемо юридических лиц, то для них территорией преимущественного использования транспортного средства является место регистрации транспортного средства. Коэффициент КТ для Благовещенска – 1.6;

2) коэффициент, зависящий от наличия или отсутствия страховых выплат, при наступлении страховых случаев, произошедших в период действия предыдущих договоров обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данный коэффициент называется КБМ, то есть «бонус–малус». Данный коэффициент зависит от уровня вождения и включает в себя 15 классов. При отсутствии дорожно-транспортных происшествий в течении действия договора обязательного страхования, при заключении нового договора к страхователю будет применяться более низкий коэффициент с присвоением более высокого класса. Противоположная ситуация происходит при наличии аварийной эксплуатации на протяжении действия предыдущего договора обязательного страхования. При заключении нового договора, коэффициент увеличивается, а класс – уменьшается;

3) коэффициент, зависящий от наличия сведений о количестве лиц, допущенных к управлению транспортным средством. Коэффициент, предусматривающий ограничение количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством – 1, а не предусматривающий ограничение количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством – 1.8;

4) коэффициент, зависящий от возраста и стажа водителя, допущенного к управлению транспортным средством. Критерием возраста служит достижение водителем возраста в 22 года, а критерием водительского стажа является стаж управления транспортным средством сроком в 3 года. Соответственно, существует 4 коэффициента:

- до 22 лет включительно со стажем вождения до 3 лет включительно – 1.8;
- более 22 лет со стажем вождения до 3 лет включительно – 1.7;
- до 22 лет включительно со стажем вождения свыше 3 лет – 1.6;

– более 22 лет со стажем вождения свыше 3 лет – 1;

5) коэффициент, зависящий от технических характеристик транспортного средства, в частности мощности двигателя транспортного средства. Мощность двигателя транспортного средства указана в паспорте транспортного средства либо в свидетельстве о регистрации транспортного средства. Если данные о мощности двигателя транспортного средства отсутствуют, используются сведения из каталогов заводов-изготовителей. Существует 6 коэффициентов, зависящих от мощности двигателя транспортного средства:

– до 50 лошадиных сил включительно – 0.6;

– свыше 50 до 70 лошадиных сил включительно – 1;

– свыше 70 до 100 лошадиных сил включительно – 1.1;

– свыше 100 до 120 лошадиных сил включительно – 1.2;

– свыше 120 до 150 лошадиных сил включительно – 1.4;

– свыше 150 лошадиных сил – 1.6;

6) коэффициент, зависящий от наличия в договоре обязательного страхования условия, предусматривающего возможность управления транспортным средством с прицепом к нему;

7) коэффициент, зависящий от периода использования транспортного средства;

8) коэффициент, зависящий от срока страхования.

2.2 Исполнение договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств

При наступлении страхового случая (дорожно-транспортного происшествия), водители-участники этого происшествия должны принять меры и следовать обязанностям, закрепленным в Законе об ОСАГО, Положении Банка России о правилах ОСАГО. Действия водителей-участников ДТП можно разделить на следующие этапы:

1) водители-участники обязаны предпринять необходимые меры для уменьшения возможных убытков от происшествия, сообщить другим участникам дорожного движения о ДТП (обозначение места ДТП знаком

аварийной остановки), а также принять иные меры, закрепленные в правилах ОСАГО;

2) водители-участники обязаны сообщить другим участникам ДТП сведения о договоре обязательного страхования, включая номер полиса, наименование страховщика, его адрес и контактные данные;

3) водителям-участникам необходимо оформить документы о ДТП, существует 3 варианта оформления:

3.1) оформление документов о ДТП уполномоченными сотрудниками полиции (ГИБДД), прибывшими на место ДТП по заявлению участников ДТП;

3.2) оформление документов о ДТП в соответствии с п. 2.6 Правил дорожного движения Российской Федерации. Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав ее, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы или в подразделение полиции для оформления происшествия;

3.3) оформление документов о ДТП без участия сотрудников полиции. Данный фактор возможен при наличии следующих обстоятельств:

а) в результате ДТП вред причинен только имуществу потерпевшего;

б) ДТП произошло с участием только двух транспортных средств, водители которых застрахованы по договору ОСАГО;

в) обстоятельства ДТП, характер и перечень видимых повреждений не вызывают разногласий у участников ДТП, примерная оценка повреждений – до 50 тысяч рублей;

4) участникам ДТП необходимо уведомить своих страховщиков о наступлении страхового случая;

5) Водители транспортных средств, причастных к ДТП, обязаны заполнить бланки извещений о ДТП, выданные страховщиками. Данное заполнение осуществляется независимо от оформления извещения сотрудниками полиции;

б) направление заполненных извещений о ДТП в страховую компанию в срок, не превышающий 5 рабочих дней после ДТП;

7) уведомление потерпевшим, намеренным воспользоваться своим правом на страховую выплату, страховщика о наступлении страхового случая и предъявление требований о страховой выплате.

Страховая выплата по договору обязательного страхования – это денежная сумма, которую страховщик обязан выплатить потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его жизни, здоровью или имуществу при наступлении страхового случая по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Определение размера, порядок осуществления страховой выплаты закреплен в ст. 12 Закона об ОСАГО. Данный порядок различается в зависимости от объекта причинения вреда, то есть существует деление на причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевшего.

1) вред, причиненный здоровью потерпевшего. В случае причинения вреда здоровью потерпевшему в результате ДТП, возмещению подлежат утраченный им заработок (доход), расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, посторонний уход, протезирование, приобретение специальных транспортных средств, санаторно–курортное лечение.

На основании ст. 1086 ГК РФ, «размер подлежащего возмещению утраченного потерпевшим заработка (дохода) определяется в процентах к его среднему месячному заработку (доходу) до увечья или иного повреждения здоровья либо до утраты им трудоспособности, соответствующих степени утраты потерпевшим профессиональной трудоспособности, а при отсутствии профессиональной трудоспособности – степени утраты общей трудоспособности».

В соответствии с п. 1 ст. 1085 ГК РФ, существует необходимость компенсирования произведенных потерпевшим дополнительных расходов, вызванных повреждением здоровья. Для компенсации данных расходов должны быть соблюдены 2 условия: условие нуждаемости потерпевшего в дополнительной помощи и условие отсутствия возможности получения дополнительной помощи бесплатно, в том числе в рамках обязательного

медицинского страхования. К числу дополнительных расходов относят:

- расходы на лечение и приобретение лекарств;
- расходы на дополнительное питание;
- расходы на протезирование;
- расходы на посторонний уход;
- расходы санаторно-курортное лечение;
- расходы на приобретение специальных транспортных средств;
- расходы на подготовку к другой профессии.

Максимальный размер страховой выплаты в связи с причинением вреда здоровью потерпевшего составляет 500 тысяч рублей в отношении каждого потерпевшего.

2) вред, причиненный жизни потерпевшего. В случае причинения вреда жизни потерпевшего (наступление смерти потерпевшего) размер страховой выплаты следующий:

- 475 тысяч рублей – лицам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти потерпевшего (кормильца);
- не более 25 тысяч рублей – на возмещение расходов, связанных с погребением потерпевшего.

Указанные размеры страховых выплат появились с вступлением в силу Положения Банка России о правилах ОСАГО от 19 сентября 2014 года. Данные тарифы применяются с 1 апреля 2015 года.

Страховая выплата лицам, имеющим право на получение страхового возмещения вследствие смерти потерпевшего, осуществляется в равных долях исходя из общей суммы 475 тысяч рублей. Причем, размер долей определяется страховщиком на день принятия решения об осуществлении страховой выплаты, исходя из количества заявлений о выплате, поданных лицами, имеющими на это право, до истечения срока в 30 дней.

В случае, если часть вреда, не покрывается обязательным страхованием, лица утратившие кормильца имеют право требования к причинителю вреда о взыскании приходящейся на них доли заработка потерпевшего как их кормильца

в соответствии со ст. 1088-1089 ГК РФ.

Расходы на погребение, в сумме, не превышающей 25 тысяч рублей, выплачиваются любому лицу, их осуществившему;

3) вред, причиненный имуществу потерпевшего. В случае причинения вреда имуществу потерпевшего, размер страховой выплаты определяется путем осмотра поврежденного имущества потерпевшего и проведением независимой технической экспертизы транспортного средства потерпевшего.

Потерпевшему следует предоставить свое имущество страховщику для осмотра или организации независимой технической экспертизы. Страховщик, в срок 5 рабочих дней, со дня обращения потерпевшего, обязан организовать осмотр поврежденного имущества либо направить данное имущество на независимую техническую экспертизу. Независимую техническую экспертизу потерпевший может организовать самостоятельно.

Если разногласий между страхователем и страховщиком на предмет поврежденного имущества и размера убытков отсутствуют, то возможно лишь проведение осмотра транспортного средства, то есть без проведения независимой технической экспертизы.

Порядок, процедура, методы проведения независимой технической экспертизы установлены в Положении Банка России «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства». Целью проведения экспертизы – это установление обстоятельств, которые влияют на выплату страхового возмещения по договору обязательного страхования. К таковым относятся:

- наличие и характер технических повреждений транспортного средства;
- причины возникновения технических повреждений транспортного средства;
- технология, объем и стоимость ремонта транспортного средства.

Техническая экспертиза предоставляет данные о стоимости восстановительного ремонта: расходы на материалы и запасные части, расходы на оплату ремонтных работ. Восстановительные расходы компенсируются

исходя из средних цен, которые сложились в конкретном регионе. При полной гибели имущества потерпевшего ему выплачивают страховое возмещение в размере действительной стоимости его имущества на день наступления страхового случая.

При наличии несогласий со стороны потерпевшего на предмет выводов экспертизы, потерпевший может организовать проведение повторной технической экспертизы с привлечением другой экспертной организации.

Максимальный срок рассмотрения страховщиком документов, которые предоставил потерпевший – это 20 календарных дней. В данный срок страховщик обязуется составить документ, который подтверждает решение страховщика об осуществлении страховой выплаты, фиксирующий причины и обстоятельства ДТП, его последствия, характер и размер понесенного ущерба, размер подлежащей выплате страховой суммы и произвести страховую выплату либо направить в письменном виде извещение об отказе в страховой выплате или отказе в выдаче направления на ремонт с указанием причин отказа.

Прямое возмещение убытков – новый институт обязательного страхования, который подразумевает под собой возмещение вреда имуществу потерпевшего страховщиком, осуществляемое в соответствии с Законом об ОСАГО, заключившим с потерпевшим – владельцем транспортного средства договор обязательного страхования. Указанный институт введен в действие с 1 марта 2009 года.

Для применения института прямого возмещения убытков необходимо одновременное наличие двух следующих условий:

- ДТП произошло с участием только двух транспортных средств, гражданская ответственность которых застрахована в соответствии с Федеральным законом об обязательном страховании;
- в результате ДТП причинен вред исключительно имуществу.

При участии в ДТП трех и более транспортных средств либо вред будет причинен не только имуществу, но и жизни или здоровью потерпевших, то прямое возмещение убытков не может быть осуществлено.

Реализация механизма прямого возмещения убытков осуществляется по следующему алгоритму:

1) потерпевшему необходимо обратиться в свою страховую компанию, застраховавшую гражданскую ответственность потерпевшего как владельца транспортного средства. Для этого потерпевшему необходимо направить страховщику извещение о ДТП вместе с необходимыми документами, оформленными уполномоченными на то сотрудниками милиции;

2) страховая компания, застраховавшая гражданскую ответственность потерпевшего, обязана провести оценку обстоятельств ДТП, а также рассмотреть представленные документы;

3) страховщику необходимо организовать проведение осмотра поврежденного имущества потерпевшего и (или) независимую экспертизу. В случае, если у потерпевшего и его страховщика нет разногласий в отношении своих выводов относительно размера причиненного ущерба, определенного страховщиком по результатам осмотра, то независимая экспертиза может и не проводиться.

4. При наличии всех необходимых условий страховая компания потерпевшего квалифицирует произошедшее событие как страховой случай, извещает об этом потерпевшего и осуществляет страховую выплату в порядке и сроки, которые предусмотрены законом, т.е. максимально в течение 20 дней с момента представления необходимых документов.

При отсутствии оснований для квалификации произошедшего события как страхового случая страховая компания должна подготовить мотивированный отказ потерпевшему и известить потерпевшего об этом. Решение также должно быть принято в течение 20 дней с момента представления необходимых документов.

5. Страховщик, который осуществил прямое возмещение убытков, имеет право требования в размере осуществленной им страховой выплаты к страховщику, застраховавшему ответственность причинителя вреда. По сути, это разновидность регрессного требования страховщика потерпевшего к

страховщику причинителя вреда.

При наличии оснований к регрессу непосредственно к причинителю вреда страховщик потерпевшего может его адресовать непосредственно к причинителю вреда.

6. С правом требования страховщика потерпевшего корреспондирует обязанность страховщика причинителя вреда возместить в счет проведенного прямого возмещения по договору обязательного страхования затраченные средства на осуществление страховой выплаты.

Взаиморасчеты между страховыми компаниями потерпевшего и причинителя вреда будут осуществляться в соответствии с соглашением о прямом возмещении убытков, заключаемым между членами профессионального объединения страховщиков по обязательному страхованию.

Соглашение о прямом возмещении убытков представляет собой многостороннее соглашение, участниками которого являются члены профессионального объединения страховщиков – РСА.

Предмет соглашения о прямом возмещении убытков – это порядок, процедура и условия расчетов между страховщиком, осуществившим прямое возмещение убытков, и страховщиком, застраховавшим гражданскую ответственность лица, причинившего вред.

Соглашение о прямом возмещении убытков содержит следующие условия:

- права и обязанности страховщиков, участников соглашения;
- срок действия соглашения;
- порядок внесения изменений в соглашение;
- основания прекращения соглашения;
- порядок присоединения страховщиков к соглашению;
- порядок выхода страховщиков из соглашения;
- порядок, способ осуществления и сроки расчетов между страховщиками;
- порядок разрешения споров между страховщиками;
- ответственность сторон соглашения за невыполнение или ненадлежащее исполнение обязательств;

- способы обеспечения исполнения обязательств по соглашению;
- порядок расчета и размер средних сумм страховых выплат.

Компенсационные выплаты – это платежи, которые осуществляются в счет возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего, а также в счет возмещения имущественного ущерба в случаях, если страховая выплата по обязательному страхованию не может быть осуществлена страховой компанией по ряду объективных причин, установленных законом.

Компенсационные выплаты характеризуются следующими признаками.

Во-первых, субъектом права, претендующим на получение компенсационных выплат, является потерпевший, который может быть, как физическим лицом, если причинен вред жизни или здоровью либо его имуществу, так и юридическим лицом, если причинен имущественный ущерб. К физическим лицам относятся как граждане Российской Федерации, так и иностранные граждане, лица без гражданства. К юридическим лицам относятся как российские, так и иностранные юридические лица, которые имеют право на получение компенсационных выплат также наравне с российскими юридическими лицами.

Во-вторых, основания, получения компенсационных выплат зависят от, характера причиненного вреда. Всего таких оснований четыре.

- 1) применение к страховщику процедуры банкротства, предусмотренной федеральным законом;
- 2) отзыв у страховщика лицензии на осуществление страховой деятельности;
- 3) неизвестность лица, ответственного за причиненный потерпевшему вред;
- 4) отсутствие договора обязательного страхования, по которому застрахована гражданская ответственность лица, причинившего вред, из-за неисполнения им установленной рассматриваемым федеральным законом обязанности по страхованию.

В первых двух случаях требования о компенсационных выплатах могут

быть заявлены как в случае причинения вреда жизни или здоровью потерпевших, так и в случае причинения имущественного ущерба. Соответственно, правом на предъявление требований обладают как физические, так и юридические лица. В последних двух случаях требования о компенсационных выплатах могут быть предъявлены только в случае причинения вреда жизни или здоровью граждан.

В-третьих, компенсационные выплаты проводятся специально уполномоченным субъектом – профессиональным объединением страховщиков (РСА).

В-четвертых, к отношениям между потерпевшим и профессиональным объединением страховщиков по поводу компенсационных выплат по аналогии применяются правила, установленные законодательством Российской Федерации для отношений между выгодоприобретателем и страховщиком по договору обязательного страхования.

В-пятых, предельные размеры компенсационных выплат такие же, какими являются размеры страховых выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Регресс – право обратного требования лица, возместившего вред потерпевшему вместо причинителя вреда, к этому причинителю (п. 1 ст. 1081 ГК). К случаям регресса гражданское законодательство относит причинение вреда работником при исполнении им служебных, должностных или иных трудовых обязанностей, а также лицом, управляющим транспортным средством (п. 1 ст. 1081 ГК РФ).

В случае, если организация, которая является владельцем транспортного средства, возместит вред, причиненный потерпевшему водителем данного транспортного средства, работающему в данной организации, то такая организация имеет возможность взыскать с этого водителя сумму, выплаченную потерпевшему. Однако, у размер возмещения существуют ограничения, установленные рамками материальной ответственности работников, как правило, в пределах среднего месячного заработка работника (ст. 241 Трудового кодекса РФ). Право регресса основано на замене должника в обязательстве из

причинения вреда. Предоставление страховщику права регресса означает, что он заменил собой должника- причинителя вреда в обязательстве из причинения вреда, возместив вместо него вред, причиненный потерпевшему. В силу права регресса страховщик имеет право взыскать со страхователя ту сумму страховой выплаты, которую этот страховщик выплатил выгодоприобретателю— потерпевшему.

Современное законодательство Российской Федерации содержит исчерпывающий перечень случаев, при которых могут быть предъявлены регрессивные требования. Причем в добровольном страховании гражданской ответственности подобные случаи обычно являются основаниями для отказа в проведении страховой выплаты. В обязательном страховании, при применении института регресса, сначала будет произведена выплата потерпевшему страховщиком, а затем уже страховщик будет требовать возмещения выплаченного от причинителя вреда. При предъявлении регрессного требования страховщик имеет право требовать от причинителя возмещения не только расходов по выплаченному страховому возмещению, но и понесенных им расходов при рассмотрении страхового случая. Последние должны возмещаться с учетом принципов о разумности и обоснованности произведенных расходов.

Основаниями предъявления регрессного требования к причинителю вреда Закон об ОСАГО называет следующие случаи (ст. 14 Закона об ОСАГО).

1. Причинение вреда жизни или здоровью потерпевшего вследствие умысла причинителя вреда. Данное основание в целом является логическим продолжением п. 2 ст. 963 ГК РФ, согласно которому страховщик не освобождается от выплаты страхового возмещения по договору страхования гражданской ответственности за причинение вреда жизни или здоровью, если вред причинен по вине ответственного за него лица.

2. Причинение вреда указанным в полисе лицом при управлении транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения. К иным видам опьянения может быть отнесено токсикологическое опьянение.

3. Причинение вреда лицом, которое не имело права на управление транспортным средством, при использовании которого им был причинен вред.

4. Причинение вреда лицом, когда причинитель вреда скрылся с места ДТП.

5. Причинение вреда лицом, которое не включено в договор обязательного страхования в качестве лица, допущенного к управлению транспортным средством, в том случае когда договор заключен с условием об ограничении числа лиц, имеющих право управления транспортным средством.

6. Причинение вреда лицом при использовании транспортного средства в период, не предусмотренный договором обязательного страхования, если договор заключен с условием использования транспортного средства только в период, предусмотренный договором обязательного страхования, также является основанием для предъявления страховщиком регрессного требования.

7. Причинение вреда лицом, которое в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции не направило страховщику, застраховавшему его гражданскую ответственность, экземпляр заполненного совместно с потерпевшим бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии в течение пяти рабочих дней со дня дорожно-транспортного происшествия.

8. Если до истечения 15 календарных дней, за исключением нерабочих праздничных дней, со дня дорожно-транспортного происшествия указанное лицо в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции приступило к ремонту или утилизации транспортного средства, при использовании которого им был причинен вред, и (или) не представило по требованию страховщика данное транспортное средство для проведения осмотра и (или) независимой технической экспертизы.

9. Если на момент наступления страхового случая истек срок действия диагностической карты, содержащей сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств,

легкового такси, автобуса или грузового автомобиля, предназначенного и оборудованного для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированного транспортного средства, предназначенного и оборудованного для перевозок опасных грузов.

3 АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ ВРЕДА И ПУТИ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

При изучении актуальных проблем, необходимо отметить, что Федеральным законом от 21 июля 2014 года № 223-ФЗ в Закон об ОСАГО был внесен целый ряд существенных изменений и дополнений.

Во-первых, к значительным изменениям нужно отнести новую редакцию ст. 7 Закона об ОСАГО, устанавливающей размер страховой суммы. Новая редакция существенно изменила лимит страхового возмещения, так сумма возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью потерпевшего увеличена

со 160 000 рублей до 500 000, а сумма возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего – увеличена со 120 000 до 400 000 рублей.

Во-вторых, необходимо отметить такое нововведение, как обязательный досудебный порядок урегулирования спора. При наличии разногласий между потерпевшим и страховщиком относительно исполнения последним своих обязательств по договору обязательного страхования потерпевший должен направить страховщику претензию с документами по установленному перечню, и лишь в случае ее неудовлетворения в пятидневный срок потерпевший вправе обратиться в суд (ст. 16.1 Закона об ОСАГО); до предъявления к профессиональному объединению страховщиков (к РСА) иска, содержащего требование об осуществлении компенсационной выплаты, потерпевший также сначала обязан обратиться к профессиональному объединению страховщиков с соответствующим заявлением (ст. 19 Закона об ОСАГО); неустойка (пеня) или сумма финансовой санкции при несоблюдении срока осуществления страховой выплаты или срока направления потерпевшему мотивированного отказа в страховой выплате уплачиваются потерпевшему после подачи им заявления о выплате такой неустойки (пени) или суммы такой финансовой санкции (ст. 12 Закона об ОСАГО).

В отношении ответственности страховщика, Закон об ОСАГО дополнен положениями, предусматривающими взыскания судом со страховщика штрафа за неисполнение в добровольном порядке требований потерпевшего (п. 3 ст. 16.1 Закона об ОСАГО). Размер штрафа, предусмотренного Законом об ОСАГО, определяется в размере пятидесяти процентов от разницы между суммой страхового возмещения, подлежащей выплате потерпевшему по конкретному страховому случаю, и размером страховой выплаты, осуществленной страховщиком в добровольном порядке. Суммы неустойки (пени), денежной компенсации морального вреда и иные суммы, которые не входят в состав страховой выплаты – при исчислении штрафа не учитываются.

В-третьих, изменениям подвергся подход к неустойке (пене), выплачиваемой страховщиком в случае нарушения установленного законом

срока, в течении которого страховщик обязан произвести страховую выплату потерпевшему или направить потерпевшему мотивированный отказ в осуществлении страховой выплаты. Новая редакция Закона об ОСАГО предусматривает разделение ответственности за следующие нарушения:

- нарушение установленного законом срока страховой выплаты потерпевшему;
- нарушение установленного законом срока направления мотивированного отказа в осуществлении страховой выплаты.

Так в случае, нарушения срока страховой выплаты, страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему неустойку (пеню) в размере одного процента за каждый день просрочки от суммы страхового возмещения, за исключением сумм, выплаченных страховой компанией в добровольном порядке в установленные сроки. В случае нарушения срока направления потерпевшему мотивированного отказа в осуществлении страховой выплаты, страховщик за каждый день просрочки уплачивает потерпевшему финансовую санкцию в размере 0,05 процента от установленной Законом об ОСАГО предельной страховой суммы.

Еще одним важным нововведением стало то, что размер страхового возмещения, подлежащего выплате потерпевшему в результате повреждения транспортного средства, определяется только в соответствии с Единой методикой определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, утвержденной Положением Центрального Банка РФ от 19 сентября 2014 года № 432-П. Одной из основных особенностей данной Единой методики является следующее: размер расходов на восстановительный ремонт (стоимость работ и запчастей) определяется на основании утвержденных в установленном порядке электронных баз данных (справочников РСА), и только в случае отсутствия в этих справочниках соответствующей информации может быть применен метод статистического наблюдения, проводимого среди авторемонтных организаций, действующих в пределах границ товарного рынка авторемонтных услуг, соответствующего

месту дорожно–транспортного происшествия. Более того, независимую техническую экспертизу, в рамках которой определяется стоимость восстановительного ремонта автомобиля, вправе проводить не оценщики, а только аттестованные в установленном порядке и внесенные в соответствующий реестр эксперты–техники.

Анализ практики рассмотрения Амурским областным судом дел по спорам, вытекающим из договоров ОСАГО, показал, что до августа 2015 года на рассмотрении областного суда находились дела по спорам, регулировавшимся Законом об ОСАГО в прежней редакции. Из обобщения практики Амурского областного суда по спорам, вытекающим из договоров ОСАГО, следует отметить то, что основная часть (около 60%) споров поступила в Амурский областной суд по причине несогласия кого–либо из сторон с размером ущерба и соответствующими экспертными заключениями, то есть доводы апеллянтов по существу сводились к переоценке доказательств. В качестве другой заметной части споров по ОСАГО, вытекают споры о виновности участников ДТП (около 15%). Прочие дела, в основном, носили индивидуальный характер.

Изучая судебную практику, можно прийти к выводу о том, что в большинстве дел истцы ссылались на заключения независимой технической экспертизы, которые в целом были выполнены в соответствии с Единой методикой, однако стоимость ремонтных и окрасочных работ, необходимых для восстановления автомобиля, эксперты определяли не на основании справочников РСА, а, ссылаясь на их несоответствие реально сложившимся рыночным ценам, использовали метод статистического наблюдения.

В отношении данных доводов, Благовещенский городской и Амурский областной суды сформировали подход, который выразился в том, что суды принимали представленные со стороны истца экспертные заключения, однако осуществляли перерасчет стоимости восстановительного ремонта с учетом сведений, содержащихся в справочниках РСА. В большинстве случаев, перерасчет судом стоимости восстановительных работ приводил к уменьшению размера взыскиваемого ущерба примерно в 1,5 раза.

Со стороны истцов поступали апелляционные жалобы со ссылками на недопустимость самостоятельного перерасчета судом стоимости устранения дефектов автомобиля, указанной в заключении технической экспертизы, однако такие доводы суд апелляционной инстанции отклонял.

Например, в апелляционном определении от 30 ноября 2015 года по апелляционной жалобе представителя Д. – Д. на решение Благовещенского городского суда Амурской области от 02 сентября 2015 года по иску Д. к ООО «Росгосстрах» судебная коллегия указала, что согласно п. 3.8.1 Единой методики размер расходов на оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом транспортного средства, рассчитывается как произведение трудоемкости работ на среднюю стоимость одного нормо-часа работ по ремонту транспортного средства, включая необходимые арматурные, слесарные, рихтовочные, сварочные, окрасочные, вспомогательные и другие виды работ, требуемые для проведения восстановительного ремонта, с учетом исключения пересекающихся операций²². Определение стоимости одного нормо-часа работ осуществляется путем применения электронных баз данных стоимостной информации в отношении стоимости нормо-часа работ и утвержденных в установленном порядке. В случае таких баз данных, определение стоимости проводится методом статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (авторемонтных организаций), действующих в пределах географических границ товарного рынка авторемонтных услуг, соответствующего месту дорожно–транспортного происшествия.

Справочники единой методики формируются и утверждаются профессиональным объединением страховщиков, созданным в соответствии с Законом об ОСАГО и учетом границ экономических регионов Российской Федерации. Периодичность актуализации справочников устанавливается профессиональным объединением страховщиков и не может осуществляться реже, чем раз в два квартала. Профессиональное объединение страховщиков

²² Апелляционное определение Амурского областного суда от 30 ноября 2015 года по делу № 33АП-2328 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс»

обеспечивает возможность использования справочников страховщиками или экспертами–техниками через программные автоматизированные комплексы, применяемые для расчета расходов на восстановительный ремонт. Профессиональное объединение страховщиков обеспечивает доступ неограниченного круга лиц к информации из справочников по индивидуальным запросам через информационно–телекоммуникационную сеть «Интернет» (п.п. 7.4 - 7.7 Единой методики).

В некоторых случаях, истцы в обоснование своих доводов о правильности использования экспертом метода статистического наблюдения ссылались на письмо Минюста России от 22 января 2015 года № 23-301²³, которым рекомендовано не использовать информационные базы данных (справочники), упомянутые в Единой методике, в случаях, если имеющиеся в них стоимостные сведения отличаются более чем на 10 % от стоимости запчастей, материалов и работ, рассчитанных экспертом с учетом принципов, указанных в п. 7.2 Методики Банка России. Исходя из судебной практики Амурского областного суда (например, апелляционное определение от 25 ноября 2015 года по апелляционной жалобе представителя Е. – Д. на решение Благовещенского городского суда Амурской области от 02 сентября 2015 года по иску Е. к ЗАО «Страховая группа «УралСиб»), письмо, составленное ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, носит рекомендательный характер и не может влиять на законность поставленного решения²⁴.

Одним из ярких примеров проблематики возмещения ущерба по договору ОСАГО является гражданское дело по иску К. к Ч. (апелляционное определение от 08 февраля 2016 года по апелляционной жалобе К. на решение Свободненского городского суда Амурской области от 24 ноября 2015 года).

В указанном деле К. предъявила к Ч. (непосредственному причинителю

²³ Письмо Минюста России от 22.01.2015 № 23-301 «О методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства Приказ Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

²⁴ Апелляционное определение Амурского областного суда от 25 ноября 2015 года по делу № 33АП-2345 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

вреда) требований о возложении обязанности предоставить истцу аналогичный автомобиль взамен поврежденного, сославшись на ст. 1082 ГК РФ.

Суды первой и апелляционной инстанции отказали в удовлетворении иска, в обосновании указав следующее:

Из содержания главы 59 ГК РФ, устанавливающей общие положения о возмещении вреда, следует, что потерпевший вправе предъявить требование о возмещении вреда непосредственно его причинителю.

При этом ст. 1082 ГК РФ предусматривает, что при удовлетворении требований о возмещении вреда суд в соответствии с обстоятельствами дела может как обязать лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п.), так и возместить причиненные убытки (п. 2 ст. 15 ГК РФ).

В силу Закона об ОСАГО наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства подлежит обязательному страхованию и является страховым случаем, влекущим за собой в соответствии с договором ОСАГО обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

Таким образом, исходя из смысла существования института страхования, договор об ОСАГО имеет своей целью защитить не только права потерпевшего на возмещение вреда, но и интересы страхователя-причинителя вреда. Возмещение имущественного ущерба, причиненного потерпевшему в результате ДТП, когда гражданская ответственность причинителя вреда застрахована в соответствии с Законом об ОСАГО, должно производиться в порядке, установленном Законом об ОСАГО.

Более того, Законом об ОСАГО не предусмотрено такого способа возмещения вреда, как предоставление ему имущества, аналогично утраченному (поврежденному). В соответствии с п. 15 ст.12 Закона об ОСАГО возмещение вреда, причиненного транспортному средству потерпевшего, может осуществляться по выбору потерпевшего путем организации и оплаты

восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства на станции технического обслуживания, с которой у страховщика заключен договор о ремонте транспортного средства в рамках договора обязательного страхования, либо путем получения суммы страховой выплаты в кассе страховщика или перечисления суммы страховой выплаты на банковский счет потерпевшего.

Изучая судебную практику, можно проследить ситуации, когда поврежденный автомобиль был фактически восстановлен и (или) продан потерпевшим до разрешения спора о возмещении ему ущерба, причиненного в результате ДТП, при этом в обоснование своих исковых требований он ссылается на отчет о рыночной стоимости восстановительного ремонта. В подобных ситуациях ответчиками (а также судами) нередко высказывается позиция о недопустимости взыскания в пользу истца предполагаемых расходов на восстановительный ремонт. Однако, по некоторым делам, судебная коллегия придерживалась иных выводов.

Так, например, в апелляционном определении от 25 ноября 2015 года по апелляционной жалобе Л. на решение Благовещенского городского суда Амурской области от 26 августа 2015 года по иску П. к ЗАО «МАКС» и Л. суд апелляционной инстанции вынес следующее решение.

В силу п. 1 ст. 15 ГК РФ лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере.

Согласно п. 2 ст. 15 ГК РФ под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Ст. 1064 ГК РФ предусмотрено, что вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившем вред.

Законом обязанность возмещения вреда может быть возложена на лицо, не являющееся причинителем вреда. Законом или договором может быть установлена обязанность причинителя вреда выплатить потерпевшим компенсацию сверх возмещения вреда. Лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения вреда, если докажет, что вред причинен не по его вине. Законом может быть предусмотрено возмещение вреда и при отсутствии вины причинителя вреда.

В соответствии со ст. 1082 ГК РФ суд, удовлетворяя требования о возмещении вреда, обязывает лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п.) или возместить причиненные убытки.

Согласно ст. 3 Закона об ОСАГО одним из основных принципов обязательного страхования является гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу потерпевших.

При этом в силу ст. 12 Закона об ОСАГО размер подлежащих возмещению убытков в случае повреждения имущества потерпевшего определяется в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента страхового случая.

Из совокупности приведенных правовых норм следует, что размер убытков (реальный ущерб), причиненных повреждением автомобиля в результате ДТП, определяется степенью повреждения имущества и сложившимися ценами и не зависит от реально произведенных расходов.

Продажа поврежденного автомобиля является правомерным осуществлением права гражданина на распоряжение принадлежащим ему на праве собственности имуществом и не может препятствовать реализации имеющегося у него права на возмещение убытков.

Таким образом, вне зависимости от обстоятельств продажи истцом своего автомобиля после ДТП и (или) несения им фактических расходов в том или ином размере на его восстановление, размер причиненного ему ответчиком на дату ДТП реального ущерба надлежит определять в размере расходов, необходимых

для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента его повреждения (который в настоящее время определяется только в соответствии с Единой методикой – ст. 12.1 Закона об ОСАГО).

Необходимо отметить отдельную категорию споров, при разрешении которых страховщиком ставилось под сомнение обстоятельство наличия у участников ДТП действительного страхового полиса ОСАГО.

Так, при рассмотрении гражданского дела по иску К. к СОАО «ВСК» о взыскании страхового возмещения, ответчик полагал иск необоснованным, поскольку автогражданская ответственность истца в СОАО «ВСК» не страховалась, представленный истцом страховой полис фактически был выдан другому лицу на иное транспортное средство. Рассматривая данное гражданское дело, суд пришел к следующим выводам.

В ст. 1 Закона об ОСАГО дано понятие страхового случая как наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства 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.

Согласно п. «а» ч. 2 ст. 6 Закона об ОСАГО к страховому риску по обязательному страхованию не относится наступление гражданской ответственности в результате причинения вреда при использовании иного транспортного средства, чем то, которое указано в договоре обязательного страхования.

В соответствии с ч. 1 ст. 56 ГПК РФ каждая сторона должна доказать те обстоятельства, на которые она ссылается как на основание своих требований и возражений, если иное не предусмотрено федеральным законом.

Обстоятельства дела, которые в соответствии с законом должны быть подтверждены определенными средствами доказывания, не могут подтверждаться никакими другими доказательствами (ст. 60 ГПК РФ).

Согласно справке о дорожно-транспортном происшествии, гражданская

ответственность истца была застрахована в СОАО «ВСК».

Вместе с тем, представителем ответчика представлена надлежаще заверенная копия страхового полиса с указанными в справке о ДТП реквизитами и доказательства заключения соответствующего договора ОСАГО с другим страхователем и на иной автомобиль, не участвовавший в спорном ДТП.

Таким образом, страховщик представил суду доказательства в обоснование своих возражений о заключении договора страхования, на который ссылалась истец, с иным лицом, а истец, в свою очередь, не доказала факта действительного существования, выданного на ее автомобиль ответчиком страхового полиса. При таких обстоятельствах, решением Благовещенского городского суда Амурской области от 16 февраля 2015 года в удовлетворении иска было отказано, апелляционным определением судебной коллегии по гражданским делам от 17 июня 2015 года решение суда оставлено без изменения, апелляционная жалоба – без удовлетворения²⁵.

В Амурской области за 2015 год в президиум Амурского областного суда было передано 3 дела, связанных с ОСАГО. Интерес представляет дело по иску Г. к К., К., ЗАО «Страховая группа «УралСиб» о взыскании ущерба, причиненного в результате ДТП. В данном случае автомобиль истца был поврежден вследствие того, что во время движения автомобиля истца мимо припаркованного на обочине автомобиля под управлением водителя К., находившаяся в последнем автомобиле в качестве пассажира К. открыла заднюю левую дверь автомобиля, что привело к столкновению с автомобилем истца.

Суды первой и второй инстанций при разрешении спора возложили вину в указанном ДТП в полном объеме на пассажира К.

Однако президиум в постановлении от 21 сентября 2015 года указал, что в соответствии с п. 1.5 ПДД участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

²⁵ Апелляционное определение Амурского областного суда от 17 июня 2015 года по делу № 33АП-2578 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

Согласно п. 5.1 ПДД, пассажиры обязаны посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Если посадка и высадка невозможна со стороны тротуара или обочины, она может осуществляться со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст помех другим участникам движения.

Согласно п. 12.1 Правил остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне дороги на обочине, а при ее отсутствии – на проезжей части у ее края и в случаях, установленных п. 12.2 Правил – на тротуаре.

Из вышеприведенных положений следует, что при остановке и стоянке автомобиля в целях высадки пассажира, водитель автомобиля обязан контролировать действия пассажира и расположить автомобиль таким образом, чтобы не создавать помехи другим участникам дорожного движения. Таким образом, при вынесении решения, суды должны были привлечь к ответственности как пассажира, так и водителя транспортного средства.

Необходимо отметить, что в 2015 – начале 2016 годах суды рассмотрели значительное количество иных дел, вытекающих из договоров ОСАГО, однако результаты их изучения не нашли своего отражения в настоящей работе, поскольку проблематика разрешения данных споров сводилась не столько к правильности применения соответствующего законодательства, сколько к оценке конкретных доказательств по делу.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современном мире, автомобиль – это неотъемлемая часть повседневной жизни многих развитых и развивающихся стран. Для современного общества одним из значительных критериев является социальная значимость последствий ДТП. В связи с ежегодным увеличением количества транспортных средств, возрастает количество дорожно-транспортных происшествий, соответственно это является предпосылками к созданию института гражданской ответственности за возмещение вреда в результате ДТП.

Впервые обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств появилось в Норвегии в 1913 году.

Основной целью бакалаврской работы было изучение страхования автогражданской ответственности, исследование и анализ некоторых гражданско–правовых проблем, связанных со страховым возмещением вреда, а также выработка предложений по совершенствованию законодательства в данной сфере.

С 01 июля 2003 года вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40–ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности

владельцев транспортных средств» в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств.

В соответствии с Законом об ОСАГО владельцы транспортных средств обязаны страховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. Однако, Закон об ОСАГО защищает не только потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии, но и причинителя вреда.

С одной стороны, ОСАГО – это не новый вид страхования для нашей страны, с другой стороны, в связи с изменениями законодательства об ОСАГО в 2014 году, отсутствует наработанный опыт в сфере ОСАГО, как со стороны субъектов договора, так и со стороны судов при разрешении споров. Судебная практика показывает, что дела, вытекающие из договоров ОСАГО не являются однообразными, существуют различные проблемы правоприменения.

Интересной особенностью исследования является то, что ОСАГО потерпело значительные изменения после вступления в законную силу Федерального закона РФ № 223-ФЗ от 21 июля 2014 г. «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Отсюда вытекает ряд проблем:

- множество новых нормативно–правовых актов, которые сложно взаимодействуют между собой;
- отсутствие большого количества судебной практики;
- сложность адаптации простого страхователя с новыми положениями ОСАГО.

Законодательная и нормативная база страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств далеки от идеала. Существуют неточные, некорректные формулировки, в результате чего возможно неоднозначное толкование закона.

Так, например, письмо Минюста России от 22 января 2015 года № 23–301, которым «...рекомендовано не использовать информационные базы данных (справочники), упомянутые в Единой методике, в случаях, если имеющиеся в них стоимостные сведения отличаются более чем на 10% от стоимости запчастей, материалов и работ, рассчитанных экспертом с учетом принципов, указанных в п. 7.2 Методики Банка России» носит лишь рекомендательный характер. Изучив проблему разногласий на предмет суммы страховой выплаты между страхователем и страховщиком, можно прийти к выводу о том, что законодателю следовало бы придать выше указанному письмо характер закона, источника права.

Для решения поставленных задач, законодателю необходимо четко наладить взаимодействие Единой методики с другими нормативными актами. Не стоит публиковать различные акты, носящие рекомендательный характер, чтобы не вводить в заблуждение страхователя и страховщика.

Однако, для выявления конкретных достоинств и недостатков возмещения вреда по договору ОСАГО, должен пройти определенный промежуток времени, чтобы появился опыт в работе с новым законодательством, выработалась практика применения норм законов, взаимодействия одних нормативных актов с другими, поэтому считаю необходимо дать время новой системе законодательства об ОСАГО для полного раскрытия своих достоинств.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

1 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

2 Гражданский кодекс РФ от 30.11.1994 № 57-ФЗ (часть первая) (в ред. ФЗ от 31.01.2016 № 7-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – С. 3301.

3 Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 29.06.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.07.2015) // Собрание законодательства РФ – 1996. – № 5. – Ст. 410.

4 Федеральный Закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (ред. от 28.11.2015) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

5 Закон Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации

страхового дела в Российской Федерации (ред. от 09.02.2016) [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

6 Закон РФ № 223-ФЗ от 21.07.2014 «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

7 Постановление Правительства РФ от 01.10.2014 № 1002 «Об утверждении Правил представления информации о дорожно-транспортном происшествии страховщику и требований к техническим средствам контроля, обеспечивающим некорректируемую регистрацию информации» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

8 Приказ Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

9 Положение Банка России от 19.09.2014 № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

10 Положение Банка России от 19.09.2014 № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

11 Указание Банка России от 19.09.2014 № 3384-У «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев

транспортных средств» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

12 Положение Банка России от 19.09.2014 № 433-П «О правилах проведения независимой технической экспертизы транспортного средства» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

13 Указание Банка России от 19.09.2014 № 3385-У «О требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков и порядку расчетов между его участниками» [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

14 Письмо Минюста России от 22.01.2015 № 23-301 «О методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства Приказ Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

II Специальная литература

15 Андреев, Ю.Н. Имущественное страхование: теория и судебная практики / Ю.Н. Андреев. – М.: «Ось-89», 2011. – С. 62.

16 Афанасьев, С.Ф. К проблеме существенных процессуальных ошибок или безусловных оснований к отмене судебных решений по гражданским делам / С.Ф. Афанасьев // Вестник гражданского процесса. – 2015. – № 3. – С. 21.

17 Бабкин, А.И. Отдельные вопросы защиты имущественных прав владельцев транспортных средств при наступлении страхового случая (судебная практика) / А.И. Бабкин // Российский судья. – 2015. - № 6. – С. 102.

18 Батрова, Т.А. Комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (постатейный) / Т.А. Батрова, О.В. Корнеева, Н.В. Богатырева. – М., 2012. – С. 25-64.

19 Глинка, В.И. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: теоретические и практические аспекты: научно–практическое пособие / В.И Глинка, О.Ю. Ручкин, Ю.В. Трунцевский // Юрист. – 2013. – С. 98.

20 Государство и бизнес в системе правовых координат: монография / отв. ред. А.В. Габов. – М.: ИНФРА-М, 2014. – С. 65-95.

21 Захарова, Н.А. Комментарий к Закону РФ от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (постатейный) / Н.А. Захарова, Е.А. Бевзюк, Н.Г. Кабанцева. – М., 2010. – С. 49.

22 Зобова, Е.П. Разъяснения судов по спорным вопросам договора ОСАГО / Е.П. Зобова // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. - 2015. - № 4. – 56.

23 Как возместить ущерб от ДТП при отсутствии полисов ОСАГО и каско? //Азбука права. – 2015. - № 4. – С. 120.

24 Карапетов, А.Г. Обзор правовых позиций Верховного Суда Российской Федерации по вопросам частного права за март 2015 г. / А.Г. Карапетов, Е.М. Фетисова, С.В. Матвиенко // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. - 2015. - № 4. – С. 56.

25 Козырева, Л.А. ОСАГО. Продолжение следует / Л.А. Козырева // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. - 2014. - № 5. – С. 13-24.

26 Корнева, М.А. Рассмотрение судами споров, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств / М.А. Корнева М.А. // Судья. - 2015. - № 4. – С. 45.

27 Корнеева, О.В. Как возместить ущерб по договору каско? // Азбука права. - 2015. - № 1. – С. 21.

28 Корнеева, О.В. Соотношение деликтной ответственности владельцев транспортных средств и страхования: основные модели / О.В. Корнеева // Юридический мир. – 2011. – № 4. – С. 69.

29 Корнеева, О.В. Страхование возмещения вреда, причиненного жизни или

здоровью потерпевшего в результате ДТП: сравнительно-правовой анализ / О.В. Корнеева // Транспортное право. – 2009. - № 4. – С. – С. 25.

30 Корнеева, О.В. Теоретические проблемы соотношения деликтной ответственности и ее страхования в аспекте возмещения вреда, причиненного в результате ДТП/ О.В. Корнеева // Мировой судья. – 2011. – № 1. – С. 65.

31 Корнийчук, Г.А. Автотранспорт на предприятии: организация перевозок, регулирование труда водителей, ответственность» / Г.А. Корнийчук, Е.А. Семенова. – Российский судья. – 2014. – № 3. – С. 21-65.

32 Милосавлевич, В.Д. Как возместить ущерб по договору ОСАГО? / В.Д. Милосавлевич // Азбука права. - 2015. – № 3. – С. 25.

33 Милосавлевич, В.Д. Практика рассмотрения гражданских споров по делам о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью в результате ДТП / В.Д. (Милосавлевич // Законность. – 2015. - № 1. – С. 78.

34 Митричев, И.А. Пятилетка изменений в законодательстве России об ОСАГО / И.А. Митричев // Бизнес. Менеджмент и Право. – 2014. – № 2. – С. 95.

35 Панкратова, А.В. Спорные вопросы в сфере автотранспорта / А.В. Панкратова // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2014. – № 1. – С. 25.

36 Смоленский, И. Как возместить ущерб, если виновник ДТП погиб? // Азбука права. – 2015. – № 2. – С. 10.

37 Смоленский, И. Новому суду – прежнюю стабильность / И. Смоленский // ЭЖ–Юрист. - 2013. - № 5. – С. 24.

38 Смоленский, И. Останки былой роскоши / И. Смоленский // ЭЖ-Юрист. - 2011. - № 14. – С. 53.

39 Сокол, П.В. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств: научно-практическое пособие / П.В. Сокол. – М: Деловой двор, 2013. – С. 87.

40 Спор о взыскании страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (по

рису «ОСАГО») (на основании судебной практики Московского городского суда) // Помощник адвоката. – 2015. - № 2. – С. 63.

41 Тишин, А.П. Обзор практики Верховного Суда по страховым спорам за II полугодие 2014 года / А.П. Тишин // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2015. – № 1. – С. 69.

42 Тишин, А.П. Правовые основания освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения / А.П. Тишин // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2013. – № 2. – С. 58.

43 Тишин, А.П. Суброгация в отношениях по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств / А.П. Тишин // Страховые организации: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2014. – № 4. – С. 54.

44 Шарипов, М. Возмещение ущерба по «зеленой карте» / М. Шарипов // ЭЖ-Юрист. – 2015. – № 29. – С. 56.

45 Шарипов, М. Заплати, и не проиграешь / М. Шарипов // ЭЖ-Юрист. - 2015.- № 12. – С. 102.

III Правоприменительная практика

46 Апелляционное определение Амурского областного суда от 30 ноября 2015 года по делу № 33АП-2328 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

47 Апелляционное определение Амурского областного суда от 25 ноября 2015 года по делу № 33АП-2345 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

48 Апелляционное определение Амурского областного суда от 17 июня 2015 года по делу № 33АП-2578 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

49 Постановление президиума Амурского областного суда от 21 сентября 2015 года [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

50 Апелляционное определение Амурского областного суда от 8 февраля 2016 года по делу № 33АП-2453 [Электронный ресурс]. Доступ из справочно-

правовой системы «КонсультантПлюс».