

*На правах рукописи*

**Курин Игорь Юрьевич**

**ВОЗМЕЩЕНИЕ ИМУЩЕСТВЕННОГО ВРЕДА,  
ПРИЧИНЕННОГО ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ  
ИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕМ**

**Специальность 12.00.03 –  
гражданское право; предпринимательское право;  
семейное право; международное частное право**

**Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук**

**Краснодар – 2010**

Диссертационная работа выполнена на кафедре гражданского права  
ГОУ ВПО «Кубанский государственный университет»

- Научный руководитель –** кандидат юридических наук, доцент  
**Чепига Тамара Дмитриевна**
- Официальные оппоненты –** доктор юридических наук, профессор  
**Долинская Владимира Владимировна**  
кандидат юридических наук, доцент  
**Лебединец Ольга Николаевна**
- Ведущая организация –** ГОУ ВПО «Самарский государственный  
университет»

Защита состоится «27» декабря 2010 г. в 11.00 час. на заседании Диссертационного совета Д.002.002.06 в Институте государства и права РАН по адресу: 119991, г. Москва, ул. Знаменка, д. 10.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института государства и права РАН по адресу: 119991, г. Москва, ул. Знаменка, д. 10.

Текст объявления о защите и электронный вариант автореферата размещены на официальном сайте Института государства и права РАН.

Автореферат разослан «24» ноября 2010 г.

Ученый секретарь  
Диссертационного Совета  
кандидат юридических наук

**И.Н. Лукьянова**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы научного исследования.** Научно-технический прогресс, создающий для общественного развития экономические и социально-культурные преимущества, вместе с тем сопровождается в ряде случаев негативными вредоносными последствиями, обусловленными неполной безопасностью эксплуатации технических объектов, включая транспортные средства.

Столкновение транспортных средств в процессе их использования в качестве способов передвижения может вызвать причинение ущерба имуществу участников общественных отношений, возмещение которого регламентируется гражданско-правовым институтом обязательств из причинения вреда. Обязательства из причинения вреда не теряют актуальности, поскольку жизнь выдвигает новые вопросы, требующие научного осмысления и нормативного урегулирования.

Причинение вреда в результате взаимодействия транспортных средств – наиболее распространенный случай нарушения имущественных прав граждан и организаций. Так, согласно данным статистики, представленным Министерством внутренних дел Российской Федерации, в 2009 г. в Российской Федерации произошло 203 603 дорожно-транспортных происшествия<sup>1</sup>, а за 9 месяцев (январь-сентябрь) 2010 г. – 143 608 дорожно-транспортных происшествий<sup>2</sup>. Материальный ущерб, причиненный участникам дорожно-транспортных происшествий, в годовом исчислении по стране превышает сотни миллиардов рублей.

Проведенное научное исследование посвящено широко распространенным, но недостаточно изученным в специальном аспекте обязательственным отношениям, возникающим вследствие причинения вреда в результате взаимодействия транспортных средств. При этом в целях углубленного подхода к тематике в предмет исследования были включены не все возможные ситуации, а лишь

---

<sup>1</sup> Статистика аварийности за 2009 год. URL: <http://www.gibdd.ru/news/407>.

<sup>2</sup> Статистика аварийности за девять месяцев (январь-сентябрь) 2010 года. URL: <http://www.gibdd.ru/news/580>.

те, которые связаны с последствиями столкновения транспортных средств и причинения вреда самим транспортным средствам в результате их столкновения. Следовательно, имущественный ущерб возникает для лиц, являющихся правообладателями транспортных средств. Данный аспект исследования необходим для определения условий и пределов права на компенсацию причиненного вреда.

### **Степень разработанности проблемы диссертационного исследования.**

Проблемы возмещения причиненного внедоговорного вреда освещены в классических юридических изданиях: в монографиях, в учебниках по гражданскому праву. Указанные проблемы были предметом исследования К.П. Победоносцева, И.А. Покровского, А.А. Симолина, В.И. Синайского, Г.Ф. Шершеневича и др.

В литературе советского и современного периода вопросам оснований и условий гражданско-правовой ответственности, ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, посвящены работы многих авторов: М.М. Агаркова, С.С. Алексеева, В.К. Андреева, Б.С. Антимонова, В.А. Белова, А.М. Беляковой, В.М. Болдинова, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, Б.А. Булаевского, К.М. Варшавского, В.В. Витрянского, В.В. Глянцева, В.П. Грибанова, С.Л. Дегтярева, С.В. Дедикова, С.Е. Донцова, О.С. Иоффе, Ю.Х. Калмыкова, С.М. Корнеева, О.А. Красавчикова, О.А. Кудинова, Л. Куликовой, О.Э. Лейста, Л.А. Лунца, А.Г. Мазалова, Н.С. Малеина, Г.К. Матвеева, А.М. Михайлича, Л.Г. Могилянского, И.Б. Новицкого, В.А. Носова, В.А. Ойгензихта, И.Н. Полякова, В.А. Рахмиловича, И.С. Самощенко, В.Л. Слесарева, В.Т. Смирнова, А.А. Собчака, В.А. Тархова, Ю.К. Толстого, М.Х. Фарушкина, Е.А. Флейшиц, А.Е. Фурмана, Р.О. Халфиной, М.Я. Шиминовой, С.К. Шишкина, Л.С. Явича, К.К. Яичкова, К.Б. Ярошенко и других ученых.

**Объектом диссертационного исследования** является совокупность общественных отношений по возмещению вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием.

**Предмет диссертационного исследования** – общая и специальная научная литература, законы и иные нормативно-правовые акты, регулирующие отношения по возмещению вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств их владельцам, а также материалы судебной практики по применению правовых институтов возмещения вреда, материалы расследования дорожно-транспортных происшествий.

**Цели и задачи диссертационного исследования** – комплексное изучение, а также системный анализ действующего законодательства и практики его применения, монографий, научных статей, аналитических обзоров, опубликованных в периодической печати, выработка выводов и предложений по совершенствованию гражданского законодательства о возмещении причиненного вреда и практики его применения с позиций современных требований определенности права как условия правовой охраны материальных и нематериальных благ субъектов общественных отношений.

Для достижения поставленных целей осуществлена попытка решения основной задачи – разработки правового института ответственности за *взаимное сопричинение вреда* при столкновении транспортных средств их владельцам и ином взаимодействии других источников повышенной опасности. Это предполагает решение следующих задач:

- определить юридическую природу отношений, возникающих вследствие причинения вреда в результате взаимодействия транспортных средств;
- установить признаки дорожно-транспортного происшествия, подпадающего под понятие столкновения транспортных средств;
- обозначить особенности обязательств из *взаимного сопричинения вреда* при столкновении транспортных средств их владельцам и место этих обязательств в системе деликтных обязательств;
- выявить субъектный состав исследуемого деликтного обязательства;
- определить порядок реализации прав и обязанностей в обязательствах по возмещению ущерба, причиненного столкновением транспортных средств;

– разработать проект ст. 1079-1 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК) об ответственности за вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам.

**Методологической основой диссертационного исследования** послужили общенаучный (диалектический) метод и частнонаучные методы: исторический, сравнительно-правовой, описательный методы, системный и функциональный подходы и др.

**Теоретическую основу диссертационного исследования** составили труды вышеуказанных ученых, что позволило автору рассматривать спорные вопросы понятий деликтного обязательства, ответственности за деликт, субъектного состава деликтного обязательства, признаков взаимодействия транспортных средств с позиции доктрины принципов российского гражданского права, осуществления и защиты субъективных гражданских прав, имущественных интересов и др.

**Эмпирической основой диссертационного исследования** послужили законодательные и иные нормативно-правовые акты Российской Федерации, опубликованные и неопубликованные материалы практики высших судебных инстанций и арбитражных судов, более 150 архивных дел Краснодарского краевого суда, Первомайского районного суда г. Краснодара, Центрального районного суда г. Сочи, Хостинского районного суда г. Сочи.

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в том, что оно проведено на основе нового гражданского законодательства России и тенденций его развития, современной доктрины гражданского права и научной Концепции совершенствования гражданского законодательства, на основе судебной практики последних лет, выявившей спорные проблемы регламентации возмещения причиненного вреда.

В диссертационном исследовании обоснованы некоторые новые подходы к решению проблем гражданско-правовой ответственности и ответственности за причинение вреда с выделением специфики ответственности за вред, причи-

ненный взаимодействием источников повышенной опасности их владельцам, и определением места последней в системе деликтных обязательств.

Научная новизна диссертационного исследования предопределена самой постановкой исследуемой проблемы. Диссертация посвящена решению задач теоретического обоснования и правового регулирования обязательств, возникающих из *взаимного сопричинения вреда*. Принципиальной основой исследования является обеспечение соответствия определенных конкретных способов защиты и реализации прав владельцев транспортных средств общим началам гражданского законодательства.

В диссертации сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства, реализация которых может содействовать более эффективной защите прав и охраняемых законом интересов владельцев транспортных средств в случаях возникновения обязательств из причинения вреда.

По результатам проведенного научного исследования **на защиту выносятся следующие основные положения:**

1. Возмещение вреда, причиненного владельцам транспортных средств, является содержанием отдельного деликтного обязательства, выступающего видом правоотношения, сущность которого составляет ответственность за причинение вреда имуществу субъектов права.

2. Обязательство по возмещению имущественного вреда, причиненного взаимодействием транспортных средств их владельцам, представляет собой *обязательство из взаимного сопричинения вреда*.

Выделение обязательств из *взаимного сопричинения вреда* обусловлено особенностями совместных действий сопричинителей и взаимного их результата.

Определенность обязательства из *взаимного сопричинения вреда* достигается путем замены термина «взаимодействие» категорией «столкновение».

3. *Обязательство из взаимного сопричинения* является отдельным видом деликтного обязательства, который не поглощается обязательством из гене-

рального деликта<sup>1</sup>. Особенность указанного обязательства состоит в сочетании определенных элементов обязательства из генерального деликта и определенных элементов обязательства из причинения вреда источником повышенной опасности.

4. Существенная особенность *обязательства из взаимного сопричинения вреда* заключается в его двустороннем характере в отличие от обязательства из генерального деликта и всех других видов деликтных обязательств, являющихся односторонними.

В *обязательствах из взаимного сопричинения вреда* каждый участник одновременно выступает лицом, имеющим право на возмещение вреда, и лицом, обязанным возместить причиненный вред.

5. Право на возмещение причиненного имущественного вреда принадлежит собственникам столкнувшихся транспортных средств.

Иной владелец транспортного средства имеет право требовать возмещения затрат на исправление чужой вещи в порядке обязательства из неосновательного обогащения.

6. Обязанность по возмещению вреда, причиненного в случаях незаконного завладения источником повышенной опасности, должна возлагаться на законного владельца в субсидиарном порядке.

7. Если вред причинен самому транспортному средству, противоправно изъятому у законного владельца, ответственность лица, противоправно завладевшего таким автомобилем, может быть снижена по правилам ст. 1083 ГК об учете грубой неосторожности потерпевшего.

---

<sup>1</sup> Для целей настоящей работы термин «обязательство из генерального деликта» используется в качестве общего понятия, охватывающего различные виды обязательств вследствие причинения вреда, подпадающие под признаки односторонней модели деликтного обязательства, предусмотренной п. 1 ст. 1064 ГК. В силу общего понятия обязательства вследствие причинения вреда одно лицо (причинивший вред) обязано возместить другому лицу (потерпевшему) вред, а другое лицо (потерпевший) имеет право требовать возмещения причиненного вреда.



8. В *обязательстве из взаимного сопричинения вреда* каждая из сторон (сопричинителей) одновременно является и должником, и кредитором в силу взаимного притязания на возмещение вреда, возникшего из единого основания.

Поскольку ущерб, причиненный при столкновении транспортных средств, представляет собой единый результат сопричинения, критерием его распределения между потерпевшими может служить степень вины каждого из взаимных сопричинителей.

Ущерб, причиненный каждой стороне, возмещается пропорционально степени ее участия *во взаимном сопричинении вреда*. Остальной понесенный ущерб остается на риске каждого из *взаимных сопричинителей*. При таком подходе размер возмещения причиненного вреда определяется отдельно и независимо для каждого из *взаимных сопричинителей* по общим правилам об учете степени вины потерпевшего и причинителя.

9. В случаях технической нецелесообразности проведения восстановительного ремонта потерпевшему должна быть предоставлена компенсация стоимости поврежденного транспортного средства.

В случаях экономической нецелесообразности проведения восстановительного ремонта требования о возмещении вреда должны быть ограничены действительной стоимостью транспортного средства к моменту причинения вреда.

В целях сбалансированности имущественных интересов участников обязательства в указанных случаях поврежденный автомобиль подлежит передаче в собственность причинителя вреда, если иное не предусмотрено соглашением сторон.

10. Необходимая замена поврежденных деталей транспортного средства новыми деталями не может рассматриваться как неосновательное обогащение потерпевшего.

Техническая и экономическая необходимость замены деталей на новые неизбежна, поскольку направлена на восстановление поврежденного транспорт-

ного средства. Рост стоимостных характеристик транспортного средства по сравнению с состоянием, в котором оно находилось до причинения вреда, является косвенным результатом, которого не может быть лишен потерпевший.

На основе сделанных выводов в диссертации содержатся **предложения по совершенствованию законодательства**, в частности:

I. Сформулирован проект новой статьи 1079-1, которой предлагается дополнить действующий ГК.

«Статья 1079–1. Возмещение вреда, причиненного при взаимодействии источников повышенной опасности их владельцам

1. Вред подлежит возмещению по правилам настоящей статьи, если взаимодействие источников повышенной опасности повлекло взаимное сопричинение вреда участниками взаимодействия.

2. Вред, причиненный в результате столкновения транспортных средств или иного взаимодействия источников повышенной опасности, подлежит возмещению пропорционально степени вины.

3. Если степень вины каждого из лиц, признанных участниками взаимного сопричинения вреда при взаимодействии источников повышенной опасности, признана равной, владельцы источников повышенной опасности несут риск последствий такого взаимодействия и не вправе требовать возмещения понесенного ущерба.

4. Удовлетворяя требования о возмещении вреда, причиненного в результате взаимного сопричинения вреда при взаимодействии источников повышенной опасности, суд определяет способы возмещения вреда в соответствии с правилами ст. 1082 настоящего кодекса».

II. Действующее гражданское законодательство, регулирующее возмещение вреда, следует дополнить правилом об абандоне<sup>1</sup>, применяемым в области

---

<sup>1</sup> **Абандон** (фр. *Abandon* – отказ) – право страхователя или выгодоприобретателя на отказ от своих прав на застрахованное имущество в пользу страховщика с целью получения страховой суммы в полном объеме.

морского страхования. Субъектом, имеющим право на абандон, должен быть признан потерпевший, поскольку именно он претерпевает нарушение своих имущественных прав.

Представляется правильным использовать право потерпевшего на отказ от годных остатков транспортного средства в пользу причинителя вреда в целях присуждения денежных средств в счет возмещения причиненного вреда без вычета стоимости годных остатков.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Диссертационное исследование подготовлено на кафедре гражданского права юридического факультета Кубанского государственного университета, где было проведено обсуждение работы и осуществлено ее рецензирование.

Основные положения и выводы диссертационного исследования отражены в публикациях автора. Автор принимал непосредственное участие в работе международных научно-практических конференций и выступал с докладами и сообщениями по теме диссертации.

Отдельные научные положения работы внедрены в учебный процесс при проведении практических занятий со студентами Кубанского государственного университета.

**Практическое значение диссертационного исследования.** Основные выводы по результатам научного исследования могут быть использованы законодательными органами в целях развития и совершенствования действующего законодательства Российской Федерации, в правоприменительной деятельности судов и других юрисдикционных органов, в учебном процессе в рамках общих и специальных гражданско-правовых дисциплин, при подготовке учебно-методических материалов, предназначенных для студентов, аспирантов, преподавателей вузов и работников правоохранительной сферы.

**Структура диссертационного исследования** определена целью, задачами и логикой научного исследования. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения и библиографического списка.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во *введении* обосновывается актуальность темы исследования, указывается степень ее научной разработанности, определяются цели, задачи, объект и предмет исследования, его методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы, научная новизна и практическая значимость полученных результатов, формулируются основные положения, выносимые на защиту.

*Первая глава «Правовая сущность обязательств по возмещению имущественного вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием»* состоит из трех параграфов.

В *первом параграфе «Правоотношения, возникающие из причинения вреда транспортным средствам их взаимодействием, как вид гражданско-правовых обязательств»* отмечается, что возмещение вреда, причиненного владельцам транспортных средств, является содержанием отдельного вида деликтного обязательства, выступающего формой правоотношения, сущность которого составляет ответственность за причинение вреда имуществу субъектов права.

Исследуемые обязательства по правовой природе компенсационного возмещения вреда относятся к *квазидоговорным* и требуют специальной регламентации. *Обязательства из взаимного сопричинения вреда* являются *квазидоговорными* не по основаниям возникновения, но по структуре и содержанию взаимных прав и обязанностей. Это означает, что к отношениям взаимных причинителей в равной степени применимы общие правила и принципы обязательственных отношений, в том числе принципы разумности, пропорциональности, сбалансированности интересов участников гражданских правоотношений и др.

Деликтное обязательство, содержание которого составляет обязанность деликвента или иного обязанного лица возместить причиненный имущественный ущерб и право потерпевшего на его возмещение, является формой гражданско-правовой ответственности за нарушение прав потерпевшего.

С того момента, когда возникло деликтное обязательство, оно имеет своим содержанием ответственность. Следовательно, обязательство из причинения вреда и ответственность за причиненный вред представляют собой конструктивно-правовое единство: ответственность реализуется через обязательство, в силу которого причинитель вреда обязан возместить вред лицу, чьи права нарушены; обязательство выражает ответственность причинителя вреда за нарушение прав и охраняемых интересов потерпевшего.

Отмечается некорректность употребления законодателем в ст. 1079 ГК термина «взаимодействие». Взаимодействие представляет собой воздействие различных предметов, явлений действительности друг на друга, обуславливающее изменения в них. Термин «взаимодействие» охватывает как случаи субъективно-случайного, так и случаи виновного причинения имущественного вреда.

Вред может быть причинен как умышленными, так и неосторожными действиями причинителя вреда. Следовательно, термин «взаимодействие», примененный в ст. 1079 ГК, необходимо заменить термином «столкновение транспортных средств», который в наибольшей степени определяет характер отношений между *взаимными сопричинителями*.

Исследуются спорные проблемы ответственности за вред, причиненный в результате взаимодействия космических объектов. По мнению автора, деятельность по эксплуатации космических объектов связана с повышенной опасностью для окружающих и к отношениям вследствие столкновения космических объектов следует применять правила, регулирующие порядок возмещения вреда в обязательстве из *взаимного сопричинения вреда*.

Во *втором параграфе «Обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием, как вид ответственности за причинение вреда»* определяются юридические факты, с которыми закон связывает возникновение исследуемых отношений.

Исследуются проблемы оснований и условий ответственности за причинение вреда. Автором разделяется мнение, что единственным и общим основани-

ем возникновения гражданско-правовой ответственности является нарушение субъективных гражданских прав. Применительно к деликтным обязательствам нарушение субъективных гражданских прав означает факт причинения вреда. Таким образом, основанием возникновения деликтного обязательства (деликтной ответственности) служит правонарушение, выразившееся в причинении вреда.

К общим условиям гражданско-правовой ответственности относятся: противоправное поведение причинителя вреда; наличие вреда; причинная связь между противоправным поведением и наступившим вредом; вина причинителя вреда.

Автором исследуется каждое из условий ответственности с учетом особенностей, обусловленных проблематикой научного исследования.

*В третьем параграфе «Историческое развитие проблем возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности, в законодательстве России и других стран»* автором освещаются вопросы становления и развития института ответственности за вред, причиненный источниками повышенной опасности, в том числе и при взаимодействии последних.

*Вторая глава «Субъекты обязательства по возмещению вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием»* состоит из трех параграфов, посвященных исследованию субъектного состава исследуемых обязательств.

*В первом параграфе «Основания владения транспортными средствами»* указывается, что в деликтном обязательстве, возникающем в случае взаимодействия транспортных средств, обе стороны (сопричинители) выступают взаимно должником и кредитором. Поэтому отношения взаимных причинителей следует регулировать не только нормами ст. 1064, 1079 ГК, но и ст. 307, 308 ГК, т.е. как отношения субъектов, ответственных за виновное нарушение прав третьих лиц.

Потерпевший как субъект обязательства определяется по общим правилам, устанавливающим статус лица как субъекта гражданско-правовых отношений. Однако как субъект в качестве причинителя вреда последний определяется в соответствии с положениями ст. 1079 ГК.

Разрешение этих несовпадающих аспектов статуса участников обязательства требует специальных правил, направленных на согласование общего статуса субъекта с его правом на возмещение вреда и специального статуса причинителя вреда источником повышенной опасности.

По мнению автора, специальное правовое регулирование должно исходить из того, что субъективное право потерпевшего на возмещение вреда основано на общих началах защиты гражданских прав (ст. 12, 15 ГК).

Во *втором параграфе «Основания признания лиц субъектами права на возмещение вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием»* указывается, что в соответствии с положениями ст. 1064 ГК вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Следовательно, причиненный имущественный вред подлежит возмещению лишь собственнику столкнувшихся транспортных средств независимо от того, кто являлся владельцем и непосредственно осуществлял техническое управление автомобилем в момент дорожно-транспортного происшествия.

Если же владелец возместил собственнику вред, причиненный повреждением автомобиля, то он вправе требовать возмещения вреда не по правилам деликтной ответственности, но по правилам обязательств вследствие неосновательного обогащения.

В *третьем параграфе «Основания признания лиц субъектами обязанности по возмещению вреда, причиненного транспортным средствам их взаимодействием»* отмечается, что несовпадение владельца и пользователя в

одном лице неправомерно, если объектом, принадлежащим одному лицу, без всяких юридических оснований завладел другой субъект.

Сам факт оставления автомобиля без должного надзора не причиняет вреда третьим лицам. Нет сомнения в том, что, осуществляя надлежащий надзор за автомобилем, его владелец мог бы устранить причинение вреда другим лицом. Для собственника или иного владельца хищение автомобиля, равно как и причинение вреда в ходе его неправомерной эксплуатации третьими лицами, – только причинно-случайные, но не необходимые последствия.

Следовательно, законного владельца автомобиля, виновного в необеспечении недоступности к своему имуществу, необходимо привлекать к ответственности лишь в субсидиарном порядке. К отношениям сторон должны применяться общие правила ст. 399 ГК. В применении субсидиарной ответственности по отношению к законному владельцу автомобиля автор видит компенсационную направленность гражданско-правовой ответственности, а также ее воспитательно-предупредительную цель.

При определении субъекта ответственности за вред, причиненный работниками юридического лица, участниками (членами) хозяйственных товариществ и производственных кооперативов акцентируется внимание на том, что юридическое лицо реализует свою гражданскую правоспособность через действия физических лиц, составляющих его органы, и через действия других работников.

Специфика деятельности (включая ответственность) юридического лица заключается в том, что при реализации гражданской правоспособности нет полного совпадения лиц, волей которых реализуется правоспособность юридического лица, и лиц, через поведение которых осуществляется деятельность юридического лица (как позитивная, так и негативная). Любые действия, совершаемые юридическим лицом в качестве участника гражданского оборота (сделки, исполнение обязательств и др.), есть результат действий физических



лиц, являющихся органами, работниками, представителями или участниками юридического лица.

Следовательно, вина юридического лица как субъекта обязанности по возмещению причиненного вреда есть его собственная вина, а не вина физических лиц, составляющих его органы, а также других работников, представителей, участников. Тот факт, что при реализации гражданской правоспособности юридического лица нет полного совпадения лиц, волей которых реализуется правоспособность юридического лица и лиц, через поведение которых осуществляется деятельность юридического лица, не изменяет самостоятельности ответственности юридического лица за свои действия в гражданских правоотношениях.

Исследуя проблемы владения транспортными средствами на основании доверенности, автор полагает, что доверенность на право управления транспортным средством служит основанием и подтверждением сложившихся между сторонами договорных отношений.

Если вред причинен владельцем автомобиля, находящегося в общей долевой или совместной собственности, при определении надлежащего субъекта обязанности по возмещению причиненного вреда субъектом обязанности по возмещению причиненного вреда должен быть признан собственник (владелец), использовавший автомобиль в момент причинения вреда. Сособственник (совладелец), не осуществлявший эксплуатации автомобиля в момент причинения вреда, не должен привлекаться к ответственности, поскольку он не совершал никаких противоправных действий. Он не может отвечать только за то, что является сособственником или совладельцем, поскольку ответственность наступает не за факт владения автомобилем, а за причинение вреда при его эксплуатации. Факт использования автомобиля имеет значение не для признания лица владельцем, а для установления ответственности последнего.

***Третья глава «Объем и характер возмещения ущерба в обязательствах из взаимного сопричинения вреда»*** состоит из двух параграфов.

*В первом параграфе «Общие начала определения объема и характера возмещения ущерба в обязательствах из причинения вреда»* автором исследуются общие начала определения ущерба и методика его расчета.

В деликтном обязательстве потерпевший имеет право требовать возмещения причиненного ему вреда путем восстановления его имущественного положения, которое он имел до правонарушения. Лицо, ответственное за причинение вреда (должник), обязано удовлетворить это требование.

По смыслу действующего гражданского законодательства технология возмещения вреда, причиненного в результате взаимодействия транспортных средств, включает способы возмещения ущерба, методику определения его размера и его доказывание. Смысл возмещения убытков заключается в том, что в конечном результате имущественные права потерпевшего должны оказаться в том положении, в котором они находились до нарушения права. Однако такое возмещение должно быть адекватным, позволяющим восстановить его прежнее положение. При возмещении убытков потерпевший не должен получить ничего лишнего, выходящего за пределы необходимого для восстановления его нарушенного права.

Размер убытков должен подтверждаться обоснованным расчетом, доказательствами, в качестве которых может быть представлена смета (калькуляция) затрат на устранение повреждений, причиненных в результате дорожно-транспортного происшествия и др. Закон и другие правовые акты могут специально регулировать порядок подсчета вреда, подлежащего возмещению (методики, таксы и пр.), а также вид документов, подтверждающих данный расчет. По мнению автора, размер возмещения может быть установлен на основании экспертного заключения о стоимости восстановительного ремонта автомобиля, документов из ремонтной организации, подтверждающих объем и стоимость произведенного ремонта. Авторский подход к решению вопроса о подтверждении размера причиненного ущерба согласуется с правилами, применяемыми в отношениях по добровольному страхованию транспортных средств.

Спорной проблемой расчета убытков, причиненных взаимодействием транспортных средств, является возмещение стоимости восстановительного ремонта автомобиля с учетом его естественного износа (его деталей, узлов и агрегатов). С точки зрения автора, возмещение ущерба без учета естественного износа целиком охватывается понятием убытков первого рода, закрепленным в ст. 15 ГК. Учет степени износа автомобиля (его деталей, узлов и агрегатов) снижает размер возмещения причиненного ущерба. Такое ограничение размеров убытков недопустимо по правилам ст. 15 ГК. Подчеркивается, что нельзя рассматривать необходимую замену поврежденных деталей новыми деталями как неосновательное обогащение потерпевшего. Такая замена технически и экономически неизбежна и направлена на восстановление поврежденного автомобиля. Рост его стоимостных характеристик по сравнению с состоянием, в котором он находился до причинения вреда, представляет собой косвенный результат, за который не может отвечать потерпевший.

Осуществление страховых выплат по договорам обязательного страхования гражданской ответственности, равно как и возмещение вреда по правилам о деликтной ответственности, должно строиться по принципу возмещения полной восстановительной стоимости транспортного средства без учета его естественного износа.

Во *втором параграфе «Особенности определения размера возмещения ущерба в обязательствах из взаимного сопричинения вреда»* автором предлагаются правила определения возмещения *взаимно сопричиненного вреда*.

В обязательстве из *взаимного сопричинения вреда* каждая из сторон (сопричинителей) одновременно является должником и кредитором в силу взаимного притязания на возмещение вреда, возникшего из единого основания.

Поскольку ущерб, причиненный при столкновении транспортных средств, представляет собой единое целое, т.е. невозможно установить, в какой части он вызван виновными действиями каждого из взаимных причинителей, при рас-

пределении между ними убытков можно руководствоваться единственным критерием – степенью вины каждого из взаимных причинителей.

Ущерб, причиненный каждой стороне, возмещается пропорционально степени их вины во *взаимном сопричинении вреда*. Остальной понесенный ущерб остается на риске каждого из причинителей. При таком подходе размер возмещения причиненного вреда определяется отдельно и независимо для каждого из *взаимных сопричинителей* по общим правилам об учете степени вины потерпевшего и причинителя.

В *заключении* диссертационной работы обобщаются результаты научного исследования, формулируются основные, наиболее существенные выводы и положения, обоснованные в диссертации.

Основные положения диссертационного исследования изложены в следующих **публикациях автора**:

***1. В ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, включенных в перечень ВАК Минобрнауки России:***

1. *Курин И.Ю.* Субъекты обязательства по возмещению вреда, причиненного при взаимодействии транспортных средств // Общество и право. 2009. № 3 (25) (0,3 п.л.).
2. *Курин И.Ю.* Определение ущерба, причиненного транспортным средствам в результате их взаимодействия: способы, методика // Законы России: опыт, анализ, практика. 2009. № 11 (0,42 п.л.).
3. *Курин И.Ю.* Основания признания лиц субъектами права на возмещение вреда, причиненного транспортным средствам при дорожно-транспортном происшествии // Цивилист. 2010. № 3 (0,28 п.л.).

## ***II. В иных изданиях:***

4. *Курин И.Ю.* Об условиях возмещения вреда, причиненного транспортными средствами при их взаимодействии // Актуальные проблемы частного правового регулирования: материалы Междунар. VII науч.-практ. конф. молодых ученых (г. Самара, 27–28 апреля 2007 г.). Самара, 2007 (0,16 п.л.).
5. *Курин И.Ю.* К вопросу о субъектах деликтной ответственности // Право и закон на современном этапе развития общества и государства: материалы межрегион. науч.-практ. конф. 17–18 октября 2008 г. М., 2008 (0,5 п.л.).
6. *Курин И.Ю.* Субъекты обязательства по возмещению вреда, причиненного взаимодействием транспортных средств // Проблема правосубъектности: современные интерпретации: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Самара, 27 февраля 2007 г. Самара, 2009. Вып. 7 (0,22 п.л.).
7. *Курин И.Ю.* Проблемы реализации права на возмещения ущерба при столкновении транспортных средств // Актуальные проблемы частного правового регулирования: материалы Всерос. VIII научного форума (Самара 24–25 апреля 2009 г.). Самара, 2009 (0,19 п.л.).